

TOKI ADMINISTRAZIOA

3

ADMINISTRACIÓN LOCAL

HONDARRIBIKO UDALA

*Mugikortasun Ordenantzaren behin betikoz onartzea*

Udalbatzak 2021eko uztailaren 29ko bilkuran mugikortasun ordenantzari hasierako onspena eman zion.

2021eko urriaren 25ean 204. zenbakia duen Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu eta jendaurrean 30 lanegunetz erakutsi ondoren, baita Udaleko Iragarki Oholean ere 2021eko urriaren 25etik 2021eko abenduaren 10era, jendaurreko epea bukatu ondoren, bost alegazio idatzi aurkeztu ziren.

1. Abotsanitzek aurkeztutako alegazioa, 2021eko urriaren 29ko 7686SE zki.koa, Jaizkibelgo mugikortasuna sartzeari buruzkoa.

2. Eguzkik aurkeztutako alegazioa, 2021eko azaroaren 4ko 7790SE zki.koa, Jaizkibelgo mugikortasuna sartzeari buruzkoa.

3. Autokarabanen Erabiltzaileen Euskal Elkarteak-Sorbeltez aurkeztutako alegazioa, 2021eko azaroaren 30eko 8546SE zki.koa, autokarabanei buruzko zenbait eskaerari buruzkoa.

4. José Manuel Casares Fernández jaunak aurkeztutako alegazioa, 2021eko abenduaren 3ko 8633SE zki.koa, txirindulari-bandak bizikleta-irtenbide gisa sartzeari buruzkoa.

5. Gregorio Alkain Sorondo jaunak TAOrri buruz aurkeztutako alegazioa, 2021eko abenduaren 7ko 8642SE zki.koa.

Horiek onartzea edo baztertzera ebatzi ondoren, eta onartutako ondorioz testuan dagokion aldaketak eginda, Udalbatzak 2022ko apirilaren 28ko bilkuran aipatutako ordenantza behin betikoz onartzea erabaki zuen.

Erabaki hau behin betikoa da eta amaiera ematen dio administrazio-bideari. Hala nahi luketen pertsonak administrazioarekiko auzi-errekurtsoa aurkeztu ahal izango dute haren aurka Euskal Herriko Justizia Epaitegi Nagusiak Bilbon duen Administrazioarekiko Auzi-Errekurtsoetarako Aretoan, hura argitaratu ondoreneko bi hilabeteko epean.

Beraz, Udalbatzak onartutakoa betez, apirilaren 2ko 7/85 Legearen 70.2 artikulua xedatzen duenarekin bat etorritik, jarraian behin betiko onartutako ordenantzaren testu osoa argitaratzen da:

Zioen azalpena.

Atariko titulua. Xedea, aplikazio-esparrua, helburuak eta printzipioak.

Lehen titulua. Bide eta espazio publikoen motak, mugikortasunaren antolamendua eta seinaleak.

I. kapitulua. Bizikidetzaren espazio publikoan eta jokabide-arauak.

II. kapitulua. Bide eta espazio publikoen motak.

III. kapitulua. Bide eta espazio publikoen, mugikortasuna antolatzearen eta seinaleztapenaren gaineko eskumenak.

Bigarren titulua. Oinezkoen igarotzea, bizikleta bidezko mugikortasuna eta motorrik gabeko patineten erabilera.

AYUNTAMIENTO DE HONDARRIBIA

*Aprobación definitiva de la Ordenanza de Movilidad*

El Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día 29 de julio de 2021 aprobó inicialmente la ordenanza de movilidad.

Sometida a información pública durante el plazo de 30 días hábiles mediante inserción de anuncio en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa num. 204 de 25 de octubre de 2021, así como en el Tablón de Anuncios Municipal desde el 25 de octubre de 2021 al 10 de diciembre de 2021 y transcurrido el plazo de la exposición pública, se presentaron cinco escritos de alegaciones:

1. Alegación presentada por Abotsanitz, RE n.º 7686 de 29 de octubre de 2021, sobre incluir la movilidad de Jaizkibel.

2. Alegación presentada por Eguzki, RE n.º 7790 de 4 de noviembre de 2021, sobre incluir la movilidad de Jaizkibel.

3. Alegación presentada por el Club Vasco de Usuarios de Autocaravanas-Vencejo, RE n.º 8546 de 30 de noviembre de 2021, en relación a varias peticiones respecto a las autocaravanas.

4. Alegación presentada por D. José Manuel Casares Fernández, RE n.º 8633 de 3 de diciembre de 2021, en relación a incluir bandas ciclistas como posible solución ciclista.

5. Alegación presentada por D. Gregorio Alkain Sorondo, RE n.º 8642 de 7 de diciembre de 2021, en relación a OTA.

Habiéndolas resuelto, estimando o desestimándolas, e incorporadas en el texto los cambios procedentes en base a las estimaciones, el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día 28 de abril de 2022 acordó aprobar definitivamente la citada ordenanza municipal.

Este Acuerdo es definitivo y pone fin a la vía administrativa. Los interesados podrán interponer directamente contra él Recurso Contencioso-Administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en Bilbao, en el plazo de dos meses a partir del día siguiente al de su publicación.

En cumplimiento de lo acordado por el Ayuntamiento Pleno, en consonancia con lo establecido por el artículo 70.2 de la Ley 7/85, de 23 de abril, a continuación se publica el texto íntegro de la ordenanza aprobada definitivamente:

Exposición de motivos.

Título preliminar. Objeto, ámbito de aplicación, objetivos y principios.

Título primero. Tipos de vías y espacios públicos, ordenación de la movilidad y señalización.

Capítulo I. Convivencia en el espacio público y normas de comportamiento.

Capítulo II. Tipos de vías y espacios públicos.

Capítulo III. Competencias sobre vías y espacios públicos, ordenación de la movilidad y señalización.

Título segundo. Tránsito peatonal, movilidad en bicicleta y uso de patinetes sin motor.

- I. kapitulua. Oinezko igarotzea.
- II. kapitulua. Bizikleten mugikortasuna eta aparkamendua.
- III. kapitulua. Motorrik gabeko irristailuak, patineteak eta gurpil-oholak.
  - Hirugarren titulua. Mugikortasuna-modu berriak.
- I. kapitulua. Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak.
  - II. kapitulua. Bizikletak eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak alokatzeko sistemak eta talde turistikoak.
    - Laugarren titulua. Mugikortasuna garraio publikoan.
  - I. kapitulua. Pertsonen garraio kolektiboa autobusez.
  - II. kapitulua. Taxiak eta garraio-ibilgailu gidaridunak.
    - Bosgarren titulua. Automobilen, motozikleten, ziklomoto- rren eta beste ibilgailu batzuen erabilera.
  - I. kapitulua. Automobilen erabilera.
  - II. kapitulua. Bi gurpileko motozikleten eta ziklomotorren erabilera.
    - III. kapitulua. Ibilgailu motordunentzako sarrera mugatuko eremuak eta kamioien eta salgai arriskutsuak dituzten ibilgai- luen zirkulazioa debekatzeko.
  - Seigarren titulua. Aparkaldi mugatuko zerbitzua eta Mugi- kortasun urriko pertsonentzako aparkaleku-erreserba.
    - I. kapitulua. Aparkaldi mugatuko zerbitzua bide publikoan.
    - II. kapitulua. Mugikortasun urriko pertsonen ibilgailuak aparkatzea.
      - Zazpigarren titulua. Salgaien banaketa eta ibiak.
    - I. kapitulua. Salgaien banaketa.
    - II. kapitulua. Ibiak.
      - Zortzigarren titulua. Autokarabanak eta antzeko beste ibil- gailu batzuk sartzea, zirkulatzea eta aparkatzea.
    - Bederatzigarren titulua. Kirol- eta kultura-ekitaldiak bide pu- blikoetan
    - Hamargarren titulua. Legezketasuna berrezartzea eta ze- hapen-araubidea.
      - I. kapitulua. Legezketasuna berrezartzeko neurriak.
      - II. kapitulua. Zehapen-araubidea.
        - I. eranskina. Alde zaharrerako, Apezpiku plazarako, San- tiagorako eta Maddalen karrikarako sarrera mugatua.
        - II. eranskina. Aparkaldi mugatuko eremuak eta funtziona- mendu-baldintzak.
        - III. eranskina. Egoiliarrentzako txartelak eta bereizgarri be- reziak.
        - IV. eranskina. Ibi-lizentziak.

#### ZIOEN AZALPENA

I

Hondarribiko Mugikortasun Jasangarriaren I. Planak, Udal- batzak osoko bilkuran 2019an onartutakoak, mugikortasun- ordenantza berri bat onartzea aurreikusten du. Ordenantza ho- rrek oinarriak ezarri behar ditu ibilgailuek, mugikortasun modu berriek, bizikletariak eta oinezkoen espazio publikoak eta bideak nola erabili behar dituzten erregulatzeko.

Hondarribiko mugikortasunari buruzko ordenantza hau ematen da aurreikuspen hori betetzeko eta zenbait arau juridi- kok udalerrri guztiei aitortzen dieten toki-autonomia baliatzeko.

- Capítulo I. Tránsito a pie.
- Capítulo II. Movilidad y estacionamiento de bicicletas.
- Capítulo III. Patines, patinetes y monopatinos sin motor.
  - Título tercero. Nuevas formas de movilidad.
- Capítulo I. Vehículos de movilidad personal.
  - Capítulo II. Sistemas de alquiler de bicicletas y de vehícu- los de movilidad personal y grupos turísticos.
- Título cuarto. Movilidad en transporte público.
  - Capítulo I. Transporte colectivo de personas en autobús.
  - Capítulo II. Taxis y vehículos de transporte con conductor.
- Título quinto. Uso de automóviles, motocicletas, ciclomoto- res y otros vehículos.
  - Capítulo I. Uso de automóviles.
  - Capítulo II. Uso de motocicletas y ciclomotores de dos rue- das.
  - Capítulo III. Zonas de acceso restringido a los vehículos de motor y prohibición de circulación de camiones y vehículos con mercancías peligrosas.
    - Título sexto. Servicio de estacionamiento limitado y reser- va de estacionamiento para personas con movilidad reducida.
  - Capítulo I. Servicio de estacionamiento limitado en la vía pública.
  - Capítulo II. Estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida.
    - Título séptimo. Distribución de mercancías y vados.
  - Capítulo I. Distribución de mercancías.
  - Capítulo II. Vados.
    - Título octavo. Acceso, circulación y estacionamiento de au- tocaravanas y otros vehículos análogos.
  - Título noveno. Eventos deportivos y culturales en las vías públicas.
    - Título décimo. Restablecimiento de la legalidad y régimen sancionador.
  - Capítulo I. Medidas de restablecimiento de la legalidad.
  - Capítulo II. Régimen sancionador.
    - Anexo I. Acceso restringido en Alde Zaharra, Apezpiku Plaza, Santiago y Maddalen Karrika.
    - Anexo II. Zonas de estacionamiento limitado y condiciones de funcionamiento.
    - Anexo III. Tarjetas para residentes y distintivos especiales.
    - Anexo IV. Licencias de vado.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

El Plan de Movilidad Sostenible de Hondarribia, aprobado por el pleno del Ayuntamiento en 2019, prevé la aprobación de una nueva Ordenanza de movilidad que sienta las bases de una nueva regulación del uso del espacio público y del viario por parte de los vehículos, los nuevos modos de movilidad, los ci- clistas y quienes se trasladan a pie.

La presente ordenanza de movilidad de Hondarribia se dicta en cumplimiento de dicha previsión y en ejercicio de la autono- mía local que diversas normas jurídicas reconocen a todos los Municipios.

Tokiko Autonomiaren Europako Gutunak –Estrasburgo 1985eko urriaren 15ean egina da, eta Espainiak 1988ko urtarrilaren 20an berretsia– toki-autonomia aitortzen du, eta honela definitzen du: toki-erakundeek gai publikoen zati handi bat antolatzeke eta kudeatzeko duten eskubidea eta benetako ahalmena, Legearen esparruan, euren erantzukizunpean eta biztanleen mesedetan (3.1 artikulua).

1978ko Espainiako Konstituzioak, bestalde, udal-autonomia bermatzen du 137. eta 140. artikuluetan. Autonomia hori gauzatzeko, Estatuko eta autonomia-erkidegoetako legeria sektorialak udalerriei bermatu behar die beren interesen esparruari zuzenean eragiten dioten gai guztietan esku hartzeko eskubidea. Legeak berak 25.2 artikuluan zehazten du tokiko interes hori zein gaitan dagoen. Hala, legegileak udalerriei gai horietan aitortu behar dizkie haien eskumen propioak, autonomiaz eta beren erantzukizunpean gauzatuko dituztenak. Ildo horretatik, manu horren g) atalak xedatzen du udalerriek eskumenak izan behar dituztela «trafikoaren, ibilgailuen aparkalekuaren, mugikortasunaren eta hiri-garraio kolektiboaren» arloan, eta beste atal batzuk ere garrantzitsuak dira, mugikortasunarekiko duten eragina edo lotura dela eta. Hori gertatzen da, adibidez, honako hauekin: hiriko ingurumena; kutsadura akustikoaren, argi-kutsaduraren eta kutsadura atmosferikoaren babesa; bide-azpiegiturak eta udalerrien titulartasuneko beste ekipamendu batzuk; udaltzaingoa; ondare historikoaren kudeaketa; edo, are, gizonen eta emakumeen arteko berdintasuna sustatzeko jarduketak.

Toki Araubidearen Oinarriak erregulatzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legeak xedatzen duenez, udal-autonomia gauzatzeko, Estatuko eta autonomia-erkidegoetako legeria sektorialak udalerriei bermatu behar die beren interesen esparruari zuzenean eragiten dioten gai guztietan esku hartzeko eskubidea. Legeak berak 25.2 artikuluan zehazten du tokiko interes hori zein gaitan dagoen. Hala, legegileak udalerriei gai horietan aitortu behar dizkie haien eskumen propioak, autonomiaz eta beren erantzukizunpean gauzatuko dituztenak. Ildo horretatik, manu horren g) atalak xedatzen du udalerriek eskumenak izan behar dituztela «trafikoaren, ibilgailuen aparkalekuaren, mugikortasunaren eta hiri-garraio kolektiboaren» arloan, eta beste atal batzuk ere garrantzitsuak dira, mugikortasunarekiko duten eragina edo lotura dela eta. Hori gertatzen da, adibidez, honako hauekin: hiriko ingurumena; kutsadura akustikoaren, argi-kutsaduraren eta kutsadura atmosferikoaren babesa; bide-azpiegiturak eta udalerrien titulartasuneko beste ekipamendu batzuk; udaltzaingoa; ondare historikoaren kudeaketa; edo, are, gizonen eta emakumeen arteko berdintasuna sustatzeko jarduketak.

Bestalde, 2/2016 Legeak, apirilaren 7koak, Euskadiko Toki Erakundeetako buruzkoak, Euskal Autonomia Erkidegoko toki-erakundeetako toki-autonomia garatzen dutenak, 17. artikuluan xedatzen du, aplikatu beharreko legeriaren esparruan udalerriek honako esparru material hauetan, besteak beste, baliatu ahal izango dituztela eskumen propioak: «trafiko, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekuak antolatzea» (4. atala); «Bidaierien hiri barruko garraio publikoa –garraio bidea edozein dela– antolatzea, planifikatzea, programatzea, kudeatzea eta sustatzea, eta horien inguruko diziplina ezartzea, betiere garraioa udalerrien barruan egiten bada osorik» (18. atala); «Udalerrienak diren herri barruko bide publikoak eta baserri-bideak antolatzea eta kudeatzea (konserbatzea eta mantentzea barne)» (31. atala); «Udalerriko bideetan, pertsona, ibilgailu –motordun zein bestelako– eta animalien mugikortasuna eta irisgarritasuna nahiz pertsona eta salgaien garraioa antolatzea, kudeatzea, sustatzea eta diziplina-modua zehaztea» (32. atala).

Horrekin guztiarekin bat etorritik, trafikoari eta bide-segurtasunari dagokienez, 6/2015 Legegintzako Errege Dekretuak, urriaren 30ekoak, Trafikoari, Ibilgailu Motordunen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legearen testu bategina onartzen duenak, 7. artikuluan eskumen sorta garrantzitsu bat esleitzen die udalerriei. Haien artean aipatzekoak dira udal-ordenantza bidez hiri barruko bideen erabilerak erregulatzeke eta aparkaldi mugatuko neurriak ezartzeko eskumena (erabileraz guztiak bateragarri egiteko), eta hiri barruko bideetan igarotzea erregulatzeke, zaintzeke eta horretarako diziplina ezartzeko eskumena (agente propioen bitartez, ibilgailuak bide horietatik ibilgetuta eta kenduta, etab.). Lege-testu bereko beste manu batzuk ere udalerriek arlo horretan dituzten eskumenei buruzkoak dira, hala nola: 39.4 artikulua –udal-ordenantzei esleitzen die gelditzeko eta aparkatzeko araubidea erregulatzea–; 40.2 artikulua –oinetako igarotzera zuzendutako espaloi, pasealeku eta gainerako guneeetan aparkatzeko debekua ezartzen du ibilgailuentzat, eta udalerriei ahalmena ematen die bi gupileko

La Carta Europea de Autonomía Local, hecha en Estrasburgo el 15 de octubre de 1985 y ratificada por España el 20 de enero de 1988, reconoce la autonomía local y la define como el derecho y la capacidad efectiva de las Entidades locales de ordenar y gestionar una parte importante de los asuntos públicos, en el marco de la Ley, bajo su propia responsabilidad y en beneficio de sus habitantes (artículo 3.1).

La Constitución española de 1978, por su parte, garantiza la autonomía municipal en sus artículos 137 y 140, que se concreta, por un lado, en el reconocimiento a los Municipios de un poder normativo propio, que deriva directamente de la Constitución y, por otro, en la exigencia constitucional de que el legislador autonómico y estatal atribuyan competencias a los Municipios en todos los asuntos de interés local.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, dispone, por ello, que, para hacer efectiva la autonomía municipal, la legislación sectorial del Estado y la de las Comunidades Autónomas debe asegurar a los Municipios su derecho a intervenir en cuantos asuntos afecten directamente al círculo de sus intereses. La propia Ley precisa en su artículo 25.2 las materias en las cuáles está presente el referido interés local, de modo que, en ellas, el legislador debe reconocer a los Municipios competencias propias que éstos ejercerán en régimen de autonomía y bajo su propia responsabilidad. En este sentido, el apartado g) de dicho precepto dispone que los Municipios deben tener competencias en materia de «tráfico, estacionamiento de vehículos, movilidad y transporte colectivo urbano», mientras que otros apartados también resultan relevantes dada su incidencia o conexión con la movilidad. Es el caso, por ejemplo, del medio ambiente urbano y la protección de la contaminación acústica, lumínica y atmosférica, de las infraestructuras viarias y otros equipamientos de su titularidad, de la policía local, de la gestión del patrimonio histórico o incluso de las actuaciones en la promoción de la igualdad entre hombres y mujeres.

Por su parte, la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi, que desarrolla la autonomía local en las entidades locales de la Comunidad Autónoma de Euskadi, dispone en su artículo 17 que, en el marco de la legislación que resulte de aplicación, los municipios podrán ejercer competencias propias, entre otros, en los siguientes ámbitos materiales: «ordenación del tráfico, seguridad vial, estacionamiento de vehículos» (apartado 4), «ordenación, planificación, programación, gestión, disciplina y promoción de los servicios urbanos de transporte público de personas que, por cualquier modo de transporte, se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales» (apartado 18), «ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal» (apartado 31), «ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de su titularidad de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no de motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías» (apartado 32).

De conformidad con todo ello, y en lo que al tráfico y a la seguridad vial se refiere, el artículo 7 del actual Real Decreto 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, atribuye a los Municipios un importante conjunto de competencias, entre las que cabe destacar la regulación mediante ordenanza municipal de los usos de las vías urbanas y el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado para hacer compatibles todos los usos, la regulación, vigilancia y disciplina del tránsito en las vías urbanas a través de agentes propios, la inmovilización y retirada de vehículos de tales vías, etc. Otros preceptos del mismo texto legal también se refieren a las competencias de los Municipios en la materia, como el artículo 39.4, que atribuye a las ordenanzas municipales la regulación del régimen de parada y estacionamiento; el art. 40.2 que prohíbe a los vehículos estacionar en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones y atribuye a los Municipios la potestad para regular la parada y el estaciona-

ibilgailuak espaloi eta pasealekuen gainean geratzea eta apartatzea erregulatzeko-; 58. artikulua -bidearen titularrari ahalmena ematen dio seinaleak kentzeko eta ordezkatzeko-; edo, azkenik, 104.etik 106.era bitarteko artikulua -ibilgailuak ibilgetzeko, bidetik kentzeko, gordailuan uzteko eta hondakintzatamendua emateko neurriak erregulatzeko dituzte-.

Esparru arauemaile hori beste arau batzuetan xedatuta koarekin zehaztu behar da. Horien artean, besteak beste, honako hauek nabarmendu behar dira: 2/2011 Legea, martxoaren 4koa, Ekonomia Iraunkorri buruzkoa (99.etik 102.era bitarteko artikulua, mugikortasun jasangarriari buruzkoa); Eusko Legebiltzarraren 2/2000 Legea, ekainaren 29koa, Bidaiarien Hiri barruko eta Hiri arteko Garraio Publikoari buruzkoa, eta hura osatzeko eta garatzeko araudia; Eusko Legebiltzarraren 20/1997 Legea, abenduaren 4koa, Irisgarritasuna Sustatzeko, eta hura garatzeko araudia; edo, azkenik, 4/2019 Legea, otsailaren 21ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzkoa -besteak beste, ezartzen du udalerriek ibilgailu jakin batzuk hirigunean sartzeko murriztu edo, are, debekatu dezaketela-.

## II

Udal autonomia baliatuta eta udalerriko Mugikortasun Jasangarriaren Planarekin bat etorritik, ordenantza honen abiapuntua da mugikortasunaren ikusmolde berri bat. Horren arabera, mugikortasuna ulertzen da pertsonen eta ondasunen joan-etorriek eta joan-etorri horiek sortzen eta baldintzatzen dituzten faktoreek osatzen duten sistematzat. Kontzeptu zabala eta integratzailea da, trafikoaren eta bide-segurtasunaren kontzeptu tradizionalaz haratago doana. Izan ere, kontuan hartzen ditu pertsona guztien joan-etorriak -oinez doazela nahiz edozein ibilgailu mota erabiltzen dutela-, eta ondasunak eta salgaiak lekualdatzea. Helburua du, bide-segurtasuna ez ezik, beste ondasun eta interes batzuk ere bermatzea, hala nola irisgarritasuna, hurbiltasuna, kolektibo jakin batzuen eskubideak (adineko pertsona, desgaitasuna duten pertsona, adingabe eta abarrenak), ingurumena edo bizi-kalitatea, oro har.

Mugikortasunaren kontzeptu horrek berekin dakar herritar guztien eskakizun guztiei erantzun behar izatea -batzuetan kontrajarriak dira-, eta ez soilik ibilgailu motordunak hiri-eremuatik mugitzeko erabiltzen dituztenen eskakizunei. Horregatik, ordenantza honen abiapuntua da herritarrek joan-etorrietan dituzten behar eta portaeren aniztasuna, eta auresuposatzen du batzuetan pertsonen generoak, adinak, errentak edo egoera fisiko eta kognitiboak baldintzatzen dituztela joan-etorriaren ereduak. Horrek berekin dakar trafikoaren edo bide-zirkulazioaren kontzeptu tradizionala osorik berraztertzea eta, horrenbestez, gainditzea. Hala, hiri-esparruko joan-etorriaren fenomenoari ikuspegi zabalago, osoago eta integralago batetik helzen zaio.

Beste udal batzuen ordenantzekin gertatzen denez, aldaketa kontzeptuaren izandapenarekin berarekin hasten da, kontzeptu hori ez baitagokio trafikoari edo bide-zirkulazioari, mugikortasunari baizik. Aldaketa ez da semantiko edo nominala hutsa. Aldiz, koherentea izan nahi du mugikortasunaren kontzeptu horrekin eta hirian joan-etorriak egiteko modu guztiak integratu beharrek, jasangarrienak eta ingurumen-inpaktu txikiak dutenak hasita eta horiek lehenetsita.

Ordenantza bide publikoen funtzio-aniztasunetik abiatzen da. Izan ere, bide publikoak, askotan uste den bezala, ez dira ibilgailu motordunen trafikorako edo zirkulazioarako bakarrik, baizik eta oinez edo bizikletaz egiten diren joan-etorrietarako ere. Gainera, herritarrek denetario eskubideak baliatzen dituzten egoteko, aisialdirako eta harremanetarako lekuak dira. Horrekin bat etorritik, mugikortasunaren hierarkia berri bat ezartzen da, hau da, lehentasun mailakatu bat bideetan eta espazio publikoan joan-etorriak egiteko moduen artean, pertsonen segurtasuna eta osasuna bermatzeko, airearen kalitatea hobetzeko eta ingurumena babesteko helburuarekin. Horrela, ordenantza

miento de los vehículos de dos ruedas sobre aceras y paseos; el artículo 58, que confiere al titular de la vía la potestad para retirada y sustitución de la señalización; o, en fin, los artículos 104 a 106 que regulan las medidas de inmovilización, retirada y depósito y tratamiento residual de los vehículos.

Este marco normativo se ha de concretar con lo dispuesto en otras normas, entre las que cabe destacar, entre otras, la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía sostenible (artículos 99 a 102, relativos a la movilidad sostenible); la Ley del Parlamento Vasco 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público urbano e interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo, y normativa complementaria y de desarrollo; la Ley del Parlamento Vasco 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad, y su normativa de desarrollo; o, en fin, la reciente Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, que establece, entre otras cosas, la posibilidad de que los municipios restrinjan e incluso prohíban la entrada de determinados vehículos en el centro urbano.

## II

En ejercicio de la autonomía municipal y en coherencia con el Plan de Movilidad Sostenible del Municipio, la presente ordenanza parte de una nueva concepción de la movilidad entendida como el sistema formado por los desplazamientos de personas y bienes y por el conjunto de factores que generan y condicionan tales desplazamientos. Se trata de un concepto amplio e integrador, que trasciende al tradicional de tráfico y seguridad vial, pues contempla los desplazamientos de todas las personas, con independencia de si caminan o utilizan cualquier tipo de vehículo y el traslado de bienes y mercancías, y no sólo trata de garantizar la seguridad vial, sino también otros bienes e intereses como la accesibilidad, la proximidad, los derechos de determinados colectivos (mayores, personas con discapacidad, menores, etc.), el medio ambiente o la calidad de vida en general.

El referido concepto de movilidad implica la necesidad de atender los diversos requerimientos, a veces contrapuestos, de toda la ciudadanía y no sólo de quienes utilizan los vehículos de motor para desplazarse por las áreas urbanas. Por eso, la presente ordenanza parte de la diversidad de necesidades y comportamientos de la ciudadanía a la hora de desplazarse y presupone que los patrones de desplazamiento en ocasiones están condicionados por el género, la edad, la renta o la condición física y cognitiva de las personas. Ello implica una reconsideración completa y, por tanto, una superación del concepto tradicional del tráfico o circulación vial, de modo que el fenómeno de los desplazamientos en el ámbito urbano se aborda desde un enfoque mucho más amplio, completo e integral.

Como ya sucede con las ordenanzas de otros Ayuntamientos, el cambio comienza con su propia denominación, que no es de tráfico o de circulación vial, sino de movilidad. Un cambio que no es puramente semántico o nominal, sino que pretende ser coherente con el referido concepto de movilidad y con la necesaria integración de todas las formas de desplazamiento en la ciudad, empezando y priorizando las más sostenibles y las de menor impacto ambiental.

La ordenanza parte de la plurifuncionalidad de las vías públicas, que no sólo son espacios, como frecuentemente se cree, destinados al tráfico o circulación de vehículos de motor, sino también a los desplazamientos a pie o en bicicleta, así como un lugar de estancia, ocio y relación donde la ciudadanía ejerce los más variados derechos. En coherencia con ello, se implanta una nueva jerarquía de la movilidad, esto es, una prioridad escalonada entre los diferentes modos de desplazamiento en las vías y el espacio público, al objeto de garantizar la seguridad y la salud de las personas, la mejora de la calidad del aire y la protección ambiental. De este modo, la propia ordenanza se erige

bera oinezkoen edo bizikletaren joan-etorriak eta garraio publiko kolektiboa bultzatzeko eta sustatzeko tresna bihurtu da, beste modu motorizatuen batzuen ordez, hala nola automobil indibidualaren ordez.

Nolanahi ere, mugikortasunari buruzko ordenantzaren helburua ez da trafikoaren eta hiri-mugikortasunaren erregulazio osoa kodetzea, baizik eta erregulazio argia, zehatza eta ulergarria ezartzea herritarrentzat eta hura betearazteaz arduratzen direnentzat. Hori dela eta, ez du jasotzen hiri-eremuetan aplikatzekoa den trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko Estatuko araudia, eta, horrela, saihestu egiten ditu behar ez diren bikoizketak, horiek beste arau batzuetako manuak errepikatu besterik ez baitute egiten, ordenantzaren testua artifizialki aldatu eta zabaldu dezaketenak, herritarrentzako argitasunaren kaltetan.

Ordenantza, aitzitik, Estatuko legeri horretan erregulazio egokirik ez duten (edo, izatekotan, eskasa edo desegokia den) berriki izandako gertakariez arduratzen da. Horrela, esate baterako, mikromugikortasunaren gertakari berriaz arduratzen da, eta, bereziki, mugikortasun pertsonaleko ibilgailu berriak sortzen ari diren arazoez.

