



JUNTAS GENERALES DE ALAVA

ARABAKO BILTZAR NAGUSIAK

SUPLEMENTO

al Boletín Oficial
del Territorio
Histórico de Álava

GEHIGARRIA

Araba Lurralde
Historikoaren
Aldizkari Ofiziala

2010eko martxoaren 17a, asteazkena

ZENBAKIA **31** NÚMERO

Miércoles, 17 de marzo de 2010

ARABAKO BILTZAR NAGUSIAK

1757

4/2010 Foru Araua, martxoaren 8koa, Arabako Lurralde Historiko bizikleta bideei buruzkoa.

Arabako Biltzar Nagusiek, 2010ko martxoaren 8an egindako Osoko Bilkuran ondoko Foru Araua onetsi dute:

4/2010 Foru Araua, martxoaren 8koa, Arabako Lurralde Historiko bizikleta bideei buruzkoa.

Zioen Adierazpena

Gaur egun, inork ere ez du ukatzen pertsonen joan-etorriek eta salgaien garraioak energia kontsumoa handia eragiten dutela –gehien bat baliabide berriztaezinez sortua, gainera– eta haien ondorioz isurtzen den CO₂-ak eragin izugarria daukala kliman, biodibertsitatean eta lurren kontsumoan. Orobat, gauza jakina da eredu honek ezin diola eutsi luzaroan eta kostu ekonomiko eta sozial jasanezinak dituela.

Horrenbestez, gizakion jardueren (kasu honetan joan-etorriak eta garraioa) eta ingurumenaren arteko harremanak kontrolatu ahal izatea ezinbestekoa da gure jarduerak iraungo badute eta ekonomiak eta gizarteak aurrera egiten segituko badute.

Hori guztia kontuan hartuta, bai Europar Batasunean bai mundu osoan garapenerako eredu berria eratu behar diren inguruko kezka zabaldu da: orain arteko ereduak, neurrigabeko hazkunde zoroan oinarritua, bazterrean utzi behar da eta garraioa, pertsonen joan-etorriak eta lurraldearen antolamendua beste ikusmolde batekin aztertzea behartzen gaituen erreferentzia esparrua ezarriko duen eredu berria finkatu. Eredu berri horretan ibilgailu pribatua ezin da izan gizakion joan-etorrietarako funtsezko baliabidea; aitzitik, aintzat hartu behar dira beste garraio modu alternatibo batzuk, esaterako bizikletan eta oinez ibiltzea, garraio bide publikoekin uztartuta.

Horrela, EBeko gobernu organoek aspaldian egin dute garraio bide iraunkorra bultzatzeko politiken alde, eta hainbat agiri estrategiko sinatu dituzte ildo horretan, besteak beste Europako garraioaren

JUNTAS GENERALES DE ÁLAVA

1757

Norma Foral 4/2010, de 8 de marzo, de las Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Álava.

Las Juntas Generales de Álava en su Sesión Plenaria celebrada el día 8 de marzo de 2010, han aprobado la siguiente Norma Foral:

Norma Foral 4/2010, de 8 de marzo, de las Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Álava

Exposición de Motivos

Hoy en día, nadie niega que el desplazamiento de las personas y las mercancías sea el responsable, en gran medida, de la energía que se consume –en su mayor parte procedente de recursos no renovables- y de las cantidades de CO₂ que se generan, de su influencia en el clima, en la biodiversidad, en el consumo de suelo, así como la repercusión de los costes económicos y sociales derivados de un modelo que no se sostiene.

De este modo, la capacidad de controlar la relación entre las actividades humanas –en este caso la movilidad y el transporte- y los impactos sobre el medio, condicionan la continuidad en el tiempo de las diferentes formas de actividad y del potencial de desarrollo económico y social.

Esto ha inducido a plantear en el marco mundial y de la Unión Europea un nuevo modelo de desarrollo que definitivamente aparte el modelo tradicional de crecimiento desmesurado e irreflexivo y plantee un marco de referencia que obligue a reexaminar desde una nueva perspectiva el transporte, la movilidad y la ordenación del territorio. Un nuevo modelo que no sitúe en el centro de la movilidad humana al vehículo privado, sino que también observe como alternativas factibles modos blandos como la bicicleta y el modo peatonal, en alianza con los modos públicos de transporte.

Así, los diferentes órganos de gobierno de la UE vienen apostando por políticas favorables a la movilidad sostenible aprobando una serie de documentos estratégicos entre los que son destacables el

inguruko politikaren liburu zuria 2010erako. Liburu horretan gobernu eta administrazio maila guztietan garraioaren arloan dauden mehatzak eta aukerak islatu dira eta agintariei erabaki jakin batzuk hartzeko eskatu zaie. Ildo beretik doa Liburu Berdea: "Hiriko garraioaren kultura berrirantz"; honen funtsezko gaia ere garraio iraunkorra eta arduratsua da.

Euskal Autonomia Erkidegora etorrita, aipatu beharra dago Europar Batasunak garraio iraunkorraren arloan ezarritako esparru estrategikoa eta politikoa eraginkortasunarekin txertatu dela, batez ere motorrik gabeko joan-etorriez finkatu dena, bizikleta eta oinez ibiltzea direla alternatiba nagusiak. Hainbat ekimen abiarazi dira xede horretarako. Hain zuzen ere, EAEko Garraio Iraunkorreko Plan Gidarian garraio publikoa motorrik gabeko aukerekin uztartzea eta ibilgailu pribatuaren zentzugabeko erabilera murriztea hautatu da, eta gainera garraio iraunkorreko udal planak aipatzen dira.

Eusko Legebiltzarrak ere eman ditu ebazpen batzuk gai honen inguruan, eta denetan garrantzitsuen 1998ko maiatzaren 8ko legekoa ez bestelako proposamena izan zen, zirkulazio arauak ziklismora moldatzeari buruzkoa; proposamen hartan Eusko Jaurilaritza eta foru aldundiei eskatu zitzaizkien bultzatza ziklisten segurtasuna hobetzeko ekimenak eta lagun zezatela horretarako azpiegiturak eraikitzen. Beste alde batetik, Eusko Legebiltzarrak bat egin zuen bizikleta erabiltzeko eskubidea aldarrikatu zuen Amsterdamgo Adierazpenarekin (2006ko maiatzaren 17), eta horrela argi utzi zuen bizikleta sustatu nahi zuela garraibide pertsonal gisa. Geroago, Eusko Jaurilitza ere ekimen hari atxiki zitzaion eta, urrats bat gehiago emanez, Bizikleta Bideen Arloko Lurralde Plana prestatzeko konpromisoa hartu zuen.

Oso garrantzitsua da hirigune nagusiak lotuko dituen bizikleta bideen sarea sortzeko gainerako administrazioekin batera lankidetzan jardutea, horrelaxe soilik bermatu baitaitezke pertsonen garraiorako eta aisialdiko eta turismo jardueretarako erantzun eta alternatiba izan behar den sare horren plangintza, eraikuntza, artapena eta zaintza; gainera, oraingo sareak beste lurralde batzuetakoekin ingurukoekin zein atzerrikoekin, lotu ahal izango dira.

Azaldutako guztiaren itzalpean eta motorrik gabeko aukera bigunetan oinarritutako garraio iraunkorraren ikuspegia aintzat hartuta, foru arau hau prestatu da Arabako Biltzar Nagusiek 2008ko urtarriaren 24an berariaz emandako aginduari erantzuteko. Hain zuzen ere, Biltzar Nagusiek Aldundiari eskatu zioten presta eta sor zezala bizikleta bideen foru sarea, garraio iraunkorrak garatu eta zabaltzeko oinarritzeko azpiegitura gisa, arloko ildo estrategiko nagusiak bereganatzeko eta trafikoari, motordun ibilgailuen zirkulazioari eta bide segurtasunari buruzko legeria eta horren baterako arautegira egokitzeko.

Honako esparru juridiko honen bitartez lortu nahi dugu bizikleta bidea bide azpiegitura gisa aintzatestea, Euskal Autonomia Erkidegoaren Estatutuko 10.34. artikuluan (abenduaren 18ko 3/1979 Lege Organikoa) eta Euskal Autonomia Erkidego osoko erakundeen eta bertako lurralde historikoetako foru organoen arteko harremanei buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legeko 7.a.8 artikuluan ezarritakoarekin bat etorritik, baina beraren ezaugarri bereziak kontuan hartuta.

Izan ere, Trafikoari, Motordun Ibilgailuen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legearen testu artikulatua eraldatu duen abenduaren 19ko 19/2001 Legearen onarpenaren ondoren bizikleta bideak nahiko finkatuta daude, behintzat ezarrita baitaude izena, definizioa eta tipifikazioa. Zehatzago, arau honetan, Trafikoari buruzko Legeak (martxoaren 2ko 339/1990 Legegintzako Errege Dekretuak onartua) ziklismoaren arloan ezarritako aldaketaz biltzeaz gainera, gauza batzuk zuzendu eta osatu dira azaroaren 25eko 43/1999 Legean ("Ziklismoa eta zirkulazioa hiri barruan eta hiri artean. Zirkulazio arauak ziklismora egokitzea") eta Trafikoari buruzko Legearen eranskina aldatu da, hain

Libro Blanco sobre la Política de Transporte Europea de cara al horizonte 2010 que evidencia las amenazas y oportunidades que en materia de transporte se plantea en los diferentes niveles de gobierno y administración e insta a las autoridades a la toma de decisiones en este sentido. En la misma línea se encuentran el Libro Verde "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana", que una vez más incide en el concepto de movilidad sostenible y responsable.

En lo que al ámbito de la Comunidad Autónoma Vasca respecta, es fundamental subrayar el traslado efectivo que se ha realizado del marco estratégico y político europeo en materia de movilidad sostenible y en concreto en lo relativo a la movilidad no motorizada, destacando en este punto la bicicleta y el modo peatonal. En este sentido, son múltiples las iniciativas adoptadas. Así, el Plan Director del Transporte Sostenible en la CAPV opta por la combinación de diversos modos de transporte público con modos no motorizados y restricciones al uso indiscriminado del vehículo privado, al tiempo que hace alusión a los Planes Municipales de Movilidad Sostenibles.

El Parlamento Vasco, a su vez, también cuenta con diversas resoluciones, pudiendo destacar de entre las mismas, la proposición no de ley referente a la adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo con fecha de 8 de mayo de 1998, en la que instaba al Gobierno Vasco y a las Diputaciones a que promovieran iniciativas que facilitaran la seguridad ciclista, así como que favorecieran la construcción de infraestructuras con dicho objeto. De otro lado, la misma institución se adhiere a la "Declaración de Ámsterdam sobre el derecho a usar la bicicleta" el 17 de mayo de 2006, mostrándose así favorable a la promoción de la bicicleta como medio de transporte personal. Posteriormente, el Gobierno Vasco se sumará a la misma iniciativa avanzando un paso más y comprometiéndose en la elaboración de un Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas.

Es preciso remarcar la importancia territorial que supone el hecho de desarrollar una red ciclista que conecte los principales núcleos urbanos, en colaboración con el resto de administraciones, para garantizar de este modo la planificación, construcción, conservación y protección de una red que se concibe como respuesta y alternativa al transporte de personas y al desarrollo de actividades de ocio y turismo, al tiempo que asegura la conectividad con las redes existentes en otros territorios, tanto limítrofes como supranacionales.

Al amparo de todo lo expuesto y bajo la óptica integradora del transporte y la movilidad sostenible centrada en los modos blandos que conforman la movilidad no motorizada, surge la presente Norma Foral como respuesta a la encomienda expresa que las Juntas Generales de Álava realizan con fecha de 24 de enero de 2008, instando a la Diputación Foral para la planificación y creación de una Red Foral de Vías Ciclistas, como infraestructura básica para el desarrollo y extensión de la movilidad sostenible, en su afán por asumir las principales líneas estratégicas en el área y adaptarse a la legislación sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, así como a su normativa concordante.

Mediante la definición del presente marco jurídico se pretende otorgar reconocimiento al concepto de vía ciclista como un nuevo tipo de infraestructura viaria, encuadrable en lo señalado por 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 pero a la vez diferenciada, a tenor de sus particularidades y características específicas.

Infraestructuras ciclables que gozan, asimismo, de carta de naturaleza, si quiera sea a los meros efectos de su denominación, definición y tipificación, tras la aprobación de la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de "Reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial". En concreto, esta norma, además de introducir modificaciones en materia de ciclismo en la Ley sobre Tráfico (aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo), complementa y realiza correcciones a la Ley 43/1999, de 25 de noviembre, sobre "Ciclismo-Circulación Urbana e Interurbana. Adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo" y

zuzen ere 69-74 bitarteko idatz zatiak (zer den bizikleta bidea eta nolakoak izan daitezkeen: bidegorria, bidegorri babestua, bizikleta espaloia, bizikleta pista eta bizikleta bidezidorra).

Hauxe da Arabako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideei buruzko Foru Arauaren egitura: lau titulu, hiru xedapen gehigarri, xedapen iragankor bat, xedapen indargabetzaile bat eta bi azken xedapen.

Atariko tituluan (“Xedapen orokorrak”) xedea finkatu da, azpiegituren definizioak eta motak ezarri dira, aplikazio eremua mugatu da, bai eta babesguneak ere, eta bizikleta bideen katalogoa ezarri da. Horrez gainera bide titulartasuna eta haiek eskualdatzeko prozedura jorratu dira, eta azkenik bizikletan ibiltzeko azpiegituren ezaugarri guztiak ezarri dira.

Lehenengo tituluan (“Plangintza eta eraikuntza) lurralde plangintzarako tresna nagusia finkatu da: Bizikleta Bideen Arloko Lurralde Plana. Ondoren obra mota guztien proiektuen eta burutzapenaren inguruko gaiak aztertu dira, gero lurren jabetza kentzeko prozedura eta foru sareko bizikleta bideak egiteko, hobetzeko eta artatzeko finantzaketa finkatu dira eta, azkenik, obrak egiteko betekizunak ezarri dira.

Bigarren tituluan (“Arabako foru sareko bizikleta bideen ustiapena”) batez ere bizikleta bideen xedea eta ustiapen moduak landu dira, eta haien erabilerak eta babesguneak ere aipatu dira. Gainera seinaleak, sarbideak, finken itxiturak eta bananketa ere aztertu dira, eta bizikleta bideen zaintzaren inguruko alderdi batzuk ere bai.

Hirugarren tituluan (“Baimenen eta zehapen prozeduraren araubide orokorra”) foru sareko bizikleta bideetan eta haien babesguneetan jarduerak, lanak eta obrak egiteko behar diren administrazio baimenen araubidea ezarri da. Horrez gainera, titulu honetan Arauan ezarritakoaren arabera zehapena ekarriko duten ekintzak eta ez-egitea tipifikatu eta sailkatu dira, eta arau hausteei ezarriko zaizkien isunak bildu dira taula batean.

Laugarren tituluan (“Bizikletaren erabileraren sustapena Araban”) Arabako Lurralde Historikoan bizikletaren eta bizikleta bideen erabilera sustatzeko elementu batzuk finkatu dira. Hain zuzen ere, bizikleta bideetan –erregistratutako marka: “Arabako bizikleta bideak”– kontuan eduki beharreko irizpideak homologatzeko mekanismoa ezarri da, bai eta Lurraldeko motorrik gabeko joan-etorriak ikuspegi sistemati-koarekin eta hainbat irizpide aplikatuta aintzat izango dituen estrategia ere bai. Azkenik, parte hartzea ezinbestekotzat jo da arlo honetako politikak antolatzeko eta modu eraginkorrean aplikatzeko, eta horregatik Arabako Bizikletaren Kontseilua sortu da, honen inguruko parte hartzea bideratuko duen organo iraunkorra.

Foru arau honetako gainerako artikuluekin bat etorriz, xedapen gehigarrietan berariazko aginduak ezarri dira gai honen inguruan: Bizikleta Bideen Arloko Lurralde Planari ekiteko epealdiak; hirigintzako antolamendu eta plangintzako tresnak Arauan ezarritakora egokitzea; zehapenen zenbatekoak eguneratzea eta Arabako Biltzar Nagusiei eman beharreko informazioari buruzkoa.

Xedapen bakarrean ezarritako araubide iragankorraren arabera foru sareko bizikleta bideak atontzeko obrak Bizikleta Bideen Arloko Lurralde Plana onartu baino lehen egin izango dira.

Xedapen indargabetzaileak bertan behera utzi ditu foru arau honetan ezarritakoarekin bat ez datozen aurreko xedapen guztiak.

Azkenik, azken xedapenetan baimena eman zaio Diputatuen Kontseiluari Arabako bizikleta bideei buruzko Foru Araua garatzeko eta betearazteko behar diren xedapen guztiak emateko. Bertan ezarritako guztia ez da aplikatuko indarrean jarri arte.

recoge una nueva redacción del Anexo de la Ley de Tráfico, en concreto de los apartados 69 a 74, donde explícitamente se articula qué debe entenderse por Vía-Ciclista y algunas de sus tipologías (carril-bici; carril-bici protegido; acera-bici; pista bici y senda ciclable).

La Norma Foral de las Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Álava se estructura en cuatro títulos, tres disposiciones adicionales, una única disposición transitoria, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

El Título Preliminar (“Disposiciones Generales”) atiende al objeto, al cuerpo de definiciones y tipologías de las infraestructuras, delimita el ámbito de aplicación, defines las zonas de protección y establece el catálogo de vías ciclistas. También alude a la titularidad de las vías y al procedimiento de transferencia de las mismas, finalizando con la determinación de aquellas características con las que han de estar provistas las infraestructuras ciclables.

El Título Primero (“Planificación y Construcción”) considera la figura del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Álava como instrumento principal de planificación territorial en todo su desarrollo. A continuación señala los aspectos relativos a la proyección y ejecución de los diferentes tipos de obras, para seguir con el procedimiento expropiatorio, con la financiación destinada a la construcción, mejora y conservación de las vías ciclistas forales y cerrando el Título con los requisitos necesarios para la ejecución de las obras.

El Título Segundo (“Explotación de las Vías Ciclistas Forales de Álava”), se centra básicamente en el objeto y formas de explotación de aquellas vías, aludiendo, a su vez, al uso de las mismas y de sus zonas de protección. Referencia cuestiones de señalética, de accesos, de cerramientos de fincas y segregación de vías, considerando además, aspectos vinculados a la vigilancia de las infraestructuras ciclistas.