Arau honek, nolanahi ere, ez du mandatu eta debekuen eta horiei dagozkien mandatu eta debekuen katalogo bat izan nahi, baizik eta espazio publikoaren erabilerari buruzko erregulazio berria ezarriko duen tresna arauemailea, honako hauei zuzendutakoa: ibilgailuak; mugikortasunaren eragile berriak; eta bizikletan zirkulatzen duten, oinez doazen edo espazio publikoa beren egonleku eta harreman-leku bihurtzen duten pertsonak. Baina zehapenak eta legezketasuna berrezartzeko neurriak (ibilgailuak ibilgetzea eta bide publikotik kentzea) saihetsezinak dira batzuetan. Horregatik, horiengana jo da ezinbestekoa izan denean ordenantzak ezartzen lagundu nahi duen mugikortasun-politika berria indartzeko. Hala ere, eta ordenantzak ex novo ezartzen dituen portaerekiko zehapenak aurreikusten dira, eta portaera horiek arau-hauste gisa baino ez da tipifikatzen. Gainerakoan, une bakoitzean aplikatzekoa den trafikoari edo garraioei buruzko araudira jotzen da.

### III

Ordenantza honek errespetatu egiten ditu Administrazio Publikoan Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legearen IV. tituluak ezartzen dituen erregulazio egoziaren eta partehartzearen printzipioak, besteak beste, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legeak jasotzen dituenak.

Hala, beharraren printzipioari jarraituz, arauak interes orokorreko arrazoi nabarmenei erantzuten die, eta Mugikortasun Planean ezarritako mandatua betetzen du, jasangarritasunaren, hurbiltasunaren, irisgarritasunaren, ekitatearen, segurtasunaren eta osasunaren babesaren eta mugikortasunaren lehen-tasunaren edo hierarkia berriaren printzipioekin bat etorriz.

Eraginkortasun-printzipioaren arabera, ordenantzak hobeto erregulatzen ditu bide eta espazio publikoaren erabilerak, aipatu berri diren printzipioen arabera. Horretarako, 30 km/h-ko gehieneko abiadura-muga ezartzen da hiri-eremu osoan, bizikleta galtzadatik zirkulatzea sustatzen da, bizikleta eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak espaloietan eta oinezkoen gainerako guneetan erabiltzea debekatzen da, eta ibilgailu partikularren erabileran eraginkorra eta arrazoizkoagoa sustatzen da.

Ordenantzak eraginkortasunaren printzipioa ere errespetatzen du. Izan ere, ezartzen dituen kargak behar-beharrezkoak dira, eta horien erregulazioak hirian joan-etorriak egiteko modu eraginkorrenak sustatzen ditu, energia-kontsumo txikieneko garraio-moduen aldeko apustua egiten du, modu motorizatuen erabileran eraginkorra eta arrazionalagoa ezartzen du eta horien inpaktu negatiboak minimizatzen saiatzen da. Mugikortasun osasungarri, eraginkor eta seguruak zuzeneko eragina du udal-ekonomian, trafiko motorizatuak sortzen dituen kanpoko kostuak murrizten baitira.

en instrumento para favorecer y fomentar los desplazamientos peatonales o en bicicleta y el transporte público colectivo en sustitución de otros modos motorizados como el automóvil individual.

La ordenanza de movilidad, en cualquier caso, no pretende codificar toda la regulación del tráfico y la movilidad urbana, sino establecer una regulación clara, concisa e inteligible para la ciudadanía y para los encargados de hacerla cumplir. Por ello, no recoge la normativa reguladora del tráfico y la seguridad vial de carácter estatal aplicable a las zonas urbanas, evitando así duplicaciones innecesarias que no hacen más que reproducir preceptos de otras normas que pueden cambiar y ensanchar artificialmente el texto de la ordenanza en detrimento de su claridad para la ciudadanía.

La ordenanza, por el contrario, se ocupa de los fenómenos recientes que no tienen una regulación adecuada en dicha legislación estatal, o la que tienen es deficiente o inadecuada. De este modo, se ocupa, por ejemplo, del nuevo fenómeno de la micromovilidad y, en particular, de los problemas que están generando los nuevos vehículos de movilidad personal.

La presente norma, en cualquier caso, no pretende erigirse en un catálogo de mandatos y prohibiciones con sus correspondientes sanciones, sino en el instrumento normativo que establezca una nueva regulación del uso del espacio público y del viario por parte de los vehículos, los nuevos actores de la movilidad, las personas que circulan en bicicleta, caminan o hacen del espacio público su lugar de estancia y relación. Pero las sanciones y las medidas de restablecimiento de la legalidad (inmovilización y retirada de vehículos de la vía pública) a veces son inevitables, por lo que se ha acudido a ellas cuando ha resultado imprescindible para reforzar la nueva política de la movilidad que la ordenanza pretende contribuir a implantar. No obstante, sólo se tipifica como infracción y se prevén sanciones respecto de los comportamientos que establece ex novo la ordenanza, remitiéndose en lo demás a la normativa de tráfico o transportes que en cada momento resulte de aplicación.

### III

La presente ordenanza respeta los principios de buena regulación que establece el título IV de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y de participación que contempla, entre otras normas, la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

Así, en virtud del principio de necesidad, la norma responde a evidentes razones de interés general y da cumplimiento al mandato establecido en el Plan de Movilidad de conformidad con los principios de sostenibilidad, proximidad, accesibilidad, equidad, seguridad y protección de la salud y prioridad o nueva jerarquía de la movilidad.

De conformidad con el principio de eficacia, la ordenanza introduce una mejor regulación de los diversos usos de las vías y espacios públicos, en función de los principios que se acaban de señalar. A tal objeto, se establece un límite máximo de velocidad en toda la zona urbana de 30 km/hora, se fomenta la circulación de la bicicleta por la calzada, se prohíbe el uso de la bicicleta y de los vehículos de movilidad personal por las aceras y por las demás zonas peatonales y se promueve un uso más eficiente y racional del automóvil particular.

La ordenanza también respeta el principio de eficiencia, pues las cargas que impone son las estrictamente necesarias y su regulación fomenta los modos de desplazamiento más eficientes en los desplazamientos urbanos, apuesta por los modos de transporte de menor consumo energético, establece un uso más eficiente y racional de los modos motorizados y trata de minimizar sus impactos negativos. Una movilidad saludable, eficiente y segura repercute directamente en la economía municipal, dado que se reducen los costes externos que genera el tráfico motorizado.

Proportzionaltasun-printzipioaren arabera, ordenantzak espazio publikoaren funtzio-aniztasuna bermatzeko eta herritar guztiek hura modu arrazional, seguru eta jasangarrian erabiltzeko erregulazio ezinbestekoa eta egokia jasotzen du, adierazi berri denez. Aitzitik, segurtasun juridikoaren printzipioari jarraituz, ordenantzak une oro errespetatzen du udal-eskumenen esparrua, eta erregulazio zehatza, argia eta ulergarria jasotzen du herritarrentzat, hura ulertzeko, barneratzeko eta, ondorioz, errespetatzeko gai izan daitezzen.

Azkenik, herritarrek parte hartzeko hainbat bide erabili dira ordenantza lantzeko. Horrela, Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legearen 133.1 artikulua ezartzen duenez, Udaltzatzen web-atariaren bidez arau-aurreproiektua egin aurreko «kontsulta publikoaren» tramitearekin batera, parte hartzeko mekanismo gehigarriak erabili dira, hala nola Mugikortasun Mahaia. Mahai horretan ordezkatura daude inplikaturako gizarte-sektore guztiak. Horrez gain, entzunaldiaren eta jendaurreko informazioaren tramitea egin da, aipaturako manuak eta Toki Araubidearen Oinarriak erregulatzen dituen Legearen 49. artikulua ere aurreikusten dutenez.

Gardentasunari, informazio publikoa eskuratzeari eta gobernu egokiari buruzko legeriarekin bat etorritik, Hondarribiko Udalak herritar guztiei emango die mugikortasun-ordenantza hau eguneratuta eskuratzeko aukera.

#### ATARIKO TITULUA

#### XEDEA, APLIKAZIO-ESPARRUA, HELBURUAK ETA PRINTZPIOAK

##### 1. artikulua. Xedea.

Ordenantza honen xedea da Hondarribiko bide eta hiri-espazio publikoetan mugikortasuna erregulatzeko, bateragarri izan daitezkeen oinezkoen igarotzea, joan-etorriak bizikletaz, ibilgailu motordunen zirkulazioa eta aparkatzea, pertsonen garraioa, salgaien banaketa eta espazio horietako beste edozein jolas-, kirol-edo kultura-erabilera, horiek egonleku eta harreman-leku gisa duten egokitasuna barne dela.

##### 2. artikulua. Aplikazio-esparrua.

1. Ordenantza honen manuak Hondarribiko udalerrira osoan dira aplikatzekoak, eta nahitaezkoak dira hiri-bide eta -espazio publiko zein pribatuetan mugikortasunarekin zerikusia duten erabilera eta jarduerak egiten dituzten pertsona guztientzat, baldin eta bide eta espazio horiek erabilera komunerako irekita badaude edo kolektibitate zehaztugabe batek erabil baditzaie.

2. Ordenantza hau aplikatuko da, halaber, hiri-bide bihurtzeagatik Udalarri transferitutako zeharbideetan, baita erabilera publikoak diren nahiz erabiltzaileen kolektibitate zehaztugabe batek erabil ditzakeen udal-mugarte barruko bide, landa-bide edo bestelako espazioetan ere, horien titulartasuna edozein dela ere, baldin eta horien erabilera erregulatzeko eskumena beste administrazio bati ez badagokio.

##### 3. artikulua. Aplikatu beharreko arauak.

1. Ordenantza honetan edo berau aplikatzeko den xedapen eta egintzetan erregulatu ez den guztia trafikoa, ibilgailu motordunen zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko araudiaren arabera arautuko da, baita aplikatzekoak diren mugikortasunari buruzko gainerako arauen arabera ere.

2. Ordenantza honek xede dituen bide eta espazio publikoak erabiltzearen ondorioz ordaindu beharreko zerga eta ordainarazpenekin zerikusia duten gaiak dagozkion ordenantza fisikaletan eta prezio publikoari buruzkoetan arautuko dira.

En virtud del principio de proporcionalidad, la ordenanza contiene la regulación imprescindible y adecuada para garantizar la plurifuncionalidad del espacio público y su utilización racional, segura y sostenible por parte de toda la ciudadanía, tal y como se acaba de indicar. Mientras que, de conformidad con el principio de seguridad jurídica, la ordenanza respeta en todo momento el ámbito de las competencias municipales e incorpora una regulación concisa, clara e inteligible para la ciudadanía, de modo que sea capaz de comprenderla, interiorizarla y, en consecuencia, respetarla.

Por último, se han utilizado diversos cauces participación de las personas en la elaboración de la ordenanza. Así, junto al trámite de la «consulta pública» previa a la elaboración del anteproyecto de norma a través del portal web de la Corporación municipal, que establece el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se han utilizado mecanismos adicionales de participación como la Mesa de movilidad, donde se encuentran representados todos los sectores sociales implicados y se ha sometido al trámite de audiencia e información pública que también prevé dicho precepto y el artículo 49 de la Ley reguladora de las Bases de Régimen Local.

De conformidad con la legislación en materia de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, el Ayuntamiento de Hondarribia facilitará el acceso actualizado a la presente ordenanza de movilidad a toda la ciudadanía.

#### TÍTULO PRELIMINAR

#### OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN, OBJETIVOS Y PRINCIPIOS

##### Artículo 1. Objeto.

La presente ordenanza tiene por objeto regular la movilidad en las vías y en los espacios públicos urbanos de Hondarribia, de forma que resulten compatibles el tránsito peatonal, los desplazamientos en bicicleta, la circulación y el estacionamiento de vehículos de motor, el transporte de personas, la distribución de mercancías, y cualquier otro uso lúdico, deportivo o cultural en tales espacios, incluida su aptitud como lugares de estancia y relación.

##### Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. Los preceptos de esta ordenanza son aplicables en todo el término municipal de Hondarribia y resulta obligatoria para todas las personas que realicen usos y actividades relacionadas con la movilidad en las vías y espacios urbanos, públicos o privados, siempre que estén abiertas al uso común o sean susceptibles de ser utilizadas por una colectividad indeterminada de personas.

2. La ordenanza también resultará de aplicación en las travesías transferidas al Municipio por haber adquirido la condición de vía urbana, así como en las vías, caminos rurales o cualquier otro espacio de uso público o susceptible de ser utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios ubicados en el término municipal, cualquiera que sea su titularidad, siempre que la competencia para regular su uso no corresponda a otra Administración.

##### Artículo 3. Normas aplicables.

1. Todo lo no regulado por la presente ordenanza, o sus disposiciones y actos de aplicación, se regirá por la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como las demás normas relacionadas con la movilidad que resulten de aplicación.

2. Las cuestiones relacionadas con los tributos y exacciones que hayan de satisfacerse como consecuencia del uso o utilización de las vías y espacios públicos a que se refiere esta ordenanza, se regirán por las correspondientes ordenanzas fiscales y de precios públicos.

#### 4. artikulua. Helburuak.

Ordenantza honen helburu nagusiak honako hauek dira:

- a) Irisgarritasun unibertsala bermatzea, pertsonen mugikortasunean era guztietako oztopoak kentzea eta adineko pertsonen edo mendekotasuna duten pertsonen, haurren, desgaitasuna duten pertsonen eta mugikortasun urriko pertsonen mugikortasun-premia espezifikoei erantzutea.
- b) Hiriko bide eta espazio publikoek izan ditzaketen erabilerak bermatzea, eta horiek egonleku eta harreman-leku eroso, seguru eta kalitatezko bihurtzea.
- c) Mugikortasunari lotutako ezbeharren kopurua murriztea.
- d) Mugikortasuna deskarbonizatzea, airearen kalitatea hobetzea eta hiri-ingurunea babestea.

#### 5. artikulua. Printzipio informatzaileak.

Ordenantza honen araubide izango dira jarraian adierazten diren printzipioak, zeinak kontuan hartuko diren haren manuak -eta manu horiek aplikatzeko ematen diren xedapenak eta egintzak- interpretatu eta aplikatzeko garaian:

- a) Jasangarritasuna eta motorizatu gabeko moduen lehenetasuna: Ordenantzak mugitzeko modu jasangarrienak bultzatu nahi ditu, eta mugikortasunaren hierarkia berri bat ezartzen du. Hierarkia horretan, piezarik garrantzitsuena oinezkoen igoerrez da, eta ondoren honako hauek: bizikleta bidezko joan-etorriak, garraio kolektiboa, salgaien banaketa eta, azkenik, ibilgailu pribatu motordunen erabilera (motozikletak eta, azken batean, automobil partikularra).
- b) Hurbiltasuna: Ordenantzak joan-etorri motorizatuen beharrak murriztu nahi ditu, eta oinez edo bizikletaz egiten diren joan-etorriak sustatzen ditu, ingurune seguru eta kalitatezkoan.
- c) Irisgarritasuna: Ordenantzak hartzen duen espazio publikoa erregulatzearen helburua da mugikortasun errazagoa, merkeagoa eta bidezkoagoa ahalbidetzea, bide-azpiegiturretan hesiak eta oztopoak ezabatzea (bereziki, desgaitasuna duten pertsonentzat), eta herritar guztiek espazio publikorako, azpiegiturarako eta garraibideetarako duten eskubidea bermatzea.
- d) Ekitatea: ordenantzak pertsonen joan-etorrian ibiltzeko dituzten beharrei erantzuten die, haien errentaren, generoaren edo adinaren arabera, eta mugikortasunaren erregulazio berdinzaleagoa eta inklusiboagoa txertatu behar du.
- e) Segurtasuna eta osasunaren babesa: Ordenantzarekin segurtasun-baldintza orokorrak sortu nahi dira espazio publikoan eta joan-etorrietan, helburutzat harturik joan-etorri seguru, sano eta osasungarrienak sustatzea.

### LEHEN TITULUA

#### BIDE ETA ESPAZIO PUBLIKOEN MOTAK, MUGIKORTASUNAREN ANTOLAMENDUA ETA SEINALEAK

#### I. KAPITULUA. BIZIKIDETZA ESPAZIO PUBLIKOAN ETA JOKABIDE-ARAUAK

##### 6. artikulua. Bizikidetzaren hiriko bide eta espazio publikoetan.

Hiriko bide eta espazio publikoak partekatutako guneak dira, eta herritarrek egoteko, elkartzeko eta harremanetan jartzeko erabiltzen dituzte, baita oinez, bizikletaz, hiri-garraioan edo ibilgailu motordunetan ibiltzeko ere.

##### 7. artikulua. Jokabide-arauak espazio publikoan.

Ordenantza honen aplikazio-esparruan hartutako bide eta espazioen erabiltzaile guztiek honako betebeharrak hauek dituzte:

#### Artículo 4. Objetivos.

La presente ordenanza tiene como principales objetivos los siguientes:

- a) Garantizar la accesibilidad universal, suprimir todo tipo de barreras en la movilidad de las personas y atender las necesidades específicas de movilidad de las personas mayores o dependientes, de la infancia, de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida.
- b) Garantizar los diferentes usos de que son susceptibles las vías y espacios públicos urbanos y hacer de ellos un lugar de estancia y relación cómodo, seguro y de calidad.
- c) Disminuir la siniestralidad vinculada a la movilidad.
- d) Descarbonizar la movilidad, mejorar la calidad del aire y proteger el entorno urbano.

#### Artículo 5. Principios informadores.

Esta ordenanza se rige por los siguientes principios, que serán tenidos en cuenta a la hora de interpretar y aplicar sus preceptos o las disposiciones y actos que se dicten en su aplicación:

- a) Sostenibilidad y prioridad de los modos no motorizados: la ordenanza trata de favorecer los modos de desplazamiento más sostenibles y establece una nueva jerarquía de la movilidad en el que la pieza más importante es el tránsito peatonal, seguido de los desplazamientos en bicicleta, el transporte colectivo, la distribución de mercancías y, finalmente, el uso de los vehículos privados motorizados (motocicletas y, en última instancia, automóvil particular).
- b) Proximidad: la ordenanza trata de reducir las necesidades de desplazamiento motorizado y fomenta los desplazamientos a pie o en bicicleta en un entorno seguro y de calidad.
- c) Accesibilidad: la regulación del espacio público que contiene la ordenanza se orienta a hacer posible una movilidad más fácil, barata y justa, a eliminar las barreras y los obstáculos en las infraestructuras viarias, en particular para las personas con discapacidad, y a garantizar el derecho de toda la población al espacio público, a las infraestructuras y a los transportes.
- d) Equidad: la ordenanza atiende a las diferentes necesidades de desplazamiento de las personas en función de la renta, el género o la edad, tratando de incorporar una regulación de la movilidad más igualitaria e inclusiva.
- e) Seguridad y protección de la salud: la ordenanza pretende crear unas condiciones de seguridad generales en el espacio público y en los desplazamientos con la finalidad de potenciar los modos de desplazamientos más seguros, sanos y saludables.

### TÍTULO PRIMERO

#### TIPOS DE VÍAS Y ESPACIOS PÚBLICOS, ORDENACIÓN DE LA MOVILIDAD Y SEÑALIZACIÓN

#### CAPÍTULO I. CONVIVENCIA EN EL ESPACIO PÚBLICO Y NORMAS DE COMPORTAMIENTO

##### Artículo 6. Convivencia en las vías y espacios públicos urbanos.

Las vías y los espacios públicos urbanos son zonas compartidas que utiliza la ciudadanía como lugar de estancia, encuentro y relación, así como para realizar sus desplazamientos a pie, en bicicleta, en transporte urbano o con vehículos de motor.

##### Artículo 7. Normas de comportamiento en el espacio público.

Todas las personas usuarias de las vías y espacios comprendidos en el ámbito de aplicación de esta ordenanza están obligadas a:

a) Gainerako erabiltzaileekiko bizikidetzaren errespetatzea, justifikaziorik ez badago besteek bide eta espazio publikoak erabiltzea ez eragozteko moduan jokatzeko, eta haien segurtasuna zaintzea, bereziki honako hauen kasuan: pertsona kalteberenak, oinez igarotzen direnak, bizikletaz ibiltzen direnak eta bidaiariei babes txikiena ematen dien ibilgailua erabiltzen dutenak.

b) Ordenantza honetan jasota eta haiei zuzenduta dauden mandatuak eta debekuak betetzea.

c) Udaltzaingoaren eta gainerako agintaritza-agenteen zirkulazio-seinaleak eta agindu orokorrak eta partikularrak betetzea, eta haiei laguntzea beren eginkizunetan.

d) Ezarritako abiadura-mugak errespetatzea, baita lehenetsun orokorrari, pasatzeko lehenetsunari edo aplikatzeko araudiak ezarritako bestelako betebehari buruzko beste edozein arau ere.

e) Ibilgailuaren eta bidearen erabilera egokitzea norberaren eta gainerako erabiltzaileen baldintza fisiko eta psikikoetara, bidearen ezaugarrietara eta egoerara, ibilgailu motara eta horren zamara, egurats- edo zirkulazio-baldintzetara, igarotzen deneko ingurunera eta, oro har, une bakoitzean suertatzen diren inguruabar guztietara.

f) Indarrean dagoen araudiaren arabera aplikatzeko arauak Estatuko, Autonomia Erkidegoko edo tokiko gainerako arauak betetzea, bereziki trafikoari eta bide-segurtasunari buruzkoak.

#### 8. artikulua. Babes bereziko kolektiboak.

1. Ordenantza hau interpretatzean eta aplikatzean, bereziki babesteko dira haurrak, adineko pertsonak edo mendekotasuna dutenak, desgaitasuna duten pertsonak eta mugikortasun murriztua duten pertsonak.

2. Babes-neurriak hartuko dira bide-diseinuari, antolamenduari, seinaleei eta bide-diziplinaren kontrolari dagokienez-haurtzaindegietan, ikastetxeetan, adineko pertsonentzako zentroetan, ospitaleetan, osasun-zentroetan eta kolektibo horiek bereziki erabiltzen dituzten beste zentro edo zerbitzu batzuetan.

## II. KAPITULUA. BIDE ETA ESPAZIO PUBLIKOEN MOTAK

#### 9. artikulua. Oinezkoen espazioak.

1. Oinezkoen espazioak pertsonak egoteko eta harremanetan jartzeko eta oinez igarotzeko bereziki konfiguraturako dira. Egonlekuak eta harreman-lekuak, espaloiak eta oinezkoen kaleak izan daitezke.

2. Egonlekuak eta harreman-lekuak dira hala nola plaza, parkeak eta pasealekuak topaketarako, aisialdirako, jolaserako, egonaldirako edo beste pertsona batzuekiko harremanetarako eta oinez igarotzeko espazioak.

3. Espaloiak kaleen luzetarako espazioak dira, eta pertsonak egoteko eta oinezkoak igarotzeko baino ez daude konfiguraturatu. Horietan ezin izango da ibilgailurik aparkatu, ezta haiekin ibili ere.

4. Oinezkoen kaleak oinez joateko bereziki konfiguratu eta egokitutako espazioak dira. Oinezkoen kaleetan, aldi berean izan daitezke joan-etortzeko modu motorizatu gabeak eta oinezkoen igarotzea, espresuki baimenduta badago, baina beti errespetatu behar dira oinez igarotzen diren pertsonak, eta horien ibilerara egokitu.

5. Oinezkoen kaleetan debekatuta dago ibilgailu motordunekin zirkulatzeko eta horiek aparkatzeko, honako kasu hauetan izan ezik:

a) Eremu horietara oinarritzeko edo ezinbesteko zerbitzuak emateko sartu behar duten ibilgailuak. Zerbitzu horien artean daude larrialdi-zerbitzuak, segurtasun-kidegoak, udal-garabia, garbiketa-zerbitzuak, etab.

a) Respetar la convivencia con el resto de usuarios, comportarse de forma que no impidan injustificadamente el uso de las vías y los espacios públicos por parte de los demás y velar por su seguridad, en especial por los más vulnerables, por quienes transiten a pie, por quienes se desplacen en bicicleta y por quienes empleen el vehículo que ofrezca una menor protección a sus ocupantes.

b) Cumplir los mandatos y prohibiciones contenidos en la presente ordenanza de los que sean destinatarios.

c) Obedecer las señales de circulación, así como las órdenes generales y particulares de los agentes de la Guardia Municipal y demás agentes de la autoridad y colaborar con ellos en el ejercicio de sus funciones.

d) Respetar los límites de velocidad establecidos, así como cualquier otra norma sobre prioridad, preferencia de paso o cualquier otra obligación impuesta por la normativa aplicable.

e) Adecuar la utilización del vehículo o el uso de la vía a las propias condiciones físicas y psíquicas y a las de los demás usuarios, a las características y al estado de la vía, al tipo de vehículo y su carga, a las condiciones atmosféricas o de circulación, al entorno por el que se transita y, en general, a cuantas circunstancias concurren en cada momento.

f) Cumplir el resto de normas estatales, autonómicas o locales que resulten de aplicación según la normativa vigente, en particular la de tráfico y seguridad vial.

#### Artículo 8. Colectivos de especial protección.

1. En la interpretación y aplicación de esta ordenanza se protegerá especialmente a la infancia, a las personas mayores o dependientes, a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida.

2. Se adoptarán medidas de protección en cuanto al diseño viario, la ordenación, señalización y control de la disciplina viaria en los entornos de guarderías, colegios, centros de mayores, hospitales, centros de salud y otros centros o servicios especialmente utilizados por tales colectivos.

## CAPÍTULO II. TIPOS DE VÍAS Y ESPACIOS PÚBLICOS

#### Artículo 9. Espacios peatonales.

1. Los espacios peatonales son aquellos especialmente configurados para la estancia y relación de las personas y el tránsito a pie. Pueden ser zonas de estancia y relación, aceras y calles peatonales.

2. Las zonas de estancia y relación como las plazas, parques y paseos son espacios destinados al encuentro, el ocio, el juego, la estancia o la relación con otras personas, así como al tránsito peatonal.

3. Las aceras son espacios longitudinales de las calles configurados única y exclusivamente para la estancia de las personas y el tránsito peatonal. En ellas no podrá estacionar ni circular ningún vehículo.

4. Las calles peatonales son espacios especialmente configurados y acondicionados para la marcha a pie. En las calles peatonales, los desplazamientos con modos no motorizados podrán coexistir con el tránsito peatonal cuando esté expresamente autorizado, pero se deberá respetar en todo momento a las personas que transitan a pie y acomodar su paso al de ellas.

5. En las calles peatonales está prohibida la circulación y el estacionamiento de los vehículos de motor, salvo en los siguientes supuestos:

a) Los vehículos que deban acceder a tales zonas para la prestación de servicios básicos o esenciales, tales como servicios de emergencia, cuerpos de seguridad, grúa municipal, servicios de limpieza, etc.



b) Eremu horietan kokatutako merkataritza-lokalen edo etxebizitzaren beharrei erantzuteko zabalak egiten dituzten ibilgailuak, dagokion seinalean ezarritako egun eta ordutegietan.

c) Eremu horietako egoiliarrek ibilgailu motordun bat badute eta ibilgailu horrekin garaje-plazara sartu behar badira, baldin eta sartzeko gaitzen duen udal-agiria badaukate.

d) Pertsona gaixoak edo mugikortasun urrikoak eremu horietan kokatutako eraikinetan jasotzen edo horietara eramaten dituzten ibilgailuak.

e) Beste edozein ibilgailu, justifikatutako arrazoiengatik dagokion baimena baldin dauka.

6. Justifikatutako arrazoirik ezean, kale horietatik zirkulatzeko baimena duten ibilgailuek horretarako gaitutako pasabideak erabili beharko dituzte, abiadura oinezkoen martxara egokitu dute, horiei lehentasuna emango diete betiere, eta horiei eragozpenik ez sortzen eta beren segurtasuna arriskuan ez jarzen saiaturiko dira.

7. Oinezkoen sare jarraitua, eroso, segurua eta gainerako bideetatik berezia sortuko da. Sare horrek irisgarritasuna ahalbidetuko du egonleku eta harreman-lekuetarako, ekipamendu eta zerbitzu publikoetarako, merkataritza-guneetarako, berdeguneetarako eta antzeko ekipamenduetarako, eta udalerriko bideekin eta landa-bidezidorrekin lotuta egongo da.

#### 10. artikulua. Bizitegi-kaleak.

1. Bizitegi-kaleak bereziki egokitutako eremuak dira, oinezkoak igarotzera zuzendutakoak. Horietan, bizikletan eta ibilgailu motordunetan ere ibil daitezke. Kale horiek Zirkulazioko Erregelamendu Orokorrean aurreikusitako S-28 seinalearen bidez mugatuko dira.

2. Bizitegi-kaleetarako sarbidea seinalerik gabe ezagutzeko moduan egongo da antolatuta. Kale horien konfigurazio fisikoaren, zoladuraren, hiri-altzarien, zuhaitzen eta argien bidez, saiatu behar da kale horiei zuzendutako erabilerarekin koherentea eta egokia izango den bide-ingurunea eratzen.

3. Bizitegi-kaleetan, lehentasuna dute egonaldiak eta oinezko erabilerak. Baimenduta daude jolasak, baita bizikletan korrontearen kontra zirkulatzea ere, berariaz bestelakorik aurreikusitako ezean. Ibilgailuek ezingo dute 20 km/h-ko abiadura gainditu, eta behar bezala gaitutako eta seinaleztatutako lekuetan bakarrik aparkatu ahal izango dira.

#### 11. artikulua. 30eko eremuak.

1. 30eko eremuak ere oinezko igarotzeko egokitutako espazioak dira, baina horietan gehieneko abiadura –gainerako bide eta hiri-espazioetan bezala– 30 km/h-koa izango da. Horietan, lehentasuna dute oinezko ibiltzen diren pertsonak, eta galtzada zeharkatu ahal izango dute eremu seinaleztatuetatik kanpo, baldin eta zirkulazioa bidegabe oztopatzen ez badute. Jolasak eta kirolak ez daude baimenduta eta ezin izango da bizikletan korrontearen kontra zirkulatu, salbu eta hori baimenduko duen berariazko seinalerik badago.

2. 30eko eremuetarako sarbideak antzemateko modukoak izango dira, eta ibilgailuak gidatzean –batez ere, motordunak– portaera aldarazteko konfiguraturatu egongo dira. Abiadura moteltzera bultzatzeko moduan diseinatutako dira galtzadaren eta espaloien dimentsioak eta trazadura, zoladura, hiri-altzariak, zuhaitzak eta argiak. Bidegurutzetan, oinezkoek gurutzatzeko lehentasuna eta erraztasuna egongo da adierazita, eta haien inguruan ez da aparkatutako ibilgailurik izango. Eremu horiek S-30 seinalearen bidez mugatuta egongo dira, Zirkulazioko Erregelamendu Orokorrean aurreikusita dagoenez.

#### 12. artikulua. Bizikletentzat egokitutako bideak eta espazioak.

1. Bizikleta-bideak dira bizikletaz ibiltzeko bereziki gaitutako eremuak.

b) Los vehículos que realicen labores de carga y descarga para atender las necesidades de los locales comerciales o las viviendas ubicadas en tales zonas, en los días y horarios establecidos en la correspondiente señalización.

c) Los residentes de tales zonas que tengan un vehículo de motor y deban acceder con él a su plaza de garaje, siempre que cuenten con el correspondiente documento municipal que habilite dicho acceso.

d) Los vehículos que recojan o lleven personas enfermas o con movilidad reducida a los inmuebles ubicados en tales zonas.

e) Cualquier otro vehículo que, por razones justificadas, cuente con la pertinente autorización.

6. Salvo causa justificada, los vehículos que estén autorizados para circular por tales calles deberán hacerlo utilizando los pasos habilitados al efecto, acomodarán su velocidad a la marcha de los peatones, les otorgarán en todo momento prioridad y tratarán de no causarles molestias ni poner en peligro su integridad.

7. Se creará una red peatonal continua, cómoda, segura y diferenciada del resto de vías, que permitirá la accesibilidad a las zonas de estancia y relación, los equipamientos y servicios públicos, los centros comerciales, las zonas verdes y equipamientos similares y estará conectada con los caminos y sendas rurales del Municipio.

#### Artículo 10. Calles residenciales.

1. Las calles residenciales son zonas especialmente acondicionadas y destinadas al tránsito peatonal, en las que también se puede circular con bicicletas y con vehículos de motor. Tales calles estarán delimitadas con la señal S-28, prevista en el Reglamento General de Circulación.

2. El acceso a las calles residenciales será reconocible al margen de la señalización. La configuración física de tales calles, su pavimentación, el mobiliario urbano, el arbolado y la iluminación tratarán de conformar un entorno viario coherente y adecuado al uso al que están destinadas.

3. En las calles residenciales tiene prioridad la estancia y el uso peatonal, están permitidos los juegos, así como la circulación con bicicletas a contracorriente salvo previsión expresa en contrario. Los vehículos no podrán superar la velocidad de 20 km/hora y sólo podrán estacionar en los lugares debidamente habilitados y señalizados al efecto.

#### Artículo 11. Zonas 30.

1. Las zonas 30 son espacios también acondicionados para el tránsito a pie, pero en ellos la velocidad máxima será, como en el resto de vías y espacios urbanos, de 30 km/h. En ellas, las personas que se desplazan a pie tienen prioridad y podrán atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas siempre y cuando no entorpezcan indebidamente la circulación, los juegos y los deportes no están permitidos y las bicicletas no podrán circular a contracorriente salvo señalización expresa que lo autorice.

2. Los accesos a las zonas 30 serán reconocibles y estarán configurados de forma que inciten a un cambio de comportamiento en la conducción de los vehículos, especialmente los de motor. Las dimensiones, el trazado de la calzada y la acera, la pavimentación, el mobiliario urbano, el arbolado y la iluminación se diseñarán de modo que induzcan a moderar la velocidad. Las intersecciones mostrarán la prioridad y la facilidad del cruce peatonal y estarán despejadas de vehículos aparcados en la proximidad. Tales zonas estarán delimitadas con la señal S-30, prevista en el Reglamento General de Circulación.

#### Artículo 12. Vías y espacios acondicionados para las bicicletas.

1. Las vías ciclistas son las zonas especialmente habilitadas para los desplazamientos con bicicletas.

2. Bizikletaz igarotzeko erreserbatutako bideek beren trazadura izango dute, behar bezala seinaleztatua. Bizikletez gain, motorrik gabeko patinek eta monopatinek eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuek bakarrik zirkulatu ahal izango dute bertatik. Horiek ezarritako jokabide- eta lehenetsun-arauak errespetatu beharko dituzte.

3. Bizikletaren erabilera sustatzeko, eta Mugikortasun Jasangarriaren Planean aurreikusitakoarekin bat etorritik, bizikleta-sare jarraitua, behar adinakoa, funtzionala eta segurua sortuko da, bereziki erabiltzaile kalteberenentzat. Bizikleta-sareak bermatu egingo ditu hiriko auzo eta eremuen arteko joan-etorriak, osasun-, hezkuntza-, kirol-, gizarte- edo kultura-arloko zentro edo ekipamendu nagusiekiko lotura eta garraio bide publiko kolektiboekiko intermodalitatea. Bizikleta-sarea udalerriko bideekin eta landa-bidezidorrekin ere lotuta egongo da.

4. Bizikletak eroso eta segurtasunez aparkatzea bermatzeko behar den espazio publikoa gaituko da, bereziki aipatutako zentro eta ekipamenduen eta garraio bide publiko kolektiboetako azpiegituren inguruan.

#### 13. artikulua. Garraio publikorako bideak eta eremuak.

Garraio publikora zuzendutako bideak dira bidaiarien garraio kolektiboko zerbitzu publikoa autobusez egiten duten edo autotaxi-zerbitzua ematen duten ibilgailuentzat bereziki egokitu-takoak eta erreserbatutakoak.

14. artikulua. Plataforma bakarreko kaleak eta espazio berezietako kaleak.

1. Beren egituraren ikuspegitik, kaleak izan daitezke plataforma bakarrekoak edo erabilera bakoitzerako espazio berezietakoak.

2. Erabilera bakoitzerako espazio berezietako kaleetan, banandu egiten dira, batetik, ibilgailuak zirkulatzera eta aparkatzera zuzendutako galtzada nagusi bat, eta, bestetik, oinez igarotzeko erreserbatutako espaloi bat. Horietan, bizikleten zirkulaziora edo garraio publikora soilik zuzendutako errei bereziak erreserbatu ahal izango dira.

3. Plataforma bakarreko kaleetan espaloia eta galtzada maila berean daude. Horietan, edozein ibilgailuk zirkulatu ahal izango du, baina abiadura ezin izango da 20 km/h-tik gorakoa izan.

15. artikulua. Ordenantza aplikatzen zaien gainerako bide, espazio eta landa-bideak.

Ordenantza hau aplikatu behar zaien baina aurreko tipologian sartuta ez dauden gainerako bide, espazio eta landa-bideetako mugikortasuna arautuko du alkateak edo horrek eskuordetzen duen zinegotzi eskudunak seinale bidez xedatzen duenak.

#### 16. artikulua. 30eko hiria.

Hondarribiko udalerrriak «30eko hiri» deklaratu da. Hortaz, bertako edozein hiri-bide edo -espaziotan, gehienez ere 30 km/h-ko abiaduran zirkulatu edo lekualdatu ahal izango da edozein motatako ibilgailuarekin, salbu eta hortik gorako muga ezartzen bada berariaz, salbuespen gisa eta justifikatuta baldin badago. Helburu horrekin, dagokion seinalea ipiniko da hirirako sarbide guztietan.

### III. KAPITULUA. BIDE ETA ESPAZIO PUBLIKOEN, MUGIKORTASUNA ANTOLATZEAREN ETA SEINALEZTAPENAREN GAINEKO ESKUMENAK

17. artikulua. Hiriko bide eta espazio publikoak mugatzeko eta horien erabilera baimentzeko eskumena.

1. Hiriko bide edo espazio publikoaren mota mugatzeko edo zehazteko ahala alkateari edo horrek eskuordetzen duen

2. Las vías reservadas al tránsito de bicicletas tendrán su propio trazado debidamente señalizado. Por ellas, además de las bicicletas, sólo podrán circular los patines y monopatines sin motor y los vehículos de movilidad personal, que deberán respetar las normas de comportamiento y prioridad establecidas.

3. Al objeto de fomentar el uso de la bicicleta, y de conformidad con lo previsto en el Plan de Movilidad Sostenible, se creará una red ciclista continua, suficiente, funcional y segura, especialmente para los usuarios más vulnerables. La red ciclista garantizará los desplazamientos entre los distintos barrios y zonas de la ciudad, la conexión con los principales centros o equipamientos sanitarios, educativos, deportivos, sociales o culturales y la intermodalidad con los transportes públicos colectivos. La red ciclista estará conectada también con los caminos y sendas rurales del Municipio.

4. Se habilitará el espacio público que resulte necesario para garantizar un estacionamiento cómodo y seguro de las bicicletas, en particular en las inmediaciones de los centros y equipamientos señalados y de las infraestructuras de los transportes públicos colectivos.

#### Artículo 13. Vías y áreas de transporte público.

Las vías destinadas al transporte público son aquellas especialmente acondicionadas y reservadas a los vehículos que realizan el servicio público de transporte colectivo de viajeros en autobús o prestan el servicio de autotaxi.

Artículo 14. Calles de plataforma única y calles con segregación de espacios.

1. Desde el punto de vista de su estructura, las calles podrán ser de plataforma única o con segregación de espacios para cada uso.

2. Las calles con segregación de espacios para cada uso son aquellas en las que se diferencia una calzada principal destinada a la circulación y estacionamiento de vehículos y una acera reservada para el tránsito a pie. En ellas se podrán reservar carriles específicos destinados exclusivamente a la circulación de bicicletas o al transporte público.

3. Las calles de plataforma única son aquellas en las que la acera y la calzada está al mismo nivel. En ellas está permitida la circulación de cualquier tipo de vehículo, pero la velocidad no podrá ser superior a 20 km/hora.

Artículo 15. Resto de vías, espacios y caminos a los que se aplica la ordenanza.

La movilidad en el resto de vías, espacios y caminos a los que resulte de aplicación la presente ordenanza, pero no estén incluidas en la tipología anterior, se regirá por lo que disponga el alcalde o la concejalía competente en quien delegue mediante la correspondiente señalización.

#### Artículo 16. Ciudad 30.

El municipio de Hondarribia se declara «Ciudad 30», por lo que en cualquiera de sus vías o espacios urbanos la velocidad máxima a la que se podrá circular o desplazarse con cualquier tipo de vehículo no podrá superar los 30 km/hora, salvo que expresamente y de forma excepcional y justificada se establezca un límite superior. A tal objeto, se implantará la correspondiente señalización en todos los accesos a la ciudad.

### CAPÍTULO III. COMPETENCIAS SOBRE VÍAS Y ESPACIOS PÚBLICOS, ORDENACIÓN DE LA MOVILIDAD Y SEÑALIZACIÓN

Artículo 17. Competencia para la delimitación de las vías y espacios públicos urbanos y la autorización de sus usos.

1. La potestad para delimitar o determinar el tipo de vía o espacio público urbano corresponderá al alcalde o a la conceja-

zinegotzi eskudunari dagokio, eta, horretarako, ordenantza honetan eta udalerriko Mugikortasun Jasangarriaren Planean aurreikusitakoari jarraitu beharko dio.

2. Ordenantza honetan xedatzen bada mugikortasunarekin zerikusia duen espazio publikoaren erabilera edo jarduera baterako berriazko baimena behar dela, baimena emateko eskumena, era berean, alkateak edo horrek eskuordetzen duen zinegotziak izango du.

**18. artikulua. Mugikortasuna antolatzea eta kontrolatzea Udaltzaingoaren bidez.**

1. Hondarribiko udaltzainei dagokie, agintaritzaren agente diren heinean, ordenantza hau aplikatu behar den bide eta espazio publikoetan bizikidetzeta eta mugikortasuna bermatzea eta horietan trafikoa antolatzea, zuzentzea, seinalezatzea eta zainetzea, baita ordenantza honetan edo aplikatzekoak diren gainerako arauetan tipifikatutako arau-hausteengatik bidezkoak diren salaketak egitea ere.

2. Partikularrek ezin izango dute ibilgailuen zirkulazioa eta aparkaldia edo oinezkoen igarotzea antolatu, ezta mugikortasunarekin lotutako bestelako eginkizun edo jarduerarik gauzatu ere, salbu eta Udalaren berriazko baimena badute, aplikatzekoak diren arauen arabera.

3. Aparkaldi arautuko eremuen ardura duen pertsonalak eremu horiei buruzko arauak betetzen direla zainduko dute, eta bidezko salaketak jartzeko ahalmena izango dute.

**19. artikulua. Seinaleak.**

Udal-zerbitzu eskudunari eta Udaltzaingoari dagokie zirkulazio-seinale bertikalak, semaforoak, bide-markak, aldi baterako seinaleak eta mugikortasuna erregulatzeko gainerako elementuak instalatzea, finkatzea eta kontserbatzea, hargatik eragotzi gabe aplikatzeko den araudiaren arabera horretarako baimena duten beste pertsona batzuei ere egokitzea eginkizun horiek.

## BIGARREN TITULUA

### OINEZKOEN IGAROTZEA, BIZIKLETA BIDEZKO MUGIKORTASUNA ETA MOTORRIK GABEKO PATINETEEN ERABILERA

#### I. KAPITULUA. OINEZKO IGAROTZEA

**20. artikulua. Oinez doazen pertsonen eskubideak.**

1. Oinezkoek eskubidea dute espazioak eta bideak erreberbatuta edukitzeko, baita oinezkoen sare jarraitua, eroso eta segurua izateko ere. Sare horrek bete egin behar ditu, gutxienez, oinezkoen ibilbide irisgarritarako irisgarritasunari buruzko legerian ezarritako baldintzak.

2. Oinezkoek eskubidea dute bideak eta espazio publikoak beren osasunerako, segurtasunerako eta erosotasunerako baldintza egokietan erabiltzeko. Oinezkoen eremuetan hiri-altzariak eta zuhaitzak egongo dira, bertan egotea eta ibiltzea ahalik eta erosoena eta erakargarriena izan dadin.

3. Oinezkoek espaloiak eta oinezkoen kaleak erabil ditzakete egonleku eta harreman-leku gisa, eta haietatik edozein noranzko edo norabidetan igaro daitezke. Espaloian beste oinezko batzuk galtzadatik ibiltzera behartzen dituen talde bat osatzen dutenean, espaloitik bertatik pasatzen utzi beharko diete.

4. Oinezkoen eremuetan, egoitza-kaleetan eta 30eko eremuetan, oinezkoek lehentasuna dute edozein ibilgailu mota erabiltzen dutenen gainetik.

5. Babes berezia duten pertsonen eskubide horiek bermatzeko, behar bezala mugatutako eta seinalezatutako igarotze seguruko eremuak egokitu beharko dira ordenantza honen aplikazio-esparruko bide eta espazio publiko guztietan.

lía competente en quien delegue, que deberá hacerlo de conformidad con lo previsto en la presente ordenanza y en el Plan de Movilidad Sostenible del Municipio.

2. Cuando en la presente ordenanza se disponga que un uso o una actividad del espacio público relacionado con la movilidad requiere autorización expresa, la competencia para su otorgamiento corresponderá también al alcalde o a la concejala competente en quien delegue.

**Artículo 18. Ordenación y control de la movilidad a través de la Guardia Municipal.**

1. Corresponde a los miembros de la Guardia Municipal de Hondarribia, en su condición de agentes de la autoridad, garantizar la convivencia y la movilidad en las vías y espacios públicos en los que resulta de aplicación esta ordenanza, ordenar, dirigir, señalar y vigilar el tráfico por ellas, así como formular la denuncia que procedan por las infracciones tipificadas en esta ordenanza o en las demás normas que resulten de aplicación.

2. Los particulares no podrán ordenar la circulación y el estacionamiento de vehículos o el tránsito peatonal, ni ejercer ninguna otra función o actividad relacionada con la movilidad, salvo que cuenten con autorización expresa del Ayuntamiento de conformidad con las normas aplicables.

3. El personal encargado de las zonas de estacionamiento regulado, vigilará el cumplimiento de las normas sobre tales zonas y estarán facultados para formular las denuncias que procedan.

**Artículo 19. Señalización.**

La instalación, fijación y conservación de las señales verticales de circulación, de los semáforos, de las marcas viales, de la señalización circunstancial y del resto de elementos de regulación de la movilidad corresponde en exclusiva a los servicios municipales competentes y a la Guardia municipal, sin perjuicio de que también pueda corresponder a otras personas debidamente autorizadas para ello de conformidad con la normativa aplicable.

## TÍTULO SEGUNDO

### TRÁNSITO PEATONAL, MOVILIDAD EN BICICLETA Y USO DE PATINETES SIN MOTOR

#### CAPÍTULO I. TRÁNSITO A PIE

**Artículo 20. Derechos de las personas que caminan.**

1. Los peatones tienen derecho a que se les reserven espacios y vías, y a una red peatonal continua, cómoda y segura que cumpla como mínimo las condiciones establecidas en la legislación de accesibilidad para los itinerarios peatonales accesibles.

2. Los peatones tienen derecho a utilizar las vías y el espacio público en unas condiciones adecuadas para su salud, su seguridad y su comodidad. Las zonas peatonales incluirán mobiliario urbano y arbolado al objeto de que la estancia y el tránsito en ellas sea lo más cómodo y atractivo posible.

3. Los peatones pueden usar las aceras y las calles peatonales como lugar de estancia y relación y pueden transitar por ellas en cualquier sentido o dirección. Cuando formen en la acera un grupo que obligue a otros peatones a transitar por la calzada, deberán permitirles el paso por la propia acera.

4. En las zonas peatonales, en las calles residenciales y en las zonas 30 los peatones tienen prioridad sobre quienes utilicen cualquier tipo de vehículo.

5. Para garantizar los referidos derechos a las personas que gozan de especial protección, se deberán acondicionar zonas de tránsito seguro, debidamente delimitadas y señalizadas, en todas las vías y espacios públicos objeto del ámbito de aplicación de esta ordenanza.

**21. artikulua. Oinez doazen pertsonen betebeharrak.**

1. Oinezkoek haiei bereziki zuzendutako lekuetatik igaro behar dute. Desgaitasuna edo dibertsitate funtzionala duten pertsonak eta gurpil-aulkietan edo antzeko ibilgailuetan ibiltzen direnek lehentasuna izango dute gainerakoan aldean.

2. Oinezkoak ezin izango dira bizikleta-bide eta -ibilbideetatik igaro, salbu eta horretarako behar bezala seinaleztatutako berriazko baimena bada. Espazio horiek seinaleztatu gabeko lekuetatik zeharkatu gero, kontuz egin beharko dute, eta bizikletaz joaten direnen lehentasuna errespetatu beharko dute.

3. Erabilera bakoitzerako espazio berezietako kaleetan, oinezkoak ezin izango dira galtzadetatik igaro, salbu eta horretarako behar bezala seinaleztatutako berriazko baimena bada. Kale horietan, oinezkoek eurei zuzendutako pasabideetatik gurutzatu beharko dute galtzada.

**II. KAPITULUA. BIZIKLETEN MUGIKORTASUNA ETA APARKAMENDUA**

**22. artikulua. Bizikleten erabiltzaileen eskubide eta bete-behar orokorrak.**

1. Bizikletaz ibiltzen diren pertsonak hirian seguru eta eroso ibiltzeko eskubidea dute, baita bizikletentzat erreserbatutako azpiegiturak eta oinezkoekin eta ibilgailu motordunekin partekatutako espazioak eta bideak erabiltzeko eskubidea ere, ordenantza honetan aurreikusitako baldintzetan.

2. Bizikletariak eskubidea dute ibilgailu motordunen gidarien jazarpen-maniobrarik ez jasateko, maniobra horiek haien segurtasuna arriskuan jartzen badute edo, zirkulatu ari diren espazioaren barruan, haien ibilbidea edo martxa aldaraztea helburu badute.

3. Bizikletariak ibilgailu motordunentzat ezarritako abiadura berean zirkulatu ahal izango dute bide eta espazio publikoetan. Bizikleta erabil daiteken oinezkoen eremuetan, oinez igarotzen diren pertsonen antzeko abiadurari eutsiko dute.

4. Bizikleten erabiltzaileek erreieren edo galtzadaren erditik zirkulatu ahal izango dute ibilgailu motordunek zirkulatu duten bideetan.

5. Bizikletek behar bezala homologatutako atoiak eraman ahal izango dituzte. Zirkulatu ari diren bidean gainerako ibilgailuentzat ezarritakoa izango dute abiadura-muga.

6. Bizikleten erabiltzaileek ezarrita dauden abiadura-mugak errespetatu beharko dituzte, zirkulatu ari diren bideetan bestean segurtasuna bermatzeko neurri egokiak hartu behar dituzte uneoro, baita gainerako erabiltzaileekiko bizikidetzat bermatzeko ere, batez ere oinezkoen eta babes bereziaren xede diren pertsonen dagokienez. Orobat, bizikleten erabiltzaileentzat trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko araudian ezarritako arau guztiak errespetatu behar dituzte.

**23. artikulua. Bizikleten erabilera oinezkoen eremuetan.**

1. Bizikletek ezin izango dute egonlekuetatik, espaloietatik eta oinezkoen kaleetatik zirkulatu, oinezkoen ibilera berean doazen 10 urtetik beherakoan kasuan izan ezik.

2. Aurreko paragrafoan aurreikusitakoa gorabehera, bizikletek egonlekuetan (parkeak, pasealekuak edo lorategiak) eta oinezkoen kaleetan zirkulatu ahal izango dute, baldin eta seinaleetan hala jasota bada edo behar bezala seinaleztatutako bizikleta-ibilbideak badaude. Lehentasuna oinezkoen izango dute beti.

3. Bizikletan doan pertsonak espalaira sartu beharra duenean, bizikletatik jaitsi eta hura eskuarekin helduta eraman beharko du helmugara iritsi arte.

**Artículo 21. Deberes de las personas que transitan a pie.**

1. Los peatones deberán transitar por los lugares especialmente destinados para ellos. Las personas con discapacidad o diversidad funcional y aquellas que se desplacen en sillas de ruedas o vehículos similares, gozarán de preferencia respecto de las demás.

2. Los peatones no podrán transitar por las vías e itinerarios ciclistas salvo autorización expresa en contrario debidamente señalizada. En caso de atravesar tales espacios por lugares no señalizados para ello, deberán hacerlo con cuidado y respetar la prioridad de quienes se desplazan en bicicleta.

3. En las calles con segregación de espacios para cada uso, los peatones no podrán transitar por las calzadas salvo autorización expresa en contrario debidamente señalizada. En tales calles, los peatones deberán cruzar la calzada por los pasos a ellos destinados.

**CAPÍTULO II. MOVILIDAD Y ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS**

**Artículo 22. Derechos y deberes generales de los usuarios de las bicicletas.**

1. Las personas que se desplacen en bicicleta tienen derecho a circular con seguridad y comodidad por la ciudad y a utilizar tanto las infraestructuras reservadas a las bicicletas como los espacios y vías compartidos con los peatones y con los vehículos de motor en los términos previstos en esta ordenanza.

2. Los ciclistas tienen derecho a no sufrir maniobras de acoso por parte de los conductores de vehículos de motor que supongan un riesgo para su seguridad o con la intención de que modifiquen la trayectoria o la marcha dentro del espacio por el que circulen.

3. Los ciclistas podrán circular por las vías y espacios públicos a la misma velocidad que esté estipulada en ellas para los vehículos de motor. En las zonas peatonales en las que esté permitido su uso, mantendrán una velocidad similar a la de las personas que transitan a pie.

4. Los usuarios de las bicicletas podrán circular por el centro del carril o de la calzada en las vías en las que circulen vehículos a motor.

5. Las bicicletas podrán arrastrar remolques debidamente homologados. El límite de velocidad será el establecido para los demás vehículos en la vía por la que circulen.

6. Los usuarios de las bicicletas deberán respetar los límites de velocidad establecidos, adoptarán en todo momento las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de los demás en las vías por las que circulen y la convivencia con el resto de usuarios, especialmente con los peatones y con las personas objeto de especial protección, y deberán respetar todas las normas que para los usuarios de las bicicletas contempla la normativa de tráfico y seguridad vial.

**Artículo 23. Uso de las bicicletas en las zonas peatonales.**

1. Las bicicletas no podrán circular por las zonas de estancia, por las aceras y por las calles peatonales, salvo que se trate de menores de 10 años que vayan al mismo paso que los peatones.

2. No obstante lo previsto en el apartado anterior, en las zonas de estancia como parques, paseos o jardines y en las calles peatonales las bicicletas podrán circular si así consta en la señalización o existen itinerarios ciclistas debidamente señalizados. La prioridad será siempre de los peatones.

3. Cuando la persona en bicicleta necesite acceder a la acera, deberá desmontar de la bicicleta y transitar con ella de la mano hasta su destino.

**24. artikulua.** *Bizikleten erabilera bizitegi-kaleetan eta 30e-eremuetan.*

1. Bizitegi-kaleetan eta 30. guneetan, bizikletan doazen pertsonen abiadura moteldu eta ibilbidea ingurrunera egokituko dute, oinez igarotzen direnak arriskuan ez jartzeko, eta gutxienez 1,5 metroko segurtasun-tarteari eutsiko diote.

2. Bildutako oinezkoengatik edo espazioa okupatzeko baldintzengatik ezin badute segurtasun-distantzia egokia errespetatu, bizikleten erabiltzaileek horietatik jaitsi eta oinez ibili beharko dute.

3. Bizitegi-kaleetan, bizikletek martxaren bi noranzkoetan zirkulatu ahal izango dute, seinaleek debekatzen ez badute; 30eko eremuetan, berriz, hori baimentzen duen berariazko seinalerik baldin badago soilik. Bi noranzkoetan zirkulatzen denean, noranzko propioan zirkulatzen ari den ibilgailuak izango du lehentasuna.

**25. artikulua.** *Bizikleten erabilera bizikleta-bide eta -ibilbideetan.*

1. Bizikletaz doazen pertsonak, ahal dela, haientzako bide eta ibilbideetatik zirkulatuko dute, eta lehentasuna izango dute oinezkoen aldean. Oinezkoen pasabideetan, oinezkoen lehentasuna errespetatu beharko dute.

2. Bizikletaz ibiltzen diren pertsonak abiadura egokian zirkulatuko dute, ezarritako mugak gainditu gabe eta behar beste arretaz, oinezkoak sartuko balira ere.

**26. artikulua.** *Bizikletaren erabilera galtzadetan.*

1. Bizikletek galtzadatik zirkulatu ahal izango dute. Ibilgailu motordunentzat ezarritako abiadura-muga bera izango dute.

2. Ibilgailu motordunentzako zirkulazioaren noranzko bakarreko bideetan, bizikletek bi noranzkoetan zirkulatzeko baimena eman ahal izango da. Bizikleta-errei batean zirkulatu ahal izango dute edo, berariazko baimena izanez gero, galtzada ibilgailu motordunekin partekatuta, baina behar bezala seinaleztatuta beharko da bizikletek bi noranzkoetan zirkula dezaketela.

3. Bizikletek garraio publikorako erreserbatutako erreietatik ere zirkulatu ahal izango dute, baldin eta hori berariaz baimenduta eta behar bezala seinaleztatuta bada.

4. Bizikletek lehentasuna izango dute «babes-banda» gisa gaitutako galtzada-zerrendetan. Horietan, ibilgailu motordunek zirkulatu ahal izango dute gurutzatu behar direnean, baldin eta bizikletak erabiltzen dituzten pertsonak deseroso jartzen ez badituzte edo arriskuan jartzen ez badituzte.

**27. artikulua.** *Bizikletak aparkatzea.*

1. Bizikleten erabiltzaileek behar bezala gaitutako espazioetan aparkatuko dituzte haiek.

2. Inguruan aparkatzeko lekurik ez dagoenean:

a) Bizikletak hiri-altzarien lotu edo horien ondoan aparkatu ahal izango dira, baldin eta horiek hondatzen ez badira edo beren eginkizuna aldatzen ez bada. Kasu horretan bakarrik aparkatu ahal izango dira bizikletak espaloian, baina bideen beste erabiltzaileak ez oztopatzeko edo irisgarritasun-baldintzak ez aldatzeko moduan lotu edo aparkatuko dira, eta gehienez 72 orduz leku berean. Ezin izango dira zuhaitzetan edo beste edozein landare-elementutan lotu, eutsi edo kateatu.

b) Bizikletak aparkatze-bandetara zuzendutako espazioan aparkatu ahal izango dira, aparkaldi mugatuko eremuak barne.

**28. artikulua.** *Bizikleten erregistroa.*

Alkateak edo horrek eskuordetzen duen zinegotziak bizikleten udal-erregistro bat sortu ahal izango du, lapurretak edo galarak prebenitzeko eta horiek errazago aurkitzeko. Erregistroa Udaltzaingoa kudeatuko du.