El Título Tercero (“Régimen General de Autorizaciones y Procedimiento Sancionador”) constituye el régimen de autorizaciones administrativas requeridas para la ejecución de toda clase de actividades, trabajos y obras a realizar en las Vías Ciclistas Forales y en sus zonas de protección. Además de lo ya indicado, este Título Tercero tipifica y clasifica aquellas acciones u omisiones que sean objeto de sanción según lo dispuesto en el resto del presente cuerpo normativo, estableciendo un cuadro de multas para las infracciones contempladas.

El Título Cuarto (“Promoción del uso de la bicicleta en Álava”) articula una serie de elementos destinados a la difusión y promoción del uso de la bicicleta y las vías ciclistas del Territorio Histórico de Álava. Establece de este modo, un mecanismo destinado a la homologación de los criterios que han de observar las vías –la marca registrada “Vías Ciclistas de Álava” –, además de una estrategia que abarque bajo una óptica sistémica y multicriterio, la movilidad no motorizada del territorio. Finalmente, se considera que la variable participativa deviene crucial a la hora de elaborar y desarrollar de forma efectiva y eficaz cualquier política relativa a la cuestión y para ello, se establece la configuración de un órgano estable de participación de carácter asesor cual es el Consejo de la Bicicleta de Álava.

En coherencia con el resto del presente cuerpo normativo, las disposiciones adicionales contienen expresos mandatos relativos a los plazos de inicio del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas; a la adecuación de los instrumentos de ordenación y planificación urbanística a los mandatos de la Norma y a la actualización de las cuantías de las sanciones y sobre la información que se debe facilitar a las Juntas Generales de Álava.

El régimen transitorio contenido en una única disposición, prevé la posibilidad de realizar obras de habilitación de las vías ciclistas forales antes de la aprobación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas Forales.

La disposición derogatoria declara sin vigencia todas aquellas disposiciones anteriores en el tiempo que contradigan los mandatos contenidos en la presente Norma Foral.

Por último, las disposiciones finales autorizan al Consejo de los Diputados a dictar las disposiciones que consideren oportunas para el desarrollo reglamentario y ejecución de la Norma Foral de las Vías Ciclistas de Álava, quedando sujetas y condicionadas todas las determinaciones en la misma contenidas, a su posterior entrada en vigor.

Euskal Autonomia Erkidegoaren Estatutuko 10.34. artikuluan eta Euskal Autonomia Erkidego osoko erakundeen eta bertako lurralde historikoetako foru organoen arteko harremani buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legeko 7.a.8 artikuluan ezarritakoarekin bat etorritik, Arabako Lurralde Historiak errepideen eta bideen plangintzarako, proiektuak egiteko, eraikuntzarako, kontserbaziorako, aldaketarako, finantzaketarako, erabilerarako eta ustiapenerako eskumena dauka. Esparru juridiko honen bidez bizikleta bidearen kontzeptua finkatu nahi dugu, bide mota berria den aldetik. Izan ere, nahiz eta lehen aipatutako legeetan aipatu, bizikleta bidea, berezko dituen ezauzgarriak eta berezitasunak kontuan hartuta, ezin da sartu Arabako Lurralde Historikoko landa bideak erabiltzeari, kontserbatzeari eta zaintzeari buruzko otsailaren 13ko 6/95 Foru Arauan ezarritako bideen definizioan.

Atariko titulua Xedapen orokorrak

I. Kapitulu

Xedea, definizioak eta aplikazio eremua

1. artikulua.- Xedea.

Foru arau honen xedeak dira:

1.- Bizikleta bidea zer den zehaztea eta bide mota berritatzat onartzea, kontuan izanik ezaugarri bereziak dituela eta ezinbestekoa dela motorrik gabeko joan-etorrietarako, batez ere bizikletan ibiltzeko, beste garraio azpiegitura batzuk ez bezala.

2.- Arabako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideren Foru Sarearen plangintza, proiektuak, eraikuntza, aldaketak, kontserbazioa, ustiapena, erabilera eta babesa arautzea, hiri barruko eta hiri arteko bizikleta bideak garatzeko, garraio iraunkorra sustatzeko asmoarekin. Horretarako, sareak bi helburu edukiko ditu: batetik, eguneroko joan-etorriak bizikletan egiteko aukera ematea; bestetik, naturara hurbiltzeko eta aisialdian kirolean aritzeko aukera ematea. Horrela, Lurraldea egituratzen lagunduko duen beste bide sare bat sortuko da, eta gero sare hori udalek, kontzejuek eta eskualdeko erakundeek garatu beharko dute tokian tokiko obrekin.

3.- Sareko bideen ondoko lurren erabilerak zehaztea.

4.- Berariazko tresna bat izatea bizikletan ibiltzeko Bideen Foru Sarea sustatzeko.

2. artikulua.- Bizikletan ibiltzeko azpiegituren definizioa eta motak.

1.- Bizikleta bideak jabari publikoko azpiegiturak dira, bizikletak ibiltzeko proiektatu eta eraikiak edo berariaz horretarako egokituak; beharrezko seinale horizontalak eta bertikalak edukiko dituzte, eta beraien zabalera eta zirkulazio araubidea bizikletak segurtasunarekin ibiltzeko modukoak izan behar dira.

2.- Bizikleta azpiegituren motak haien plataformaren arabera ezarriko dira, motordun ibilgailuak eta oinezkoak eta beraien arteko distantzia kontuan harturik. Hona sailkapena:

2.1.- Motordun ibilgailuen trafikotik bereizitako bideak: motordun trafikotik aldentuta daudenak.

a.- Bizikleta pista: norabide bakarreko edo bi norabideko bizikleta bidea, motordun ibilgailuen eta oinezkoen trafikotik bereizita dagoena eta berezko trazadura eta plataforma dauzkana.

b.- Bizikleta espaloia: norabide bakarreko edo bi norabideko bizikleta bidea, espaloia gainean ezarria eta oinezkoentzako eremutik hainbat modutara bereizi eta babestu daitekeena.

c.- Bidegorri babestua: errepidearen plataforman bertan egon arren errepidetik eta motordun ibilgailuen trafikotik, bai eta espaloitik ere, alboko elementuen bidez (mutiloak, zintarrak etab.) bereizita dagoen bizikleta bidea. Norabide bakarrekoa zein bikoa izan daiteke.

2.2.- Bide integratuak: Bizikletak eta motordun ibilgailuak batera dabiltzan bideak, bakoitzaren eremua bereizi gabe edo ia-ia bereizi gabe.

El Territorio Histórico de Álava es competente para la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras y caminos a tenor de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco 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. Mediante la definición del presente marco jurídico se pretende otorgar reconocimiento 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 los preceptos citados, dadas sus características específicas no es encuadrable en la definición de camino recogida en la Norma Foral 6/95, de 13 febrero, para el uso, conservación y vigilancia de caminos rurales del Territorio Histórico de Álava.

Título preliminar Disposiciones generales

Capítulo I

Objeto, definiciones y ámbito de aplicación

Artículo 1.- Objeto.

Es objeto de la presente Norma Foral:

1.- La definición y reconocimiento del concepto de vía ciclista como nuevo tipo de camino con características propias y esenciales a un tipo de infraestructura básica específica para el desarrollo de la movilidad no motorizada, preferentemente ciclista, y diferenciada de otros tipos de infraestructuras de transporte.

2.- La regulación de la planificación, proyección, construcción, modificación, conservación, explotación, uso y defensa de la Red Foral de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Álava para el desarrollo de la movilidad ciclista peri/interurbana, que promueva la movilidad sostenible. A tal fin, la red responderá a unos objetivos funcionales de movilidad alternativa cotidiana en bicicleta, por un lado, y de acercamiento al medio natural y de ocio y deporte, por otro. Así, quedará conformada una nueva red viaria estructurante del Territorio, que deberá ser complementada con otros desarrollos más locales, de responsabilidad concejal-municipal-comarcal

3.- La determinación de las limitaciones de uso del suelo adyacente a la referida Red.

4.- El disponer de herramientas específicas para la potenciación del uso de la Red Foral de Vías Ciclistas.

Artículo 2.- Definición y tipología de las infraestructuras ciclistas.

1.- 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, siempre y cuando su ancho y régimen de circulación garanticen el paso seguro de estos vehículos.

2.- La tipología de las infraestructuras ciclistas será establecida en función de la conformación de su plataforma en relación a los modos motorizados y peatonal y el grado de separación con respecto a estos. Se establece de este modo la siguiente clasificación:

2.1.- Vías Segregadas del tráfico motorizado: aquellas que están separadas físicamente del tráfico motorizado.

a.- Pista-bici: Vía ciclista unidireccional o bidireccional segregada del tráfico motorizado y peatonal, pero con trazado y plataforma independiente.

b.- Acera-bici: Vía ciclista unidireccional o bidireccional dispuesta sobre la acera, que puede presentar distintos grados de diferenciación y protección con respecto a la movilidad peatonal.

c.- Carril-bici protegido: Vía ciclista que ocupa parte de la plataforma de la carretera y que está segregada físicamente de la misma y del tráfico motorizado, así como de la acera, mediante elementos laterales como bolardos, bordillos u otros elementos de separación o protección. Su sentido puede ser unidireccional o bidireccional.

2.2.- Vías Integradas: aquellas vías compartidas por el tráfico de ciclos y vehículos a motor o con una mínima diferenciación de usos, sin segregación de modos.

a.- Bidegorria: norabide bakarrekotik bizikleta bidea, galtzadari atxikia baina, hala ere, hartatik eta motordun trafikotik bereizita (norabidea motordun ibilgailuena bera da).

b.- Bizikleta bazterbidea: errepidearen bazterbidean egindako bizikleta bidea, errepidean bertan egon arren seinaleen eta bide marken bidez, kolore edo gainazal desberdinez, sestra aldaketatxo batez edo beste nolabait bereizita dagoena (norabidea motordun ibilgailuen trafikoa bera da).

c.- Denetarako bide seinalizatua (edo mistoa): hiri barruko zein hiri arteko bidea, ziklistak eta motordun ibilgailuak batera ibiltzeko taxutu dena, hau da, motordun ibilgailuen trafiko lasaiari eta haren erregulazioari esker, batzuen eta besteen eremuak bereizi gabe bizikletan eroso eta seguru ibil daitezkeen bidea.

3. artikulua.- Aplikazio eremua.

1.- Foru arau hau Arabako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideen Katalogoan sartzen diren Aldundiaren titulartasuneko bizikleta bide guztietan aplikatuko da. Foru arau honen aplikazio eremutik kanpo utzi dira berriaz bide berdeak eta landa bideak.

2.- Aurreko paragrafoan aipatutako bizikleta bideak foru sareko bizikleta bideak izango dira ondorio guztietarako, eta oinarritzko azpiegiturak izango dira garraio iraunkorra garatzeko eta zabaltzeko.

3.- Foru arau honen ondorioetarako, bertan ezarritakoa foru sareko bizikleta bideen babesguneetan ere aplikatuko da, bai eta beraien funtzionamendu onerako prestatzen diren eremu eta elementu guztietan ere: zerbitzuguneak, atsedenguneak, aparkalekuak eta antzekoak.

4.- Foru errepide bati lotutako bizikleta bideen kasuan (bidegorri babestuak, bidegorriak eta bizikleta bazterbideak, batez ere), errepideei buruzko araudian ezarritakoa aplikatuko da (horren arabera ezarriko da kasu bakoitzean foru arau honen erdiespena).

5.- Berriaz ezarritako gero eta oinezkoen eta ziklisten trafikoa eragozpenik gabe batera egiteko behar diren seinaleak jarri gero, foru sareko bizikleta bideetan oinezkoak ere ibili ahal izango dira.

6.- Foru Aldundiak dauka foru sareko bizikleta bideak planifikatzeko, proiektatzeko, eraikitzeko, mantentzeko, hobetzeko, ustiatzeko, sustatzeko eta zaintzeko eskumena.

4. artikulua.- Babesguneak.

1.- Foru sareko bizikleta bideak babesteko bideko bertako lurren erabilerak eta babesguneak kontrolatuko dira, II. tituluaren arautu den bezala.

2.- Foru sareko bizikleta bideetan babesgune hauek egongo dira:

- a) Jabari publikoko eremua
- b) Zortasun eremua
- c) Afektazio eremua

5. artikulua.- Jabari publikoko eremua.

1.- Foru sareko bizikleta bideek eta haien elementu funtzionalak okupatzen dituzten lurra jabari publikokoak izango dira.

2.- Horrez gainera, jabari publikoko eremuan sartuko da bizikleta bidearen ondoko metro bateko zabalerako lur zerranda bat ere (zerrandaren zabalerak horizontalean neurtuko, ardatzarekiko zut, berdindutako lurren kanpoko ertzetik).

Ondorio guztietarako, berdindutako lurren kanpoko ertza lur erauzketaren edo lubetaren ezpona edo eustorma eta berezko lurra gurutzatzen diren tokia da.

Zubi, bidezubi, tunel, azpiegitura eta antzeko obretan, berdindutako lurren kanpoko ertza obren ertzaren lurren gaineko proiektio bertikalaren lerroa izan daiteke. Beti ere, egituraren euskarriek hartzen duten lurra jabari publikoko eremua izango da.

a.- Carril-bici: Vía ciclista unidireccional adosada a la calzada y que está diferenciada, que no segregada físicamente de la misma y del tráfico motorizado, y que discurre en el mismo sentido de circulación.

b.- Arcén-bici: Vía ciclista que ocupa el arcén de la carretera, que transita en el mismo sentido de la circulación motorizada, no segregada físicamente pero sí diferenciada mediante señalización y marcas viales, cambios de color y/o textura, ligeros cambios de rasante u otros métodos.

c.- Vía señalizada compartida o mixta: Vía urbana o interurbana debidamente tratada para facilitar la coexistencia de la circulación ciclista con el tráfico motorizado, en la que el diseño, la baja densidad motorizada y lo atemperado de su tráfico, así como su regulación, permiten un tránsito suficientemente cómodo y seguro en bicicleta; sin los niveles de diferenciación anteriores, en régimen de coexistencia.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación.

1.- El ámbito de aplicación de la presente Norma Foral se extenderá al conjunto de las vías ciclistas de titularidad foral que se designen y se incluyan como tales en el Catálogo de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Álava. Quedan expresamente excluidas de la presente regulación las denominadas "Vías Verdes" y los caminos rurales.

2.- Las vías ciclistas recogidas en el párrafo anterior tendrán a todos los efectos la consideración de "Vías Ciclistas Forales" y constituirán una infraestructura básica para el desarrollo y extensión de la movilidad sostenible.

3.- A los efectos de la presente Norma Foral constituyen ámbito de su aplicación las zonas de protección de las vías ciclistas forales, así como todas aquellas áreas o elementos asociados a su buen funcionamiento, tales como áreas de servicio y descanso, aparcamientos u otras análogas.

4.- En los supuestos de vías ciclistas que se encuentren asociadas a una carretera foral (generalmente del tipo denominado carril-bici protegido, carril bici o arcén-bici) se estará a lo dispuesto en la normativa de carreteras, en base a la cual se establecerá el alcance de esta Norma Foral en cada caso.

5.- Cuando expresamente así sea previsto y quede garantizada y señalizada la adecuada coexistencia de los desplazamientos a pie y en bicicleta, será posible el uso peatonal de las vías ciclistas forales.

6.- Es responsabilidad de la Diputación Foral la planificación, proyección, construcción, mantenimiento, mejora, explotación, promoción y vigilancia de las vías ciclistas forales.

Artículo 4.- Zonas de protección.

1.- La protección de las vías ciclistas forales se extenderá al control de los usos del suelo de la propia vía y a toda la superficie de su zona de protección según las condiciones reguladas en el Título II.

2.- Las zonas de protección establecidas para las vías ciclistas forales serán las que siguen:

- a) La zona de dominio público
- b) La zona de servidumbre
- c) La zona de afección

Artículo 5.- Zona de dominio público.

1.- Pasarán a integrar parte de la zona de dominio público aquellos terrenos ocupados por las Vías Ciclistas Forales, así como sus elementos funcionales.

2.- Juntamente con dichos terrenos, se considera zona de dominio público la franja de terreno colindante a la infraestructura ciclista de un metro de anchura, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

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

En el caso de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras análogas, la arista exterior de la explanación podrá quedar establecida en la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno. Será considerado en todo caso de dominio público aquel terreno ocupado por los soportes de la estructura.

3.- Foru sareko bizikleta bidea foru errepide baten ondoko edo hurbileko lur zerrenda batean badago, hau da, haren jabari publikoko zerrendaren barruan badago, jabari publikoko zerrenda berria finkatzeko bi neurketen emaitzarik handiena hartuko da aintzat.

6. artikulua.- Zortasun eremua.

1.- Foru sareko bizikleta bideek zortasun eremua edukiko dute, hain zuzen ere bi lur zerrenda bidearen alboetan, muga hauekin: barrutik aurreko artikuluan azaldu den jabari publikoko eremua eta kanpotik berdindutako lurren kanpoko ertzetik paraleloan, hiru metro eta erdira (ertzetatik neurtuta), ezarritako bi lerro.

2.- Foru sareko bizikleta bidea foru errepide baten ondoko edo hurbileko lur zerrenda batean badago, hau da, haren babesgunearen barruan badago, zortasun eremu berria finkatzeko bi neurketen emaitzarik handiena hartuko da aintzat.

3.- Zortasun eremuan ezingo dira obrak egin; bide segurtasunarekin bateragarriak diren erabilerak bakarrik baimenduko dira (Foru Aldundiko organo eskudunak eman behar du baimena). Horrek ez ditu eragozten gainerako eskumenak.

4.- Foru Aldundiko organo eskudunak baimena eman ahal izango du zortasun eremua erabiltzeko herritar guztien intereseko arrazoiengatik edo bidea hobeto erabili ahal izateko beharrezkoa izanez gero.

7. artikulua.- Afektazio eremua.

1.- Bizikleta bideen afektazio eremua bi lur zerrenda izango dira bidearen alboetan, muga hauekin: barrutik zortasun eremua eta kanpotik berdindutako lurren kanpoko ertzetik paraleloan, bost metro eta erdira (ertzetatik neurtuta), ezarritako bi lerro.