**Artículo 24.** *Uso de las bicicletas en las calles residenciales y en las zonas 30.*

1. En las calles residenciales y en las zonas 30, las personas en bicicleta moderarán su velocidad y adecuarán su trayectoria al entorno para no poner en peligro a quienes transitan a pie, y mantendrán al menos una distancia de seguridad de 1,5 metros.

2. Cuando la afluencia de peatones o las condiciones de ocupación del espacio no le permitan respetar la debida distancia de seguridad, los usuarios de las bicicletas deberán bajarse de ellas y transitar a pie.

3. En las calles residenciales, las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha, salvo que la señalización lo prohíba; en las zonas 30 sólo si existe señalización expresa que lo autorice. Cuando se circule en ambos sentidos, la prioridad será del vehículo que circule en sentido propio.

**Artículo 25.** *Uso de las bicicletas en las vías e itinerarios ciclistas.*

1. Las personas en bicicleta circularán preferentemente por las vías e itinerarios a ellas destinadas, donde gozarán de preferencia respecto de los peatones. En los pasos de peatones deberán respetar la prioridad de los viandantes.

2. Las personas que se desplacen en bicicleta circularán a una velocidad adecuada, sin superar los límites establecidos y con la debida precaución ante una posible invasión por parte de los peatones.

**Artículo 26.** *Uso de la bicicleta en las calzadas.*

1. Las bicicletas podrán circular por la calzada. El límite de velocidad será el mismo que el estipulado para los vehículos de motor.

2. En las vías de sentido único de la circulación para los vehículos de motor, se podrá autorizar que las bicicletas circulen en ambos sentidos. Podrán hacerlo en un carril-bici o, en caso de autorización expresa, compartiendo la calzada con los vehículos motorizados, pero se deberá señalar adecuadamente que las bicicletas pueden circular en doble sentido.

3. Las bicicletas también podrán circular por los carriles reservados para el transporte público cuando esté expresamente autorizado y debidamente señalizado.

4. Las bicicletas tendrán preferencia en las franjas de las calzadas habilitadas para ello como «bandas de protección», en las cuales los vehículos motorizados podrán circular cuando requieran cruzarse siempre que no incomoden o pongan en riesgo a las personas que utilizan las bicicletas.

**Artículo 27.** *Estacionamiento de bicicletas.*

1. Los usuarios de las bicicletas las estacionarán en los espacios debidamente habilitados para ello.

2. Cuando en el entorno no exista espacio libre para estacionar:

a) Las bicicletas podrán ser amarradas a o estacionadas junto a elementos de mobiliario urbano siempre que no se dañe, deteriore o altere su función. Sólo en este caso se podrá estacionar en la acera, pero el amarre o estacionamiento se realizará de forma que no entorpezca a otros usuarios de las vías o altere las condiciones de accesibilidad y no podrá exceder de 72 horas en el mismo lugar. No se podrán amarrar, sujetar o encadenar a los árboles o a cualquier otro elemento vegetal.

b) Las bicicletas se podrán estacionar en el espacio destinado a las bandas de estacionamiento, incluidas las zonas de estacionamiento limitado.

**Artículo 28.** *Registro de bicicletas.*

El alcalde o la concejalía competente en quien delegue, podrá crear un registro municipal de bicicletas con la finalidad de prevenir robos o extravíos y facilitar su localización. El registro será gestionado por la Guardia Municipal.

**29. artikulua.** *Pedalei eragiteko laguntza duten pedalezko bizikletak.*

Kapitulua honetan edo ordenantza honetako gainerako aginduetan bizikletei buruz ezarritakoa aplikatuko zaie, era berean, pedalei eragiteko laguntza duten pedalezko bizikletei. Ibilgailuen Araudi Orokorren arabera, motor elektriko osagarria duten bizikletak hartuko dira halakotzat, baldin eta motorrak 250 W-eko edo hortik beherako potentzia izendatu jarraitua badu, potentzia progresiboki murrizten badu eta, azkenean, abiadura 25 km/h-ra iritsi baino lehen eteten bada, edo bizikletariak pedalei eragiteari uzten badio.

### III. KAPITULUA. MOTORRIK GABEKO IRRISTAILUAK, PATINETEAK ETA GURPIL-OHOLAK

**30. artikulua.** *Motorrik gabeko irristailuen, patineteen eta gurpil-oholen erabilera.*

1. Motorrik gabeko irristailuen, patineteen eta gurpil-oholen erabiltzaileek bideen gainerako erabiltzaileekiko bizikidetzatza eta segurtasuna errespetatuz erabiliko dituzte haiek, batez ere oinezkoen dagokienez, horiekiko ez baitute inola ere lehentasunik izango. Aparatu horien erabiltzaileak ezin izango dira beste ibilgailu batzuei krokatu, ezta ibilgailu horien bidez herrestatuak izan ere.

2. Motorrik gabeko irristailuen, patineteen eta gurpil-oholen erabiltzaileek ezin izango dute espaloietatik zirkulatu, salbu eta oinezkoen ibilera berean doazen 10 urtetik beherakoak badira.

3. Oinezkoen kaleetan, aparatu horien erabiltzaileek beren martxa oinezkoen martxara egokitu beharko dute, eta ez dituzte oinezkoak arriskuan jarriko edo ez diete eragozpenik sortuko.

4. Motorrik gabeko irristailuak, patineteak eta gurpil-oholak erabiltzen dituzten pertsonak seinaleztatutako bizikleta-bideetatik eta bizikleta-ibilbideetatik ibiliko dira, bizikleten erabiltzaileekiko eta, hala badagokio, oinezkoekiko bizikidetzatza errespetatuz.

## HIRUGARREN TITULUA

### MUGIKORTASUNA-MODU BERRIAK

#### I. KAPITULUA. MUGIKORTASUN PERTSONALEKO IBILGAILUAK

**31. artikulua.** *Kontzeptua eta jokabide-arauak.*

1. Ordenantza honetan aurreikusitakoaren ondorioetarako, eta Ibilgailuen Araudi Orokorrean xedatutakoaren arabera, mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak dira gurpil bateko edo gehiagoko ibilgailuak, plaza bakarra dutenak eta motor elektrikoek bakarrik bultzatutakoak (motor horiek 6 eta 25 km/h arteko gehieneko diseinu-abiadura eman behar dute) eta, autoorekatze-sistemaz hornituta badaude, eserleku edo zela bakar bat izan dezaketenak.

2. Ibilgailu horien gidariek beharrezko arduraz eta arretaz gidatu beharko dituzte haiek, beren burua nahiz bideen gainerako erabiltzaileak arriskuan ez jartzeko. Uneoro egongo dira ibilgailua kontrolatzeko baldintzetan, eta ezin izango dira beste ibilgailu batzuen bidez herrestatuak izan edo horiei krokatu, zirkulatzen ari diren edozein espazio edo bidetan.

3. Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen gidariek trafikoa-ri eta bide-segurtasunari buruzko araudian ibilgailuen gidari guztientzat ezarritako jokabide-arauak errespetatu beharko dituzte.

**32. artikulua.** *Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuekin oinezkoen espazioetatik zirkulatzeara.*

Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuek ezin izango dute zirkulatu egonlekuetatik, espaloietatik eta oinezkoen kaleetatik. Ibilgailu horiek erabiltzen dituen pertsonak oinezkoen espazio horietakoren batera sartu beharra badauka, ibilgailutik jaitsi eta eskuarekin helduta eraman beharko du hura.

**Artículo 29.** *Bicicletas de pedales con pedaleo asistido.*

Lo previsto en el presente capítulo o en los demás preceptos de esta ordenanza para las bicicletas, también se aplicará a las bicicletas de pedales con pedaleo asistido. De conformidad con el Reglamento General de Vehículos, se entenderán por tales las bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.

### CAPÍTULO III. PATINES, PATINETES Y MONOPATINES SIN MOTOR

**Artículo 30.** *Uso de patines, patinetes y monopatinés sin motor.*

1. Los usuarios de patines, patinetes y monopatinés sin motor los utilizarán respetando la convivencia con el resto de usuarios de las vías y su seguridad, especialmente la de los peatones, respecto de los cuales en ningún caso gozarán de prioridad. Los usuarios de tales aparatos no podrán engancharse a otros vehículos ni ser arrastrados por ellos.

2. Los patines, patinetes y monopatinés sin motor no podrán circular por las aceras, salvo que se trate de menores de 10 años que vayan al mismo paso que los peatones.

3. En las calles peatonales, los usuarios de tales aparatos deberán acomodar su marcha a la de los peatones y evitarán ponerlos en peligro o causarles molestias.

4. Las personas que utilicen patines, patinetes y monopatinés sin motor circularán por las vías ciclistas y por los itinerarios ciclistas señalizados respetando la convivencia con los usuarios de las bicicletas y, en su caso, con los peatones.

## TÍTULO TERCERO

### NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD

#### CAPÍTULO I. VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

**Artículo 31.** *Concepto y normas de comportamiento.*

1. A los efectos de lo previsto en esta ordenanza, y de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento General de Vehículos, los vehículos de movilidad personal son aquellos vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar una velocidad máxima de diseño comprendida entre 6 y 25 km/h y sólo pueden estar equipados de un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado.

2. Los conductores de tales vehículos deberán circular con ellos con la diligencia y precaución necesarias para evitar ponerse en peligro o a los demás usuarios de las vías, estarán en todo en todo momento en condiciones de controlar el vehículo y no podrán ser arrastrados o engancharse a otros vehículos en ningún tipo de espacio o vía por el que circulen.

3. Los conductores de los vehículos de movilidad personal deberán respetar las normas de comportamiento que para todos los conductores de vehículos establece la normativa de tráfico y seguridad vial.

**Artículo 32.** *Circulación con vehículos de movilidad personal por los espacios peatonales.*

Los vehículos de movilidad personal no podrán circular por las zonas de estancia, por las aceras y por calles peatonales. Cuando la persona que utilice tales vehículos necesite acceder a alguno de tales espacios peatonales, deberá bajarse del vehículo y transitar con el de la mano.

**33. artikulua.** *Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuekin bizikleta-espazioetatik zirkulatzea.*

Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak erabiltzen dituzten pertsonak bizikleta-bide eta bizikleta-ibilbide seinaleztatuetatik zirkulatu ahal izango dute, beren abiadura bizikleten erabiltzaileen abiadurara egokituta eta espazio horien gainerako erabiltzaileekiko bizikidetzara errespetatuz.

**34. artikulua.** *Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuekin gainerako espazioetatik zirkulatzea.*

1. Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuek bizitegi-kaleetatik, 30eko eremuetatik eta galtzadetatik zirkulatu ahal izango dute.

2. Bizitegi-kaleetan eta 30eko eremuetan, ibilgailu horien gidariek abiadura moteldu beharko dute, eta zirkulatu ari diren ingurunera egokitu, oinez igarotzen direnak arriskuan ez jartzeko. Oinezkoekiko 1,5 metroko segurtasun-tarteari eutsiko diote, eta bildutako oinezkoengatik edo espazioa okupatzeko baldintzengatik ezin badute segurtasun-distantzia hori errespetatu, ibilgailutik jaitsi eta oinez igaro beharko dute. Eremu horietan, mugikortasun pertsonaleko ibilgailuek martxaren noranzkoan bakarrik zirkulatu ahal izango dute, berariaz kontrako seinalerik egon ezean. Kasu horretan, noranzko propioan zirkulatu ari direnek izango dute lehentasuna.

**35. artikulua.** *Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak aparkatzea.*

1. Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak horretarako bereziki gaitutako guneeetan aparkatu beharko dira.

2. Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak aparkatze-bandetan ere aparkatu ahal izango dira, edo, hala seinaleztatuta dagoenean, bizikletentzako gaitutako espazioetan. Bizikleten leku berberetan ere lotu ahal izango dira, bizikletentzat aurreikusitako arauak errespetatuz.

3. Erabilera partekatuko zerbitzuak ematera zuzendutako mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak Udalak bereziki gaitutako eta baimendutako lekuetan soilik aparkatu ahal izango dira, horretarako onartutako ordenantza fiskalarekin bat etorritik.

## II. KAPITULUA. BIZIKLETAK ETA MUGIKORTASUN PERTSONALEKO IBILGAILUAK ALOKATZEKO SISTEMAK ETA TALDE TURISTIKOAK

**36. artikulua.** *Bizikletak eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak alokatzeko sistemak.*

1. Bizikleten eta mugikortasun pertsonaleko edozein ezagarritako ibilgailuen errentamendua, bide publikoan egiten denean, udalaren jabari publikoaren aprobetxamendu berezia da. Hortaz, dagokion jabari publikoko baimena lortu beharko da horretarako, eta dagokion ordenantza fiskalean aurreikusitako erregulazioaren mende egongo da.

2. Jabari publikoko baimenean, espazio publikoa erabiltzeko eta horrelako ibilgailuak aparkatzeko baldintzak zehaztuko dira. Ibilgailu horiek, nolahi ere, errespetatu beharko dute ordenantza honetan eta trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko araudian aurreikusitakoa.

3. Ibilgailu horiek erantzukizun zibileko aseguruia izan beharko dute indarrean, hirugarrenei eragin dakizkiekeen kalte-galera estaltzeko.

**37. artikulua.** *Talde turistikoak bizikletan eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuetan.*

1. Bizikletan edo mugikortasun pertsonaleko edozein ibilgailuan ibiltzen diren turista talde edo pertsona talde antolatuek ezin izango dute 15 pertsona baino gehiago izan. Taldea handiagoa bada, muga hori gaindituko ez duten azpitaldeetan zatitu beharko da, eta elkarrekin gutxienez 50 metroko distantziara zirkulatu beharko dute.

**Artículo 33.** *Circulación con vehículos de movilidad personal por los espacios para la bicicleta.*

Las personas que utilicen vehículos de movilidad personal podrán circular por las vías ciclistas y por los itinerarios ciclistas señalizados acomodando su velocidad a la de los usuarios de las bicicletas y respetando la convivencia con los demás usuarios de tales espacios.

**Artículo 34.** *Circulación con vehículos de movilidad personal por los demás espacios.*

1. Los vehículos de movilidad personal podrán circular por las calles residenciales, zonas 30 y por las calzadas.

2. En las calles residenciales y en las zonas 30, los conductores de tales vehículos deberán moderar la velocidad y adecuar su conducción al entorno por el que circulan para no poner en peligro a quienes transitan a pie. Mantendrán con los demás una distancia de seguridad de 1,5 metros respecto a los peatones y cuando la afluencia de peatones o las condiciones de ocupación del espacio no le permitan respetar esa distancia de seguridad, deberán bajarse del vehículo y transitar a pie. En tales zonas, los vehículos de movilidad personal sólo podrán circular en el sentido de la marcha, salvo señalización expresa en contrario, en cuyo caso la prioridad será de quienes circulen en sentido propio.

**Artículo 35.** *Estacionamiento de los vehículos de movilidad personal.*

1. Los vehículos de movilidad personal se deberán estacionar en los espacios especialmente habilitados para ello.

2. Los vehículos de movilidad personal podrán estacionarse también en las bandas de estacionamiento o, cuando así esté señalizado, en los espacios habilitados para las bicicletas. También se podrán amarrar en los mismos lugares que las bicicletas, respetando las normas previstas para éstas.

3. Los vehículos de movilidad personal destinados a prestar servicios de uso compartido sólo podrán estacionarse en los lugares especialmente habilitados y autorizados por el Ayuntamiento y de conformidad con la ordenanza fiscal aprobada al efecto.

## CAPÍTULO II. SISTEMAS DE ALQUILER DE BICICLETAS Y DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y GRUPOS TURÍSTICOS

**Artículo 36.** *Sistemas de alquiler de bicicletas y de vehículos de movilidad personal.*

1. El arrendamiento de bicicletas y de vehículos de movilidad personal de cualquier característica, cuando se realiza en la vía pública, constituye un aprovechamiento especial del dominio público municipal, por lo que estará sometido a la obtención de la correspondiente autorización demanial y sujeto a la regulación prevista en la correspondiente ordenanza fiscal.

2. En la autorización demanial se especificarán las condiciones de uso del espacio público y del estacionamiento de este tipo de vehículos, que, en todo caso, deberán respetar lo previsto en la presente ordenanza y en la normativa de tráfico y seguridad vial.

3. Los referidos vehículos deberán contar con seguro de responsabilidad civil en vigor que cubra los posibles daños y perjuicios a terceros.

**Artículo 37.** *Grupos turísticos en bicicleta y en vehículos de movilidad personal.*

1. Los grupos de turistas o los grupos organizados de personas que se desplacen en bicicleta o en cualquier vehículo de movilidad personal no deberán exceder de 15 personas. Si el grupo fuera mayor, deberá fraccionarse en subgrupos que no excederán de ese límite y deberán circular a una distancia mínima de 50 metros entre ellos.

2. 6 pertsonak baino gehiagok osatutako taldeek bizikleta-sarea eta ordenantza hau ezagutuko dituen gidari bat izan beharko dute.

3. Talde turistikoek ezin izango dute bidearen zabalera osoa hartu, ezta zirkulazioa oztopatzeko moduan geratu ere.

## LAUGARREN TITULUA

### MUGIKORTASUNA GARRAIO PUBLIKOAN

#### I. KAPITULUA. PERTSONEN GARRAIO KOLEKTIBOA AUTOBUSEZ

##### 38. artikulua. *Pertsonen hiri-garraio kolektiboko linea.*

1. Pertsonen garraio publiko kolektiboa hiri-mugikortasunaren funtsezko elementua da, bermatu egiten baitu herritar guztien irisgarritasun orokorra eta eskuragarria, oinez edo bizikletaz ibiltzea alternatiba bideragarria ez den kasuetan.

2. Udalak autobus-linea bat ezarriko du hiri-eremuaren irisgarritasuna hobetzeko. Zerbitzua ematen duten autobusek emisio baxuko edo zero emisioeko teknologiak izan beharko dituzte.

3. Autobus-lineak garraio-zerbitzua emateko bereziki erreserbatutako plataformak, galtzadak edo autobus-erriak izango ditu. Beste edozein ibilgailuk ezin izango du espazio horietatik zirkulatu, non eta ez diren taxiak, premiazko edo larrialdiko zerbitzu publikoak ematen dituzten ibilgailuak, bizikletak edo dago-kion seinalearen bidez berariaz baimendutako beste ibilgailu batzuk.

4. Mugikortasuna bereiz kudeatzeko neurriak hartu ahal izango dira garraio publikoko zerbitzua emateko erabiltzen diren autobusei semaforoetan pasatzeko lehentasuna emateko, baita mugimendu edo bira eskusiboak egiteko baimena ere.

##### 39. artikulua. *Garraio publikoko eskaintza osagarria.*

1. Hiri-garraio kolektiboko linea erregularra garraio kolektiboko linea batekin osatu ahal izango da, aparkaleku periferikoak hiriguneko erakargune nagusiekin lotzeko, batez ere uda-garaian.

2. Udalak interes turistiko garraio-sistema bat ere ezarri ahal izango du tren turistiko baten edo sabai bikoitzeko autobus baten bidez.

##### 40. artikulua. *Autobus-geltokiak.*

1. Bidaiarien garraio kolektiboaren erabilera bultzatu eta sustatzeko, Udalak behar adina autobus-geltoki gaituko ditu, eta klimatik babesteko sabaidunak izango dira.

2. Gelditzeko eremuak ez du oztoporik izango, eta ezin izango da garraio pribaturako edo eskatu ahalako garraiorako geldigune gisa erabili. Garraio publikoko autobusak berariaz baimendutako eta seinaleztatutako geltokietan pertsonak hartzeko edo uzteko baino ezin izango dira gelditu.

##### 41. artikulua. *Garraio publikoari lotutako zerbitzuak.*

Udalak espazio egokiak gaituko ditu garraio publikoaren erabiltzaileek erosketak gorde ahal izan ditzaten hirigunean dauden bitartean. Horretarako, kontsignak gaitu ahal izango ditu autobus-geltoki garrantzitsuetan, edo salgaiak banatzeko zentroan horretarako guneak sortu.

##### 42. artikulua. *Landa-eremuetarako garraio publikoa.*

1. Udalak garraio kolektibo malguko zerbitzu bat ezarri ahal izango du udalerriko landa-eremuetan, dagoen eskaerari erantzuteko eta ibilgailu motordun pribatuen erabilera murrizteko.

2. Los grupos formados por más de 6 personas deberán ir acompañados por un guía que conozca la red ciclista y la presente ordenanza.

3. Los grupos turísticos no deberán circular ocupando toda la anchura de la vía ni detenerse en ella de forma que obstruyan la circulación.

## TÍTULO CUARTO

### MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

#### CAPÍTULO I. TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS EN AUTOBÚS

*Artículo 38. Línea de transporte urbano colectivo de personas.*

1. El transporte público colectivo de personas constituye un elemento central de la movilidad urbana, ya que garantiza la accesibilidad general y asequible de toda la población en aquellos casos en los que los desplazamientos a pie o en bicicleta no constituyen una alternativa viable.

2. El Ayuntamiento implantará una línea urbana de autobús al objeto de mejorar la accesibilidad de la zona urbana. Los autobuses que presten el servicio deberán contar con tecnologías de bajas o cero emisiones.

3. La línea de autobús contará con plataformas, calzadas o carriles bus especialmente reservados para la prestación del servicio de transporte. Cualquier otro vehículo no podrá circular por tales espacios salvo que se trate de taxis, vehículos que presten servicios públicos urgentes o de emergencia, bicicletas u otros vehículos expresamente autorizado mediante la correspondiente señalización.

4. Podrán adoptarse medidas de gestión diferenciada de la movilidad que proporcionen a los autobuses con los que se presta el servicio de transporte público prioridad de paso en los semáforos, así como la autorización para realizar movimientos o giros exclusivos.

*Artículo 39. Oferta complementaria de transporte público.*

1. La línea regular de transporte urbano se podrá complementar con una línea transporte colectivo que conecte los aparcamientos periféricos con las principales zonas de atracción del núcleo urbano, especialmente en la temporada estival.

2. El Ayuntamiento también podrá implantar un sistema de transporte de interés turístico mediante un tren turístico o un autobús de doble techo.

*Artículo 40. Paradas de autobús.*

1. Al objeto de potenciar y fomentar el uso del transporte colectivo de viajeros, el Ayuntamiento habilitará un número suficiente de paradas de autobús con techo para la protección climática.

2. La zona de parada estará libre de obstáculos y no podrá ser utilizada como parada de transporte privado o discrecional. Los autobuses de transporte público sólo podrán detenerse para tomar o dejar personas en las paradas expresamente autorizadas y señalizadas para ello.

*Artículo 41. Servicios vinculados al transporte público.*

El Ayuntamiento habilitará espacios adecuados para que los usuarios del transporte público puedan guardar sus compras durante su estancia en el centro urbano. A tal objeto, podrá habilitar consignas en las paradas de autobús más importantes o crear espacios al efecto en el centro de distribución de mercancías.

*Artículo 42. Transporte público para las zonas rurales.*

1. El Ayuntamiento podrá implantar un servicio de transporte colectivo flexible en las zonas rurales del municipio al objeto de satisfacer la demanda existente y reducir la utilización de vehículos de motor privados.



2. Alkateak edo horrek eskuordetzen duen zinegotzi eskudunak zehaztutako eremuak estaliko ditu zerbitzuak.

3. Zerbitzua eskaripeko minibus- edo taxi-eskaintza izan daiteke, atez ateko garraioarekin edota ibilbide, ordutegi eta maiztasun jakin batzuekin. Kasu horretan, ibilbideak, ordutegiak eta maiztasunak zehaztean, ahalik eta bateragarritasun handiena bilatuko da osasun-zentro edo -ekipamenduetara, hezkuntza-koetara, merkatu edo supermerkatuetara eta administrazio- eta finantza-zerbitzuetara joateko edota beste garraio kolektibo batzuk erabiltzeko, bereziki eskualdeko autobusak.

## II. KAPITULUA. TAXIAK ETA GARRAIO-IBILGAILU GIDARIDUNAK

### 43. artikulua. Taxiak.

1. Taxiak Hondarribiko taxi-zerbitzuari buruzko udal-ordenantzak arautuko ditu. Dena dela, taxiek artikulua honetan ezarritako arauak errespetatu beharko dituzte.

2. Taxiek galtzadatik, autobus-errietatik, bizitegi-kaleetatik eta 30eko eremuetatik zirkulatu ahal izango dute. Oinezkoen kaleetara sartzeko aukera izango dute, eskatu dieten zerbitzu bat emateko, baina ez bezeroak bilatzeko.

3. Autobus-errietik zirkulatzen ari direnean, ez dute autobus-zerbitzua oztopatuko. Hortaz, bezeroak kaleetako izkinetan edo alaketan jaso eta jaisten saiatuko dira.

4. Taxiek bezeroen zain egon beharko dute berariaz seinaleztatutako lekuetan, non eta ez diten zerbitzu bat emateko eskaera egin. Autobus-errietan gelditu ahal izango dira bezeroak igo eta jaisteko, baita horiek daramatzaten objektuak ipintzeko ere, behar-beharrezko denboraz (gehenez ere bi minutu).

5. Taxiek ordenantza honetan automobilentzat ezarritako arauak errespetatu beharko dituzte.

### 44. artikulua. Garraio-ibilgailu gidaridunak.

1. Garraio-ibilgailu gidaridunek bete egin beharko dute 200/2019 Dekretua, abenduaren 17koa, Euskal Autonomia Erkidegoan Estatu-mailako baimena (VTC-N) duten ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko zerbitzua emateko baldintzei buruzkoa, edo hura ordezkatzeko duen araua, baita aplikatu beharreko gainerako arauak ere.

2. Garraio-ibilgailu gidaridunek ezin izango dute autobus-errietatik zirkulatu. Aurretik eskatu zaien zerbitzua emateko baino ezin izango dira sartu oinezkoen kaleetara.

3. Garraio-ibilgailu gidaridunek ordenantza honetan automobilentzat aurreikusitako arauak bete beharko dituzte.

## BOSGARREN TITULUA

### AUTOMOBILEN, MOTOZIKLETEN, ZIKLOMOTORREN ETA BESTE IBILGAILU BATZUEN ERABILERA

#### I. KAPITULUA. AUTOMOBILEN ERABILERA

##### 45. artikulua. Zirkulatzeko jokabide-arauak.

1. Joan-etorrietarako automobilak erabiltzen dituzten pertsonak uneoro errespetatu beharko dituzte Udalak aldi baterako edo modu iraunkorrean ezarritako mugak eta murrizketak.

2. Ibilgailuek ezin izango dute oinezkoen eremuetan zirkulatu, oinezkoen kaleetan izan ezik -ordenantza honetan berariaz aurreikusitako kasuetan eta ibilgailuentzat oro har ezarritako zirkulazio-erregulazioak errespetatu beharko dituzte.

2. El servicio cubrirá las zonas que determine el alcalde o la concejalía competente en quien delegue.

3. El servicio podrá consistir en una oferta de minibus o de taxi a demanda con transporte puerta a puerta, o bien con rutas, horarios y frecuencias determinadas. En este caso, las rutas, los horarios y las frecuencias se determinarán buscando la mayor compatibilidad posible con la asistencia a centros o equipamientos sanitarios, educativos, mercados o supermercados, servicios administrativos y financieros, o el uso de otros transportes colectivos, en particular los autobuses comarcales.

## CAPÍTULO II. TAXIS Y VEHÍCULOS DE TRANSPORTE CON CONDUCTOR

### Artículo 43. Taxis.

1. Los taxis se registrarán por la ordenanza municipal del servicio de autotaxi de Hondarribia, pero deberán respetar las normas que se establecen en este artículo.

2. Los taxis podrán circular por la calzada, por los carriles bus, por las calles residenciales y por las zonas 30. Podrán acceder a las calles peatonales para prestar un servicio que les hayan solicitado, pero no para buscar clientes.

3. Cuando circulen por el carril bus, evitarán entorpecer la prestación del servicio en autobús por lo que tratarán de realizar la recogida y descenso de clientes en las esquinas o chaflanes de las calles.

4. Los taxis deberán esperar a sus clientes en los lugares debidamente señalizados al efecto, salvo que hayan sido requeridos para la prestación de un servicio. Podrán parar en el carril bus por el tiempo imprescindible, que no podrá superar los dos minutos, para la subida y bajada de los clientes y el acomodo de los objetos que porten.

5. Los taxis deberán respetar las normas previstas en esta ordenanza para los automóviles.

### Artículo 44. Vehículos de transporte con conductor.

1. Los vehículos de transporte con conductor se registrarán por el Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N) en la Comunidad Autónoma de Euskadi, o la norma que lo sustituya, así como por las demás normas de pertinente aplicación.

2. Los vehículos de transporte con conductor no podrán circular por los carriles bus. Sólo podrán acceder a las calles peatonales para prestar el servicio que previamente se les haya solicitado.

3. Los vehículos de transporte con conductor deberán respetar las normas previstas en esta ordenanza para los automóviles.

## TÍTULO QUINTO

### USO DE AUTOMÓVILES, MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES Y OTROS VEHÍCULOS

#### CAPÍTULO I. USO DE AUTOMÓVILES

##### Artículo 45. Normas de comportamiento en la circulación.

1. Las personas que utilicen en sus desplazamientos automóviles deberán respetar en todo momento las limitaciones y restricciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas con carácter temporal o permanente por el Ayuntamiento.

2. Los automóviles no podrán circular en las zonas peatonales, salvo en las calles peatonales en los supuestos expresamente previstos en esta ordenanza y cumpliendo las normas de circulación.

lazio-arauak beteta-. Egoiliarrek eskubidea dute behar bezala erregulatutako beren garaje-plazara turismo pribatuan sartzeko.

3. Automobilerik bizitegi-kale eta kale elkarbanatuetatik eta 30eko eremuetatik zirkulatu ahal izango dute, ordenantza honetan ibilgailuek kale horietatik zirkulatzeko aurreikusitako jokabide-arauak betez gero.

4. Automobilerik ezin izango dute bizikletentzat erreserbatutako espazioetatik zirkulatu, ezta autobus-errietatik ere.

5. Kapitulu honetan edo aplikatzekoak diren ordenantza honen gainerako manuetan aurreikusitako arauak gainera, automobilak erabiltzen dituzten pertsonak trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko araudi orokorrean aurreikusitako jokabide-eta zirkulazio-arauak errespetatu beharko dituzte.

**46. artikulua. Beste mugikortasun-modu jasangarriago batzuen erabiltzaileak bestea.**

1. Automobilaren gidariek ezin izango dute honako ibilgailu hauetan ibiltzen diren pertsonen segurtasuna arriskuan jarriko duen maniobrarik egin: mugikortasun urriko pertsonentzako ibilgailu gurpildunak; bizikletak; motorrik gabeko irristailuak edo gurpil-oholak; edo mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak. Pertsona horiekiko, ez dute inola ere egingo jazarpen-maniobrarik nahiz beste edozein maniobrarik horien ibilgailuen ibilbidea edo marxa aldarazteko asmoarekin.

2. Mugikortasun urriko pertsonen ibilgailuen, bizikleten, motorrik gabeko irristailu edo gurpil-oholen edo mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen atzetik zirkulatzeko duten automobilaren gidariek zehurtziazko distantziari eutsi beharko diote, aurretik duen ibilgailuaren abiadurarekiko proportzionala. Distantzia hori ezin izango da 5 metrotik beherakoa izan. Ibilgailu horiek gainditu nahi izanez gero, kontu handiz jokatu beharko dute. Hala, zirkulazio-errei aldatu beharko dute (beste errei bat balego), eta, nolana ere, ibilgailuen artean gutxienez 1,5 metroko albo-ko tartea utzi.

3. Bizitegi-kaleetan eta 30eko eremuetan, automobilaren gidariek beren abiadura egokitu beharko dute aurreko paragrafoan aurreikusitako ibilgailuen gidariek daramaten abiadurara, eta ezin izango dituzte horiek aurreratu, salbu eta zirkulaziorako errei bat baino gehiago dagoen kale bat denean.

**47. artikulua. Automobilak gelditzea.**

1. Automobilak gelditzeko, hiri-bideetan aplikatzeko den trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko araudian aurreikusitako arauak eta ondoren adierazten diren arau espezifikoak bete beharko dira.

2. Automobilak gelditzea debekatuta dago, trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko araudian aurreikusitako kasuetan ez ezik, honako kasu hauetan ere:

a) Dauden seinaleek edo Udaltzaingoa agindu batek debekatzen duten lekuetan.

b) Bigarren ilaran.

c) Gelditzean, behar bezala geldituta edo aparkatuta dagoen beste ibilgailu bat zirkulazioan sartzea galarazten denean.

d) Galarazten edo zailtzen denean pertsonak eraikinetara sartzea edo horietatik irteera edota ibilgailuak sartzea edo irteera, sarrera edo irteera behar bezala seinaleztatuta dagoenean.

e) Larrialdietako ibilgailuentzako irteera eta sarrera behar bezala seinaleztatuetan.

f) Oinezkoak edo bizikletak igarotzea oztopatzen denean.

g) Beste ibilgailu batzuei bira baimendu bat egitea eragozten zaienean.

h) Galtzadaren erdian, berriazko baimenik izan ezean.

i) Kontrako espaloian geldirik dagoen beste ibilgailu baten pare-parean, horrela beste erabiltzaile batzuei igarotzea edo zirkulatzeko eragozten edo zailtzen bazaia.

circulación establecidas en ella para los vehículos en general. Los residentes tienen derecho a acceder en su turismo privado hasta su plaza de garaje debidamente regulada.

3. Los automóviles podrán circular por las calles residenciales y de coexistencia y por las zonas 30 cumpliendo las normas de comportamiento previstas en esta ordenanza para la circulación de vehículos por tales calles.

4. Los automóviles no podrán circular por los espacios reservados a las bicicletas ni por los carriles bus.

5. Además de las normas previstas en el presente capítulo o en los demás preceptos de esta ordenanza que les resulten de aplicación, las personas que utilicen automóviles deberán respetar las normas de comportamiento y circulación previstas en la normativa general de tráfico y seguridad vial.

**Artículo 46. Protección de los usuarios de otros modos de movilidad más sostenible.**

1. Los conductores de automóviles no podrán realizar maniobras que pongan en peligro la seguridad de las personas con movilidad reducida que se desplazan en vehículos de ruedas, o de las personas que se desplazan en bicicleta, patines o monopatines sin motor o con vehículos de movilidad personal. En ningún caso realizarán respecto de tales personas maniobras de acoso o cualquier otra que trate de modificar la trayectoria o marcha de sus vehículos.

2. Los conductores de automóviles que circulen detrás de vehículos de personas con movilidad reducida, bicicletas, patines o monopatines sin motor o vehículos de movilidad personal deberán mantener una distancia prudencial y proporcional a la velocidad del vehículo que le precede, que nunca podrá ser inferior a 5 metros. Cuando pretendan sobrepasarlos, lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación si existiera y, en todo caso, dejando un espacio lateral mínimo entre los vehículos de 1,5 metros.

3. En las calles residenciales y en las zonas 30, los conductores de automóviles deberán adaptar su velocidad a la que lleven los conductores de los vehículos previstos en el apartado anterior y no podrán adelantarlos salvo que se trate de una calle en la que haya más de un carril de circulación.

**Artículo 47. Parada de automóviles.**

1. La parada de los automóviles se realizará de conformidad con las normas previstas en la normativa de tráfico y seguridad vial que resulten aplicables a las vías urbanas y con arreglo a las siguientes normas específicas.

2. La parada de los automóviles, además de en los supuestos previstos en la normativa de tráfico y seguridad vial, está prohibida en los siguientes casos:

a) En aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente o una orden de la Guardia municipal.

b) En doble fila.

c) Cuando al parar se impida la incorporación a la circulación de otro vehículo que esté debidamente parado o estacionado.

d) Cuando se impida o dificulte el acceso o la salida de personas a inmuebles o la entrada o salida de vehículos debidamente señalizada.

e) En las salidas y accesos para vehículos de urgencia debidamente señalizados.

f) Donde se entorpezca el tránsito peatonal o ciclista.

g) Cuando se impida a otros vehículos un giro autorizado.

h) En medio de la calzada, salvo autorización expresa.

i) A la misma altura que otro vehículo parado en la acera opuesta si de ese modo impide o dificulta el tránsito o circulación de otros usuarios.

j) Bizikletentzat erreserbatutako aparkalekuak erabiltzea galarazteko edo oztopatzeko moduan.

k) Edonon, ibilgailua gelditzeak arriskua eragiten badu edo oinezkoen igarotzea edo beste ibilgailu batzuen zirkulazioa larriki oztopatzen badu.

#### 48. artikulua. *Automobilak aparkatzea.*

1. Automobilak aparkatzeko, hiri-bideetan aplikatzekoa den trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko araudian aurreikusitako arauak eta ondoren adierazten diren arau espezifikoak beteko dira.

2. Automobilak eurentzat bereziki gaitutako eremu edo espazio erabilgarrietan (doako nahiz ordainpekoetan) bakarrik aparkatu ahal izango dira.

3. Kontrako seinalerik edo berariazko baimenik izan ezean, lerroan, ilaran edo lokarrian aparkatuko da. Aparkatzera zuzendutako espazioa zoladuran mugatuta dagoenean, markatutako eremuaren barruan aparkatu beharko da, gainerako erabiltzaileek espazioa hobekien aprobetxatu ahal izateko moduan.

4. Ibilgailua beste ibilgailu batzuek zirkulatzeko edo aparkatzeko espazio baten aldameneko leku batean aparkatzen denean, ibilgailuaren irtelegunean ezin izango du gainditu beste espazio horiek mugatzen dituen lerroa. Bestela, ibilgailua gaizki aparkatuta egongo da.

5. Aparkatu bezain laster, gidariak ibilgailuaren motorra itzali beharko du, bera edo beste bidaiari batzuk barruan gertuz gero ere.

6. Tokiko jabari publikoaren erabilera erkide orokorrak ez du babesten ibilgailuak bide publikoko leku berean mugariki gabe aparkatzea. Hortaz, ordenantza honetan ezarritako edo Udalak erabakitako denbora-mugak errespetatu beharko dira.

7. Automobilak ezin izango dira bide publikoko leku berean aparkatuta egon ondoz ondoko hamar egun baliadun baino gehiago. Aparkatze erregulatuko eremuetan eta ordainpeko aparkalekuetan, berariaz xedatutako denboraz egon ahal izango dira aparkatuta.

8. Bide publikoan ezin izango da ibilgailurik aparkatu horiek saltzeko, alokatzeko edo beste edozein negozio juridikorako, ezta horren publizitaterako ere.

#### 49. artikulua. *Beste ibilgailu motordun batzuen erabilera.*

Ordenantza honetan araudi espezifikorik ez duten gainerako ibilgailu motordunek, hala nola kuartizikloek, Quad-ATVek, legezko definizioarekin bat ez datozen mugikortasun pertsonaleko ibilgailuek, furgoniek, furgonetek eta abarrek, bete egin beharko dituzte, aplikatzekoa den trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko araudia ez ezik, ordenantza honetan automobilentzat aurreikusitako arauak.

## II. KAPITULUA. BI GURPILEKO MOTOZIKLETEN ETA ZIKLOMOTORREN ERABILERA

#### 50. artikulua. *Motozikletekin eta ziklomotorrekin zirkulatzeari.*

1. Motozikletek eta ziklomotorrek automobilentzat zirkulazio arau berberak bete beharko dituzte, trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko Estatuko araudian aurreikusitakoak barne, eta hurrengo ataletan ezarritako arau espezifikoak nahiz ordenantza honetan aurreikusita dagoen eta aplikatzekoa zaien beste edozein arau.

2. Motozikleta edo ziklomotorren gidariek ezin izango dute ibilgailua galtzadan gurpil bakar baten gainean jarrita abiatu, martxan jarri edo zirkulatu, ezta ibilgailuko bidaiarien edo haiek zirkulatzen ari diren bidereen gainerako erabiltzaileen segurtasuna arriskuan jar dezakeen bat-bateko maniobrarik, balaztatzerik, lerratzerik edo bestelako maniobrarik egin ere.

j) De forma que impidan u obstaculicen la utilización de los aparcamientos reservados a las bicicletas.

k) En cualquier lugar si la parada del vehículo origina un peligro u obstaculiza gravemente el tránsito peatonal o la circulación de otros vehículos.

#### Artículo 48. *Estacionamiento de automóviles.*

1. El estacionamiento de los automóviles se realizará de conformidad con las normas previstas en la normativa de tráfico y seguridad vial que resulten aplicables a las vías urbanas y con arreglo a las siguientes normas específicas.

2. Los automóviles sólo se podrán estacionar en las zonas o espacios disponibles especialmente habilitadas para ellos, ya sea gratuitas o de pago.

3. Salvo señalización o autorización expresa en contrario, el estacionamiento se realizará en línea, fila o cordón. Cuando el espacio destinado a estacionamiento esté delimitado en el pavimento, deberá realizarse dentro del área marcada y de tal forma que permita la mejor utilización del espacio para el resto de usuarios.

4. Cuando el estacionamiento se realice en un lugar contiguo a un espacio destinado a la circulación o el estacionamiento de otros vehículos, el vuelo del vehículo no deberá sobrepasar la línea que delimita esos otros espacios. En caso contrario, el vehículo estará mal estacionado.

5. Nada más realizarse el estacionamiento, el conductor deberá apagar el motor del vehículo, aunque permanezca él u otros ocupantes en su interior.

6. El uso común general del dominio público local no ampara el estacionamiento indefinido de los vehículos en el mismo lugar de la vía pública, por lo que se deberán respetar las limitaciones temporales establecidas en esta ordenanza o acordadas por el Ayuntamiento.

7. Los automóviles no podrán estar estacionados en el mismo lugar de la vía pública durante más de diez días hábiles consecutivos. En las zonas de estacionamiento regulado y en los aparcamientos de pago, podrán estar estacionados el tiempo que se disponga expresamente.

8. No se podrán estacionar vehículos en la vía pública para su venta, alquiler o cualquier otro negocio jurídico, así como su publicidad.

#### Artículo 49. *Uso de otros vehículos de motor.*

Los demás vehículos de motor que no tengan una regulación específica en esta ordenanza, tales como cuatriciclos, Quad-ATV, vehículos de movilidad personal que no encajen en la definición legal, furgones, furgonetas, etc., se registrarán, además de por la normativa de tráfico y seguridad vial que les resulte de aplicación, por las normas previstas para los automóviles en esta ordenanza.

## CAPÍTULO II. USO DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES DE DOS RUEDAS

#### Artículo 50. *Circulación con motocicletas y ciclomotores.*

1. Las motocicletas y los ciclomotores estarán sujetas a las mismas normas de circulación que los automóviles, incluidas las previstas en la normativa estatal de tráfico y seguridad vial, y deberán respetar las normas específicas que se establecen en los apartados siguientes o cualquier otra prevista en esta ordenanza que les resulte de aplicación.

2. Las personas que conduzcan motocicletas o ciclomotores no podrán arrancar, emprender la marcha o circular con el vehículo apoyado en una sola rueda en la calzada, ni realizar maniobras bruscas, frenadas, derrapes o cualquier otra maniobra que pueda poner en peligro la seguridad de los ocupantes del vehículo o del resto de usuarios de la vía por la que circulen.

3. Motorrek eta ziklomotorrek ezin izango dute martxan dauden beste ibilgailu batzuei lotuta zirkulatu.

**51. artikulua.** *Motorrak eta ziklomotorrak aparkatzea.*

1. Bi gurpileko motozikletak eta ziklomotorrak haientzat bereziki gaitutako lekuetan aparkatuko dira lehentasunez. Horrelako eremurik izan ezean, automobilentzat gaitutako espazioetan ere aparkatu ahal izango dute. Halakoetan, automobilentzat aparkatzeko dauden denbora-muga berberak bete beharko dira. Inola ere ezin izango dira oinezkoen eremuetan aparkatu.

2. Motozikleta sidekardunak, bi gurpil baino gehiagoko ziklomotorrak eta kuatrizikloak aparkatzeko, turismo-automobilentzako arau berberak bete beharko dira.

**III. KAPITULUA.** **IBILGAILU MOTORDUNENTZAKO SARRERA MUGATUKO EREMUAK ETA KAMIOIEN ETA SALGAI ARRISKUTSUAK DITUZTEN IBILGAILUEN ZIRKULAZIOA DEBEKATZEA**

**52. artikulua.** *Alde Zaharrerako, Apezpiku plazarako, Santiagorako eta Maddalen karrikarako sarrera mugatua.*

1. Alde Zaharrera, Apezpiku plazara, Santiagora eta Maddalen karrikara ibilgailu motordunen sarrera mugatuta egongo da, kontuan hartuta eremu horien monumentaltasuna, ibilgailu horiekin sartzeko dituzten ezaugarriak eta ordenantza honek babestu nahi dituen ondasunak babesteko beharra.

2. Eremu horietan ibilgailu motordunen sarrera-kontrola eramateko, behar diren bitarteko elektronikoak, informatikoak eta grabaziokoak instalatu ahal izango ditu Udalak.

3. Eremu horietara sartzeko mugak ordenantza honen I. eranskinean aurreikusitakoak dira.

**54. artikulua.** *Kamioiek eta salgai arriskutsuak dituzten ibilgailuek zirkulatu eta aparkatzeko debeku orokorra.*

1. Gehieneko masa baimendua 5.500 kg-tik gorakoa duten kamioiek debekatuta dute zirkulatzeko eta aparkatzea.

2. Halaber, salgai arriskutsuak garraiatzen dituzten ibilgailuek debekatuta dute hiri-bideetatik eta udal-titulartasuneko beste edozein bidetatik zirkulatzeko eta aparkatzea.

3. Hirira sartzeko bide nagusietan, debeku hori adieraziko duten seinaleak jarriko dira.

4. Debekatuta dago atoiak eta erdi-atoiak aparkatzea horiek garraiatzen dituen trakzio-ibilgailutik berezita.

**55. artikulua.** *Zirkulazio-baimen bereziak.*

1. Alkateak edo horrek eskuordetzen duen zinegotziak baimena eman ahal izango du, banan-banan eta behar bezala justifikatutako arrazoiengatik, aurreko artikuluan aipatutako ibilgailuek zirkulatzeko.

2. Baimenean datu hauek jaso beharko dira:

a) Baimenaren indarraldia eta zirkulatzeko ordutegia.

b) Ibilgailuak egingo duen ibilbide xehatua.

c) Hartu beharreko segurtasun-neurriak.

d) Bide publikoan segurtasuna eta inplikaturako gainerako ondasun eta interesen babesa bermatzeko behar diren jarraibideak.

3. Baimen bereziaren kasuan, ibilgailuaren gidariak, Udaltzaingoarekin lankidetzan, neurri egokiak hartuko ditu bide publikoan gainerako erabiltzaileei arriskurik edo kalterik eragingo ez zaiela bermatzeko.

3. Las motocicletas y los ciclomotores no podrán circular sujetándose a otros vehículos en marcha.

**Artículo 51.** *Estacionamiento de motocicletas y ciclomotores.*

1. Las motocicletas y ciclomotores de dos ruedas estacionarán preferentemente en los lugares especialmente habilitados para ello. En defecto de tales zonas, podrán estacionar también en los espacios habilitados para los automóviles. En este caso, el estacionamiento estará sometido a las mismas limitaciones temporales que los automóviles. En ningún caso podrán estacionar en las zonas peatonales.

2. El estacionamiento de las motocicletas con sidecar, los ciclomotores de más de dos ruedas y los cuatriciclos se registrarán por las mismas normas que los automóviles turísticos.

**CAPÍTULO III.** **ZONAS DE ACCESO RESTRINGIDO A LOS VEHÍCULOS DE MOTOR Y PROHIBICIÓN DE CIRCULACIÓN DE CAMIONES Y VEHÍCULOS CON MERCANCÍAS PELIGROSAS**

**Artículo 52.** *Acceso restringido a Alde Zaharra, Apezpiku plaza, Santiago y Maddalen karrika.*

1. El acceso de los vehículos de motor a Alde Zaharra, Apezpiku plaza, Santiago y a Maddalen Karrika estará restringido en atención a la monumentalidad de tales zonas, a las características que presentan para acceder con tales vehículos y a la necesidad de proteger los bienes que trata de proteger la presente ordenanza.

2. Para llevar a cabo el control de acceso de los vehículos de motor en tales zonas, el Ayuntamiento podrá instalar los medios electrónicos, informáticos y de grabación que resulten necesarios.

3. Las restricciones a tales zonas son las previstas en el anexo I de la presente ordenanza.

**Artículo 54.** *Prohibición general de circulación y estacionamiento de camiones y vehículos con mercancías peligrosas.*

1. Se prohíbe la circulación y el estacionamiento de los camiones que superen los 5.500 kg de Masa Máxima Autorizada.

2. Queda también prohibida la circulación y el estacionamiento de vehículos que transporten mercancías peligrosas por las vías urbanas y por cualquier otra vía de titularidad municipal.

3. En las principales vías de entrada a la ciudad se colocarán las señales indicativas de dicha prohibición.

4. Se prohíbe el estacionamiento de remolques y semirremolques separados del vehículo tractor que los arrastra.

**Artículo 55.** *Autorizaciones especiales de circulación.*

1. El alcalde o a la concejalía competente en quien delegue podrá autorizar de forma individualizada y por razones debidamente justificadas la circulación de los vehículos a que se refiere el artículo anterior.

2. En la autorización deberán constar los siguientes datos:

a) El tiempo de vigencia de la autorización y horario en el que circulará.

b) El recorrido pormenorizado que efectuará el vehículo.

c) Las medidas de seguridad que deberá adoptar.

d) Las indicaciones que sean necesarias para garantizar la seguridad en la vía pública y la protección de los demás bienes e intereses implicados.

3. En caso de autorización especial, la persona que conduce el vehículo, en colaboración con la Guardia Municipal, procederá a tomar las medidas oportunas para garantizar que no se produzcan riesgos o no se causen perjuicios a los demás usuarios de las vías públicas.

4. Baimenaren titularra izango da salbuespen gisa baimendutako zirkulazioaren ondoriozko kalte-galeren erantzulea.

#### SEIGARREN TITULUA

##### APARKALDI MUGATUKO ZERBITZUA ETA MUGIKORTASUN URRIKO PERTSONENTZAKO APARKALEKU-ERRESERBA

#### I. KAPITULUA. APARKALDI MUGATUKO ZERBITZUA BIDE PUBLIKOAN

##### 56. artikulua. *Aparkaldi mugatuko plazak ezartzea.*

1. Aparkaldi mugatuko eremuak dira Udalak bide publikoan aurreikusitakoak eremu horietan eta aldamenekoetan ibilgailuen aparkaldia txandakatu dadin bultzatzeko, mugikortasun jasangarria sustatzeko eta egoiliarrentzat erabilgarri dauden plazen eskaintza handitzeko.

2. Aparkaldi mugatuko lurralde-esparrua ordenantza honen II. eranskinean aurreikusitakoa da, eta, aurreko paragrafoan aurreikusitako helburuarekin bat etorritik, auzo edo barruti bakoitzaren beharren arabera mugatu da. Eremu berriak modu iraunkorrean ezartzeko edo II. eranskinean aurreikusitakoak iraunkorki ere aldatzeko, Alkateak horretarako dekretua eman beharko du, dagozkion txosten teknikoak jaso ondoren. Dekretu horrek lurralde-esparrua mugatuko du, Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratuko da eta eskuragarri dauden udal-bitarteko bidez zabalduko da.

3. Alkateak edo horrek eskuordetzen duen zinegotziak aparkalekuak zabaldu, aldatu edo murriztu ahal izango ditu aldi baterako, baldin eta mugikortasuna antolatzeke arrazoi justifikatuak badaude, bide publikoan obrak egikaritzen badira, ingurumena babestu behar bada, kirol- edo kultura-ekitaldiak egiten badira edo interes orokorreko beste premia batzuei erantzuteko beharrezkoa bada. Zinegotziaren ebazpenak indarrean egongo den lurralde- eta denbora-esparrua jaso beharko du, aparkatze-zerbitzuaren berariazko baldintzak ezarriko ditu, ofizialki argitaratuko da eta Udalak jakinaraziko du.

##### 57. artikulua. *Aparkaldi mugatuko eta seinaleztapeneko eremuen modalitateak.*

1. Aparkaldi mugatuko hiru modalitate hauek ezarri dira:

a) Eremu urdineko plazak: txandakako aparkalekua, denbora-mugarekin eta dagokion ordenantza fiskalean aurreikusitako tasa ordainduta.

b) Eremu gorriko plazak: txandakate handiko aparkalekua, denbora-muga handiagorekin eta dagokion ordenantza fiskalean aurreikusitako tasa ordainduta.

c) Eremu berdeko plazak: egoiliarrentzako aparkaleku eksklusiboa.

2. Aparkaldi mugatuko plazak ibilgailuen zirkulazioa duten erabilera orokorreko hiri-bide guztietan ezarri ahal izango dira, baldin eta ibilgailu motordunentzako lur gaineko aparkaleku-zuzkidura nahikoa badute. Aipatutako eremuetan mugikortasun urriko pertsonentzako plazak gaituko dira, irisgarritasunari buruzko legeriak ezarritako proportzioan.

3. Aparkaldi mugatuko eremuak zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko araudiaren arabera seinaleztatuko dira, bertikalki zein horizontalki. Haien espazioa eremu bakoitzari dagokion kolorezko lerro eten baten bidez mugatuko da.

##### 58. artikulua. *Eremu urdineko eta gorriko plazak erabiltzeko baldintzak.*

1. Eremu urdin edo gorrietan aparkaldi mugatua II. eranskinean ezarritako ordutegian eta iraupenarekin aplikatuko da.

4. La persona titular de la autorización será responsable de los daños y perjuicios que se deriven de la circulación excepcionalmente autorizada.

#### TÍTULO SEXTO

##### SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO LIMITADO Y RESERVA DE ESTACIONAMIENTO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

#### CAPÍTULO I. SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO LIMITADO EN LA VÍA PÚBLICA

##### Artículo 56. *Establecimiento de plazas de estacionamiento limitado.*

1. Son zonas de estacionamiento limitado aquellas previstas por el Ayuntamiento en la vía pública con la finalidad de fomentar la rotación del aparcamiento de vehículos en tales zonas y en las áreas adyacentes, promover la movilidad sostenible y ampliar la oferta de plazas disponibles para los residentes.

2. El ámbito territorial sujeto a estacionamiento limitado es el previsto en el anexo II de esta ordenanza, que, de conformidad con la finalidad prevista en el apartado anterior, se ha delimitado en función de las necesidades de cada barrio o distrito. La implantación permanente de nuevas zonas o la modificación, también permanente, de las previstas en el Anexo II se realizará, previos los informes técnicos pertinentes, por Decreto de Alcaldía, que delimitará el ámbito territorial, se publicará en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa y se le dará difusión a través de los medios municipales disponibles.

3. El alcalde o a la concejalía competente en quien delegue podrá ampliar, modificar o reducir con carácter temporal las plazas de estacionamiento cuando concurren causas justificadas de ordenación de la movilidad, ejecución de obras en la vía pública, protección medioambiental, realización de eventos deportivos o culturales o resulte necesario para atender otras necesidades de interés general. La Resolución de la concejalía deberá contener su ámbito territorial y temporal de vigencia, fijará las condiciones específicas del servicio de estacionamiento y será objeto de publicación oficial y de información municipal.

##### Artículo 57. *Modalidades de zonas de establecimiento limitado y señalización.*

1. Se establecen las tres modalidades siguientes de estacionamiento limitado:

a) Plazas en zona azul: estacionamiento de rotación con limitación temporal y pago de la tasa prevista en la correspondiente ordenanza fiscal.

b) Plazas en zona roja: estacionamiento de alta rotación con mayor limitación temporal y pago de la tasa prevista en la correspondiente ordenanza fiscal.

c) Plazas en zona verde: estacionamiento exclusivo para residentes.

2. Las plazas de estacionamiento limitado podrán establecerse en todas las vías urbanas con circulación rodada de uso general que cuenten con dotación de aparcamiento en superficie para vehículos de motor. En las zonas referidas se habilitarán plazas para personas con movilidad reducida en la proporción establecida por la legislación de accesibilidad.

3. Las zonas de estacionamiento limitado se señalarán, tanto vertical como horizontalmente, de conformidad con la normativa de tráfico y seguridad vial. Su espacio se acotará con una línea discontinua del color que corresponda a cada zona.

##### Artículo 58. *Condiciones de uso de las plazas en zona azul y roja.*

1. El estacionamiento limitado en las zonas azules o rojas se aplicará en el horario y con la duración establecida en el anexo II.

Dena den, Alkatetzak, aparkaldi mugatuko zerbitzuarekin lortu nahi den helburuaren arabera emandako dekretu baten bidez, ordutegi hori aldatu ahal izango du, oro har edota eremu edo urteko aldi jakin batzuetarako. Dekretua Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratuko da, eta udalerriki eskura dituen bitartekoan bidez zabalduko da.

2. Eremu urdinetan eta eremu gorrietan, dagozkion seinaleen bidez, beste erabilera batzuk edo beste erabiltzaile batzuek baimendu ahal izango dira, ordutegi berezietan, egunean zehar sortzen diren aparkatzeko beharrak kontuan hartuta.

3. Ibilgailua eremu urdinean edo gorrian aparkatzeko, salteko makinan aldeztatik aurretik tiketa edo ordainagiria eskuratu beharko da, edo tasa aplikazio telematikoen bidez ordaindu, mugikortasun urria duten pertsonen kasuan izan ezik. Tiketa haizetakoaren barrualdean jarri behar da, kanpotik ikusteko moduko lekuan.

4. Aparkatzea librea izango da ezarritako egun eta ordutegietatik kanpo.

**59. artikulua. Eremu berdeko plazak erabiltzeko baldintzak.**

1. Egoiliarrek berdegunean aparkatzeko, dagokion identifikazio-txartela eduki beharko dute, Udalak edo aparkaldi mugatuko zerbitzua kudeatzen duen pertsonak edo enpresak emana, ordenantza honen III. eranskinean ezarritakoaren arabera. Identifikazio-txartela haizetakoaren barrualdean jarri behar da, kanpotik ikusteko moduko lekuan.

2. Identifikazio-txartelak bere titularrari eskubidea ematen dio bera errolatuta dagoen auzo edo barrutiko eremu berdeko plazetan aparkatzeko. Muga horietatik kanpo, txartelak ez du eraginkortasunik.

4. Egoiliar-txartelaren titularrak izango du haren erabilera erantzukizuna. Etxebizitzaz edo ibilgailuz aldatzen badu, Udalari jakinarazi beharko dio, bere datuak eguneratu ditzan.