2.- Afektazio eremuko eraikin edo instalazioetan obrak egiteko edo haien erabilera aldatzeko erakunde titularraren baimena beharko da (horrek ez ditu eragozten gainerako eskumenak). Bidearen titularrak baimenik ez emateko arrazoiak proposatutako obrek bizikleta bideko ohiko jarduerak egiteko ekar ditzakeen eragozpenak eta oztupoak izango dira, hau da, obrek bizikleta bidearen funtzionaltasuna eragozteak.

8. artikulua.- Araubide demaniala.

Foru sareko bizikleta bideak jabari eta erabilera publikoko ondasunak dira; beraz, ezin dira besterendu, ez bahitu, ez preskribatu. Foru sareko bizikleta bideen titulartasuna eta haien eraikuntza, kontserbazio eta ustiapenerako jarduketak publikoak ez daude zergapean.

9. artikulua.- Arabako bizikleta bideen katalogoa eta izenak.

1.- Foru Aldundiak foru sareko bizikleta bideen katalogoa onartuko du. Bertan foru sareko bizikleta bide guztiak jasoko dira eta zehatz-mehatz azaldu eta sailkatuko dira: bakoitza bere identifikazioarekin eta izen ofizialarekin agertuko da. Katalogoa aldian-aldian aztertu eta eguneratuko da.

2.- Arabako Foru Sareko Bizikleta Bideen Katalogoa ondoko kasuetan aldatuko da:

a) Bi administrazio publikoren arteko akordio baten ondorioz bide baten titulartasuna aldatuz gero.

b) Arabako Foru Aldundiak bizikleta bide berriak eraikiz gero.

3.- Foru sareko bizikleta bideen izenak haien izendazioari eta Katalogoan sartzeko prozedurari buruzko foru dekretuan ezartzen denaren arabera ezarriko dira, Euskararen Erabileraren Normalizazioari buruzko azaroaren 24ko 10/1982 Oinarrizko Legeko 10. artikuluan ezarritakoarekin bat etorritik.

4.- Arabako foru sareko bizikleta bideen identifikazioak eta izenak Lurralde Historikoko toki administrazioekin eta ondoko lurraldeetako administrazioekin koordinatuta finkatuko dira.

3.- En los casos en que la Vía Ciclista Foral esté construida en las franjas de terreno colindantes o próximas a una carretera foral y, por consiguiente, dentro de su franja de dominio público, a efectos de fijar la nueva franja de dominio público prevalecerá la superior resultante de aplicar ambas mediciones.

Artículo 6.- Zona de servidumbre.

1.- Las Vías Ciclistas Forales dispondrán de una zona de servidumbre fijada por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de tres metros y medio, medidas desde las citadas aristas.

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.

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

4.- En todo caso, el órgano competente de la Diputación Foral podrá autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la vía ciclista.

Artículo 7.- Zona de afección.

1.- La zona de afección de una vía ciclista consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cinco metros y medio, medidas desde las citadas aristas.

2.- Para llevar a cabo en la zona de afección cualquier tipo de obra en edificaciones o instalaciones preexistentes o modificar el uso de éstas, será precisa la autorización de la Entidad titular, sin perjuicio de otras con competencias concurrentes. La no autorización por parte del titular de la vía estará fundamentada en posibles interferencias y dificultades que las actuaciones propuestas puedan causar en el normal desarrollo de la movilidad autorizada en la vía ciclista afectada y, por tanto, en la funcionalidad de la propia infraestructura ciclista.

Artículo 8.- Régimen demanial.

Las vías ciclistas forales se consideran bienes de dominio y uso público, por lo que no son enajenables, embargables ni prescriptibles. En ningún caso, su titularidad o las actuaciones públicas referidas a la construcción, conservación o explotación de las Vías Ciclistas Forales están sometidas a tributo alguno.

Artículo 9.- Catálogo y denominación de las Vías Ciclistas de Álava.

1.- La Diputación Foral aprobará un Catálogo 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. El mismo será revisado y actualizado periódicamente.

2.- El Catálogo de las Vías Ciclistas Forales de Álava será objeto de modificación en los casos que siguen:

a) Con motivo del cambio de titularidad de las vías ciclistas forales existentes en virtud de acuerdo mutuo de aquellas Administraciones Públicas interesadas.

b) Con motivo de la construcción por parte de la Diputación Foral de Álava de nuevas vías ciclistas forales.

3.- La denominación de las Vías Ciclistas Forales se realizará de acuerdo a lo establecido en el Decreto Foral que disponga su designación e incorporación al Catálogo, y con arreglo a lo establecido en el artículo 10 de la Ley 10/1982, de 24 de noviembre, Básica de Normalización del Uso del Euskera.

4.- La identificación y denominación de las Vías Ciclistas Forales de Álava será acordada y coordinada junto con las Administraciones Locales del Territorio Histórico, así como con las de los territorios limítrofes.

10. artikulua.- Bizikleta bideen titulartasuna eta eskualdatzeko prozedura.

1.- Arabako Lurralde Historikoko bizikleta bideak legez onartutako frogabideen bidez titulartasuna frogatzen duten lurralde erakunde publikoenak dira.

2.- Egokitzen joz gero, foru sareko bizikleta bideetako tarteen titulartasuna kokatuta dauden toki erakundeei eskualdatu ahal izango zaie beraien elementu funtzionalekin eta zamekin batera. Horretarako, alderdiak akordio batera heldu beharko dira eta tartea egoera onean egon behar da. Gainera, emate egintzan behar bezala bermatu behar da eskualdatutako tartea bizikleta bideen sarean segituko duela eta sareak erabilgarri, bai eta tartea mantenduko dela ere.

3.- Ildo beretik, beharrezkotzat joz gero eta alderdiak akordio batera iritsita, udalen titulartasuneko bideak Aldundiari eskualdatu ahal izango zaizkio bizikleta bideen foru sarean sartzeko. Bideak egoera onean eskualdatu beharko dira.

4.- Bizikleta bide bat eskualdatzeko, aurretik Foru Aldundiak berriazko erabakia hartu behar du hura Katalogoan sartzeari buruz, ukitutako toki erakundearen entzuan ondoren. Eskualdaketa egintza ALHAOn argitaratu beharko da.

11. artikulua.- Administrazioen arteko harremanak.

Bizikleta bideen arloan, Arabako Foru Aldundiak eta toki erakundeek ondoko printzipioak aplikatuko dituzte beren arteko harremanetan: elkarri informazioa eman beharra, elkarri lagundu beharra, koordinatuta jardun beharra, elkarren eskumenak errespetatu beharra eta modu solidarioan bultzatzea Lurralde Historikoko bizikleta bideen iraunkortasuna eta funtzionaltasuna.

II. Kapitularia

Arabako Foru Sareko Bizikleta Bideen ezaugarri orokorrak

12. artikulua.- Ezaugarri orokorrak.

Aldundiaren bizikleta bideak, oro har, honako baldintzetara egokitu beharko dira:

1.- Segurtasuna: zirkulazio ezberdinak antolatzeko eta bereizteko gutxienezko baldintzak aintzat hartu beharko dira, bereziki, beren beregi motordun ibilgailuen erabilerarako diren bideei dagokienez. Gurutzagunea behar duten lekuetan arreta berezia jarriko da, trazaduran arazoa sortzen badute.

2.- Jarraitutasuna eta koherentzia: trazaduran etenak ekidingo dira, ahal den heinean, bidearen erabiltzaileen beharretara egokitzen den trazadura lortzeko. Era berean, bizikleten eskakizuna sortzen duten puntutaz jotzen diren lekuak konektatu beharko ditu trazadurak, gainerako bideekin lotuta daudela bermatuz, beren titulartasuna edozein dela ere.

3.- Trazaduraren direkzionaltasuna: bideko trazaduraren bidez xede lekura sar daitekeela bermatuko da une oro, segurtasun eta erosotasun irizpideei kalterik eragin gabe eta ingurumena errespetatuz.

4.- Diseinua: Bidearen eta erabiltzaileen tipologiai eta erabilera mailak kontuan hartu beharreko elementu nagusiak izango dira, bidearen ezaugarri geometrikoak zehazteko orduan, bidearen erosotasuna eta segurtasuna lortzeko. Bestalde, diseinuak aintzat hartu beharko ditu malda, zoru, seinale eta ekipamenduaren gutxienezko baldintzak.

5.- Ingurumena: lurraldearen ingurumen eta iraunkortasunerako balioak aztertu eta errespetatuko dira, ingurumenean hobeto egokitzen diren irtenbideak bilatuz, ingurumenaren izaera hirikoa, ingurukoa, landakoa edo naturala izanda ere.

6.- Irisgarritasuna: Aldundiaren bizikleta bideak herriguneetatik pasako dira eta bideok herrigune nagusietara erraz sar edo irten daitezela ahalgaita egingo da. Sarbidea erraza ez bada, garraiobide anitzetako irizpideak aplikatzeko ahalgaita egingo da, eta, motordun ibilgailu pribatuak ez diren beste garraiobide batzuen bidez erraztuko da sarbidea.

Artículo 10.-T titularidad y transferencia de las vías ciclistas.

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

2.- Los tramos de vías ciclistas que integran el conjunto de las Vías Ciclistas Forales y que se considere adecuado pasen a integrar las vías de otros entes territoriales podrán ser traspasadas a las entidades locales por las que discurran junto con sus elementos funcionales y las cargas correspondientes. La entrega deberá efectuarse por acuerdo de las partes y en adecuado estado de conservación. Asimismo, en el acto de entrega deberá quedar garantizada la continuidad y funcionalidad futura de la Red de Vías Ciclistas en relación al tramo objeto de traspaso, así como el mantenimiento del mismo.

3.- En el mismo sentido, aquellas vías de titularidad municipal que se estime conveniente, podrán ser objeto de traspaso, previo acuerdo entre las partes, pasando a integrar la Red Foral de Vías Ciclistas junto a sus elementos funcionales. En cualquier caso, la vía deberá ser entregada en adecuado estado de conservación.

4.- El traspaso de las vías ciclistas requerirá acuerdo expreso de la Diputación Foral sobre su inclusión o exclusión del Catálogo previa audiencia a las entidades locales afectadas. El acto de traspaso será perfeccionado mediante publicación en el BOTHA.

Artículo 11.- Relaciones interadministrativas.

La Diputación Foral de Álava y las Entidades Locales orientarán sus relaciones en cuestión de vías ciclistas a los deberes de información mutua, colaboración, coordinación y respeto a sus respectivos ámbitos competenciales velando solidariamente por la continuidad y funcionalidad de las vías ciclistas del Territorio Histórico.

Capítulo II

Características Generales de las Vías Ciclistas Forales de Álava

Artículo 12.- Características generales.

Las Vías Ciclistas Forales deberán ajustarse, con carácter general, a los siguientes requisitos:

1.- Seguridad: deberán de considerarse las condiciones mínimas de diferenciación/segregación y ordenación de los diferentes tránsitos y, especialmente, respecto a aquellos viales destinados específicamente a los vehículos motorizados. Los puntos que precisen de intersección, suponiendo un conflicto en el trazado, requerirán de especial atención.

2.- Continuidad y coherencia: las interrupciones del trazado serán evitadas en la medida de lo posible a fin de lograr un trazado adecuado a las necesidades de las personas usuarias de la vía. Asimismo, el trazado deberá conectar los puntos reconocidos como principales generadores de demanda ciclista, garantizando la conexión con el resto de vías, independiente de su titularidad.

3.- Direccionalidad del trazado: el trazado de la vía procurará en todo momento asegurar el acceso al lugar de destino, sin perjuicio de los criterios de seguridad, comodidad y respeto por el entorno.

4.- Diseño: la tipología de la vía y de las personas usuarias y el grado de utilización deberán constituir los principales elementos a tener en cuenta a la hora de fijar las características geométricas de la vía para procurar la comodidad y seguridad de la misma. De otro lado, el diseño deberá considerar las condiciones mínimas de pendiente, firme, señalética y equipamiento.

5.- Medio ambiente: se analizarán y respetarán los valores ambientales y de sostenibilidad del territorio, buscando las soluciones más integradoras con el entorno, independientemente de que éste sea urbano, periurbano, rural o natural.

6.- Accesibilidad: se procurará que las Vías Ciclistas Forales tengan un fácil acceso a/o desde los principales núcleos de población por los que transcurran o de no ser así, que se puedan aplicar criterios de intermodalidad facilitando su acceso mediante otros medios de transporte que no sean el vehículo privado a motor.

7.- Partekatzea: bizikleten bideak berariaz egokituta daude bizikleten zirkulaziorako, baina, beharbada, aurretik zegoen edo egon litekeen oinezkoen zirkulazioarekin partekatu beharko du bidea, betiere bidearen ezaugarriak ikusita bideragarria bada.

13. artikulua.- Aldundiaren bizikleta bideen arau teknikoak eta seinale arauak.

1.- Aldundiaren bizikleta bideetan erabilitako seinaleak Zirkulazioaren Araubide Orokorrean eta bat datorren araudian aurreikusitakoak izango dira.

2.- Aurreko paragrafoan ezarritakoari kalterik eragin gabe, Foru Aldundiak eskumena izango du bere bizikleta bideen araudi teknikoa eta seinale araudia garatzeko eta, bidezkoa bada, bizikleta azpiegituraren funtzionamendu egokirako beharrezkotzat jotzen dituen seinaleak sortzeko. Edonola ere, Aldundiaren bizikleta bideetan nahiko seinale jarri behar dira dabiltzan guztiek argi eduki dezaten bizikleta bideak direla. Seinaleak, halaber, arautua egon beharko dira, hau da, Aldundiaren bizikleta bide guztietan seinaleak jartzeko modu bat bakarrik egon behar da.

3.- Foru Aldundiak beharrezkotzat jotzen dituen xedapen guztiak emango ditu foru arau honetako 14 – 18 bitarteko artikuluetan jasotako kontzeptu eta edukia garatzeko eta aplikatzeko.

14. artikulua.- Zorua eta zolaketa.

Aldundiaren bizikleta bideek errespetatu egin beharko dituzte zoru eta zolaketarako beharrak, bizikletei, bide horien erabiltzaile motei eta bideetan baimendutako erabileregi egokituta. Gainera, arreta berezia jarriko da honako irizpide hauetan:

a) Trazaduraren azaleraren erregulartasuna bermatzea.

b) Labaintzearen aurkako erresistentzia ezin hobea edukitzen saiatzea.

c) Ezbeharrak sor ditzaketen oztopoak, hala nola, erregistroko sareta eta estalkiak, saihestea, edo, hala badagokio, bizikleta erabiltzeari ahalik eta era segurueza egokitzea.

d) Beste bide, banda eta erabilera batzuetatik bereizten saiatzea, ikuspegiaren aldetik.

e) Zoru eta zolaketarako irtenbideak lortzen saiatzea, bidearen inguruaren arabera, ingurumen, iraunkortasun eta paisaia balioak errespetatuz.

15. artikulua.- Argiztapena.

Beharrezkoa den gutxienezko argiztapenaz hornituko dira segurtasunari eta erabilerari begira hala behar duten tunel zatiak edo antzeko egiturak dituzten bizikleta azpiegiturak.

16. artikulua.- Gurutzaguneak.

1.- Zirkulazio mota ezberdina duten gurutzaguneetako segurtasuna bermatzea beharrezkoa izango da eta arreta berezia jarriko da motordun zirkulazioa duten bideen gurutzagunetan. Gurutzaguneak diseinatzeko eta eraikitzeko, edonola ere, eta alde aurretik, oinezkoek eta auto gidariek beren segurtasunerako denbora edo erreakzionatzeko leku nahikoa izan beharko dute. Horretarako, modu bakoitzerako lehen-tasunak ezarriko dira, argitasun nahikoz, modu guztietako une eta portaeretatik eratorritako maniobra nahasiak edo arriskutsuak saihestuz.

2.- Ibilbide bakoitzean jarraitutasuna, direkzionaltasuna eta erositutasuna bermatzeko asmoarekin, bizikleten geldiune kopurua murrizteko ahalegina egingo da.

17. artikulua.- Aparkalekuen zerbitzua.

1.- Bizikletak uzteko beren beregi egokitutako egitura oro aparkalekutzat joko da.

2.- Bizikleta bideen erabilerak hala eskatzen duenean eta sortutako beharrek hala islatzen dutenean, bizikleten eskakizun handiena dagoen lekuetan aparkalekuak jarriko dira, jatorrizko lekuan nahiz xede lekuan, eta arreta berezia jarriko da garraio anitzeko guneean.

3.- Bizikleten aparkalekuek honako ezaugarriak izan beharko dituzte:

a) Irisgarritasuna: bizikleten aparkalekuen zerbitzua gehien erabiltzen diren helmugetan jarriko da, eta, gainera, garraibide ani-

7.- Coexistencia: si bien las vías ciclistas están especialmente acondicionadas para el tráfico ciclista deberá atenderse a la posible coexistencia con el tráfico peatonal preexistente o potencial, siempre y cuando sea viable observando las características de la vía.

Artículo 13.- Normas Técnicas y de Señalización de las Vías Ciclistas Forales.

1.- La señalización utilizada en las Vías Ciclistas Forales será la contemplada en el Reglamento General de Circulación, así como en la normativa concordante.

2.- Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, la Diputación Foral será competente en el desarrollo de normativa técnica y de señalización para la configuración de las vías ciclistas forales, pudiendo en su caso, crear aquellas señales que estime conveniente para el correcto funcionamiento de la infraestructura ciclista. En cualquier caso, las Vías Ciclistas Forales deberán contar con la suficiente señalización, de modo que su presencia resulte evidente para quien transite por las mismas, y aquella deberá estar normativizada, de modo que sea única y reglamentada para el conjunto de la Red Foral de Vías Ciclistas.

3.- La Diputación Foral dictará cuantas disposiciones sean precisas para el desarrollo y aplicación de los conceptos y contenidos recogidos en los capítulos 14 a 18 de la presente Norma Foral.

Artículo 14.- Firme y pavimentación.