5. Egoiliarren plaza batean, ibilgailu bat ondoz ondoko hamar egun natural egon daiteke aparkatuta, gehienez ere.

**60. artikulua. Aparkaldi mugatuko eremuetan mugarik eta ordaindu beharrik ez duten ibilgailuak.**

Honako hauek ez dute aparkatzeko denbora-mugarik izango, ezta tiketa lortu edo tasa ordaindu beharrik ere, berariaz kontrakoa aurreikusituz ezean:

a) Egoiliar-txartela erakusten duten ibilgailuak, titularrak auzo horretan errolatuta egoteagatik txartela eraginkorra den eremu batean aparkatzen denean.

b) Desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko txartela erakusten duten ibilgailuak, baldin eta ibilgailua titularrak erabiltzen badu.

c) Behar-beharrezko edo larrialdiko zerbitzuak ematen ari diren ibilgailuak, hala nola anbulantziak, suhiltzaileak, polizia, Gurutze Gorria, DYA, hileta-zerbitzuak, etab.

d) Bizikletak, bi eta hiru gurpileko zikloak eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak.

e) Berariaz esleitutako gunetan eta ordutegietan zamalana egiten ari diren ibilgailu komertzialak.

f) Autotaxi-ibilgailuak, gidaria bertan eta Zerbitzuan dagoenean.

g) Aldez aurretik kontratatutako zerbitzua duten alokairuko ibilgailu gidaridunak (AIG), baldin eta gidaria bertan badago.

h) Gidaria edo bidaiariren bat barruan duten ibilgailuak, baldin eta aparkaldia bost minututik beherakoa bada.

No obstante, la Alcaldía, mediante Decreto dictado de conformidad con la finalidad que se persigue con el servicio de estacionamiento limitado, podrá modificar dicho horario con carácter general o para zonas o períodos del año concretos. El Decreto se publicará en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa y se le dará difusión al mismo a través de los medios a disposición del Municipio.

2. En las zonas azules y zonas rojas se podrá permitir, mediante la pertinente señalización, otros usos o a otros usuarios en horarios diferenciados atendiendo a las necesidades de estacionamiento que se produzcan a lo largo del día.

3. El estacionamiento del vehículo en la zona azul o en la roja requerirá obtener previamente el tique o recibo de la máquina expendedora o realizar el pago de la tasa mediante aplicaciones telemáticas, salvo en los casos de personas que presenten movilidad reducida. El tique deberá ubicarse en el interior del parabrisas del vehículo en un lugar visible desde el exterior.

4. El estacionamiento será libre fuera de los días y horarios establecidos.

**Artículo 59. Condiciones de uso de las plazas en zona verde.**

1. El estacionamiento en la zona verde por parte de los residentes requerirá disponer de la correspondiente tarjeta identificativa, expedida por el Ayuntamiento o la persona o empresa de la gestión del servicio de estacionamiento limitado de conformidad con lo previsto en el Anexo III de esta ordenanza. La tarjeta identificativa deberá ubicarse en el interior del parabrisas del vehículo en un lugar visible desde el exterior.

2. La tarjeta identificativa otorga a su titular el derecho a estacionar en las plazas de zona verde situadas en el barrio o distrito en la que se encuentre empadronado. Fuera de tales límites, la tarjeta carece de eficacia.

4. El titular de la tarjeta de residente será responsable de su uso. Cuando cambie de domicilio o de vehículo deberá comunicarlo al Ayuntamiento para actualizar sus datos.

5. El tiempo máximo que un vehículo puede permanecer estacionado en una plaza de residentes será de diez días naturales consecutivos.

**Artículo 60. Vehículos no sujetos a limitación ni a pago en las zonas de estacionamiento limitado.**

No están sujetos a limitación temporal de estacionamiento ni a obtener el tique o realizar el pago de la tasa, salvo previsión expresa en contrario:

a) Los vehículos que exhiban tarjeta de residente cuando el estacionamiento se realice en una zona en la que la tarjeta goce de eficacia por estar empadronado en ese barrio su titular.

b) Los vehículos que exhiban la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad siempre que el vehículo lo utilice su titular.

c) Los vehículos que estén prestando servicios esenciales o de urgencia tales como ambulancias, bomberos, policía, Cruz Roja, DYA, funerarios, etc.

d) Las bicicletas, ciclos de dos y tres ruedas y los vehículos de movilidad personal.

e) Los vehículos comerciales que están realizando labores de carga y descarga en las zonas y horarios asignados para ello.

f) Los vehículos autotaxi cuando el conductor esté presente y de servicio.

g) Los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) con servicio previamente contratado, siempre que el conductor esté presente.

h) Los vehículos en cuyo interior permanezca el conductor o algún pasajero, siempre que el estacionamiento sea inferior a cinco minutos.

## II. KAPITULUA. MUGIKORTASUN URRIKO PERTSONEN IBILGAILUAK APARKATZEA

**61. artikulua.** *Mugikortasun urriko pertsonen ibilgailuak aparkatzeko txartela.*

1. Kapitulu honetan aurreikusitako aparkatze-arau bereziak aplikatuko zaizkie, soil-soilik, mugikortasun urriko pertsonentzako ibilgailuak aparkatzeko txartelaren titularrei. Txartel hori administrazio publiko eskudun batek emana izan behar du.

2. Txartelaren titularrak egiten dituen joan-etorrieen zerbitzura –horretarako erabiltzen dituen ibilgailuekin– baino ez dago zuzenduta txartel hori. Ibilgailu horietako bat gidatzen duenean edo ibilgailu horietan eramaten dutenean bakarrik erabili ahal izango du.

3. Aparkaldi mugatuko eremuetan, erreserbatutako plazetarako eskubidea edota ordu-mugarik gabe doan aparkatzeko eskubidea egiaztatzeko, ibilgailuaren haizetakoan txartelaren originala erakutsi beharko da.

**62. artikulua.** *Aparkaleku-erreserba.*

1. Udalak espazio batzuk mugatuko ditu mugikortasun urriko pertsonentzako txartelaren titularren ibilgailuentzat erreserbatzeko, indarrean dagoen araudian ezarritako proportzioan; bereziki, haien etxetik eta lantokitik ahalik eta gertuen egongo diren lekuetan.

2. Aparkaleku-erreserba mugikortasun urriko pertsonentzako txartelaren titularraren ibilgailuari lotzen zaionean, erreserbaren indarraldia bat etorriko da txartelaren indarraldiarekin.

Kasu horietan, aparkaleku-erreserbaren titularrak Udalarri jakinarazi beharko dio ibilgailua aldatu izana, bizilekua edo lantokia aldatu izana eta plaza erreserbatzea eragin zuten eskakizunetan izandako beste edozein aldaketa, gertatzen denean.

### ZAZPIGARREN TITULUA

#### SALGAIEN BANAKETA ETA IBIAK

## I. KAPITULUA. SALGAIEN BANAKETA

**63. artikulua.** *Salgaien zamalanak eta ordutegiak.*

1. Salgaien zamalanak, lehentasunez, haien jatorri edo helburu diren merkataritzako, industriako edo bestelako lokalen barruan egingo dira. Halakorik ezean, zamalanak horretarako erreserbatutako eremu eta ordutegietan egingo dira.

2. Udalak zamalanetarako eremuak eta horien ordutegia mugatu eta seinaleztatuko ditu, kontuan hartuta bide edo espazio publikoaren mota, merkataritza- edo industria-beharrak, lan horiek mugikortasunean eta hiri-ingurumenean duten eragina eta, oro har, ordenantza honen oinarri diren printzipioak.

3. Zamalanetarako ordutegia alkateak edo horrek eskuordetzen duen zinegotziak zehaztuko du, eta ordutegi bereziak ezarri ahal izango ditu ibilgailu mota bakoitzarentzat, ibilgailuaren dimentsioen eta haren emisio kutsatzaile handiagoen edo txikiagoen arabera.

4. Sendagaiak oinezkoen eremuetan kokatutako farmazia-bulegoetan edo osasun-zentroetan entregatzeko ibilgailuek baimena lortu ahal izango dute haiek beste ordu-tarte batzuetan banatzeko.

5. Eremu berriak zehazteko edo daudenak aldatzeko, baita ordutegiak zehazteko ere, kontuan hartuko dira inguruneko beharrak eta dagozkion aurretiazko azterlan teknikoak.

## CAPÍTULO II. ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

**Artículo 61.** *Tarjeta de estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida.*

1. Las normas especiales de estacionamiento previstas en el presente capítulo sólo se aplicarán a quienes sean titulares de la tarjeta de estacionamiento de vehículos para personas con movilidad reducida expedida por una Administración pública competente.

2. El uso de la tarjeta está destinado exclusivamente al servicio de los desplazamientos de su titular con los vehículos que use para ello. Sólo la podrá utilizar cuando conduzca uno de tales vehículos o sea trasladado en ellos.

3. El derecho a las plazas reservadas o al estacionamiento gratuito y sin limitación horaria en las zonas de estacionamiento limitado se deberá acreditar mediante la exhibición del original de la tarjeta en el parabrisas del vehículo.

**Artículo 62.** *Reserva de estacionamiento.*

1. El Ayuntamiento delimitará espacios reservados a los vehículos de los titulares de la tarjeta para personas con movilidad reducida en la proporción establecida en la normativa vigente, en particular en los lugares más próximos posibles a su domicilio y a su centro de trabajo.

2. Cuando la reserva de estacionamiento se vincule al vehículo del titular de la tarjeta para personas con movilidad reducida, el plazo de vigencia coincidirá con el de la tarjeta.

En estos casos, el titular de la reserva de estacionamiento deberá comunicar al Ayuntamiento el cambio de vehículo cuando tenga lugar, el cambio de domicilio o de centro de trabajo y cualquier otra alteración de los requisitos que motivaron la reserva de plaza.

### TÍTULO SÉPTIMO

#### DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS Y VADOS

## CAPÍTULO I. DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS

**Artículo 63.** *Carga y descarga de mercancías y horarios.*

1. La carga y descarga de mercancías se realizará prioritariamente en el interior de los locales comerciales, industriales o de otro tipo del que procedan o al que vayan destinadas las mercancías. En su defecto, la carga y descarga se efectuará en las zonas y horarios reservados a tal fin.

2. El Ayuntamiento delimitará y señalará las zonas de carga y descarga y su horario en función del tipo de vía o espacio público, las necesidades comerciales o industriales, su repercusión en la movilidad, en el medio ambiente urbano y, en general, de conformidad con los principios que inspiran la presente ordenanza.

3. El horario de carga y descarga será el que determine el alcalde o la concejalía competente en quien delegue, que podrá establecer horarios diferenciados para los distintos tipos de vehículos en función de sus dimensiones y de sus mayores o menores emisiones contaminantes.

4. Los vehículos destinados a la entrega de medicamentos en oficinas de farmacia o en los centros sanitarios ubicadas en las zonas peatonales podrán obtener una autorización para realizar la distribución en otras franjas horarias.

5. La determinación de nuevas zonas o la modificación de las ya existentes, así como los diferentes horarios, se realizará atendiendo a las necesidades del entorno y atendiendo a los estudios técnicos previos que resulten pertinentes.

**64. artikulua. Salgaien zamalanak egitea.**

Zamalanak honako arau hauen arabera egingo dira:

- a) Zamalanak arreta handienaz egingo dira, aldameneko eraikinen okupatzaile eta bide publikoaren erabiltzaileengana zaratak edo eragozpenak saihestuko dira, eta erabilitako eremua garbi utzi beharko da.
- b) Oinezkoen eremuak edo bizikleta-bideak zeharkatu behar direnean, oinezkoen eta bizikleten erabiltzaileen lehentasuna errespetatu beharko da, hurrenez hurren.
- c) Ezin izango da salgaiak edo beste objektu batzuk jasotzeko edo jaisteko jarduerarik egin polea, garabi edo bestelako makinaren bidez, pertsonen segurtasuna edo ondasunen osotasuna arriskuan jartzen badute.

**65. artikulua. Salgaien zamalanetara zuzendutako ibilgailuak.**

1. Hirigunean salgaiak banatzera zuzendutako ibilgailuak, ahal dela, elektrikoak edo gutxi kutsatzen dutenak izango dira. Manu honen ondorioetarako, alkateak edo horrek eskuordetzen duen zinegotziak mugatuko ditu hirigunea osatzen duten kaleak, dagozkion seinaleen bidez.

2. Turismo-ibilgailu partikularrek ezin izango dituzte zamalanetarako eremuak erabili. Hala ere, beren ibilgailu partikularrekin unean uneko zamalanak egin beharra duten saltoki txikien titularrek edo langileek zamalanetarako erreserbatutako espazioak erabili ahal izango dituzte, denbora-muga berarekin.

**66. artikulua. Salgaien hiri-banaketarako zentroa salgaien.**

Salgaien banaketa hobeto antolatzeko, Mugikortasun Jasangarriaren Planean aurreikusitakoarekin bat etorritik, Udalak hiri-banaketarako zentro bat sortu ahal izango du. Zentro horrek aukera emango du distantzia laburrean salgaien banaketa kapilarra egiteko eta salgaiak merkatarien eta bezeroen beharren arabera biltegitartzeko.

**II. KAPITULUA. IBIAK**

**67. artikulua. Ibi-lizentzia eta ibiaren erabilera.**

1. Ibilgailuak bide publikotik eraikin batera sartzeko edo handik irteerako jabari publikoaren zati bat erabilgarri izateko, alde zuzenetik Udalaren baimena beharko da, ibi-lizentzia izenekoa.

2. Ibi-lizentziak emateko prozedura ordenantza honen IV. eranskinean ezarritakoaren arabera tramitatuko da.

3. Ibi-lizentziek, indarrean dauden bitartean, baimena eman ahal izango dute jabari publikoa iraunkorki edo ordutegi mugatua erabiltzeko. Azken kasu horretan, asteko egun jakin batzuetan eta/edo eguneko ordu jakin batzuetan baino ez dute pasatzea baimenduko.

4. Ibi-erreserba gisa seinaleztatutako espazioa ibilgailuen sarrera eta irteerara soilik dago zuzenduta. Espazio horretan ezin izango du inolako ibilgailurik aparkatu.

**68. artikulua. Ibia seinaleztatzea.**

1. Ibiak bertikalki eta, hala badagokio, horizontalki seinaleztatuta egon beharko dute, IV. eranskinean aurreikusitakoaren arabera.

2. Seinaleak bat etorriko dira trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko araudian aurreikusitako eredu ofizialarekin, eta Udalak entregatuko ditu dagokion tasa ordaindu ondoren.

**Artículo 64. Realización de las operaciones de carga y descarga de mercancías.**

Las operaciones de carga y descarga se realizarán observando las siguientes normas:

- a) La carga y descarga se realizará con el máximo cuidado, se evitarán ruidos o molestias innecesarias a los ocupantes de los inmuebles colindantes y a los usuarios de la vía pública y la zona utilizada deberá dejarse limpia.
- b) Cuando haya que atravesar zonas peatonales o las vías ciclistas se deberá respetar, respectivamente, la prioridad de los peatones y de los usuarios de las bicicletas.
- c) No se podrán efectuar operaciones de elevación ni descenso de mercancías u otros objetos mediante poleas, grúas u otro tipo de maquinaria que pongan en peligro la seguridad de las personas o la integridad de los bienes.

**Artículo 65. Vehículos destinados a la carga y descarga de mercancías.**

1. Los vehículos destinados a la distribución de mercancías en el centro urbano se realizará con vehículos preferentemente eléctricos o poco contaminantes. La delimitación de las calles que conforman el centro urbano a los efectos de este precepto la realizará, mediante la pertinente señalización, el alcalde o la concejalía competente en quien delegue.

2. Los vehículos turismo particulares no podrán usar las zonas destinadas a carga y descarga. No obstante, los titulares o el personal del pequeño comercio que necesite efectuar labores puntuales de carga y descarga con sus vehículos particulares podrán utilizar los espacios reservados para carga y descarga con la misma limitación temporal.

**Artículo 66. Centro de distribución urbana de mercancías.**

Al objeto de una mejor ordenación del reparto de mercancías, y de conformidad con lo previsto en el Plan de Movilidad Sostenible, el Ayuntamiento podrá crear un Centro de Distribución urbana que permita una distribución capilar de las mercancías a corta distancia y el almacén de las mercancías según las necesidades de los comerciantes y clientes.

**CAPÍTULO II. VADOS**

**Artículo 67. Licencia y uso del vado.**

1. La disponibilidad de una parte del dominio público para la entrada de vehículos desde la vía pública a un inmueble o su salida requerirá la previa autorización municipal, denominada licencia de vado.

2. El procedimiento para el otorgamiento de las licencias de vado se tramitará de conformidad con lo previsto en el anexo IV de la presente ordenanza.

3. Las licencias de vado podrán autorizar durante su vigencia una disponibilidad del dominio público permanente o con limitación de horario, en cuyo caso sólo permitirán el paso determinados días de la semana y/o determinadas horas del día.

4. El espacio señalizado como reserva de vado está destinado única y exclusivamente a la entrada y salida de vehículos. En dicho espacio no podrá estacionar ningún vehículo.

**Artículo 68. Señalización del vado.**

1. Los vados deberán estar señalizados vertical y, en su caso, horizontalmente, de conformidad con lo previsto en el anexo IV.

2. Las señales se corresponderán, en todo caso, con el modelo oficial previsto en la normativa de tráfico y seguridad vial y serán entregadas por el Ayuntamiento previo pago de la tasa correspondiente.



3. Ibi-lizentziaren titularrak sarrera behar bezala seinalez-tatuta eta seinaleak kontserbazio-egoera egokian eduki behar-ko ditu. Seinaleak hondatu edo lapurtuz gero, kopia bat eskatu beharko dio Udalari.

4. Ibi-lizentziaren titularrari egokituko zaizkio ibia seinalez-tatzeak eragindako gastuak, bide publikoan hura gaitzeko beharrezkoak diren obrak eta jabari publikoaren erabilera bereziaren ondorioz espaloietan eragindako kalteak.

#### 69. artikulua. Ibi-lizentzia aldi baterako etetea.

Pasabide-lizentziaren indarraldia aldi baterako eten ahal izango da mugikortasuna antolatzeko, bide publikoan obra publikoak egiteko, bide publikoan beste erabilera batzuetarako edo behar bezala arrazoituta interes orokorreko beste edozein arrazoirengatik.

### ZORTZIGARREN TITULUA

#### AUTOKARABANAK ETA ANTZEKO BESTE IBILGAILU BATZUK SARTZEA, ZIRKULATZEA ETA APARKATZEA

#### 70. artikulua. Autokarabanen gaineko udal-eskumenak.

Hondarribiko Udalaren titulartasuneko bideetan autokarabanak, karabanak, camper-ak edo antzekoak sartzea, zirkulatzera eta aparkatzea trafikoari buruzko araudian eta ordenantza honetako hurrengo artikuluetan aurreikusitakoaren arabera egingo da.

#### 71. artikulua. Zirkulatzera.

Autokarabanak, karabanak, camper-ak edo antzekoak galtzadatik baino ezingo dira ibili. Inola ere ezingo dira ibili oinezkoentzako guneeetan, bizikletentzako guneeetan edo garraio publikorako guneeetan.

#### 72. artikulua. Eremu erreserbatuetan aldi baterako aparkatzea.

1. Autokarabanak, karabanak, camper-ak edo antzekoak Udalak horretarako aurreikusitako eremuetan aparkatuko dira, honako arau hauek beteta:

a) Ibilgailuak ezin izango dira aterata egon aparkatzeko bereziki gaitutako espaziotik, eta ezin izango dute galtzadaren, espaloien, pasealekuaren edo lorategi-eremuaren zati bat okupatu.

b) Sartzeko eta irteteko maniobrak egin ahal izateko moduan aparkatuko dira, eta gainerako erabiltzaileek libre dagoen espazioa ondoen erabiltzea ahalbidetzeko.

c) Gidariak ibilgailua ibilgetuko du, bere kabuz lekualdatu eta hirugarren batek mugitu ezin izateko moduan. Ibilgailua malda handia duen leku batean aparkatuz gero, gidariak ibilgailua behar bezala finkatuta utzi beharko du.

2. Eremu horietako aparkalekuen txandakatzea eta bidezko banaketa bermatzeko, Udalak ezarri ahal izango du aste horretan bertan gehienez zenbat orduz jarraian aparkatu ahal izango den.

3. Udalak gune zona ezartzea sustatu ahal izango du, eta titulartasun publikoa nahiz pribatua eduki ahal izango dute. Nolanahi ere, erabilera publikoa izango dute horrelako ibilgailuentzat.

#### 73. artikulua. Erreserbatu gabeko eremuetan aparkatzea.

1. Autokarabanak, karabanak, camper-ak edo antzekoak beste ibilgailu motordun batzuentzat gordetako espazioetan ere aparkatu ahal izango dira salbu eta, bidearen ezaugarriak direla eta, dagokion seinalez-tapenaren bidez berariaz debekatuta dagoenean edo Udalak 70. artikuluan xedatutakoaren arabera sartzera, zirkulatzera eta aparkatzea debekatu duenean.

3. El titular de la licencia de vado deberá mantener el acceso correctamente señalizado y las señales en buen estado de conservación. En caso de deterioro o sustracción de las señales deberá solicitar un duplicado al Ayuntamiento.

4. Los gastos que ocasione la señalización del vado, las obras necesarias en la vía pública para su habilitación y los defectos ocasionados en las aceras como consecuencia del uso especial del dominio público corresponderán al titular de la licencia de vado.

#### Artículo 69. Suspensión temporal de la licencia de vado.

La vigencia de la licencia de vado se podrá suspender temporalmente por razones de ordenación de la movilidad, realización de obras públicas en la vía pública, otros usos de las vías públicas o cualquier otra razón de interés general debidamente motivada.

### TÍTULO OCTAVO

#### ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE AUTOCARAVANAS Y OTROS VEHÍCULOS ANÁLOGOS

#### Artículo 70. Competencias municipales sobre autocaravanas.

El acceso, la circulación y el estacionamiento de autocaravanas, caravanas, camper o vehículos análogos en las vías titularidad del Ayuntamiento de Hondarribia se realizará de conformidad con lo previsto en la normativa reguladora del tráfico y en los artículos siguientes de la presente ordenanza.

#### Artículo 71. Acceso y circulación.

Las autocaravanas, caravanas, camper o vehículos análogos sólo podrán circular por la calzada. En ningún caso podrán circular por las zonas peatonales, por los espacios reservados para las bicicletas o para el transporte público.

#### Artículo 72. Estacionamiento temporal en zonas reservadas.

1. Las autocaravanas, caravanas, camper o análogos estacionarán en las zonas previstas al efecto por el Ayuntamiento cumpliendo las siguientes normas:

a) Los vehículos no podrán sobresalir del espacio especialmente habilitado para su estacionamiento ni ocupar parte de la calzada, de la acera, paseo o zona ajardinada.

b) El estacionamiento se efectuará de forma tal que permita la ejecución de las maniobras de entrada y de salida y permita a los demás usuarios la mejor utilización del espacio disponible.

c) El conductor inmovilizará el vehículo de forma que no pueda desplazarse espontáneamente ni ser movido por tercero. Si el estacionamiento se utiliza en un lugar con una sensible pendiente, el conductor deberá dejar el vehículo debidamente fijado.

2. Al objeto de garantizar la rotación y distribución equitativa de los estacionamientos en tales zonas, el Ayuntamiento podrá establecer el número máximo de horas continuadas de estacionamiento durante la misma semana.

3. El Ayuntamiento podrá promover la instalación de tales zonas, que podrán ser de titularidad pública o privada. En todo caso, su uso será público para tales tipos de vehículos.

#### Artículo 73. Estacionamiento en zonas no reservadas.

1. Las autocaravanas, caravanas, camper o análogos también podrán estacionar en los espacios reservados para otros vehículos de motor salvo que, por las características de la vía, esté expresamente prohibido mediante la pertinente señalización o el Ayuntamiento haya prohibido su acceso, circulación y estacionamiento en virtud de lo dispuesto en el artículo 70.

2. Halakoetan, aurreko artikuluan aurreikusitako arauak bete beharko dira aparkatzean, plaza bat baino gehiago ez okupatzeko, zirkulazioa ez oztopatzeko eta gainerako bide-erabiltzaileak arriskuan ez jartzeko moduan.

## BEDERATZIGARREN TITULUA

### KIROL- ETA KULTURA-EKITALDIAK BIDE PUBLIKOETAN

#### 74. artikulua. Araubide juridikoa.

Udal-titulartasuneko bide eta espazioetan ekitaldi edo jarduera kiroletakoak, kulturalak edo antzekoak egiteko, bete egin beharko da ordenantza honetan, gainerako udal-arauetan, Zirkulazio Erregelamendu Orokorren II. eranskinean edo haren ordezkio araudian xedatutakoa, baita aplikatzekoa den beste edozein xedapen ere. Espazio horietan biltzeko eta manifestatzeko eskubidea baliatzeko, berariazko araudia bete beharko da.

#### 75. artikulua. Aurretiko administrazio-baimena.

1. Bide eta espazio publikoetan ekitaldi edo jarduera kiroletakoak, kulturalak edo antzekoak egiteko, jabari publikoa erabiltzeko udal-baimena lortu beharko da, alde batera utzi gabe ekitaldi edo jarduera motaren arabera eska daitezkeen bestelako baimenak.

2. Ekitaldi edo jarduera horiek egiteko baimen-eskabidea ekitaldi edo jarduera horiek egiteko aurreikusitako data baino hilabete lehenago egingo da, gutxienez.

3. Udalak interesdunen eskura jarriko duen eredu normalizatuan formalizatu da eskabidea. Bertan, gutxienez, honako hauek jasoko dira: antolatzailea edo arduraduna, ekitaldi mota, iraupena, ibilbidea edo okupatu beharreko espazioak.

4. Baimena emateko prozeduran, nahitaezkoa izango da zerbitzu eskudunek txosten tekniko bat egitea mugikortasunaren eta inplikaturako gainerako ondasun eta eskubideen gaineko eragina azaltzeko, baita antolatzaileek edo arduradunek parte-hartzaileen eta bide eta espazio publikoen gainerako erabiltzaileen segurtasuna bermatzeko hartu beharreko neurriak ere.

5. Alkateari edo mugikortasunaren gaien hark eskuordetzen duen zinegotzi eskudunari egokituko zaio baimena ematea. Baimen horretan, hartuko diren segurtasun-neurriak edo bestelakoak adieraziko dira, baita antolatzaileek edo arduradunek bete beharreko baldintzak ere.

#### 76. artikulua. Ekitaldiak edo jarduerak seinaleztatzea eta jakinaraztea.

1. Ibilbidea edo eremuak seinaleztatzea ekitaldiaren edo jardueraren antolatzaileen edo arduradunen kontura izango da, eta Udaltzaingoa gainbegiratu du.

2. Ekitaldiaren antolatzaileek edo arduradunek, horretarako ezartzen diren prozeduren bidez, behar besteko aurrerapenarekin eman beharko diete ekitaldiaren berri saltegiei, garraio publikoko zerbitzuei eta eragindako gainerako erabiltzaileei.

3. Antolatzaileek edo arduradunek ekitaldia edo jarduera egin aurretik zegoen egoera berean utzi beharko dute erabilitako bidea edo espazio publikoa.

#### 77. artikulua. Ekitaldiak edo jarduerak etetea.

1. Bide eta espazio publikoetan ekitaldi edo jarduera kiroletako edo kultural bat baimenik gabe edo baimenean eskatutako baldintzak hautsita egiten ari dela jakiten denean, eten egingo da berehala, udaltzaingoa zuzeneko esku-hartzearen bidez.

2. Ekitaldia edo jarduera bertan behera utzi ahal izango da, halaber, gertaera edo jarduera behar besteko segurtasunegitea eragozten duten inguruabarrak gertatzen direnean.

2. En tales casos, el estacionamiento deberá hacerse cumpliendo las normas previstas en el artículo anterior y de forma que no se ocupe más de una plaza, no se obstaculice la circulación y no suponga un peligro para los demás usuarios de la vía.

## TÍTULO NOVENO

### EVENTOS DEPORTIVOS Y CULTURALES EN LAS VÍAS PÚBLICAS

#### Artículo 74. Régimen jurídico.

El uso de las vías y espacios de titularidad municipal para la realización de eventos o actividades deportivas, culturales o similares se regirá por lo dispuesto en esta ordenanza, en las demás normas municipales, en el anexo II del Reglamento General de Circulación o normativa que le sustituya, así como por cualquier otra disposición que resulte de aplicación. El ejercicio en tales espacios del derecho de reunión y manifestación se regirá por su regulación específica.

#### Artículo 75. Autorización administrativa previa.

1. El uso de las vías y espacios públicos para la realización de eventos o actividades deportivas, culturales o similares requerirá la obtención de autorización municipal para el uso del dominio público, sin perjuicio de aquellas otras autorizaciones o permisos que sean exigibles en función del tipo de evento o actividad.

2. La solicitud de autorización para la celebración de tales eventos o actividades se realizará con una antelación mínima de un mes a la fecha prevista para su celebración o desarrollo.

3. La solicitud se formalizará en modelo normalizado que el Ayuntamiento pondrá a disposición de los interesados, donde, al menos, se hará constar el organizador o responsable, el tipo de evento, su duración, el recorrido o los espacios a ocupar.

4. En el procedimiento de otorgamiento de la autorización será preceptivo un informe técnico de los servicios competentes sobre la afección a la movilidad y a los demás bienes y derechos implicados, así como sobre las medidas a adoptar por los organizadores o responsables para garantizar la seguridad de los participantes y del resto de usuarios de las vías y espacios públicos.

5. El otorgamiento de la autorización corresponderá al alcalde o a la concejalía competente en quien delegue la materia de movilidad y en ella se indicarán las medidas de seguridad o de otro tipo y las condiciones que deben cumplir los organizadores o responsables.

#### Artículo 76. Señalización y comunicación de los eventos o actividades.

1. La señalización del recorrido o de las zonas correrá a cargo de los organizadores o responsables del evento o actividad y será supervisada por la Guardia municipal.

2. Los organizadores y responsables del evento deberán informar con la antelación suficiente, a través de los procedimientos que se establezcan al efecto, de la realización del evento a los establecimientos comerciales, a los servicios de transporte público y al resto de usuarios que se vean afectados.

3. Los organizadores o responsables deberán dejar la vía o el espacio público utilizado en el mismo estado en que se encontraba antes de la realización del evento o actividad.

#### Artículo 77. Suspensión de los eventos o actividades.

1. Cuando se tenga conocimiento de que se está realizando un evento o actividad deportiva o cultural en las vías y espacios públicos sin autorización o vulnerando las condiciones exigidas en la autorización, se procederá a su inmediata suspensión mediante la intervención directa de la Guardia municipal.

2. También se podrá suspender el evento o la actividad cuando sobrevengan circunstancias que impidan su realización con la debida seguridad.

## HAMARGARREN TITULUA

### LEGEZKOTASUNA BERREZARTZEA ETA ZEHAPEN-ARAUBIDEA

#### I. KAPITULUA. LEGEZKOTASUNA BERREZARTZEKO NEURRIAK

*78. artikulua. Ibilgailuak ibilgetzea, kentzea eta gordailuan uztea.*

1. Udaltzaingoak ibilgailuak ibilgetuko ditu, baita horiek kendu eta udal-lokaletan utzi ere, trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko legeriak aurreikusitako kasuak gertatzen direnean.

2. Halaber, ibilgailuak kendu eta gordailuan utziko ditu edo, hala badagokio, ibilgetu, jabari publikoko bide eta espazioen erabilera eta osotasuna bermatzeko edo segurtasun, osasungarritasun eta lasaitasun publikoa babesteko beharrezkoa denean. Zehazki, ordenantza honetan baimendutako egun kopurutik gora bide publikoan aparkatuta dauden ibilgailuak kendu ahal izango ditu.

3. Udaltzaingoak motozikleten, ziklomotorren, mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen, bizikleten edo beste edozein ibilgailuren kateak edo segurtasun-elementuak moztu ahal izango ditu, baldin eta hori beharrezkoa bada ibilgailua kendu eta gordailuan uzteko, edo beste leku batean ibilgetzeko, aurreko atalean aurreikusitakoarekin bat etorritz.

*79. artikulua. Bizikletak kentzea.*

1. Trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko legerian aurreikusitako kasuetan ez ezik, Udaltzaingoak bizikletak bide eta espazio publikoetatik ere kendu ahal izango ditu, horretara behartuta dagoen pertsonak hala egiten ez badu, honako kasu hauetan:

a) Aparkatzeko berariaz egokitutako espazioetatik kanpo 72 ordu baino gehiago jarraian aparkatuta dagoenean.

b) Bizikleta abandonatuta dagoela jotzen denean, nahiz eta ondo aparkatuta egon. Ondorio horietarako, bizikleta abandonatutzat joko da gurpilak falta zaizkionean, trakzio-mekanismoa deuseztatuta duenean edo bizikletaren egoerak abandonatuta dagoela argi eta garbi aditzera ematen duenean.

c) Ibilgailua ibilgetzea legez bidezkoa denean, baina hura ibilgetzeko leku egokirik ez dagoenean.

2. Kendu aurretik, udaltzainak bizikletaren argazki bat egingo du, eta bizikleta erreklamatzeko duenak eskatu ahal izango du. Bizikleta kendu ondoren, abisua jarriko du haren lekuan, jabeari horren berri emateko.

3. Udalak bizikleta-gordailu bat ezarriko du jabeek bizikleta berreskura dezaten errazteko edo, hala badagokio, irabazteko asmorik gabeko erakunde bati entregatzeko, hura kendu zenetik hiru hilabetetik gora igaroz gero.

#### II. KAPITULUA. ZEHAPEN-ARAUBIDEA

*80. artikulua. Aplikatzekoa den zehapen-araubidea.*

1. Ordenantza honek ezartzen dituen jokabide-arauen aurkako egiteak edo omisioak arau-hauste administratiboak dira. Horiek oso astuntzat, astuntzat eta arintzat sailkatzen dira, eta kapitulu honetan xedatutakoaren arabera zehatuko dira.

2. Trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko legerian edo ordenantza honetan berariaz edo inplizituki aipatzen den beste edozein xedapenetan aurreikusitako arauak ez betetzea arau horietan aurreikusitakoaren arabera zigortuko da.

## TÍTULO DÉCIMO

### RESTABLECIMIENTO DE LA LEGALIDAD Y RÉGIMEN SANCIONADOR

#### CAPÍTULO I. MEDIDAS DE RESTABLECIMIENTO DE LA LEGALIDAD

*Artículo 78. Inmovilización, retirada y depósito de vehículos.*

1. La Guardia municipal procederá a la inmovilización de los vehículos, así como a su retirada y depósito en las dependencias municipales, cuando concurren los supuestos que contempla la legislación de tráfico y seguridad vial.

2. También procederá la retirada y depósito de los vehículos o, en su caso, la inmovilización, cuando ello resulte necesario para garantizar el uso y la integridad de las vías y espacios de dominio público o para proteger la seguridad, la salubridad y la tranquilidad públicas. En particular, se podrán retirar aquellos vehículos que estén estacionados en el mismo lugar de la vía pública durante un número de días superior al permitido en la presente ordenanza.

3. La Guardia municipal podrá proceder al corte de las cadenas o elementos de seguridad de las motocicletas, ciclomotores, vehículos de movilidad personal, bicicletas o cualquier otro vehículo cuando ello resulte necesario para proceder a la retirada y depósito del vehículo, o a su inmovilización en otro lugar, de conformidad con lo previsto en el apartado anterior.

*Artículo 79. Retirada de bicicletas.*

1. Además de en los supuestos previstos en la legislación de tráfico y seguridad vial, la Guardia municipal también podrá retirar las bicicletas de las vías y espacios públicos, si la persona obligada a ello no lo hiciera, en los siguientes supuestos:

a) Cuando esté aparcada fuera de los espacios específicamente acondicionados para ello durante más de 72 horas ininterrumpidas.

b) Cuando se considere que la bicicleta esté abandonada, aunque se encuentre bien aparcada. A estos efectos se considerará que la bicicleta está abandonada cuando le falten las ruedas, tenga el mecanismo de tracción inutilizado o su estado denote de forma evidente su abandono.

c) Cuando proceda legalmente la inmovilización del vehículo, pero no haya un lugar adecuado para realizarla.

2. Antes de proceder a su retirada, el agente de la Guardia municipal realizará una fotografía de la bicicleta que podrá ser solicitada por quien la reclame. Tras la retirada colocará en su lugar un aviso para informar de ello a su propietario.

3. El Ayuntamiento establecerá un depósito de bicicletas para favorecer su recuperación por los propietarios o, en su caso, su entrega a una organización sin ánimo de lucro cuando hayan transcurrido más de tres meses desde su retirada.

#### CAPÍTULO II. RÉGIMEN SANCIONADOR

*Artículo 80. Régimen sancionador aplicable.*

1. Las acciones u omisiones contrarias a las normas de conducta que establece la presente ordenanza constituyen infracciones administrativas, que se clasifican en muy graves, graves y leves y se sancionarán de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

2. El incumplimiento de las normas previstas en la legislación de tráfico y seguridad vial o en cualquier otra disposición a la que la presente ordenanza se remita, de forma expresa o implícita, se castigará de conformidad con lo previsto en tales normas.

**81. artikulua. Arau-hauste oso astunak.**

Arau-hauste oso astunak dira:

1. Jabari publikoa seinalezatzea, okupatzea edo beste edonola erabiltzea, ordenantza honetan xedatutakoaren arabera hura aprobetxatzeko, baimena eman gabe edo dagokion erreserba ezarri gabe.
2. Erreserbaren edo okupazioaren baldintza fisikoak baimenik gabe aldatzea, horren ondorioz Udalaren jabari publikoa larriki hondatzen bada.
3. Ordenantzan aurreikusitako txartel edo baimen manipulatua edo faltsutuak erabiltzea, horrek delitua ez dakarrenean.
4. Ordenantza honetan aurreikusitako txartelak edo baimeak lortzeko eskatutako datuak edo dokumentazioa ezkutatzea, manipulatzeko edo faltsutzea, horrek delitua ez dakarrenean.
5. Titularrak ordenantzan aurreikusitako txartelak edo baimenak beste batzuei lagatzea.
6. Salgai arriskutsuak garraiatzen dituzten kamioi eta ibilgailuen zirkulazioari buruzko arauak ez betetzea.
7. Bide publikoetako kirol- eta kultura-ekitaldiei buruzko arauak ez betetzea.

**82. artikulua. Arau-hauste astunak.**

Arau-hauste astunak dira:

1. Bide publikoan ezarritako bizikleta-aparkalekuetan bigabe aparkatzea, gainerakoek aparkatzea zailtzen edo oztopatzen duenean edo gainerako bide-erabiltzaileei eragiten dienean.
2. Bizikletak eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak alokatzeko sistemei buruzko arauak ez betetzea.
3. Automobilak, motozikletak, ziklomotorrak eta beste ibilgailu motordun batzuk erabiltzeari, gelditzeari eta aparkatzeari buruzko ordenantza honetako arauak ez betetzea.
4. Ordenantza honetan taxiari eta garraio-ibilgailu gidaridunei buruz aurreikusitako arauak ez betetzea.
5. Titularra ez den pertsona batek mugikortasun urriko pertsonentzako aparkatze-txartela erabiltzea.
6. Alde Zaharrera, Apezpiku plazara, Santiagora eta Madalena karrikara ibilgailu motordunekin sartzeko arauak ez betetzea.
7. Zamalanei buruzko arauak ez betetzea.
8. Ibiei buruzko arauak ez betetzea.
9. Ordenantza honetan aipatzen diren autokarabanak, karabanak, camper-ak edo antzeko ibilgailuak sartu, zirkulatu eta aparkatzeari buruzko arauak ez betetzea.

**83. artikulua. Arau-hauste arinak.**

Arau-hauste arinak dira:

1. Oinez igarotzen diren pertsonen ordenantza honek ezarritako betebeharrak ez betetzea.
2. Bizikleten erabilerari eta aparkatzeari buruzko arauak ez betetzea, arau-hauste astuna ez denean.
3. Bizikleta-aparkalekuak hondatzen dituzten egintzak.
4. Motorrik gabeko irristailuak, patineteak eta gurpil-oholak erabiltzeko arauak ez betetzea.
5. Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak erabiltzeko eta aparkatzeko arauak ez betetzea.
6. Bizikletan eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuetan doazen talde turistikoek buruzko arauak ez betetzea.

**Artículo 81. Infracciones muy graves.**

Son infracciones muy graves:

1. La señalización, ocupación o cualquier otra utilización del dominio público para su aprovechamiento conforme a lo dispuesto en esta ordenanza sin que haya sido concedida la autorización o establecida la reserva correspondiente.
2. La modificación, sin autorización, de las condiciones físicas de la reserva u ocupación, cuando de ellos derive un deterioro grave del dominio público municipal.
3. La utilización de tarjetas o autorizaciones previstas en la ordenanza manipuladas o falsificadas, cuando no fuera constitutivo de delito.
4. La ocultación, manipulación o falsedad de los datos o de la documentación exigida para la obtención de tarjetas o autorizaciones previstas en la presente ordenanza, cuando no fuera constitutivo de delito.
5. La cesión a otros por parte de su titular de las tarjetas o autorizaciones previstas en la ordenanza.
6. El incumplimiento de las normas sobre la circulación de camiones y vehículos que transportan mercancías peligrosas.
7. El incumplimiento de las normas sobre eventos deportivos y culturales en las vías públicas.

**Artículo 82. Infracciones graves.**

Son infracciones graves:

1. El estacionamiento indebido en los aparcamientos instalados en la vía pública cuando dificulte u obstaculice su uso por los demás o afecte a los demás usuarios de la vía.
2. El incumplimiento de las normas sobre sistemas de alquiler de bicicletas y de vehículos de movilidad personal.
3. El incumplimiento de las normas de la presente ordenanza sobre el uso, parada y estacionamiento de automóviles, motocicletas, ciclomotores y otros vehículos de motor.
4. El incumplimiento de las normas sobre taxis y vehículos de transporte con conductor previstas en esta ordenanza.
5. La utilización de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida por parte de quien no es su titular.
6. El incumplimiento de las normas de acceso con vehículos de motor a Alde Zaharra, Apezpiku plaza, Santiago y Maddalena Karrika.
7. El incumplimiento de las normas sobre carga y descarga.
8. El incumplimiento de las normas sobre vados.
9. El incumplimiento de las normas sobre acceso, circulación y estacionamiento de autocaravanas, caravanas, camper o vehículos análogos a que se refiere esta ordenanza.

**Artículo 83. Infracciones leves.**

Constituyen infracciones leves:

1. El incumplimiento por parte de las personas que transitan a pie de los deberes que les impone esta ordenanza.
2. El incumplimiento de las normas sobre el uso y estacionamiento de las bicicletas cuando no sea infracción grave.
3. Los actos de deterioro de los aparcamientos.
4. El incumplimiento de las normas sobre el uso de patines, patinetes y monopatines sin motor.
5. El incumplimiento de las normas sobre el uso y estacionamiento de los vehículos de movilidad personal.
6. El incumplimiento de las normas sobre grupos turísticos en bicicleta y en vehículos de movilidad personal.

7. Egoiliar- edo jabe-txartel eta mugikortasun urriko pertsonentzako aparkatze-txartel iraungia erabiltzea, baldin eta txartela emateko unean eskatutako baldintza guztiak indarrean mantentzen badira.

8. Dagokion bizileku-eremutik kanpo egoiliar- edo jabe-txartela erabiltzea, txartela eman zeneko ibilgailuaren titulartasuna transferitu ondoren edo hura iraungi denean.

9. Aparkaldi mugatuko eremuetan aparkatzea dagokion tasa ordaindu gabe, tiket balioudunik gabe, ikusteko moduko leku batean tiketa ipini gabe; onartutakoa edo baimendutakoa baino denbora luzeagoz aparkatzea; eta, oro har, ordenantza honetan aparkaldi mugatuaren inguruan aurreikusitako arauak ez betetzea, II. eranskinean jasotakoak barne.

10. Mugikortasun urriko pertsonentzat aparkaleku-erreserbari buruzko arauak ez betetzea.

11. Ordenantza honen aurkako beste edozein ekintza edo ez-egite, aurreko manuetan arau-hauste astuntzat edo oso astuntzat tipifikatuta ez badago.

**84. artikulua. Zehapen-arauen konkurrentzia edo konkurtsoa.**

Ordenantza honetako bi manuren edo gehiagoren arabera arau-haustetzat jo daitezkeen egitateak, hurrengo artikuluan jasota ez badaude, zigortuko dira egindako arau-hauste bakarrari zehapen astunena aurreikusten duen manua aplikatuta.

**85. artikulua. Arau-hausteen konkurrentzia edo konkurtsoa.**

1. Konkurtso erreala. Konkurtso medialaren edo arau-hauste jarraituaren kasuan izan ezik, bi arau-hauste edo gehiago egiten dituztenei egindako arau-hauste guztiei dagozkien zehapenak ezarriko zaizkie.

2. Konkurtso mediala. Arau-hauste bat egiteak nahitaez dakarrenean beste bat edo batzuk egitea, egindako arau-hauste astunenari dagokion zehapena baino ez da ezarriko.

3. Konkurtso ideala. Egitate bakar batek bi arau-hauste edo gehiago dakartzanean, egindako arau-hauste astunenari dagokion zehapena ezarriko da.

4. Arau-hauste jarraitua. Arau-hauste jarraituaren egiletzat joko da aldeaz aurretik pentsatutako plan bat gauzatzean edo aukera bera baliatuz izaera bereko edo antzeko arau-hauste bat baino gehiago egiten dituen, eta gradu gorenean aurreikusitako zehapenik astunena ezarriko zaio.

**86. artikulua. Zehapenak eta mailakatzeko irizpideak.**

1. Trafikoari eta segurtasunari buruzko legerian eta toki-araubideari buruzkoan aurreikusitako zenbatekoen arabera, ordenantza honen aurkako arau-hausteak zehapen hauekin zigortuko dira:

- a) Arau-hauste oso astunak: 201 eurotik 1.000 eurora bitarteko isuna.
- b) Arau-hauste astunak: 101 eurotik 200 eurora bitarteko isuna.
- c) Arau-hauste arinak: 100 eurorainoko isuna.

2. Zehapenak zehapen mota bakoitzerako gutxieneko eta gehieneko zenbatekoaren barruan zehazteko, trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko legerian eta Sektore Publikoaren Araubide Juridikoaren Legean aurreikusitako zehapenak mailakatzeko irizpideak hartuko ditu kontuan Udalak. Arau-haustearen egoera ekonomikoa ere kontuan hartu ahal izango du.

**87. artikulua. Isunen ordezkiz gizaratearentzako lanak egitea.**

Ordenantza honetan aurreikusitako arau-hausteak egiteagatik ezarritako isunen ordezkiz, tokiko komunitatearen aldeko lan balio-

7. Hacer uso de una tarjeta de residente o propietario y de estacionamiento para personas con movilidad reducida caducada siempre que se mantuvieran vigentes todas las condiciones exigidas en el momento de concesión de la tarjeta.

8. Hacer uso de una tarjeta de residente o propietario fuera de la zona de residencia correspondiente, una vez transferida la titularidad del vehículo para la que se otorgó o cuando haya caducado.

9. Estacionar en las zonas de estacionamiento limitado sin abonar la tasa correspondiente, sin tique válido, sin colarlo en un lugar visible, estacionar más tiempo del abonado o permitido y, en general, cualquier incumplimiento de las normas sobre estacionamiento limitado previstas en esta ordenanza, incluidas las que contempla su anexo II.

10. El incumplimiento de las normas sobre reserva de estacionamiento para las personas con movilidad reducida.

11. Cualquier otra acción u omisión contraria a la presente ordenanza que no esté tipificada en los preceptos anteriores como infracción grave o muy grave.

**Artículo 84. Concurrencia o concurso de normas sancionadoras.**

Los hechos susceptibles de ser calificados como infracción con arreglo a dos o más preceptos de esta ordenanza, que no estén comprendidos en el artículo siguiente, se castigarán aplicando a la única infracción cometida el precepto que prevea la sanción más grave.

**Artículo 85. Concurrencia o concurso de infracciones.**

1. Concurso real. Salvo que se trate de un concurso medial o de una infracción continuada, a quienes cometan dos o más infracciones se le impondrán las sanciones correspondientes a todas y cada una de las infracciones cometidas.

2. Concurso medial. Cuando de la comisión de una infracción derive necesariamente la comisión de otra u otras, se impondrá únicamente la sanción correspondiente a la infracción más grave cometida.

3. Concurso ideal. Cuando un solo hecho constituya dos o más infracciones se impondrá la sanción correspondiente a la infracción más grave cometida.

4. Infracción continuada. Quien en ejecución de un plan preconcebido o aprovechando idéntica ocasión realice una pluralidad de infracciones de igual o semejante naturaleza, será considerado autor de una infracción continuada y se le impondrá la sanción más grave de las previstas en su grado máximo.

**Artículo 86. Sanciones y criterios de graduación.**

1. De conformidad con las cuantías previstas en la legislación de tráfico y seguridad y en la de Régimen local, las infracciones a la presente ordenanza se castigarán con las siguientes sanciones:

- a) Las infracciones muy graves con una multa de 201 a 1.000 euros.
- b) Las infracciones graves con una multa de 101 a 200 euros.
- c) Las infracciones leves con una multa de hasta 100 euros.

2. En la determinación de las sanciones dentro de la cuantía mínima y máxima para cada clase de infracción, el Ayuntamiento tendrá en cuenta los criterios de graduación de las sanciones previstos en la legislación de tráfico y seguridad vial y en la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público. También podrá tenerse en cuenta la situación económica del infractor.

**Artículo 87. Sustitución de las multas por trabajos en beneficio de la comunidad.**

Las multas impuestas por la comisión de las infracciones previstas en la presente ordenanza se podrán sustituir, previa

kideak egin ahal izango dira, zehatutako pertsonarekin ados jarri ondoren, dagozkion udal-xedapenetan aurreikusitako modu eta baldintzetan.

**88. artikulua.** *Kalteak ordaintzea eta legezkotasuna berretzea.*

1. Ordenantza honetan tipifikatutako arau-hausteak egiteagatik ezarritako zehapenak bateragarriak izango dira arau-hausleari aldatutako egoera bere jatorrizko egoerara leheneratu dezan exijitzearekin eta haren portaerak Udalari eragindako kalte-galerak ordainaraztearekin.

2. Aldatutako egoera bere jatorrizko egoerara leheneratzeko eta eragindako kalte-galeren ordaina emateko betebeharra hasitako zehapen-prozedura berean ezarri ahal izango da. Horretarako, ez da beharrezkoa izango arau-hauslea zehatzea. Aldiz, nahikoa izango da prozeduran egiaztatzea egitatezko aurreposizioa edo zehapenik gabeko neurri horiek ezartzea justifikatzen duten betekizunak daudela.

3. Gauzak jatorrizko egoerara leheneratzeko eta eragindako kalte-galeren ordaina emateko betebeharrak berehala betearaztekoak izango dira, baita betebeharrak horiek zehapen-ebazpenean zehapenarekin batera ezarri badira ere.

**89. artikulua.** *Zehapen-prozedura administratiboa eta zehatzeko eskumena.*

1. Ordenantza honetan aurreikusitako zehapenak ezartzeo prozedura tramitatuko da trafikoari, ibilgailu motordunen zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko Estatuko araudian eta, osagarri gisa, administrazio-prozedura erkideari buruzko legerian xedatutakoaren arabera.

2. Prozeduraren instrukzioa alkateari edo horrek eskuordetzen duen zinegotzi eskudunari dagozkion organoek egingo dute.

3. Ordenantza honetan tipifikatutako arau-hausteengatik zehapenak ezartzea alkateari edo horrek eskuordetzen duen organoari dagokio.

**90. artikulua.** *Arau-hausteen eta zehapenen preskripzioa.*

Ordenantza honetan aurreikusitako arau-hausteak eta zehapenak Sektore Publikoaren Araubide Juridikoaren Legean aurreikusitakoaren arabera preskribatuko dira.

*Xedapen indargabetzailea.* *Arauk indargabetzea.*

Ordenantza hau indarrean sartzen denetik aurrera, indargabetuta geratuko da Araututako Aparkamenduaren Udal Zerbitzuari buruzko Ordenantza, 2015eko ekainaren 24koa (2014ko urriaren 2an onartutako aldaketan eta 2015eko ekainean egindako zuzenketa araberako testu bategina).

Indargabetuta geratuko dira, halaber, Ordenantza honen edukia aurka edo horrekin kontraesanetan dauden maila bereko edo beheragoko mailako xedapen guztiak.

*Azken xedapenetako lehena.* *Eranskinak aldatzea.*

Tokiko Gobernu Batzarraren erabakiaren bidez, ordenantza honen eranskinak eguneratu ahal izango dira, baita isunen zenbatekoa ere, kontsumoko prezioen indizearen arabera, haien edukia arau-aldaketetara edo berrikuntza teknologikoetara egokitzeko, eta Ordenantzan aurreikusitako prozeduretan administrazio-kargak etengabe sinplifikatzeko, arintzeko eta murrizteko tramiteak edo dokumentuak ezabatzeke.

Gobernu Batzarraren erabakia Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN eta Udalaren webgunean argitaratu beharko da.

*Azken xedapenetako bigarrena.* *Ordenantza fiskalak egokitzea.*

Udalak ordenantza fiskalak arau honetan xedatutakora egokitu, bereziki tasa bat ezartzea eragin dezaketen tokiko

conformidad con la persona sancionada, por trabajos equivalentes en beneficio de la comunidad local en los términos y condiciones previstos por las disposiciones municipales correspondientes.

**Artículo 88.** *Resarcimiento de daños y restablecimiento de la legalidad.*

1. Las sanciones impuestas por la comisión de las infracciones tipificadas en la presente ordenanza, serán compatibles con la exigencia al infractor de la reposición de la situación alterada a su estado originario y con la indemnización de los daños y perjuicios que su comportamiento hubiera causado al Ayuntamiento.

2. La obligación de reponer la situación alterada a su estado originario y de indemnizar los daños y perjuicios causados se podrá imponer en el mismo procedimiento sancionador que se hubiere incoado, para ello no será necesario que sancione a la persona infractora, sino que bastará con acreditar en el procedimiento que concurre el presupuesto de hecho o los requisitos que justifican la imposición de esas medidas no sancionadoras.

3. La obligación de reponer las cosas a su estado originario y de indemnizar los daños y perjuicios causados serán inmediatamente ejecutivas, incluso en el supuesto de que tales obligaciones se hayan impuesto en la resolución sancionadora junto a la sanción.

**Artículo 89.** *Procedimiento administrativo sancionador y competencia para sancionar.*

1. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la presente ordenanza se tramitará de conformidad con lo dispuesto en la normativa estatal de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y, supletoriamente, en la legislación de procedimiento administrativo común.

2. La instrucción del procedimiento corresponderá a los órganos correspondientes del alcalde o la concejalía competente en quien delegue.

3. La imposición de las sanciones por las infracciones tipificadas en la presente ordenanza corresponderá a la Alcaldía o al órgano en quien delegue.

**Artículo 90.** *Prescripción de las infracciones y sanciones.*

Las infracciones y sanciones previstas en la presente Ordenanza prescribirán de conformidad con lo previsto en la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público.

*Disposición derogatoria.* *Derogación normativa.*

A partir de la entrada en vigor de la presente Ordenanza quedará derogada la Ordenanza del Servicio Municipal de Estacionamiento Regulado de 24 de junio de 2015, texto refundido de acuerdo con las modificaciones aprobadas en 2 de octubre de 2014 y rectificaciones de junio de 2015.

Quedan también derogadas todas aquellas disposiciones del mismo o inferior rango que se opongan o contradigan el contenido de esta Ordenanza.

*Disposición final primera.* *Modificación de los anexos.*

Mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local podrán actualizarse los Anexos de esta Ordenanza, y la cuantía de las multas con arreglo al Índice de Precios al Consumo, al objeto de adaptar su contenido a las modificaciones normativas o a las innovaciones tecnológicas, así como suprimir trámites o documentos para la permanente simplificación, agilización y reducción de cargas administrativas en los procedimientos previstos en la Ordenanza.

El acuerdo de la Junta de Gobierno se deberá publicar en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa y en la página web del Ayuntamiento.

*Disposiciones final segunda.* *Adaptación de las Ordenanzas Fiscales.*

El Ayuntamiento procederá a adaptar las ordenanzas fiscales a lo dispuesto en esta norma, particularmente en lo relativo

jabari publikoaren erabilera pribatiborako edo aprobetxamendu bereziko moduei dagokienez.

*Azken xedapenetako hirugarrena. Argitaratzea eta indarrean jartzea.*

Ordenantza hau, Udaltzak behin betiko onartu ondoren, Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN OSORIK argitaratu eta 15 egun balioudunera jarriko da indarrean.

#### I. ERANSKINA

*Alde Zaharreako, Apezpiku Plazarako, Santiagorako eta Maddalen Karrikarako sarrera mugatua.*

*1. Alde Zaharreko kaleetara eta Apezpiku plazara sartzeko mugak.*

Alde Zaharreko kaleen eta Apezpiku plazaren osotasunean ibilgailu motordunak sartzeko arau hauek ezartzen dira:

A) Zamalanetarako ordutegi orokorra:

Zamalanak ordutegi honetara mugatuko dira: lanegunetan, asteleheneetik ostiralera, 07:00etatik 12:00etara.

Eskakizunak: Zamalanak zeregin horietarako egokitutako ibilgailu industrial edo komertzial batean egitea.

B) Egoiliarak.

a) Alde Zaharreko auzotarrak. Askatasun osoz sartu eta aparkatu ahal izango dute, denbora-mugarik gabe eta ordutegi orokorretik kanpo, Bordari kaleko, Uria Harresia kaleko eta Leiba Jeneralaren kaleko aparkalekuetan. Gehienez ordu erdiz egon ahal izango dira kale hauetan: Nagusi, San Nikolas, Denda, Agustina Genua (lehen Berdura Plaza), Ubilla, Petra Laborda, Juan de Laborda, Fraxkuneko Murrua eta Apezpiku.

Eskakizunak: Alde Zaharreko eremu mugatuan Biztanleen Udal Erroldan inskribatuta egotea. Ibilgailua alta emanda edukitzea Hondarribiko Ibilgailuen Zirkulazio Zergaren Erroldan (aurreko atalean zehaztutako titulartasuna eta helbidea bat etorriko dira).

b) Egoiliartzat hartuko dira hoteletan, ostatuetan eta apartamentu turistikoetan ostatu hartzen dutenak. Zamalanetarako ordutegi orokorretik kanpo sartu ahal izango dira.

Eskakizunak: Ostalaritzako establezimenduetako edo apartamentu turistikoetako arduradunek justifikatu beharko dute, Udaltzaingoaren aurrean edo horretarako jarritako sistema informatikoetan, beren bezeroen sarrera eta zirkulazioa.

c) Era berean, egoiliartzat hartuko dira mendekotasuna duten pertsonak zaintzen dituzten Alde Zaharreko auzotarrak, eta zamalanetarako ordutegi orokorretik kanpo sartu ahal izango dira.

Eskakizunak: Zaintzaile hori titularra den Udaleko Gizarte Zerbitzuek luzatutako ziurtagiria.

C) Baimenduak:

a) Alde Zaharrean garajea duten auzotar ez-egoiliarak. Alde Zaharrean bizi ez diren eta garaje baten jabeak diren auzotarrak eguneko edozein ordutan sartu ahal izango dira bertara, zamalanetarako ordutegi orokorretik kanpo.

Eskakizunak: Dagokion garajearen titulartasun-dokumentua.

b) Alde Zaharreko merkataritza-jarduera edo biltegi baten titularrak edo ustiatzaileak.