Las Vías Ciclistas Forales responderán a las necesidades de firme y pavimentación adecuadas a los vehículos ciclistas, a la tipología de las personas usuarias de dichas vías y a los usos que en ellas sean autorizados. Además serán considerados con especial atención los siguientes criterios:

a) Garantizar la regularidad de la superficie del trazado.

b) Procurar un óptimo grado de resistencia al deslizamiento.

c) Evitar las barreras u obstáculos susceptibles de causar accidentes, tales como rejillas y tapas de registro, o en su caso procurar su adecuación de la manera más segura posible al uso ciclista.

d) Procurar la distinción visual con el resto de viales, bandas y usos.

e) Procurar soluciones integradas de firme y pavimentación de acuerdo con el entorno por el que transcurra la vía, respetando los valores ambientales, de sostenibilidad y paisajísticos.

Artículo 15.- Alumbrado.

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

Artículo 16.- Intersecciones.

1.- Será imprescindible garantizar la seguridad de las intersecciones con los diferentes tipos de tráfico, prestando especial atención a las intersecciones con las vías de tráfico motorizado. El diseño y construcción de las intersecciones procurará, en todo caso y con la suficiente antelación, que tanto ciclistas como peatones y automovilistas dispongan del tiempo y del espacio de reacción adecuados para su seguridad. Para ello, se establecerán las prioridades de cada modo con la suficiente claridad, evitando maniobras confusas o peligrosas derivadas de los tiempos y comportamientos propios de cada modo.

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

Artículo 17.- Servicio de aparcamientos.

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

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

3.- La dotación de aparcamientos ciclistas tendrán las siguientes características:

a) Accesibilidad: el servicio de aparcamientos ciclistas se establecerán en los destinos considerados de mayor uso, procurando

tzeko (esaterako, autobusa eta trena) modua sustatzeko ahalegina egingo da.

b) Segurtasuna: gerta daitezkeen lapurreten edo ekintza bandalikoaren aurrean, dituzten ezaugarriak direla eta segurtasun handiagoa ematen duten lekuetan kokatuko dira. Era berean, aparkalekuen egiturak bizikleta behar bezala lotzea ahalbidetzen duten gailuak izango dituzte.

c) Erosotasuna: aparkalekuak kokatzeko orduan, orientazioa, esposizio maila eta beste alderdi batzuk direla medio eragin meteorologiko txikiagoa duten lekuak hautatzeko saiakera egingo dira. Era berean, bizikletak lotzeko eta askatzeko maniobrak errazten dituzten oinarritzko baldintzak bermatuko dira

d) Balioaniztasuna: aparkalekurako egiturak merkatuan ohizkoak diren bizikleta mota guztiak eta dauden tamaina guztiak lotzeko eta askatzeko modukoak izango dira.

18. artikulua.- Zirkulazioa.

1.- Aldundiko bizikleta bideetan honakoak izango dira lotesleak: zirkulazioaren gainean Trafikoari, Motordun Ibilgailuen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legean ezarritako arauak, "Herriko eta herriarteko txirrindularitza-zirkulazioa. Zirkulazio arauak txirrindularitza egiteari egokitzea" arautzen duen 43/1999 Legean aurreikusitako arauak, eta Zirkulazioaren Araubide Orokorrean eta gainerako araudi bateragarrietan ezarritako arauak.

2.- Aurreko paragrafoan ezarritakoa gorabehera, Foru Aldundiak zirkulaziorako araubide berezia ezarri ahalko du bere titulartasuneko bizikleta bideetan. Bertan, bizikletan dabilentzat ezarritako gehieneko abiadura egokitu egingo da bide bakoitzeko tipologiara eta baimendutako erabileretara.

I. Titulua Planifikazioa eta eraikuntza

I. Kapituluak

Arabako Bizikleta Bideen Arloko Lurralde Plana

19. artikulua.- Xedea eta izaera.

1.- Arabako Foru Aldundiak Arabako Bizikleta Bideen Arloko Lurralde Plana landuko du honako xede hauek erdiesteko:

a) Aldundiaren bizikleta bideen sarearen helburu nagusiak zehaztea.

b) Aipatutako bideen ezaugarri orokorrak zehaztea.

c) Aipatutako Arloko Lurralde Planaren indarraldian garatu beharreko jardueren programa zehaztea.

2.- Bizikleta Bideen Arloko Lurralde Planaren izaerak bete egingo du Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduari buruzko maiatzaren 31ko 4/1990 Legean ezarritakoa, lurraldearen antolamenduaren ondorioetarako.

20. artikulua.- Izapidetza eta onarpena.

1.- Foru Aldundiari egokituko zaio Arabako Aldundiko Bizikleta Bideen Arloko Lurralde Plana idaztea. Plana Arloko Lurralde Planetarako indarrean dagoen legedian aurreikusitakoaren arabera izapidetuko da.

2.- Arabako Bizikleta Bideen Arloko Lurralde Plana Arabako Biltzar Nagusien Foru Arauaren bidez onartuko da behin betiko. Baina alde zuzenetik adierazitako guztiaz gain, Arabako Foru Aldundiak agiri hori onetsi baino lehen, agiri hori, aurkeztutako alegazio eta ohar guztiekin batera, Arabako Tokiko Administrazio eta Finantzen Lurralde Kontseiluaren derrigorrezko txostena beharko du. Txosten hori ez da loteslea.

21. artikulua.- Ondorioak.

1.- Arabako Bizikleta Bideen Arloko Lurralde Plana loteslea izango da bai Lurralde Historikoko herri administrazioentzat, bai herritarrentzat, ondorio guztietarako.

2.- Arabako Foru Aldundiak:

a) Bizikleta bideei buruzko jarduera guztiak Arloko Lurralde Planak zehaztutako helburuetara egokituko ditu.

b) Arloko Lurralde Planean aurreikusitako jarduerak gauzatu beharko ditu, planean jasota ez dauden ustezko ekimenez gain, bide

además, el fomento de la intermodalidad con otros medios de transporte tales como autobús o tren.

b) Seguridad: se ubicarán en aquellos lugares que por sus características procuren una mayor seguridad frente a posibles robos o actuaciones vandálicas, procurando a su vez que la estructura del aparcamiento sea la óptima para garantizar la correcta fijación del vehículo ciclista.

c) Comodidad: Se procurará su colocación en aquellos lugares que por su orientación, grado de exposición y otras variables puedan resultar de menor incidencia meteorológica. Al mismo tiempo, se garantizarán unas condiciones básicas que faciliten las maniobras de amarre y desamarre.

d) Polivalencia: las estructuras destinadas al aparcamiento posibilitarán el amarre y desamarre de cualquier tipo y tamaño de bicicleta habituales en el mercado.

Artículo 18.- Circulación.

1.- En las Vías Ciclistas Forales serán vinculantes aquellas normas de circulación contenidas en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, en la Ley 43/1999 sobre "Ciclismo-Circulación Urbana e Interurbana. Adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo", y en el Reglamento General de Circulación, así como en el resto de normativa concordante.

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

Título I Planificación y construcción

Capítulo I

Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas Forales de Álava

Artículo 19.- Objeto y naturaleza.

1.- La Diputación Foral de Álava elaborará un Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Álava que tendrá por objeto:

a) Determinar los principales objetivos de la Red Foral de Vías Ciclistas.

b) Determinar las características generales de las referidas vías.

c) Determinar el programa de actuaciones a desarrollar en el periodo de vigencia de citado Plan Territorial Sectorial.

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

Artículo 20.- Tramitación y aprobación.

1.- La formulación del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas Forales de Álava corresponderá a la Diputación Foral, siendo tramitado conforme a lo previsto en la legislación vigente para los Planes Territoriales Sectoriales.

2.- La aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Álava se efectuará por Norma Foral de las Juntas Generales de Álava. No obstante lo anteriormente expuesto, con carácter previo a la aprobación provisional de este documento por la Diputación Foral de Álava, el mismo junto a las alegaciones y observaciones presentadas será sometido a informe preceptivo y no vinculante del Consejo Territorial de Administración Local y Finanzas de Álava

Artículo 21.- Efectos.

1.- El Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas Forales de Álava, será vinculante a todos los efectos tanto para las Administraciones Públicas del Territorio Histórico, como para la ciudadanía.

2.- La Diputación Foral de Álava:

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

b) Deberá llevar a cabo las actuaciones previstas en el Plan Territorial Sectorial, además de otras posibles iniciativas que no estén

berriak egitea eragiten ez duten arren, aldundiko bizikleta bideak ondo garatzeko, eta, orokorrean, bizikletaren erabilera garraibide gisa sustatzeko komenigarritzat jotzen baditu.

c) Ezin izango dira, inolaz ere, bizikleta bide berriak eraiki, jarduera horiek Arloko Lurralde Planean aurreikusita ez badaude.

d) Jadanik dauden bideetako trazaduran funtsezko aldaketarik sortzen ez duten zabalgunek, hobekuntzak, egokitzapenak eta aldakuntzak ez dira bizikleta bide berritzat hartuko, arau honen ondorioetarako.

3.- Udalerrietako hirigintza plangintza Arabako Bizikleta Bideen Arloko Lurralde Planean jasotako zehaztapenei zuzenean lotuta egongo da, Legean aurreikusitako baldintzetan.

4.- Arloko Lurralde Planak ezarriko du bide berriak aldundiko sarera sartzeko edota eguneratzeko prozedura.

22. artikulua.- Aldaketa eta berrikuspena.

1.- Planak onartzen duen Foru Arauan zehaztuko dira Foru Aldundiak plan horretan alda ditzakeen zehaztapenak, jendaurreko informaziopean alde aurretik jarrita edo jarri gabe, eta Biltzar Nagusiei bakarrik horren berri emanda; eta baita Biltzar Nagusiek, nolana ere, onartu beharko dituztenak, alde aurretik jendaurreko informaziopean jarrita.

2.- Arloko Lurralde Plana berrikusi egin beharko da, horrela aholkatzen duten gertaerak suertatzen direnean, eta, nolana ere, jarduketa programen epeak bukatu baino urtebete lehenago. Hori guztia, indarrean dagoen bitartean garapen ezin hobetarako egiten diren aldaketak alde batera utzita.

3.- Arloko Lurralde Plana, edonola ere, dauden baliabide ekonomikoetara egokituko da.

4.- Arloko Lurralde Planaren berrikuspenean, hura lehenengo aldiz onartzeko egindako izapide berak burutuko dira.

23. artikulua.- Koordinazioa plangintza ekonomikoarekin eta lurralde plangintzarekin.

1.- Aldundiko bizikleta bideen plangintza Autonomia Erkidegoko plangintza ekonomikoarekin eta lurralde eta herri plangintzarekin koordinaturik gauzatuko da.

Lurralde eta herri plangintzarekin edukiko den koordinazioa Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde antolamendua arautzen duen legediko eta Foru Arau honetako baldintzen arabera gauzatuko da.

2.- Gainera, Arabako Aldundiko Bizikleta Bideen plangintzak koordinazio mekanismoak ezarriko ditu lurralde mugakideetarako aurreikusitako gainerako plangintza eta proiektuekin, elkarren arteko eraginak agertzen direnean.

II. Kapitula

Eraikuntza, hobekuntza eta kontserbazio obren proiektzioa eta gauzatzea

24. artikulua.- Eraikuntza proiektuak.

1.- Bizikleta bideen eraikuntza, hobekuntza eta kontserbazio obrak egiteko, alde aurretik onartu beharko da egin beharreko obrak jasotzen dituen eraikuntza proiektu teknikoak, kontratazio publikoak arautzen duen legedian horrela xedatzen duenean.

2.- Eraikuntza proiektuek bete egin beharko dute Autonomia Erkidegoan nahitaez bete beharreko arau teknikoetan aurreikusitakoa, eta, obren ezaugarriak kontuan hartuz, beharrezko ikerketak jasoko dituzte (mota ezberdinetakoak: geologikoak, geoteknikoak, hidrológicoak, egiturazkoak, zirkulaziokoak eta segurtasunekoak), horien erabilera ona bermatzeko.

3.- Proiektatutako obrek, halaber, errespetatu egin beharko dituzte proiektua egingo den lekuko natura, landa edo herri ingurunea berreskuratzeko eta berritzatzeko zereginak, eta, horretarako, ingurumen araudian ezarritakora egokitu beharko dira.

4.- Eraikuntza proiektuetan honakoa jaso beharko da, xehatuta, desjabetzapena legitimatzeko: ukituta geratuko diren eta beharrezko

contenidas en el mismo y que sin suponer la construcción de nuevas vías, estime conveniente para el buen desarrollo de las vías ciclistas forales y, en general, para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

c) En ningún caso podrán construirse nuevas vías ciclistas sin que dichas actuaciones se encuentren previstas en el Plan Territorial Sectorial.

d) Los ensanches, mejoras, acondicionamientos y modificaciones que no supongan una alteración sustancial del trazado de las vías ya existentes no serán considerados a efectos de esta norma como nueva vía ciclista.

3.- La planificación urbanística municipal estará directamente vinculada a las determinaciones contenidas en el Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Álava en los términos previstos en la ley.

4.- El Plan Territorial Sectorial establecerá el procedimiento para su actualización y/o incorporación de nuevas vías a la red foral.

Artículo 22.- 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, dando simplemente cuenta a las Juntas Generales y también aquellas que, en todo caso y previa información pública, deban ser aprobadas por las Juntas Generales.

2.- El Plan Territorial Sectorial deberá ser sometido a revisión cuando sobrevengan circunstancias que así lo requieran y, en cualquier caso, con un año de antelación en relación a la fecha de finalización de los plazos establecidos para sus programas de actuación. Todo ello, con independencia de las modificaciones que durante su vigencia puedan ser introducidas en atención a su óptimo desarrollo.

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

4.- La revisión del Plan Territorial Sectorial será tramitado de forma análoga a su aprobación primera.

Artículo 23.- Coordinación con la planificación económica y territorial.

1.- La planificación de las Vías Ciclistas Forales será llevada a cabo de forma coordinada 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.- Además, la planificación de las Vías Ciclistas Forales de Álava establecerá mecanismos de coordinación con aquellas otras planificaciones y proyectos previstos para los territorios limítrofes cuando se pongan de manifiesto incidencias mutuas.

Capítulo II

Proyección y ejecución de las obras de construcción, mejora y conservación

Artículo 24.- Proyectos de construcción.

1.- Para realizar la ejecución de obras de construcción, mejora y conservación de las vías ciclistas, con carácter previo, deberá ser aprobado el proyecto técnico de construcción que detalle las obras a realizar, cuando así lo disponga la legislación reguladora de la contratación pública.

2.- Los proyectos de construcción estarán sometidos a lo previsto en las normas técnicas de obligado cumplimiento en la Comunidad Autónoma y atendiendo a las características de las obras contendrán los estudios necesarios de índole variada –geológico, geotécnico, hidrológico, estructural, tráfico y seguridad- a fin de garantizar la buena marcha de las mismas.

3.- Las obras proyectadas deberán, asimismo, atender a las tareas de recuperación y restauración del entorno natural, rural o urbano donde la misma vaya a ser ejecutada, adecuándose a lo establecido en la normativa ambiental.

4.- Los proyectos de construcción, a los efectos de legitimación expropiatoria, contendrán de forma detallada la relación de terrenos,

okupazio edo eskuratzeetat jotzen diren lursail, eraikuntza, beste ondasun eta eskubideen zerrenda.

25. artikulua.- Izapidetza eta onarpena.

1.- Arabako Foru Aldundiko organo eskudunari egokitu zaio foru aldundiko bizikleta bideen eraikuntza proiektuak onartzea.

2.- Obretako jarduerak trazadura edo korridore berria sortzen badute, onartu baino lehen proiektua jendaurrean jarri beharko da, hila-betako epean, eta, horretarako, ALHAOn, eragina jasango duten udaletako iragarki-oholean eta Lurralde Historikoan gehien saltzen diren egunkarietan argitaratuko da. Tramite bera egin beharko da zorua Aldundiarena baldin bada.

3.- Proiektuak, era berean, entzunaldiko izapidea izango du Arabako Foru Aldundiko Sailen eta beren eskumenetan eragina jasan dezaketen organismo publiko eta toki erakundeen aurrean, ezarritako epean ados daudela edo ez daudela adierazi ahal izateko, eta, aldi berean, egokituz jotzen diren alegazioak eta iradokizunak egiteko.

4.- Bizikleta bidearen eraikuntza errepide baten eraikuntza edota berrikuntza proiektuan sartu behar bada, haren trazadura errepidearen trazadurari lotuta dagoelako modu bereizi ezinean, eta errepideak ingurumenean duen eragina ebaluatu behar delako, bizikleta bidea errepidearen proiektu orokorraren partetzat joko da, ondorio guztietarako.

5.- Aurreko paragrafoetan adierazitako izapidetza egin ondoren, eta aurrekizutako alegazioak eta iradokizunak aztertuta, Foru Aldundiak obren gauzatea ebatziko du, eta, hala badagokio, proiektua onartuko du.

26. artikulua.- Proiektuak onartzearen ondorioak.

1.- Foru Aldundiak eraikuntza proiektuak onartzen dituenean, proiektuotan aurreikusitako obrak berehala egiteko eskubidea egongo da, betiere aurretik aurreikusitakoaren arabera izapidetu badira eta lurralde antolatzeke legeriak finkatzen dituen baldintzen arabera.

2.- Onartutako proiektuen ondorioz, ukitutako lurzoruen erreserba sortuko da, hamar urteko epean. Epe horretan, administrazioek ezingo dituzte eraikuntza baimenak edo lizentziak edo lurzoruen erabilera iraunkorrak eman, proiektuan aurreikusitakoarekin bateraezintasunen bat badute.

Foru Arau honetako II. tituluaren aurreikusitako mugak, jabari publikoko eta babesguneei dagokienez, indarrean egongo dira bizikleta bidea proiektuan aurreikusitako eran egongo balitz bezala, eta hemen egin nahi den edozein jarduera, lan edo obrak bete egin beharko ditu Arau honetako III. tituluaren aurreikusitako esku hartze, kontrol, babes eta zigor erregimenak.

3.- Arloko Lurralde Planeko zehaztapenak garatzen dituzten proiektuak nahitaez bete beharko dira, hirigintzako udal plangintza egitean eta onartzean, eta, desadostasunik ez balego, hirigintzako plangintzaren gainetik egongo dira.

4.- Eraikuntza proiektuak onartzeak titulu honetako III. kapituluaren aipatutako desjabetzapenak egitea legitimatuko du.

III. Kapituluak Desjabetzapenak

27. artikulua.- Ondasunak eskuratzea eta okupatzea.

1.- Desjabetzapen bidez honakoak lortuko dira: obrak gauzatzeko beharrezko lursailak, eraikuntzak, bestelako ondasunak eta esku-bideak eskuratzea, aldi baterako okupazioak egitea eta zerbitzuak birjartzeko edo ezartzeko zortasunak jartzea.

2.- Truke, salmenta, okupazio zuzen edo lagapen bidez lortuko da beharrezkotzat jotzen diren ondasun eta eskubideen eskuragarritasuna, hirigintzako legedian aurreikusitako prozeduren arabera eta aldean hitzarmenaren bidez.

construcciones, otros bienes y derechos que se vean afectados y que se consideren de necesaria ocupación o adquisición.

Artículo 25.- Tramitación y aprobación.

1.- La aprobación de los proyectos de construcción de las vías ciclistas forales corresponderá al órgano competente de la Diputación Foral de Álava.

2.- En caso de que las obras conlleven actuaciones que generasen un nuevo trazado o corredor, éstos serán sometidos, previo a su aprobación, a información pública por el plazo de un mes, teniendo éste que ser anunciado en el BOTHA, en el tablón de anuncios de los Ayuntamientos afectados y en aquellos periódicos de mayor difusión del Territorio Histórico. El mismo trámite se seguirá cuando el suelo sea de propiedad foral de la Diputación.

3.- El proyecto será, a su vez, sometido al trámite de audiencia ante los Departamentos de la Diputación Foral de Álava y otros organismos públicos y entidades locales que pudieran verse afectados en sus respectivas competencias, para que en el plazo dispuesto pudieran dar traslado de su conformidad o disconformidad, formulando al mismo tiempo las alegaciones o sugerencias que estimen oportunas.

4.- Cuando la construcción de la vía ciclista haya de ser incluida en el proyecto de construcción y/o reforma de una carretera, por transcurrir 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.

5.- Tras la tramitación señalada en los anteriores párrafos y una vez analizadas las alegaciones y sugerencias formuladas, la Diputación Foral resolverá sobre la ejecución de las obras, procediendo, en su caso, a la aprobación del proyecto.

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, en los términos y condiciones establecidos en la legislación de ordenación del territorio.

2.- Los proyectos aprobados producirán la reserva del suelo afectado durante un plazo de cinco años. En tal plazo ninguna administración podrá conceder autorizaciones, permisos o licencias de edificación o usos permanentes de suelo que manifiesten incompatibilidad con lo previsto en el proyecto.

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

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

4.- La aprobación de los proyectos de construcción legitimará para realizar las expropiaciones precisas a las que hace referencia el Capítulo III del presente Título.

Capítulo III Expropiaciones

Artículo 27.- Adquisición y ocupación de bienes.

1.- La adquisición de terrenos, construcciones y otros bienes y derechos necesarios para llevar a cabo la ejecución de las obras, las ocupaciones temporales y la imposición de las servidumbres destinadas a la reposición o implantación de servicios serán obtenidos mediante expropiación.

2.- La disponibilidad de los bienes y derechos que se estimen necesarios podrán ser obtenidos mediante permuta, compraventa o por ocupación directa o cesión, con arreglo a los procedimientos previstos en la legislación urbanística, así como por convenio entre las partes.

28. artikulua.- Desjabetzapena legitimatzea. Erabilera publikoa eta okupatzeko beharra.

1.- Bizikleta bideen proiektuak onartzean, erabilera publikoaren adierazpena egingo zaie obrei, nahitaezko desjabetzapenen ondorioetarako; eta, dokumentazioan ukitutako lursail, eraikuntza, bestelako ondasun edo eskubideen zerrenda zehatza eta banakakoa jasotzen baldin bada, era berean adieraziko da berauek okupatzeko beharra eta zortasunak ezarri edo aldatzekoa ere.

2.- Lursailak, eraikuntzak, bestelako ondasunak eta eskubideak okupatzeko eta zortasunak ezartzeko beharra adierazteak barnean hartuko ditu obrak egiteko, zerbitzuak birjartzeko eta gerora horiek egokiro ustiatzeko eskuratu edo okupatu beharko diren guztiak.

3.- Desjabetzapena legitimatzean, gainera, legitimatuta geratuko dira proiektuaren aldaketan eragina jasan duten lursail, eraikuntza, ondasun eta eskubide guztien desjabetzapenak, betiere proiektuan funtsezko aldaketarik gertatzen ez bada, eta, onartu baino lehen interesa duten pertsonen modu egokian jakinaraziko zaie, hamabost eguneko epean, jakinarazpena eginez edo ALHAOn argitaratuz, egokitzat jotzen diren alegazioak eta iradokizunak egiteko.

29. artikulua.- Desjabetzapena zortasun eremuan.

Arabako Foru Aldundiko organo eskudunak zortasun eremuan dauden ondasunak desjabetzeko ahalmena edukiko du, eta erabilera publikoaren adierazpena inplizituzat joko da, betiere alde aurretik aldundiko bidea beharrezko edo komenigarri bihurtzen duen eraikuntza, kontserbazio edo hobekuntza proiektua edukiz gero.

IV. Kapitula Finantzaketa

30. artikulua.- Finantza errekurtsuak.

1.- Oro har, aldundiko bizikleta bideen eraikuntza, hobekuntza eta kontserbazio obren finantzaketa eta horien funtzionamendu ona eta ustiapena lortzeko jarduera guztiak Arabako Lurralde Historikoko aurrekontu orokorren kontura egingo dira.

2.- Era berean, aldundiko bizikleta bideak finantzatzeko orduan beste herri administrazio, organismo nazional eta nazioz gaindiko organismoetatik nahiz hala nahi duten pertsona fisiko eta juridikoetatik eratorritako baliabideak erabili ahalgo dira. Kasu horretan, ekarpen horiek zerga tratamendu berezia izan beharko dute, zerga araudi aplikagarriaren arabera, eta, zehazki, irabazteko xederik gabeko erakundeen eta mezenasgorako zerga pizgarrien zerga araubideari buruzko Foru Arauaren arabera, aipatutako ekarpenaren interes publikoa kontuan hartuta.

3.- Era berean, finantzaketa egiteko beste modu bat honako izango da: aldundiko bizikleta bideen eta beren funtzio eremuan jabari publikoaren erabilera emateagatik ustiapen kanonetik biltzen diren kopuruak erabiltzea.

4.- Aldundiko bizikleta bideen kudeaketa eta ustiapenetik eratorritako tasa, prezio publiko eta beste kopuru batzuk aldundiko bizikleta bide berrien finantzaziorako erabili ahal izango dira, era eskusiboan eta finalistan.

5.- Halaber, eta bizikleta bideen asmoa motordun ibilgailuak erabiltzearen alternatiba izatea dela ikusirik, Aurrekontuei buruzko Foru Arauaren arabera, bilketa zigortzailearen zati bat bizikleta bide berriak finantzatzeko erabili ahal izango da.

V. Kapitula Obrak gauzatzea

31. artikulua.- Udal lizentziak eta baimenak.

1.- Bizikleta bideen eraikuntza, kontserbazio eta hobekuntza obrak, eta horien ustiapenarekin zerikusia dutenak ez daude hirigintzako lizentziaren pean, ez eta udalak alde aurretik egindako kontrol ekintzen pean ere ez, eta, beraz, obren gauzatzea agintari judicial eskudunak soilik eten edo gelditu ahalgo du.

2.- Ezinbesteko kasuetan salbu, Arabako Foru Aldundiak obren eragina jasango duten udalak jakinaren ganean jarriko ditu, obrak

Artículo 28.- Legitimación expropiatoria. Utilidad pública y necesidad de ocupación.

1.- La aprobación de los proyectos de vías ciclistas conllevará la declaración de 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 los que afecten, la 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 necesario adquirir u ocupar para la ejecución de las obras, reposición de servicios y demás actividades necesarias para su posterior y correcta explotación.

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 informará correctamente, por plazo de quince días, a las personas interesadas mediante notificación o publicación en el BOTHA a efectos de las alegaciones y sugerencias pertinentes.

Artículo 29.- Expropiación en zona de servidumbre.

En la zona de servidumbre, el órgano competente de la Diputación Foral de Álava tendrá la potestad de proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre y cuando se disponga con anterioridad de un proyecto de construcción, conservación o mejora de aquella vía foral que lo hiciera indispensable o conveniente.

Capítulo IV Financiación

Artículo 30.- Recursos financieros.

1.- Con carácter general, la financiación de las obras de construcción, mejora y conservación de las Vías Ciclistas Forales, así como todas aquellas actuaciones destinadas al buen funcionamiento y explotación de las mismas, se efectuarán con cargo a los Presupuestos Generales del Territorio Histórico de Álava.

2.- Igualmente, las Vías Ciclistas Forales podrán ser financiadas mediante recursos provenientes de otras administraciones públicas, de organismos nacionales y supranacionales, así como de las personas jurídicas y físicas que lo deseen, disponiendo en este supuesto dichas aportaciones de un tratamiento fiscal especial en función de la normativa tributaria aplicable y, en concreto, la Norma Foral de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales de mecenazgo, considerando el interés público de la mencionada aportación.

3.- Asimismo, será posible la financiación mediante las cantidades objeto de recaudación derivadas del canon de explotación por concesión de la utilización del dominio público de las vías ciclistas forales y sus áreas funcionales.

4.- Las tasas, precios públicos y otras cantidades asociadas derivadas de la gestión y explotación de las vías ciclistas forales podrán ser, con carácter exclusivo y finalista, destinadas a la financiación de la realización de nuevas vías ciclistas forales.

5.- Del mismo modo, y dado al carácter de alternativa al uso del vehículo motorizado que pretenden ser las vías ciclistas, por la Norma Foral de Presupuestos, parte de la recaudación sancionadora podrá ser dedicada a la financiación de nuevas vías ciclistas.

Capítulo V Ejecución de las obras

Artículo 31.- Licencias y permisos municipales.

1.- Las obras de construcción, conservación y mejora de vías ciclistas, y las relacionadas con su explotación, no están sometidas a licencia urbanística ni a cualquier otro acto de control previo por parte de los ayuntamientos, no pudiendo ser su ejecución paralizada o suspendida salvo por la autoridad judicial competente.

2.- Salvo en los supuestos de fuerza mayor, la Diputación Foral de Álava informará a los ayuntamientos que vayan a verse afectados

hasi aurretik, eta, aldi berean, hirigintza egokitasunari buruzko txostena eskatuko die, hilabetean igor dezaten.

32. artikulua.- Mugarritzea eta zedarritzea.

Obrak amaitzean, eta lurzoruaren jabetzan eragin berriak sortzen badira, mugarritze eta zedarritze egokiari ekingo zaio.

II. Titulua Arabako Aldundiko Bizikleta Bideen ustiapena

I. Kapitula Ustiatzearen xedea eta moduak

33. artikulua.- Xedea.

Arau honen ondorioetarako, honakoa ulertuko da Arabako Aldundiko Bizikleta Bideen ustiapentzat: bide horiek eta beren funtzionamendu egokiari lotutako eremuak kontserbatzeko eta mantentzeko eta bidea eta erabiltzaileak babesteko xedez egiten diren jarduera guztiak; seinaleztatzeari, sarreren antolamenduari, mugen ezarpenari eta bidearen jabari publikoaren erabilera kontrolatzeari buruzko jarduerak, eta, azkenik, babesguneetan lurzoruaren erabilerak arautzea, baimentzea eta zigortzea.

34. artikulua.- Ustiatzeko moduak.

1.- Oro har, aldundiko bizikleta bideen ustiapena Arabako Foru Aldundiak egingo du zuzenean.

2.- Aldundiko bizikleta bideen ustiapenaren ardura beste batzuen esku utzi ahalko da, legeak zeharkako kudeaketarako ezartzen dituen sistemen arabera. Era berean, organismo autonomoak edo elkarte publikoak eratu ahalko dira eta administrazio titularrak aipatutako bideen ustiapenaren ardura horien esku utzi ahal izango du.

II. Kapitula Arabako Aldundiko Bizikleta Bideen eta beren babesguneen erabilera

35. artikulua.- Erabilera eta kontserbazioa.

Arabako Foru Aldundia, udalak eta kontzejuek arduratuko dira, une oro, Lurralde Historikotik pasatzen diren bizikleta bideen kontserbazio egoera iraunkor eta ezin hobez. Horretarako, aldundiko bizikleta bideen kontserbazioa aldundikoak ez diren bizikleta bideen kontserbazio lanekin batera egin ahalko da, betiere baldintza hauek betetzen badira: horretarako erabaki edo hitzarmena egotea eta Arabako Lurralde Historikoan bizikleten mugikortasunean eta bizikleta azpiegituren kudeaketan jarraitutasuna, direkzionaltasuna eta eraginkortasuna bermatu, hobetu eta sustatzea.

36. artikulua.- Aldundiko bizikleta bideen erabilera.

1.- Jabari eta erabilera publikoko ondasunak diren aldetik, aldundiko bizikleta bideen ohiko erabilera doakoa izango da erabiltzaileentzat eta edonoren eskura egongo da, honakoen arabera: bizikleta bideen izaera, afektazio egintzak, bideak erabilera publikorako zabaltzeko egintzak, zirkulazio eta bideko segurtasunari buruzko arauak eta seinaleak, eta indarrean dauden gainerako zehaztapenak.

2.- Foru Aldundiak, organo eskudunen bidez, zirkulazioan behin-behineko nahiz behin betiko mugak jarri ahalko ditu aldundiko bizikleta bideetako zati batzuetan, baldintzek, egoerek eta eskakizun tekniko edo bide segurtasunekoek hala eskatzen dutenean.

3.- 44. artikuluan aurreikusitakoaren arabera, onar daitezkeen erabilera motorizatuek baimena beharko dute (aisialdi, turismo, ingurumen hezkuntza edo antzeko jardueretarako ibilgailuak barne).

37. artikulua.- Erabilerak jabari publikoko eremuan.

1.- Beren beregi debekatuta dago bizikleta azpiegituraren jabari publikoko eremuan edozein obra, erabilera edo instalazio egitea, erabilera edo jabari publikoko helburua duten profil aldaketak edo jabari lagapenak salbu, betiere bizikleta bideen gaineko organo eskudunen beren beregiko baimena lortzen badute.

por la ejecución de las obras, antes del inicio de las mismas, solicitándoles al mismo tiempo un informe de adecuación urbanística que deberá ser emitido en plazo máximo de un mes.

Artículo 32.- Deslinde y amojonamiento.

Una vez finalizadas las obras y en el caso de que generen nuevas afecciones a la propiedad del suelo, se procederá a su correcto deslinde y amojonamiento.

Título II Explotación de las Vías Ciclistas Forales de Álava

Capítulo I Objeto y formas de explotación

Artículo 33.- Objeto.

A los efectos de la presente Norma, se entiende por explotación de las Vías Ciclistas Forales de Álava todas aquellas actuaciones destinadas a la conservación y mantenimiento de tales vías, así como de las áreas asociadas a su correcto funcionamiento, la defensa de la vía y de las personas usuarias, incluyéndose además las actuaciones relativas a la señalización, ordenación de accesos, imposición de límites y control del uso del dominio público viario y, por último, la regulación, autorización y sanción de los usos del suelo en las zonas de protección.

Artículo 34.- Formas de explotación.

1.- Con carácter general, la explotación de las Vías Ciclistas Forales será efectuada directamente por la Diputación Foral de Álava.

2.- La explotación de las Vías Ciclistas Forales podrá ser encomendada de conformidad a los sistemas de gestión indirecta que establezca la ley. Del mismo modo, podrán ser constituidos organismos autónomos o sociedades públicas a las que la administración titular encomiende la explotación de las referidas vías.

Capítulo II Uso de las Vías Ciclistas Forales de Álava y de sus zonas de protección

Artículo 35.- Utilización y conservación.

La Diputación Foral de Álava, los Ayuntamientos y los Concejos velarán en todo momento por el permanente y óptimo estado de conservación de las vías ciclistas que transcurran por el Territorio Histórico. A tal fin, la conservación de las vías ciclistas forales podrá realizarse, al tiempo que se realizan labores de conservación de otras vías ciclistas de titularidad no foral, siempre y cuando exista un acuerdo o convenio a tal objeto y responda a la garantía, mejora y facilidad de la continuidad, direccionalidad y eficiencia tanto de la movilidad ciclista, como en la gestión de las infraestructuras ciclistas en el Territorio Histórico de Álava.

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.- 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.- De acuerdo a lo previsto en el artículo 44 estarán sometidos a autorización, con carácter discrecional, los usos motorizados, susceptibles de ser permitidos; incluidos aquellos vehículos destinados a actividades de ocio, turismo, educación ambiental u otros de análogos características.

Artículo 37.- Usos en la zona de dominio público.

1.- Queda expresamente prohibido cualquier tipo de obra, uso o instalación comprendida dentro de la zona de dominio público de la infraestructura ciclista, con la salvedad de las cesiones demaniales o modificaciones de perfil que prevean de igual modo un fin de uso o dominio público, siempre y cuando obtengan la autorización expresa de los órganos competentes en materia de vías ciclistas.

2.- Beren beregiko baimena dagoen kasuetan salbu, zerbitzu sareak ezin izango dira jabari publikoko eremutik pasatu edo hura zeharkatu.

38. artikulua.- Erabilerak zortasun eremuan.

1.- Zortasun eremuan baimenduko da, era eskusiboan, bizikleta bidetik kanpoko mantenamendua, kontserbazioa eta ustiapena behar dituzten lurpeko zerbitzuak instalatzea.

2.- Bizikleta bidearen funtzionaltasuna oztopatzen ez denean, oro har, nekazaritza eta abeltzaintzako erabilerak baimenduko dira zortasun eremuan.

39. artikulua.- Erabilerak aldatzeko baimenak afektazio eremuan.

Afektazio eremuko eraikin edo instalazioetan obrak egiteko edo haien erabilera aldatzeko erakunde titularraren baimena beharko da (horrek ez ditu eragozten gainerako eskumenak). Bidearen titularrak baimenik ematen ez badu, bizikleta biderako ezarritako mugikortasunaren garapen normalean eta bere funtzionaltasunean jarduerok sor ditzakeen interferentziak eta zailtasunak justifikatu beharko dira.

40. artikulua.- Seinaleak.

1.- Arabako Foru Aldundiari soilik dagokio, Arauko 13. artikuluan ezarritakoaren arabera, bizikleten (eta oinezkoen, baimenduta badago) zirkulazioaren funtzionamendu ona lortzeko eta bidearen erabiltzaileei informazio egokia emateko seinaleak zehaztea.

2.- Foru Aldundiak beste erakunde edo pertsona publiko edo pribatuek ipini beharreko seinaleak jartzea baimendu ahalgo du.

41. artikulua.- Sarbideak zehaztea eta berrantolatzea.

1.- Aldundiko bizikleta bideetarako sarbideak guztiz bermatuta geldituko ez balira, Foru Aldundiak, udaleko eta kontzejuko eskumenei kalterik eragin gabe, bizikleta bideetarako sarbideak non jarri behar diren zehaztu ahalgo du, beren tipologia edozein dela ere.

2.- Udaleko hirigintza plangintzaren berrikuspena egiteko orduan aldundiko bizikleta bide baten eragin eremuan lehen urbanizaezina zen gainazal bat berriz sailkatu behar bada, Udalak biderako sarrera aztertu eta gaitu beharko du, berau erabiltzeko segurtasun eta erosotasun baldintzak bermatuz.

42. artikulua.- Finka ixtea eta bizikleta bideak bereiztea.

1.- Finken itxierak, izaera edozein dela ere, zortasun eremutik kanpo gelditu beharko dira.

2.- Errepideei lotutako aldundiko bizikleta bideen kasuetan, jarriko diren bereizketa elementuak ez dira erabiltzaileen segurtasunerako aris-kutsuak izango.

43. artikulua.- Zaintza.

Arabako Foru Aldundiak langile gaituak izango ditu, aldundiko bizikleta bideak zaintzeko.

III. Titulua

Baimentzeko eta zigortzeko prozedurari buruzko araubide orokorra

I. Kapitulum Baimenak

44. artikulua.- Administrazio baimena.

1.- Administrazioaren baimena beharko da aldundiko bizikleta bideetan eta beren babesguneetan egin nahi diren jarduerak, lan eta obra guztiak gauzatzeko.

2.- Honako jarduerak hauek beharko dute, bereziki, administrazioaren baimena:

Jabari publikoko eremuan eta zortasun eremuan:

- Motordun ibilgailuen zirkulazioa.
- Seinaleak, kartelak, idazkunak eta errotuluak jartzea.
- Sarbideak irekitzea edo berritzea.
- Lurpeko eroanbideak instalatzea.
- Aireko lineak eta instalazioak.
- Jarduerak, lan edo obra guztiak, aldi betarakoak edo behin-behinekoak izan arren.

2.- Salvo en los supuestos en que se disponga de autorización expresa, las redes de servicios no podrán discurrir ni cruzar por la zona de dominio público.

Artículo 38.- Usos en la zona de servidumbre.

1.- Se permite de forma exclusiva en la zona de servidumbre la instalación de servicios enterrados que requieran un mantenimiento, conservación y explotación realizados de forma externa a la vía ciclista.

2.- Cuando no se interfiera en la funcionalidad de la vía ciclista, y con carácter general, serán permitidos los usos agropecuarios en la zona de servidumbre.

Artículo 39.- Autorizaciones de modificación de usos en la zona de afección

Para llevar a cabo en la zona de afección cualquier tipo de obra en edificaciones o instalaciones preexistentes o modificar el uso de éstas, será precisa la autorización de la Entidad titular, sin perjuicio de otras con competencias concurrentes. La no autorización por parte del titular de la vía deberá justificarse por las interferencias y dificultades que tales actuaciones pudieran causar en el normal desarrollo de la movilidad establecida para la vía ciclista así como en su funcionalidad.

Artículo 40.- Señalización.

1.- Corresponde, en exclusiva, a la Diputación Foral de Álava, de acuerdo con lo establecido en el artículo 13 de la Norma, la determinación de la señalización a disponer para el buen funcionamiento del tránsito ciclista (y peatonal en el caso de estar autorizado) y la apropiada información a las personas usuarias de las vías.

2.- La Diputación Foral podrá autorizar el establecimiento de señales a disponer por otras entidades o personas, públicas o privadas.

Artículo 41.- Determinación y reordenación de accesos.

1.- En los supuestos en los que los accesos a las Vías Ciclistas Forales no quedaran suficientemente garantizados, la Diputación Foral, sin perjuicio de las competencias municipales y concejiles, podrá disponer los lugares en los que deban constituirse los accesos a las vías ciclistas, cualquiera que sea su tipología.

2.- En los casos en que la revisión del planeamiento urbanístico municipal proceda a la reclasificación de superficies previamente no urbanizables que afecten al área de influencia de una Vía Ciclista Foral, el Ayuntamiento deberá contemplar y habilitar un acceso a la vía garantizando las condiciones de seguridad y comodidad para su uso.

Artículo 42.- Cerramiento de fincas y segregación de las vías ciclistas.

1.- Los cierres de las fincas, independientemente de su naturaleza, deberán quedar fuera de la zona de servidumbre.

2.- En el supuesto de las Vías Ciclistas Forales adosadas a las carreteras, los elementos de separación que sean colocados, no deberán suponer riesgo alguno para la seguridad de las personas usuarias.

Artículo 43.- Vigilancia.

La Diputación Foral de Álava contará con personal habilitado para la vigilancia de las Vías Ciclistas Forales.

Título III

Régimen general de autorizaciones y procedimiento sancionador

Capítulo I Autorizaciones

Artículo 44.- Autorización administrativa.

1.- La ejecución de toda clase de actividades, trabajos y obras a realizar en las Vías Ciclistas Forales, en sus zonas de protección, estará sujeta a autorización administrativa.

2.- Especialmente estarán sometidas a autorización administrativa las siguientes actuaciones:

En la zona de dominio público y en la zona de servidumbre:

- El tránsito de vehículos a motor.
- La colocación de señales, carteles, letreros y rótulos.
- La apertura o reforma de accesos.
- La instalación de conducciones subterráneas.
- Los tendidos e instalaciones aéreas.
- Todas aquellas actividades, trabajos u obras, aunque su carácter sea temporal o provisional.

Afektazio eremuan:

- a) Indusketak eta lur mugimendua.
- b) Zabortegiak eta hondakindegia.
- c) Era guztietako instalazioak, zerbitzu publikokoak izan zein ez, lurpekoak eta airekoak barne.
- d) Zuhairkak eta zuhaitzak landatzea eta moztea.
- e) Itxierak jartzea edo eraikitzea, beren izaera edozein dela ere.
- f) Era guztietako seinaleak, kartelak, idazkunak eta errotiluak jartzea.
- g) Urbanizazio obrak.
- h) Eraikin eta eraikuntza obrak, beren tipologia edozein dela ere, finkoak nahiz desmontagarriak izan, azalean nahiz lurpean egon, oin berriko obrak izan nahiz lehendik dauden eraikinak eta eraikuntzak handitzeko, aldatzeko edo berritzeko obrak izan, eta lan horiek egiturari edo kanpoko itxurari eragin zein ez.
- i) Era guztietako eraikin eta eraikuntzen eraispen osoak edo partzialak.
- j) Jarduera, lan edo obra guztiak, aldi betarakoak edo behin-behinekoak izan arren.

3.- Aipatutako jarduerak baimena beharko dute, horiek gauzatu nahi dituen pertsona, erakundea edo organismoa (publikoa nahiz pribatua) edozein dela ere, jarduerak herri administrazioak sustatu izan arren, eta hori guztia meta daitezkeen beste eskumen batzuei kalterik egin gabe.

4.- Honako jarduera hauek ez dute baimenik behar izango:

- a) Aldundiko bizikleta bideetako ohiko zirkulazioa.
- b) Nekazaritzakoak soilik diren jarduerak eta erabilerak, edo lorategiz hornitzeko lanak, zortasun eremuetan eta babesguneetan.
- c) Foru Aldundiak bizikleta bidea kontserbatzeko, mantentzeko, hobetzeko eta ustiatzeko egiten dituen jarduera, lan eta obrak.

45. artikulua.- Eskumena.

Foru Arau honetako baimenak ematea Foru Aldundian bizikleta bideen gaineko eskumena duten organoei dagokie.

46. artikulua. Izaera.

1.- Babesguneetako baimenek izaera arautua izango dute eta eman egin ahalko dira, betiere xede jarduera, lan edo obrak ez badoaz Foru Arau honetan, eta, hala badagokio, hori garatzen duten araudi eta arauetan aurreikusitakoaren kontra.

Ebazpenaren unean indarrean dagoen araudia aplikatuko da.

Babesguneetan baimenak ukatzen badira, justifikatu egin beharko dira eta Foru Arau honetako zehaztapenetan aurreikusitako arrazoietan soilik oinarritu ahalko dira.

2.- Jabari publikoko eremuetako baimenak zuhurtziaren araberakoak izango dira eta ukatu ahal izango dira egokitatzat jotzen bada.

3.- Aldundiko bizikleta bideak erabiltzen dituztenen segurtasun eta erosotasun arrazoiengatik, jabari publikoko edo babesgunean, jarduera, lan eta obren baimenek epe jakin baterako eman beharko dira. Edonola ere, jarduera jarraituen baimenak gehieneko epeetarako emango dira.

47. artikulua.- Prozedura eta ebazpena. Administrazio isiltasuna

1.- Baimenak emateko prozedura honako arauetara egokituko da:

a) Idatzizko eskabidea aurkeztuko da Arabako Foru Aldundian. Eskabide horrekin batera egin nahi den jardueraren dokumentazio zehaztua eta deskribatzailea jasoko da, organo eskudunek egiazta dezaten ea Foru Arau honetan eta hori garatzen duen araudian aurreikusitakora egokitzen den.

b) Jarduera, obra edo lanaren izaeragatik proiektu teknikoa behar den kasuetan, proiektua sinatu beharko du horretarako eskumen teknikoa duen pertsonak.

c) Oin berriko eraikin edo eraikuntzak egitean, lehendik dauden eraikinak birgaitzean edo sarbideak eraikitzean, nahitaez aurkeztu beharko da proiektu teknikoa.

En la zona de afección:

- a) Las excavaciones y movimiento 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, independientemente de su naturaleza.
- f) La colocación de señales, carteles, letreros y rótulos de cualquier clase.
- g) Las obras de urbanización.
- h) Las obras de edificación y construcción independientemente de su tipología, ya sean fijas o desmontables, en superficie o subterráneas, ya se trate de obras de nueva planta o de ampliación, modificación o reforma de edificios y construcciones existentes, afecten éstas o no a su estructura o aspecto exterior.
- i) Las demoliciones totales o parciales de toda clase de edificios y construcciones.
- j) Todas aquellas actividades, trabajos u obras, aunque su carácter sea temporal o provisional.

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

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

- a) El tránsito normal por las Vías Ciclistas Forales.
- b) Aquellas actividades y usos exclusivamente agrícolas o de ajardinamiento en las zonas de servidumbre y afección.
- c) Aquellas actividades, trabajos y obras que realice la Diputación Foral motivadas por la conservación, mantenimiento, mejora y explotación de la vía ciclista.

Artículo 45.-Competencia.

Las autorizaciones contenidas en la presente Norma Foral serán otorgadas por los órganos de la Diputación Foral que tengan atribuidas las competencias en materia de vías ciclistas.

Artículo 46.- Carácter y naturaleza.

1.- Las autorizaciones en las zonas 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.

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, deberán someterse a plazo. Se someterán, en todo caso, a plazo máximo las autorizaciones de actividades continuadas.

Artículo 47.- Procedimiento y resolución. Silencio administrativo

1.- El procedimiento para la concesión de autorizaciones se ajustará a las siguientes reglas:

a) Se presentará una solicitud por escrito ante la Diputación Foral de Álava. Dicha solicitud llevará anexa documentación detallada y descriptiva de la actividad que se quiere realizar a fin de que los órganos competentes comprueben su adecuación con lo previsto en la presente Norma Foral y en la normativa que la desarrolle.

b) En aquellos supuestos en que derivado de la naturaleza de la actividad, obra o trabajo se requiera proyecto técnico, el mismo irá firmado por persona con capacitación técnica para ello.

c) Cuando se trate de edificaciones o construcciones de nueva planta, rehabilitación de edificios existentes o construcción de accesos la presentación de proyecto técnico será obligatorio.

d) Eskabidea edo dokumentazio erantsia aurkeztean gabeziaren bat antzematen bada, Foru Aldundiak eskatzailea jakinarean gainean jarriko du, gabeziak zuzen ditzan. Gabeziak zuzenduko ez balira, eskabidea artxibatuta geldituko da.

e) Eskatutako baimenak sei hilabeteko epean ebatziko dira, behar bezala aurkeztu denetik zenbatzen hasita.

f) Foru Aldundiak ez badu berariazko ebazpena ematen, baimena ukatu dela ulertuko da.

48. artikulua.- Tasak.

Foru Aldundiak Foru Arau hau betez emandako baimenek tasak izan ditzakete, egokitzat jotzen den Foru Arauaren bidez ezartzen den eran eta zenbatekoan.

49. artikulua.- Bermeak.

1.- Baimenak emateko baldintza bat jarri ahalko da: baimendutakoa modu egokian egiten dela ziurtatzeko berme nahikoa jartzea alde aurretik, ezarritako baldintzak betez eta aldundiko bizikleta bideei eta jabari publikoari kalterik eragin gabe.

2.- Bermea ezarri eta gero, bermea benetan jarri arte, etenda egongo dira baimenaren ondorioak.

50. artikulua.- Ondorioak.

1.- Baimenek barmean hartuko dituzte, bakar bakarrik, aurkeztutako dokumentazioan berariaz deskribatu diren jarduerak, lanak edo obrak, eta, hala badagokio, baimena emateko testuan adierazitako aldaketak. Egin nahi den beste edozein jarduerak beste baimen bat beharko du.

2.- Emandako baimenek ondorioak eragingo dituzte administrazio emailearen eta pertsona jasotzailearen artean, baina ez dituzte egoera juridiko pribatuak aldatuko pertsona horren eta gainerakoen artean. Baimena jabetza eskubidea salbu emango da beti, eta hirugarrenei kalterik eragin gabe. Baimenok ezingo dira aitzakia izan baimendutako jarduerak, lanak edo obrak gauzatzean onuradun diren pertsona edo organismoei sortutako erantzukizun zibil, administratibo edo penaltik libratzeko.

3.- Baimenek eskualdatu ahal izateko eskubideen eta betebeharren eskualdaketarako legez ezarritako bitartekoak erabili ahalko dira, eta horiek eskuratzen dituen subrogatuta geratuko da baimenaren hasierako titularrari Administrazioarekiko zegozkion betebeharrak guztietan.

Hala ere, hasieran baimenaren titularra zen pertsona edo organismoa ez da administrazioarekiko duen erantzukizunik salbuetsita geratuko, baimena eskuratzen duenak igortzailearen betebeharrak beren beregi hartzen ez dituen bitartean eta administrazioari hala azaltzen ez dion bitartean.

51. artikulua.- Baimena beste baimen batzuekin bateragarria izatea.

1.- Foru Arau honetan jarduera, lan edo obretarako aurreikusitako baimenek, aldundiko bizikleta bideen jabari publikoan nahiz babesguneetan, ez dituzte titularrak salbuesten beste xedapen batzuk aplikatuz eska daitezkeen lizentzia, baimen edo beste legezko baimenak lortzeko beharretik.

2.- Foru Aldundiko baimenek, zehazki, ez dute salbuesten hirigintza edo jarduera lizentzia eduki beharretik, ezta baimen hori eman dela aurreiritzen ere. Era berean, ez dute salbuesten Aldundiko beste organo batzuetan baimen hori lortzeko egin beharreko izapidetik.

52. artikulua.- Indarraldia eta iraungipena.

1.- Aldundiko bizikleta bideen gaineko baimenak eraginkorrak izango dira ematen diren unetik aurrera, eta baimendutako jarduerak, lanak edo obrek irauten duten bitartean.

Epe baterako ematen diren baimenak epe horretan izango dira eraginkorrak, eta, epea igarotakoan, iraungi egingo dira.

2.- Adierazitako epean, edo, bestela, sei hilabeteko epean, baimena eman denetik zenbatzen hasita, baimendutako jarduerak, lanak edo obrak hasiko ez balira, eskatzaileak asmoari uko egin diola ulertuko da eta baimena zuzenean iraungiko da.

3.- Era berean, emandako baimenak iraungita eta ondoriorik gabe gelditu dira, honako arrazoien ondorioz:

— Jarduerak, lanak edo obrak sei hilabete baino gehiagoz eteten badira.

d) En el caso de detectarse defectos en la presentación de la solicitud o su documentación aneja, la Diputación Foral notificará este extremo a la persona peticionaria para su subsanación. Si no se procediera a la subsanación la solicitud quedará archivada.

e) Las autorizaciones solicitadas serán resueltas en el plazo de seis meses a contar desde su presentación en la forma debida.

f) Cuando la Diputación Foral no dictase resolución expresa, la autorización se entenderá denegada.

Artículo 48.- 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 49.- 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 50.- 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 51.- 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 52.- 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.

— Horretarako ezarritako eperik ezean, jarduerak, lanak edo obrak egiten jarraitzen ez bada edo jarduera, lan edo obra horiek epe normalean amaitzen ez badira.

— Oinarritzat ditzuten baldintzak betetzen ez badira.

4.- Aipatutako kasuetan baimenak iraungiko balira, epea dutenak salbu, iraungipena beren beregi ebatzi beharko da, interesa duen pertsona edo erakundeari entzunaldia eskaini ondoren, eta jar daitezkeen errekurtsoen berri emanez.

5.- Baimena iraungitzeak ez du esan nahi baimena berriz eskatu edo eman ezin daitekeenik.

53. artikulua.- Baimenak baliogabetzea edo baldintzak aldatzea.

1.- Baimenak baliogabetu edo beren baldintzak aldatu egin beharko dira, berau emateko arrazoia desagertu bada, edo, arrazoi berriek baimena ukatzea edo baldintza ezberdinetan ematea eragiten badute.

2.- Baimenak baliogabetu egin ahal izango dira, gainera, baimendutako jarduera debekatzeko duten legezko irizpide berriak finkatzen direnean.

3.- Administrazioari egotz dakizkion arrazoiengatik baimena baliogabetzen bada, sortzen diren kalte eta galeren ordaina eman beharko da.

54. artikulua. Baimenak etetea.

1.- Eraikuntza proiektuak bideratzen ari diren bitartean, etenda geratuko dira proiektu horietako zehaztapenetan esandakoaren oztopo izan daitezkeen jarduera, lan edo obrak egiteko baimenak, jendaurreko erakusketaren hasieratik hasi eta gehienez ere urtebeteko epean.

2.- Foru Aldundiko organo eskudunak, halaber, alde zuretik eten dezake gune jakin baterako baimenak ematea, bi urteko gehieneko epean, proiektu bat idatzi ahal izateko. Erabakia ALHAOn argitaratuko da.

II. Kapitulu

Arau haustek, prozedura eta zehapena

55. artikulua.- Xedapen orokorrak.

Foru arau hau hausten duten jardun edo ez-egiteek kapitulu honetan jasotzen denaren arabera zehatuko dira; pertsona erantzuleek izan ditzaketan beste edozein erantzukizunen kaltetan izan gabe.

56. artikulua.- Motak eta sailkapena.

1.- Hauek dira arau hauste oso larriak:

a) Bizikleta bidea egoki eta modu seguruan erabiltzea oztopatzen duten ekintzak, eta, motaren eta baimendutakoaren arabera, bizikleta bidea dagozkionak ez diren erabilerekin okupatzea.

b) Pertsonak, jarrera oldarkorarekin edo tresnekin, bizikleta bidea modu baketsuan erabiltzea oztopatu edo eragozten dutenean.

c) Antolamenduarekin, orientazioarekin eta funtzionamenduaren segurtasunarekin lotuta dauden bizikleta bideko edozein elementu lapurtzea, hondatzea edo apurtzea; edo halako elementuak nahita aldatzea, aldaketak arriskua ekar badezake.

d) Bizikleta bideko obrak edo instalazioak edo elementu funtzionalak apurtzea, hondatzea edo aldatzea; betiere, eragindako elementuek plataformari eragiten badiote.

e) Bizikleta bidetik gertu egiten diren jarduerak edo jartzen diren instalazioak; baldin eta horiek egoera arriskutsuak eragin baditzakete edo erabiltzaileentzat deserosoak edo osasungaitzak badira. Betiere, horrelakoak saihesteko neurririk hartu ez bada.

f) Suteak eragin ditzaketan ekintzak edo ez egiteak; sua zabaltzen ez bada ere.

g) Bizikleta bidean makinak, materiala edo objektuak uztea, jartzea, edo haiekin bidea okupatzea; horretarako baimenik ez badago, edo egoki den seinaleztapena erabili ez bada.

— 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.

Artículo 53.- 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 prohíban la actuación autorizada.

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

Artículo 54.- Suspensión.

1.- La concesión de autorizaciones quedará suspendida mientras se encuentren en fase de tramitación proyectos de construcción a partir de la iniciación de la información pública de los mismos y por un plazo no superior a un año para la ejecución de todas las actividades, trabajos u obras que pudieran conllevar un impedimento para sus determinaciones.

2.- Los órganos competentes de la Diputación Foral podrán acordar la suspensión anticipada por el plazo máximo de dos años del otorgamiento de autorizaciones en una zona específica con el objeto de proceder a la redacción de un proyecto. El acuerdo será publicado en el BOTHA

Capítulo II

Infracciones, procedimiento y sanción

Artículo 55.- Disposiciones generales.

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

Artículo 56.- Tipificación y clasificación.

1.- Se considerarán infracciones muy graves:

a) Las acciones que impidan el correcto y seguro uso de la vía ciclista, así como la ocupación de la misma con fines diferentes a los que correspondan a su tipología y usos autorizados.

b) Aquellas conductas personales que con empleo de violencia, medios o instrumentos pretendan obstaculizar o impedir la utilización pacífica de la vía ciclista.

c) La sustracción, deterioro o destrucción de cualquier elemento de la vía ciclista en relación directa con la ordenación, orientación y seguridad de su funcionamiento o la modificación intencionada de la misma cuando ésta entrañe cualquier tipo de peligro.

d) La destrucción, deterioro o alteración de las obras o instalaciones de la vía ciclista o de sus elementos funcionales cuando las mismas afecten a la plataforma.

e) La realización de actividades o el establecimiento de instalaciones próximas a la vía ciclista que pudieran entrañar o suponer un peligro potencial, resulten incómodas o insalubres para las personas usuarias, siempre que no se tomen medidas para evitarlo.

f) Las acciones u omisiones que causen o puedan causar incendios, aunque su propagación no se produzca.

g) El depósito, colocación u ocupación de la vía ciclista con maquinaria, materiales u objetos sin la correspondiente autorización o con incumplimiento de las correctas condiciones de señalización.

h) Planta berriko eraikuntzak,edo, baimenik gabe, eraikinak, etxeak, saltokiak edo industriak handitzea, babesgunean badaude edo gutxieneko distantzia gisa ezarri den tartea gordetzen ez badute.

i) Bizikleta bidearen egituren edo lur berdinketen egonkortasuna arriskuan jartzen duten jardunak, obrak edo lanak.

j) Arau hauste oso larritzat joko dira larriak direnak, baldin eta arau haustea berriz egiten bada. Azaldu berri dugun egoera suertatu dela aintzat hartuko da, urtebeteko epean, arau hausle berak beste arau hauste larri bat egin badu.

2.- Hauek dira arau hauste larriak:

a) Bizikleta bideko edozein elementu, nahita, hondatzea edo aldatzea. Baldin eta elementuaren eginkizuna antolatzea, orientatzea edo erabiltzaileen segurtasuna bermatzea bada.

b) Foru bizikleta bidea edo horren elementu funtzionalak apurtzea, hondatzea, aldatzea edo horiengan ekintza bandalikoak egitea.

c) Galtzadan, hormetan, seinaleetan eta bizikleta bideko beste elementuetan pintadak egitea, haien helburua edozein dela ere.

d) Foru bizikleta bidearen plataformari eragiten dioten edozein motatako materialak edo objektuak bertan botatzea.

e) Lur berdinketan edo onura publikoko eremuan, debekatuta dauden, egoki den baimena ez duten, edo baimenak ezarritako baldintzak egoki betetzen ez dituzten aireko edo lur azpiko gurutzaketak egitea.

f) Onura publikoko edo zortasun eremuan informaziodun kartelak baimenik gabe jartzea.

g) Motordun ibilgailuak bizikleta bidetik ibiltzea, beren-beregi baimendutako kasuetan salbu. Era berean, foru bizikleta bidean apartatzea, foru arau honen 3. artikuluan definitu den aplikazio esparuari dagokionez.

h) Foru bizikleta bideetako onura publikoko edo zortasun eremuetan debekatutako obrak, instalazioak edo jardunak burutzea; egoki den baimenik gabe, edo gerora jarduera horiek legeztatzea ezinezkoa bada.

i) Arau hauste arinak errepikatzea.

3.- Hauek dira arau hauste arinak:

a) Edozein motatako objektuak edo materialak onura publikoko eremuan jarri, bota edo abandonatzea.

b) Bidearen ibilbidea zati batean okupatzea, aldi baterako eta baimenik gabe, eta ondorioz erabiltzaileak modu arruntean igarotzea oztopatzea. Betiere, jardun horiek ez badute arrisku handirik eragiten.

c) Lur berdinketan zein onura publikoko eremuan landaketak edo emandako baimenean jaso ez diren baimen gabeko erabilerak egitea; betiere bideko segurtasunari eragiten ez badio. Halakoetan arau hauste larri izango bailitzateke.

d) Bi noranzko dituzten bizikleta bideetan, kontrako erraileko zati bat okupatzen duen zirkulazioa, edo kontrako noranzkoan datorren zirkulazioa oztopatzen duena, noranzko bakarrekoetan. Halako jardunek ez badute arrisku berezirik eragiten.

e) Bideko onura publikoko edo zortasun eremuetan obrak, instalazioak edo jarduerak egitea; beharrezko baimenik gabe edo eman zaien baimenean ezarritako baldintzen bat betetzen ez badute. Betiere, gerora legeztatuta badaitezke.

f) Bizikleta bidean lotu gabeko txakurrekin edo bestelako etxeo animaliekin ibiltzea; bertatik oinez ibiltzea baimenduta badago.

57. artikulua.- Prozedura.

1.- Zehapen prozedura ofizios hasiko da beti, bizikleta bideen eskumenak dituzten organoek hala erabakita, norberaren ekimenagatik, hirugarrenek salatuta, edo beste organo batzuek hala eskatuta.

2.- Arabako foru bizikleta bideetan egindako arau hausteak zehatzeko ahalmena Arabako Foru Aldundiak izango du, eta motaren arabera bizikleta bideen eskumena esleituta duten sailen organoari egokitu zaio. Hori aipatu sailen egitura organiko eta funtzionalari buruzko foru dekretuan ezarritakoari jarraiki.

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

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

j) Son también infracciones muy graves las calificadas como graves cuando exista reincidencia. A estos efectos, se considerará que existe esta situación cuando en el plazo de un año se haya cometido por el mismo responsable alguna otra infracción grave.

2.- Se consideran infracciones graves:

a) El deterioro o modificación intencionada de cualquier elemento de la vía ciclista cuando éste tenga por finalidad ordenar, orientar o garantizar la seguridad de las personas usuarias.

b) La destrucción, deterioro, alteración, modificación u otras actuaciones vandálicas en cualquier obra o instalación de la vía ciclista foral o de sus elementos funcionales.

c) La realización de pintadas en la calzada, muros, señales y otros elementos de la vía ciclista, cualquiera que sea su finalidad.

d) El depósito de objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la Vía Ciclista Foral.

e) La realización en la explanación o en la zona de dominio público de cruces aéreos o subterráneos no permitidos o sin la autorización correspondiente, o sin atender a las condiciones establecidas por la misma.

f) La colocación de carteles informativos en las zonas de dominio público o servidumbre sin la pertinente autorización.

g) La circulación de vehículos a motor, exceptuando los supuestos expresamente autorizados, así como su estacionamiento dentro de la Vía Ciclista Foral, en el ámbito de aplicación definido en el artículo 3 de la presente Norma Foral.

h) La realización de obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público o de servidumbre de las Vías Ciclistas Forales sin la correspondiente autorización, cuando no fuera posible su legalización posterior.

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

3.- Se consideran infracciones leves:

a) La colocación, vertido, lanzamiento o abandono en la zona de dominio público de objetos o materiales de cualquier naturaleza.

b) La ocupación indebida y transitoria de parte del trazado de la vía y la interferencia del tránsito normal de las personas usuarias, siempre y cuando tales actuaciones no entrañen especial peligrosidad.

c) La realización, tanto en la explanación como en la zona de dominio público, de plantaciones o cambios de uso no autorizados o no contemplados en la autorización otorgada cuando no afecte a la seguridad vial, supuesto en el que serían consideradas graves.

d) La circulación que ocupe parte del carril contrario en las vías ciclistas bidireccionales o en dirección contraria en las unidireccionales, cuando tal actuación no entrañe especial riesgo.

e) La realización de obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público o servidumbre de la vía sin las autorizaciones pertinentes, o el incumplimiento de alguna de las prescripciones recogidas en la autorización otorgada, en los casos en que puedan ser objeto de legalización posterior.

f) El tránsito por la vía ciclista, independientemente de su tipología, en compañía de perros u otros animales domésticos sin sujeción cuando el tránsito peatonal estuviese permitido.

Artículo 57.- Procedimiento.

1.- El procedimiento sancionador se iniciará siempre de oficio, por decisión de los órganos competentes en materia de vías ciclistas, por iniciativa propia, por denuncia de terceras personas o a petición razonada de otros órganos.

2.- La potestad sancionadora de las infracciones cometidas en las Vías Ciclistas Forales de Álava será competencia de la Diputación Foral, correspondiendo al órgano de los Departamentos que tengan asignada la competencia en materia de vías ciclistas en función de la tipología, en concordancia con lo establecido en el Decreto Foral de estructura orgánica y funcional de los referidos Departamentos.

3.- Zehapen prozedura arautzeko, honakoetan ezarritakoak jarraituko dira: azaroaren 26ko Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen 30/1992 Legeko IX. titulua eta zehapen ahalmenak eta aplikatu daitezkeen gainerako arauak baliatzeko araubidea onartzen duen abuztuaren 4ko 1398/1993 Errege Dekretua.

4.- Zehapen prozedura ebatzi eta jakinarazteko gehienezko epea sei hilabete izango da. Epea igarota, jakinarazpenik egon ez bada, prozedura iraungi dela onartuko duen ebazpena emango da. Era berean, jardunak artxibatzea aginduko da, azaroaren 26ko Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen 30/1992 Legean ezarritako ondorioei jarraiki. Zigor prozedura berria hasi ahal izango da, arau haustea ez bada preskribitu.

5.- Zehapen prozedura hasi baino lehen, foru aldundiko bizikleta bideen eskumena duten organoek egoki deritzeten neurriak hartu ahal izango dituzte, ustezko arau hausteak bizikleta azpiegituren egoera fisikoa aldatzen badu, edozein motatakoa dela ere.

6.- Zigor zehapena hasita dagoenean, bizikleta bidearen motaren arabera eskudun den organoak behin-behineko neurriak hartu ahal izango ditu; ebazpena betetzen dela ziurtatzeko, eta, ahal den neurrian, arau haustearen eraginak ahal den gutxien luzatzeko. Neurri horietako batzuk, azpian jasotakoak izan daitezke:

Obra, instalazioa, erabilera edo jarduera guztiz edo zati batean etetea.

- a) Fidantza eskatzea.
- b) Isun hertsatzaileak ezartzea.

58. artikulua.- Isunen taula.

1.- Aurreko artikuluan jasotako arau hausteak zehatzeko, larritasuna hartuko da kontutan; eta honako isunak ezarriko dira:

- a) Arau hauste arinak: 30 eta 600 euro arteko isuna.
- b) Arau hauste larriak: 601 eta 6.000 euro arteko isuna.
- c) Arau hauste oso larriak: 6.001 eta 60.000 euro arteko isuna.

59. artikulua. Arau hausteen erantzuleak

1.- Foru arau honetan jasotako arau hausteen erantzule izango dira pertsona fisikoak edo juridikoak; haiek bakarrik, taldean, edo beste bati zerbitzu emateko jarduten direnean, tipifikatutako egintza burutzean.

2.- Bereziki, honakoak izango dira erantzuleak:

- a) Arau haustea egin duten pertsonak berak.
- b) Jarduera agintzen duten pertsonak, betetzen dutenak agindua eman duenarekiko kontratu harremana badu. Betiere, betearazlea agindu emailearen mende dagoela frogatu beharko da.

c) Arau haustea burutzeko ezinbestekoa den laguntza eman duten pertsonak.

3.- Arau haustean parte hartu duten pertsonak zer neurritaraino egin duten zehaztea ezinezkoa denean, erantzukizuna solidarioa izango da, gainerako parte hartzaileen gainean errepikatuzeko kaltetan izan gabe, erantzukizunei aurre egin dieten kasuan.

60. artikulua. Arau hausteak preskribitzea.

1. Arau hauste oso larriak bost urtetan preskribituko dira, larriak hiru urtetan, eta urtebetean arinak.

2.- Preskribitzeko epea arau haustea egin zen egunetik hasiko da.

3.- Preskribitzea etengo da, interesdunak zehazpen prozeduraren berri jasotzen duenean, edo prozedura hasten denean.

Preskribitzea epea berriro abian jarriko da, ustezko erantzuleari egotz ezin dakioken arrazoiegatik prozedura eten zen hurrengo egunetik kontatzen hasita, hilabete bat igaro denean, edo erantzukizunik aitortzen gabeko prozedura bukatu eta hurrengo egunetik kontatzen hasita.

Prozeduraren helburua erdiesteko bideratzen den edozein jardun egiteak, eta, helburu horrekin zentzuzko proportzioan, prozedura

3.- El procedimiento sancionador se regirá por lo dispuesto en el Título IX de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para el ejercicio de la potestad sancionadora y demás normas concordantes de aplicación.

4.- El plazo máximo para la resolución y notificación del procedimiento sancionador será de seis meses, transcurrido el mismo sin que se produzca notificación alguna se procederá a dictar resolución que declare la caducidad del procedimiento, al tiempo que se ordena el archivo de las actuaciones, con los efectos previstos en Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Podrá ser incoado un nuevo procedimiento sancionador en el caso de que la infracción no hubiera prescrito.

5.- Con anterioridad al inicio del procedimiento sancionador los órganos competentes en materia de vías ciclistas de la Diputación Foral podrán, en su caso, adoptar aquellas medidas que consideren más oportunas para los casos en que la supuesta infracción altere el estado físico de las infraestructuras ciclistas independientemente de su tipología.

6.- Una vez iniciado el procedimiento sancionador, el órgano competente por razón de la tipología de la vía ciclista, podrá adoptar las medidas de carácter provisional que estime más adecuadas para garantizar el cumplimiento de la resolución y evitar, en la medida de lo posible, el mantenimiento de los efectos de la infracción, pudiendo adoptarse, entre otras posibles, las siguientes medidas provisionales:

La suspensión total o parcial de la obra, instalación, uso o actuación.

- a) La exigencia de fianza.
- b) La imposición de multas coercitivas.

Artículo 58.- Cuadro de multas.

1.- Las infracciones contempladas en el artículo anterior serán sancionadas, en función de su gravedad, con las siguientes multas:

- a) Infracciones leves: Multa de entre 30 a 600 euros.
- b) Infracciones graves: Multa de entre 601 a 6.000 euros.
- c) Infracciones muy graves: Multas de entre 6001 a 60.000 euros.

Artículo 59.- 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 60.- 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 reanuda 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

geldituztat jotzea saihestuko du, jarduna eskumendun organoak erabaki badu eta egoki diren agiriak baditu.

61. artikulua.- Zehapen ahala.

Arabako Foru Aldundiaren eskumeneko diren arau hausteak zehatzea, foru arauan jasotakoak, bizikleta bideen eskumenak esleitura dituen foru aldundiaren organoari egokituko zaio.

62. artikulua. Proporzionaltasuna.

58. artikuluan ezarritako mugen barruan, zehapenak honako baldintzen arabera ezarriko dira:

- a) Eragindako kaltearen intentsitatea.
- b) Erruaren edo asmoaren neurria.

c) Berrerortzea, arau haustea bere mota bereko aurreko arau haustea preskribitu gabe dagoenean egiten denean.

d) Arau hausleak jaso duen etekin ekonomikoa.

e) Arau hausteak onura publikoan eragin duen edo eragiten duen benetako arriskua.

63. artikulua.- Zehapenak preskribitzea.

1.- Arau hauste oso larriak egiteagatik ezartzen diren zehapenak hiru urteren buruan preskribituko dira; arau hauste larriak edo arinak egiteagatik ezartzen direnak, aldiz, bi urteren buruan eta urtebetera, hurrenez hurren.

2.- Zigorrek preskribitzeko epea zigorra jartzen duen erabakiak, administrazioaren bidean, irmotasuna hartzen duen egunaren biharamunearn hasiko da zenbatzen.

3.- Zehapenaren preskripzioa etengo da, betearazpen prozedura hasten bada, interesduna jakinaren gainean dagoelarik. Preskripzioa berrabiatuko da, epe osoarekin, zehatutako pertsonari ezin egotz dakiokeen arrazoi batengatik prozedura eten zeneko biharamunetik kontatzen hasita, hilabetea igaro denean.

Beteazpen prozeduraren helburua erdiesteko bideratzen den edozein jardun egitea, eta, helburu horrekin zentzuzko proportzian, prozedura geldituztat jotzea saihestuko dut, jarduna eskumendun organoak erabaki badu eta egoki diren agiriak baditu.

Epaileak zehapenaren betearazpena eteten badu, zehapenaren preskripzioa ere etengo da. Eta epea oso-osorik berriz kontatzen hasiko da, epailearen etena kendu eta biharamunearn bertan.

III. Kapitulua Neurri osagarriak

64. artikulua.- Kalteak konpontzea eta kalte ordainak.

1.- Kasu bakoitzean egoki diren zigor edo administrazioko zehapenen kaltetan izan gabe, arau hausleak foru bizikletan bideetan eta horren elementu funtzionaltan eragindako kalteak konpondu beharko ditu, zehapena ezartzen dion organoak agindutako modu eta baldintzekin. Betebehar hori ez da preskribitzen, kalteak onura publikoan izan badira.

2.- Konponketaren helburua onura publikoa arau haustearen aurretik zuen egoerara lehengoratzea izango da. Konponketa ezinezkoa bada, administrazioak egoki den kalte ordaina eska dezake.

65. artikulua.- Isun hertsatzaileak eta betearazpen subsidiarioa.

1.- Arau hausleek ez badute konpontzen edo kalte-ordainik ez badute ordaintzen, aurreko artikuluan ezarritakoari jarraiki, egoki den errekerimenduan adierazitako epea igarota, zehapena ezartzeko organo eskudunak isun hertsatzaileak edo betearazpen subsidiarioa jartzea erabaki dezake.

2.- Isun hertsatzaileak agindutakoa betetzeko nahikoa asti ematen duten denbora tartean errepikatuko dira, eta isun horietako bakoitzaren zenbatekoa ez da arau haustearengatik ezarritako isunaren % 20 baino altuago izango.

3.- Administrazioak agindutako konponketa egin behar badu, arau hausleek ez dutela ardurarik jarri, arau hausleek berek ordaindu beharko dituzte kostuak.

finalidad impedirá considerar paralizado el procedimiento, siempre que la misma haya sido acordada por el órgano competente y se encuentre debidamente documentada.

Artículo 61.- Potestad sancionadora.

La sanción de las infracciones competencia de la Diputación Foral de Álava previstas en esta Norma Foral corresponderá al órgano de la Diputación foral que tenga atribuidas las competencias en materia de vías ciclistas.

Artículo 62.- Proporcionalidad.

Dentro de los límites establecidos en el artículo 58, 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 63.- 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.

Capítulo III Medidas accesorias

Artículo 64.- 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 65.- 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 ciento 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.

IV. Titulua
Araba Lurralde Historikoan bizikletaren
erabilera sustatzea

66. artikulua.- Marka “Vías Ciclistas de Álava/Arabako Bizikleta Bideak”

1.- “Vías Ciclistas de Álava/Arabako Bizikleta Bideak” marka erregistratua da. Bertan jasota dauden bizikleta bideak foru aldundiarenak zein beste batenak izan daitezke; lurralde honetarako interesagarri dira eta bizikleta esparru horretan eskumena duen organoak ezarritako ezaugarri teknikoak eta funtzionalak dituzte. Horren guztiaren helburua Bizikleta Bideen Sarea osatzen duten bideak homologatzea da. Halaber, aipatu lurraldeko bizikleta bideak sustatu eta haien berri emateko helburua izango du markak.

2.- Bizikleta bideen eskumena duen organoak emango du bakarrik marka. Horretarako eskaera foru organoek edo bidearen jabeek egin ahal izango dute, eta adierazitako irizpideak bete beharko dira. Hala ez balitz, egoki diren legezko ekintzak hasi litezke.

67. artikulua.- Arabako bizikletaren estrategia.

1.- Arabako Bizikletaren Estrategiak politikak, jardun ildoak eta Arabako bizikleta bideak eta bizikleta sustatzeko ekintzak zehazten ditu. Halakoak abiatzeko behar diren programazioa eta baliabideak ezarriko ditu. Era berean, esparru honetan eskumenak dituzten bestelako eragileekin koordinazio mekanismoak sortuko ditu, eta horiei jarraipena eta kontrola egiteko beharrezko elementuak ere baliatuko.

2.- Estrategia eratzeko prozesuan parte hartzea izango da funtsezkoa. Horren bidez, administrazioen, ekonomia eragileen eta herritarren ikuspegiak bateratuko dira, eta, aldi berean, estrategia garatzen joango da.

3.- Arabako Foru Aldundiak Bizikletaren Estrategia burutuko du.

4.- Bizikletaren Estrategia jasoko duen agiria, Arabako Ziklisten Bideen Sektoreko Lurralde Planarekin batera aurkeztuko da.

5.- Arabako Bizikletaren Estrategia behintzat bost urtean behin berrikusi beharko da.

68. artikulua.- Arabako Bizikletaren Kontseilua.

1.- Arabako Bizikletaren Kontseilua kide anitzeko organoa da. Kontsultak, aholkuak, bateratzea eta parte hartzea bultzatzea dira bere eginkizunak, eta horren jasotzaile dira bizikletarekin eta Arabako Lurralde Historikoan motorrik gabeko mugikortasunarekin lotuta dauden administrazioak, erakundeak, gizarte eragileak eta ekonomiako eragileak.

2.- Bizikleta bideen esparruan eskumena duen sailean atxikiko da Bizikletaren Kontseilua. Kontseiluaren funtzioak, antolamendua eta barne funtzionamendua erregelamendu organiko eta funtzional bidez arautuko dira, eta bizikleta bideen eskumena duen organoak onartuko ditu arau horiek. Dena dela, derrigorrez informazioa eman beharko du Arabako Bizikletaren Estrategiari buruz, halaber beharrez eta modu ez loteslean.

Xedapen Gehigarriak

Lehenengo xedapen gehigarria.

Sei hilabeteko epean, Foru Arau hau indarrean sartzen denetik, Arabako Foru Aldundiak Arabako Biltzar Nagusiei Arabako Lurralde Historikoko Ibilbide Berdeen Foru Arau Proiektua bidaliko du.

Hiru urteko epean Foru Arau hau indarrean sartzen denetik, Arabako Foru Aldundiak Arabako Lurralde Historikoko Bizikleta Bideen eta Ibilbide Berdeen Lurralde Plan Sektoriala egingo du eta Biltzar Nagusiek onetsi dezaten bidaliko du. Plan horrek Ziklisten bideak eta ibilbide berdeak arautuko ditu.

Título IV
Promoción del uso de las vías ciclistas
del Territorio Histórico de Álava

Artículo 66.- Marca “Vías Ciclistas de Álava/Arabako Bizikleta Bideak”

1.- La marca registrada de “Vías Ciclistas de Álava/Arabako Bizikleta Bideak” comprende todas aquellas vías ciclistas de titularidad foral o no foral, que siendo de interés para este territorio cumplan con las características técnicas y funcionales establecidas por el órgano competente en su ámbito, al objeto de homologar el conjunto de vías que configuran la Red de Vías Ciclistas. En el mismo sentido, dicha marca estará destinada a la promoción y difusión de las vías ciclistas del mencionado territorio.

2.- La marca será exclusivamente otorgada por el órgano que ostente la competencia en materia de vías ciclistas, pudiendo ser concedida a instancia foral o del titular de la vía, siempre y cuando se cumplan los criterios señalados. En caso contrario se podrán iniciar las acciones legales pertinentes.

Artículo 67.- Estrategia de la Bicicleta de Álava.

1.- La Estrategia de la Bicicleta de Álava determina el conjunto de políticas, líneas de actuación y acciones encaminadas a la promoción del uso de la bicicleta y las vías ciclistas de Álava, estableciendo la programación y los recursos que se estimen necesarios para su puesta en marcha y desarrollo, además de los mecanismos de coordinación con el resto de agentes competentes en la materia y los elementos necesarios para su seguimiento y control.

2.- El proceso de confección de la estrategia será participativo, integrando de este modo, la perspectiva tanto de administraciones, como de agentes socioeconómicos y ciudadanía en general en el desarrollo de su elaboración.

3.- La Diputación Foral de Álava elaborará la Estrategia de la Bicicleta.

4.- El documento que plasme la Estrategia de la Bicicleta se presentará junto con el Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Álava.

5.- La Estrategia de la Bicicleta de Álava será revisada, al menos, cada cinco años.

Artículo 68.- El Consejo de la Bicicleta de Álava.

1.- El Consejo de la Bicicleta de Álava es un órgano colegiado de carácter consultivo, asesor, de concertación y participación de aquellas administraciones, instituciones y agentes sociales y económicos vinculados a la bicicleta y a la movilidad no motorizada en el Territorio Histórico de Álava.

2.- El Consejo de la Bicicleta quedará adscrito al departamento que ostente la competencia en materia de vías ciclistas. Las funciones del Consejo, así como su organización y funcionamiento interno vendrán determinados mediante reglamento orgánico y funcional formulado y aprobado por el órgano competente en cuestión de vías ciclistas. En todo caso, deberá informar obligatoriamente, de forma preceptiva y no vinculante, sobre la Estrategia de la Bicicleta de Álava.

Disposiciones adicionales

Disposición adicional primera.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Norma Foral, la Diputación Foral de Álava remitirá a las Juntas Generales el Proyecto de Norma Foral de Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava.

En el plazo de tres años desde la entrada en vigor de la presente Norma Foral, la Diputación Foral de Álava elaborará y someterá a la aprobación de las Juntas Generales un proyecto de Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava, que integre a regulación tanto de las Vías Ciclistas como de los Itinerarios Verdes.

Ziklista Bideen Lurralde Plan Sektorialari buruz Foru Arau honetan bildutako erreferentzia guztiak, Ziklista Bideen eta Ibilbide Berdeen Lurralde Plan Sektorialari egin direla ulertuko da.

Bigarren xedapen gehigarria. Hirigintzako antolamendu eta planeamendu instrumentuak, baita herri lanetakoak ere, foru arau honetan ezarritako xedapenekin bat etortzeko egokituko dira. Xedapenean dauden zehaztapenak hirigintzako udal planeamenduari gehituko zaizkio, berridatzi edo berridazten denean. Betiere, bere aplikazio zuzenaren kaltetan izan gabe.

Hirugarren xedapen gehigarria. Foru dekretu bidez, 51. artikuluan ezarritako zehapenen kopuruak eguneratu ahal izango dira.

Laugarren xedapen gehigarria. Arabako Foru Aldundiak urtero Arabako Biltzar Nagusietara txosten bat bidaliko du Foru Arau honetan jasotzen diren helburu, aurreikuspen eta agindu guztien betetze-mailari buruz.

Xedapen Iragankorra

Arabako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala onartu arte, foru aldundiak bizikleta bideak sortu ahala izango ditu, mugikortasun iraunkorra sustatze aldera, eta, zehazki, bizikleta bidezko garraioa sustatze aldera.

Xedapen Indargabetzailea

Foru arau honetan ezarritakoaren kontrakoa dioten Arabako Lurralde Historian, maila berean edo apalagoan, eman diren xedapen guztiak.

Azken Xedapenak

Azken lehen xedapena. Arabako Foru Aldundiko Diputatuen Kontseiluari baimena ematen zaio behar adina xedapen eman dezan, foru arauan ezarritakoa arautu eta betearazteko.

Azken bigarren xedapena. Foru arau hau ALHAOn argitaratu eta hurrengo egunean jarriko da indarrean.

Vitoria-Gasteiz, 2010ko martxoaren 8a.– Presidentea, JUAN ANTONIO ZÁRATE PÉREZ DE ARRILUCEA.

ARABAKO BILTZAR NAGUSIAK

1750

5/2010 Mozioa, martxoaren 8koa, Arabako foru aldundiari Arabako farmazeutikoen elkargoarekin lankidetzaz hitzarmena sinatzeko proposatzeko dena. Lankidetzaz hitzarmen horren arabera, programa bat ezarriko litzateke Araban etxez-etxeke laguntza erabiltzen dituzten pertsonen botikak hobeto erabil ditzaten.

Arabako Biltzar Nagusiek, 2010ko martxoaren 8an egin duten Osoko Bilkuran, ondorengo mozio hau onetsi dute: 5/2010 Mozioa, martxoaren 8koa, Arabako Foru Aldundiari Arabako farmazeutikoen elkargoarekin lankidetzaz hitzarmena sinatzeko proposatzeko dena. Lankidetzaz hitzarmen horren arabera, programa bat ezarriko litzateke Araban etxez-etxeke laguntza erabiltzen dituzten pertsonen botikak hobeto erabil ditzaten.

1.- Arabako Biltzar Nagusiek Arabako Foru Aldundiari eskatu dioten ahalik eta lasterren Eusko Jaurlaritzako Osasun Sailarekin eta Farmazeutikoen Elkargoekin sinatutako hitzarmena, 2009ko otsailaren 25ean onetsitakoa, gain hartzeko. Hitzarmen horren bidez, etxez-etxeke laguntzako zerbitzuak jasotzen duten pertsonen botikak hobeto erabil ditzaten lortu nahi da.

2.- Arabako Biltzar Nagusiek Arabako Foru Aldundiari eskatu diote hurrengo hitzarmenean proposatu dezala zerbitzuen zerrenda handitzeko eta osasun hezkuntzari eta ohitura toxikoei aurrea hartzeari buruzko berariazko protokoloak sartzeko.

Vitoria-Gasteiz, 2010ko martxoaren 8a.– Presidentea, JUAN ANTONIO ZÁRATE PÉREZ DE ARRILUCEA

Todas las referencias hechas en la presente Norma Foral al Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas se entienden hechas al Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava

Disposición adicional segunda. Los instrumentos de ordenación y planificación urbanística, así como los proyectos de obras públicas se adaptarán a las disposiciones establecidas en la presente Norma Foral. Las determinaciones en la misma contenidas se incorporarán al planeamiento urbanístico municipal cuando éste se redacte o revise, sin perjuicio, entre tanto, de su aplicación directa.

Disposición adicional tercera. Mediante Decreto Foral podrán ser actualizadas las cuantías de las sanciones previstas en el artículo 51.

Disposición Adicional Cuarta. La Diputación Foral de Álava remitirá anualmente un informe a las Juntas Generales de Álava sobre el cumplimiento de los objetivos, previsiones y mandatos que en esta Norma Foral se establecen.

Disposición transitoria

Hasta la fecha de aprobación del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Álava, la Diputación Foral podrá realizar obras de creación de vías ciclistas al objeto de promover la movilidad sostenible y, en concreto, el transporte en bicicleta.

Disposición derogatoria

Quedan derogadas cuantas disposiciones forales de igual o de inferior rango del ámbito del Territorio Histórico Álava se opongan a lo establecido en la presente Norma Foral.

Disposiciones finales

Disposición final primera. Se autoriza al Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Álava para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo reglamentario y ejecución de lo establecido en esta Norma Foral.

Disposición final segunda. La presente Norma Foral entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el BOTHA.

Vitoria-Gasteiz, 8 de marzo de 2010.– El Presidente, JUAN ANTONIO ZÁRATE PÉREZ DE ARRILUCEA.

JUNTAS GENERALES DE ÁLAVA

1750

Moción 5/2010, de 8 de marzo, por la que se propone que la Diputación Foral de Álava suscriba un convenio de colaboración con el Colegio de Farmacéuticos de Álava para la implantación del programa para la mejora del uso de la medicación en las personas usuarias de ayuda a domicilio en Álava.

Las Juntas Generales de Álava en su sesión plenaria celebrada el día 8 de marzo de 2010, aprobaron la siguiente Moción:

Moción 5/2010, de 8 de marzo, por la que se propone que la Diputación Foral de Álava suscriba un convenio de colaboración con el Colegio de Farmacéuticos de Álava para la implantación del programa para la mejora del uso de la medicación en las personas usuarias de ayuda a domicilio en Álava

1.- Las Juntas Generales de Álava instan a la Diputación Foral de Álava a que, en el plazo más breve posible, asuma el convenio firmado por el Departamento de Sanidad del Gobierno Vasco y los Colegios Oficiales de Farmacéuticos del País Vasco, aprobado el 25 de febrero de 2009, para la mejora del uso de la medicación en personas atendidas por los servicios de ayuda domiciliaria.

2.- Las Juntas Generales de Álava instan a la Diputación Foral de Álava a proponer que en el próximo convenio se amplíe la cartera de servicios del mismo, incluyendo protocolos específicos de educación sanitaria y prevención de hábitos tóxicos.

Vitoria-Gasteiz, 8 de marzo de 2010.– El Presidente, JUAN ANTONIO ZÁRATE PÉREZ DE ARRILUCEA.