Eskakizunak: Ibilgailuak zamalanetarako ordutegi orokorretik kanpo erabili beharra dutela egiaztatu eta justifikatu beharko dute, eta gehienez 30 minutuz egon ahal izango dira.

c) Alde Zaharretik kanpoko merkataritza-jarduera baten titularrak edo ustiatzaileak, baldin eta zerbitzu-, mantentze-, konponketa- edo hornidura-harremana badute Alde Zaharreko etxebizitza, lokal edo negozioekin.

a las formas de utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local que puedan dar lugar al establecimiento de una tasa.

*Disposiciones final tercera. Publicación y entrada en vigor.*

Esta ordenanza entrará en vigor, una vez aprobada definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento, a los 15 días hábiles de su íntegra publicación en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa.

#### ANEXO I

*Acceso restringido en Alde Zaharra, apezpiku plaza, Santiago y Maddalen Karrika.*

*1. Restricciones de acceso a las calles Alde Zaharra y Apezpiku plaza.*

Se establecen las siguientes normas de acceso para los vehículos de motor en la totalidad de las calles Alde Zaharra y Apezpiku plaza:

A) Horario general de carga y descarga:

Las labores de carga y descarga estarán limitadas al siguiente horario: días laborables de lunes a viernes de 07:00 a 12:00 h.

Requisitos: Realizar las labores de carga y descarga en un vehículo industrial o comercial acondicionado para dicha labor.

B) Residentes.

a) Vecinos con domicilio en AldeZaharra. Podrán acceder libremente y estacionar sin límite de tiempo y fuera del horario general, en los parkines de Bordari, Muralla Uria y General Leiba. Podrán permanecer por un espacio de tiempo máximo de ½ hora en las siguientes calles: Nagusi, San Nikolas, Denda, Agustina Genua (antes Berdura Plaza), Ubilla, Petra Laborda, Juan de Laborda, Fraxkuneko Murrua y Apezpiku.

Requisitos: Ser vecino inscrito en el Padrón Municipal de Habitantes en la zona delimitada de Alde Zaharra. Tener dado de alta el vehículo en el Padrón del Impuesto de Circulación de Vehículos de Hondarribia, con coincidencia de la titularidad y domicilio definido en el apartado anterior.

b) Tendrán la consideración de residentes las personas alojados en hoteles, hostales y apartamentos turísticos. Pudiendo acceder fuera del horario general de carga y descarga.

Requisitos: Deberán ser los responsables de los establecimientos hosteleros o de apartamentos turísticos quienes deban justificar ante la Guardia Municipal o en los sistemas informáticos colocados al efecto, el acceso y circulación de sus clientes.

c) Asimismo, tendrán la consideración de residentes las personas cuidadoras de personas dependientes vecinas de Alde Zaharra, las cuales podrán acceder fuera del horario general de carga y descarga.

Requisitos: Certificado expedido por los Servicios Sociales del Ayuntamiento cuyo titular sea dicha persona cuidadora.

C) Autorizados:

a) Vecinos no residentes con garaje en Alde Zaharra. Aquellos vecinos no residentes en AldeZaharra y propietarios de un garaje, podrán acceder al mismo a cualquier hora del día, fuera del horario general de carga y descarga.

Requisitos: Documento de titularidad del garaje referido.

b) Las personas titulares o explotadoras de una actividad comercial o almacén en AldeZaharra.

Requisitos: Deberán acreditar y justificar la necesidad de utilización de vehículos fuera del horario general de carga y descarga, pudiendo permanecer por un tiempo máximo de 30 minutos.

c) Las personas titulares o explotadoras de una actividad comercial fuera de AldeZaharra que mantengan una relación de servicios, mantenimiento, reparación o suministro con viviendas, locales o negocios de AldeZaharra.

Baldintzak: Zamalanetarako ordutegi orokorretik kanpo sartzeko beharra justifikatu beharko dute.

d) Udalaren, erakunde ofizialen, enpresa-erakunde publikoen, sozietateen eta horiei lotutako beste erakunde batzuen ibilgailuak, baita erakunde horiei zerbitzuak ematen dizkieten pertsona fisiko edo juridikoen ibilgailuak ere.

Eskakizunak: Zamalanetarako ordutegi orokorretik kanpo sartzeko beharra egiaztatu eta justifikatu beharko dute.

e) Udalak beste ibilgailu batzuen sarrera baimendu ahal izango du, beharra justifikatu ondoren edo kasuan kasuko beharri buruzko aldeko txosten teknikoa aurkeztuta.

## II. Santiago / Maddalen karrika eremura sartzeko mugak.

Honako arau hauek ezartzen dira ibilgailu motordunak Santiago/Maddalen karrika eremura sartzeko:

### A) Zamalanetarako ordutegi orokorra:

Zamalanak ordutegi honetara mugatuko dira: lanegunetan, astelehenetik ostiralera, 07:00etatik 12:00etara.

Eskakizunak: Zamalanak zeregin horietarako egokitutako ibilgailu industrial edo komertzial batean egitea.

### B) Egoiliarak.

a) Santiagon/Maddalen karrikan bizi diren auzotarrak. Auzotarrak askatasunez sartu ahal izango dira eremu horretara. 3 eta 23 zenbakien arteko kale-tartean, auzotarrek askatasunez aparkatu ahal izango dute 20:00etatik hurrengo eguneko 7:00etara, eta gehienez 30 minutuz 7:00etatik 20:00etara.

Eskakizunak: Biztanleen Udal Erroldan Santiago / Maddalen karrika eremu mugatuan inskribatutako auzotarra izatea. Ibilgailua alta emanda edukitzea Hondarribiko Ibilgailuen Zirkulazio Zergaren Erroldan (aurreko atalean zehaztutako titulartasuna eta helbidea bat etorriko dira).

b) Halaber, egoiliartzat hartuko dira Santiago/Maddalen karrika eremuko mendekotasuna duten auzotarren zaintzaileak, eta zamalanetarako ordutegi orokorretik kanpo sartu ahal izango dira.

Eskakizunak: Zaintzaile hori titularra den Udaleko Gizarte Zerbitzuek luzatutako ziurtagiria.

### C) Baimenduak.

a) Auzotar ez-egoiliarak, garajea Santiago/Maddalen karrika eremuan dutenak. Santiago/Maddalen karrika eremuan bizi ez diren bizilagunak eta garaje baten jabeak eguneko edozein ordutan sartu ahal izango dira bertara, zamalanetarako ordutegi orokorretik kanpo.

Eskakizunak: Dagokion garajearen titulartasun-dokumentua.

b) Santiago/Maddalen karrika eremuko merkataritza-jarduera edo biltegi baten titularrak edo ustiatzaileak.

Eskakizunak: Ibilgailuak zamalanetarako ordutegi orokorretik kanpo erabili beharra dutela egiaztatu eta justifikatu beharko dute, eta gehienez 30 minutuz egon ahal izango dira.

c) Santiago/Maddalen karrika eremutik kanpoko merkataritza-jarduera baten titularrak edo ustiatzaileak, baldin eta zerbitzu-, mantentze-, konponketa- edo hornidura-harremana badute Santiago/Maddalen karrika eremuko etxebizitza, lokal edo negozioekin.

Baldintzak: Zamalanetarako ordutegi orokorretik kanpo sartzeko beharra justifikatu beharko dute.

d) Udalaren, erakunde ofizialen, enpresa-erakunde publikoen, sozietateen eta horiei lotutako beste erakunde batzuen ibilgailuak, baita erakunde horiei zerbitzuak ematen dizkieten pertsona fisiko edo juridikoen ibilgailuak ere.

Requisitos: Deberán justificar su necesidad de acceso fuera del horario general de carga y descarga.

d) Los vehículos del Ayuntamiento, Organismos Oficiales, Entidades Públicas Empresariales, sociedades y otros organismos vinculados, así como los vehículos de personas físicas o jurídicas que presten servicios a dichas entidades.

Requisitos: Deberán acreditar y justificar la necesidad de entrada fuera del horario general de carga y descarga.

e) El Ayuntamiento podrá autorizar el acceso a otros vehículos previa justificación de la necesidad o con informe técnico favorable con respecto a la concurrencia de la necesidad de que se trate.

## II. Restricciones de acceso a la zona Santiago/Maddalen Karrika.

Se establecen las siguientes normas de acceso para los vehículos de motor a la zona Santiago/Maddalen Karrika:

### A) Horario general de carga y descarga:

Las labores de carga y descarga estarán limitadas al siguiente horario: días laborables de lunes a viernes de 07:00 a 12:00 h.

Requisitos: Realizar las labores de carga y descarga en un vehículo industrial o comercial acondicionado para dicha labor.

### B) Residentes.

a) Vecinos con domicilio en Santiago/Maddalen Karrika. Los vecinos podrán acceder libremente a dicha zona. En el tramo de calle entre los números 3 y 23, los vecinos podrán estacionar libremente desde 20 horas hasta las 7:00 horas del día siguiente y durante un máximo de 30 minutos desde las 7:00 horas hasta las 20:00 horas.

Requisitos: Ser vecino inscrito en el Padrón Municipal de Habitantes en la zona delimitada de Santiago/Maddalen Karrika. Tener dado de alta el vehículo en el Padrón del Impuesto de Circulación de Vehículos de Hondarribia, con coincidencia de la titularidad y domicilio definido en el apartado anterior.

b) Asimismo, tendrán la consideración de residentes las personas cuidadoras de personas dependientes vecinas de Santiago/Maddalen Karrika, que podrán acceder fuera del horario general de carga y descarga.

Requisitos: Certificado expedido por los Servicios Sociales del Ayuntamiento cuyo titular sea dicha persona cuidadora.

### C) Autorizados.

a) Vecinos no residentes con garaje en Santiago/Maddalen Karrika. Aquellos vecinos no residentes en Santiago/Maddalen Karrika y propietarios de un garaje, podrán acceder al mismo a cualquier hora del día, fuera del horario general de carga y descarga.

Requisitos: Documento de titularidad del garaje referido.

b) Los titulares o explotadores de una actividad comercial o almacén en Santiago/Maddalen Karrika.

Requisitos: Deberán acreditar y justificar la necesidad de utilización de vehículos fuera del horario general de carga y descarga, pudiendo permanecer por un tiempo máximo de 30 minutos.

c) Los titulares o explotadores de una actividad comercial fuera de Santiago/Maddalen Karrika que mantengan una relación de servicios, mantenimiento, reparación o suministro con viviendas, locales o negocios de Santiago/Maddalen Karrika.

Requisitos: Deberán justificar su necesidad de acceso fuera del horario general de carga y descarga.

d) Los vehículos del Ayuntamiento, Organismos Oficiales, Entidades Públicas Empresariales, sociedades y otros organismos vinculados, así como los vehículos de personas físicas o jurídicas que presten servicios a dichas entidades.



Eskakizunak: Zamalanetarako ordutegi orokorretik kanpo sartzeko beharra egiaztatu eta justifikatu beharko dute.

e) Udalak ibilgailu jakin batzuen sarrera baimendu ahal izango du, beharra justifikatu ondoren edo kasuan kasuko beharrari buruzko aldeko txosten teknikoa aurkeztuta.

## II. ERANSKINA.

### *Aparkaldi mugatuko eremuak eta funtzionamendu-baldintzak.*

#### *I. Aparkaldi mugatuko eremuak eta sektoreak.*

Aparkatze erregulatuko bi eremu ezartzen dira: Portua 1. eremua, hiru sektoretan banatuta, eta Hondartza 2. eremua, aparkatzeko ordutegi eta gehieneko denbora hauekin:

A) Portua 1. eremua: Eremu honetan aparkaldi mugatua urte osoan egongo da indarrean astelehenetik igandera, urtarrilaren 1ean, 5ean eta 6an, irailaren 1etik 12ra, eta abenduaren 24an, 25ean eta 31n izan ezik, honako ordutegi honekin:

– Sektore urdina: astelehenetik igandera, 10:00etatik 20:00etara. Eremu honetan aparkatu ahal izango dute dagokion tikteta lortu duten ibilgailuek edo aipatutako eremuan egoiliar- edo jabe-txartela dutenek. Aparkatzeko gutxieneko denbora 6 minutukoa izango da, eta gehienekoa 4 ordukoa.

– Sektore gorria: astelehenetik igandera, 10:00etatik 20:00etara. Txandakatze handiko eremua denez, denbora-mugak eta gaikuntza-tikteta lortzeko nahitaezotasunak ibilgailu guztiei eragiten diete, baita ordenantza honetan aurreikusitako bereizgarrien bat dutenei ere, mugikortasun urriko pertsonen bereizgarria salbuetsita. Aparkatzeko gutxieneko denbora 6 minutukoa izango da, eta gehienekoa 60 minutukoa. Gehieneko denbora igarotakoan, ibilgailua atera beharko da, eta hurrengo bi orduetan ezin izango da sektore berean aparkatu.

– Sektore berdea: astelehenetik igandera, 10:00etatik 20:00etara. Eremu honetako egoiliarren edo jabeen ibilgailuek bakarrik aparkatu ahal izango dute, baldin eta dagokien txartela badaukate eta erakusten badute.

Eremu honetan, kale elkarbanatuak egongo dira eta, horietan, zamalanetarako eremuak aparkaldi mugatuarekin txandakatuko dira aipatutako ordutegietan.

B) Hondartza 2. eremua. Sektore urdina: Aparkaldi mugatua ekainaren 1etik irailaren 15era arte egongo da indarrean, astelehenetik igandera eta 10:00etatik 20:00etara.

Bertan aparkatu ahal izango dute dagokion tikteta lortu duten ibilgailuek edo eremu honetan egoiliarren edo jabearen bereizgarria duten ibilgailuek.

Aparkatzeko gutxieneko denbora 6 minutukoa izango da, eta gehienekoa 10 ordukoa.

#### *II. Aparkaldi-mugarik ez duten ibilgailuak.*

Honako hauek ez dute aparkaldi-mugarik izango, ezta horretarako gaitutako makina edo aplikazioetan tiktetik lortu beharko ere, aurkako seinale espezifikorik edo arau orokorrik izan ezean:

a) Aparkatzen den eremuan, haizetakoaren barrualdean «egoiliarren edo jabeen ibilgailuentzako bereizgarria» kanpotik erabat ikusteko moduan erakusten duten ibilgailuak, txandakatze handiko eremuetan izan ezik.

b) Haizetakoaren barrualdean, desgaitasuna duten pertsonentzako aparkatzeko Europako txartela erakusten duten ibilgailuak, baldin eta titularrak erabiltzen baditu.

c) Motozikletak, ziklomotorrak eta bizikletak, baldin eta aparkatze erregulatutako seinalezatutako plazak okupatzen ez badituzte eta horretarako gaitutako lekuetara mugatzen badira.

Requisitos: Deberán acreditar y justificar la necesidad de entrada fuera del horario general de carga y descarga.

e) El Ayuntamiento podrá autorizar el acceso a determinados vehículos previa justificación de la necesidad o con informe técnico favorable con respecto a la concurrencia de la necesidad de que se trate.

## ANEXO II

### *Zonas de estacionamiento limitado y condiciones de funcionamiento.*

#### *I. Zonas y sectores de estacionamiento limitado.*

Se establecen dos zonas de estacionamiento regulado: la Zona 1 Portua, subdividida en tres sectores, y la Zona 2 Hondartza, con los siguientes horarios y tiempo máximo de estacionamiento:

A) Zona 1 Portua: El estacionamiento limitado en esta zona estará vigente todo el año de lunes a domingo, salvo los días 1, 5 y 6 de enero, del 1 al 12 de septiembre, y los días 24, 25 y 31 de diciembre, con el siguiente horario.

– Sector azul: de lunes a domingo de 10 a 20 horas. En esta zona podrán estacionar los vehículos que hayan obtenido el tique correspondiente o los que posean y exhiban la tarjeta de residente o propietario en dicha zona. El tiempo mínimo de estacionamiento será de 6 minutos y el máximo de 4 horas.

– Sector rojo: de lunes a domingo de 10 a 20 horas. Al tratarse de una zona de alta rotación, la limitación temporal y la obligatoriedad de obtener el tique habilitante afecta a todos los vehículos, incluidos los que posean algún tipo de distintivo previsto en la presente ordenanza excepto el distintivo de personas con movilidad reducida. El estacionamiento estará limitado a un mínimo de 6 minutos y un máximo de 60 minutos. Transcurrido el tiempo máximo se deberá retirar el vehículo, que no podrá estacionarse en el mismo sector durante las dos horas siguientes.

– Sector verde: de lunes a domingo de 10 a 20 horas. Sólo podrán estacionar los vehículos de los residentes o propietarios de dicha zona que posean y exhiban la tarjeta correspondiente.

En esta zona habrá calles de coexistencia en la que se alterarán zonas de carga y descarga con estacionamiento limitado en los horarios referidos.

B) Zona 2 Hondartza. Sector azul: El estacionamiento limitado en esta zona sólo estará vigente desde el 1 de junio hasta el 15 de septiembre, de lunes a domingo y de 10 a 20 horas.

Podrán estacionar en ella los vehículos que hayan obtenido el tique correspondiente o los vehículos que posean el distintivo de residente o propietario en dicha zona.

El estacionamiento estará limitado a un mínimo de 6 minutos y un máximo de 10 horas al día.

#### *II. Vehículos no sujetos a limitación temporal de estacionamiento.*

No estarán sujetos a limitación temporal de estacionamiento ni a obtener tique en las máquinas o aplicaciones habilitadas al efecto, salvo señalización específica o norma general en contrario:

a) Los vehículos que exhiban en la parte interior del parabrisas, de forma totalmente visible desde el exterior el «distintivo para vehículos de residentes o propietarios» en la zona donde se estaciona, salvo en las zonas de alta rotación.

b) Los vehículos que exhiban en la parte interior del parabrisas la tarjeta europea de estacionamiento para personas con discapacidad y estén siendo utilizados por su titular.

c) Las motocicletas, ciclos, ciclomotores y bicicletas siempre que no ocupen las plazas señalizadas para el estacionamiento regulado y se circunscriban a los lugares que se habiliten para ello.

- d) Zamalanak egiten ari diren merkataritza-ibilgailuak, ho-  
retarako esleitutako eremu eta ordutegietan.
- e) Autotaxiak, gidaria bertan eta Zerbitzuan dagoenean.
- f) Hileta-autoak, Zerbitzuan daudenean.
- g) Larrialdietako ibilgailuak, anbulantziak, suhiitzaileak, Gu-  
rutze Gorria, DYA eta Polizia, zerbitzua ematen ari direnean guz-  
tiak.
- h) Zerbitzu publikoei atxikitako ibilgailuak, behar bezala  
errotulaturata eta identifikaturata, dagokien zerbitzua benetan em-  
aten ari direnean.
- i) Gidaria edo bidaiariren bat barruan duten ibilgailuak,  
baldin eta aparkaldia bost minututik beherakoa bada.
- j) Beren kategoria edo jarduerarako udal-baimena duten  
erreserbatutako eremuetan aparkatutako ibilgailuak.

### III. Salaketa aurretiaz deuseztatzea.

1. Aparkaldi mugatuko guneak kudeatzeko sistemak auke-  
ra emango du salaketa aldeztatik deuseztatzeke, baldin eta  
baimendutako edo ordaindutako gehieneko denbora gairatu  
bada, tiketa ikusten ez den leku batean jarrita aparkatu bada  
edo akats material bat egin bada ibilgailuaren matrikula edo sis-  
temak eskatutako beste datuen bat sartzean.

2. Halakoetan, salaketa egin eta hurrengo orduaren bar-  
rruan deuseztatu egin ahal izango da hura, 3 euro ordaindu on-  
doren.

Salaketa deuseztatzeak ez du gaitzen ibilgailua leku berean  
aparkatuta edukitzeko. Beraz, ibilgailua berehala atera beharko  
da.

4. Salaketa egin bada tiketik gabe aparkatzeagatik edo da-  
gokion aplikazioaren bidez tasa ordaindu gabe aparkatzeagatik,  
salaketa egin eta hurrengo orduaren barruan ere deuseztatu  
ahal izango da, parkimetroan bertan 25 euro ordaindu ondoren,  
baldin eta udal-zerbitzuek ibilgailua ibilgetu edo kendu ez ba-  
dute.

Salaketa deuseztatzeak ez du gaitzen ibilgailua leku berean  
aparkatuta edukitzeko. Beraz, ibilgailua berehala atera beharko  
da.

3. Ez da aukerarik izango ibilgailu berarekin salaketa bat  
baino gehiago deuseztatzeke 24 orduko epean.

### III. ERANSKINA

#### Egoiliarrentzako txartelak eta bereizgarri bereziak.

##### I. Hondarribiarrentzako egoiliar-txartela.

1. Hondarribiarrek I. Portua eremuko sektore urdin eta  
berdean eta Hondartza 2. eremuko Foru eta Minatera kaleetan  
aparkatzeko egoiliar-txartela eskuratu ahal izango dute, baldin-  
tza hauek betetzen badituzte:

a) Ibilgailu motordun baten titularra izatea, Hondarribian  
errolatuta egotea eta txartela erabili nahi den eremuan bizitzea.  
Ibilgailuaren titulartzat joko da Probintziako Trafikoko Buruzagi-  
tzak emandako zirkulazio-baimenean hala jasota dagoena.

b) Ibilgailuak 3.500 kg-tik beherako baimendutako gehie-  
neko masa izatea eta Hondarribiko Ibilgailuen Zirkulazio Zerga-  
ren eroldan alta emanda egotea, aurreko atalean aipatutako ti-  
tularitasuna eta helbidea bat badatzo.

c) Udalean trafiko-zehapenik bete gabe ez izatea eskabi-  
dea aurkezten denean, eta Udalaren zerga eta betebeharren ord-  
ainketan egunean egotea.

- d) Los vehículos comerciales que estén realizando labores  
de carga y descarga en las zonas y horarios asignados para ello.
- e) Los vehículos auto taxi, cuando el conductor esté pre-  
sente y en servicio.
- f) Los coches funerarios cuando estén de servicio.
- g) Los vehículos de urgencias, ambulancias, bomberos,  
Cruz Roja, DYA y Policía, todos ellos cuando estén prestando ser-  
vicio.
- h) Los vehículos adscritos a los servicios públicos, debida-  
mente rotulados e identificados, cuando efectivamente estén  
prestando el correspondiente servicio.
- i) Los vehículos en cuyo interior permanezca el conductor  
o algún pasajero, siempre que el tiempo de estacionamiento  
sea inferior a cinco minutos.
- j) Los vehículos estacionados en zonas reservadas con au-  
torización municipal para su categoría o actividad.

### III. Anulación anticipada de la denuncia.

1. El sistema de gestión de las zonas de estacionamiento  
limitado proporcionará la posibilidad de anular de manera anti-  
cipada la denuncia cuando se haya superado el tiempo máximo  
autorizado o pagado, cuando se haya estacionado colocando el  
tique en un lugar no visible o cuando se haya cometido un error  
material al introducir la matrícula del vehículo o algún otro dato  
requerido por el sistema.

2. En tales casos, la anulación podrá realizarse en la hora  
siguiente a la formulación de la denuncia previo abono de la  
cantidad de 3 euros.

La anulación de la denuncia no habilita a mantener el vehí-  
culo estacionado en el mismo lugar, por lo que deberá proceder-  
se de inmediato a su retirada.

4. Cuando la denuncia se haya formulado por haber esta-  
cionado sin tique o sin realizar el pago de la tasa mediante la  
aplicación correspondiente, también se podrá proceder a la anu-  
lación durante la hora siguiente a la formulación de la denuncia  
previo abono en el propio parquímetro de la cantidad de 25  
euros, siempre y cuando no se haya procedido a la inmovilización  
o a la retirada del vehículo por parte de los servicios municipales.

La anulación de la denuncia no habilita a mantener el vehí-  
culo estacionado en el mismo lugar, por lo que deberá proceder-  
se de inmediato a su retirada.

3. No procederá la anulación de más de una denuncia con  
el mismo vehículo en el plazo de 24 horas.

### ANEXO III

#### Tarjetas para residentes y distintivos especiales.

##### I. Tarjeta de residente para los vecinos de Hondarribia.

1. Los vecinos de Hondarribia podrán obtener la tarjeta de  
residente para estacionar en los sectores azul y verde de la  
Zona I Portua y en las calles Foru y Minatera de la Zona 2  
Hondartza cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Ser titular de un vehículo de motor, estar empadronado  
en el Municipio de Hondarribia y residir en la zona donde pre-  
tenda hacerse uso de la tarjeta. Se considera titular del vehículo  
el que conste como tal en el permiso de circulación expedido  
por la Jefatura Provincial de Tráfico.

b) Tener el vehículo cuya masa máxima autorizada no  
supere los 3.500 kg y esté dado de alta en el padrón del impuesto  
de Circulación de Vehículos de Hondarribia y que coincidan la ti-  
tularidad y el domicilio a que se refiere el apartado anterior.

c) No tener pendiente de cumplimiento en el Ayuntamien-  
to de ninguna sanción de tráfico cuando se presente la solicitud  
y estar al corriente del pago de los impuestos y obligaciones mu-  
nicipales.

2. Etxebizitza bakoitzeko bi egoiliar-txartel bakarrik eman ahal izango dira.

3. Pertsona juridikoen jabetzako ibilgailuei ere (enpresa-ko, leasingeko edo rentingeko autoak) egoiliar-txartelak eman ahal izango dizkie Udalak eremu jakin baterako, baldin eta egoiliar baten erabilera partikularerako badira, lehenengo atalean adierazitako eremuetan.

Txartela lortzeko, txartela erabili nahi duen pertsona fisikoak dagokion eremuan erroldatuta egon beharko du, eta ibilgailua erabiltzen duela justifikatu beharko du, honako bitarteko hauek erabilita:

a) Ibilgailuaren aseguru-poliza. Bertan, ohiko gidari gisa agertu behar du.

b) Leasing edo renting kontratu originala eta ibilgailuaren aseguru-poliza, titular gisa agertzen dena.

c) Enpresa-ziurtagiria, interesdunari ibilgailua eskusiboki erabiltzeko baimena ematen diona, lan-ordutegiaren barruan zein kanpoan.

*II. Hondarribiarak ez diren jabeentzako aparkatzeko txartelak.*

1. Aurreko atalean adierazitako eremuetako etxebizitzaren jabeek, biztanle-izaerarik ez badute, jabeentzako txartela lortu ahal izango dute, bertakoen baldintza berberetan aparkatu ahal izateko.

2. Txartela jasotzeko interesa duten jabeek honako eskakizun hauek bete beharko dituzte:

a) Eranskin honetan aipatzen diren I. eta II. eremuetako kaleren batean kokatutako etxebizitza baten jabe izatea.

b) Ibilgailu motordun baten titular izatea. Ibilgailuaren titulartzat joko da Probintziako Trafikoko Buruzagitzak emandako zirkulazio-baimenean hala jasota dagoena.

c) Udalean trafiko-zehapenik bete gabe ez izatea eskabidea aurkezten denean, eta Udalaren zerga eta betebeharren ordainketan egunean egotea.

3. Aparkatzeko txartela eskuratu ahal izango dute, halaber, jabearen ezkontideak eta haren lehen mailako zuzeneko ahaideek, odolkidetasunagatik (amak, aitak edo seme-alabek). Nolanahi ere, etxebizitzaren jabeak aurkeztu beharko du eskabidea.

4. Etxebizitza bakoitzeko aparkatzeko bi txartel bakarrik eman ahal izango dira. Aparkatzeko txartela lortzeko eskubidea aitortzen deneko etxebizitza hutsik dagoela agertu beharko da udal-erroldan. Bestela, etxebizitza horretan erroldatuta dagoen pertsonak eskuratu ahal izango du egoiliar-txartela, horretarako eskatzen diren baldintzak betetzen baditu.

*III. Egoiliar-txartela eta jabe-txartela lortzeko eskaerak.*

1. Egoiliar-txartela edo jabe-txartela eskuratzeko, interesdunek Hondarribiko Udalari zuzendutako eskabidea aurkeztu beharko dute, eta honako dokumentu hauek aurkeztu:

a) Nortasun-agiri nazionalaren fotokopia.

b) Zirkulazio-baimenaren fotokopia.

c) Enpresako, leasingeko edo rentingeko ibilgailua bada, eranskin honetako I.3 atalean agertzen diren dokumentuak.

2. Txartelak emateko, dagokion ordenantza fiskalean aurreikusitako tasa ordaindu beharko zaio Udalari.

3. Txartelek ekitaldi fiskalari dagokion indarraldia izango dutenez, haien indarraldia urte bakoitzeko abenduaren 31n amaituko da, noiz eman ziren kontuan hartu gabe.

2. Sólo se podrán otorgar dos tarjetas de residente por vivienda.

3. El Ayuntamiento también podrá expedir tarjetas de residente para una determinada zona a los vehículos propiedad de las personas jurídicas (coches de empresa, leasing o renting), siempre que estén destinados al uso particular de un residente en las zonas indicadas en el apartado primero.

Para la obtención de la tarjeta, la persona física interesada en su uso deberá estar empadronada en la zona correspondiente y justificar el uso del vehículo por alguno de estos medios:

a) Póliza de seguro del vehículo en la que conste como conductor habitual.

b) Contrato original de leasing o renting y póliza de seguro del vehículo, en la que conste como titular.

c) Certificado de empresa autorizando a la persona interesada para hacer uso del vehículo en exclusiva, tanto dentro como fuera del horario de trabajo.

*II. Tarjetas de estacionamiento para propietarios no vecinos de Hondarribia.*

1. Los propietarios de viviendas en las zonas indicadas en el apartado anterior que no tengan la condición de vecino podrán obtener una tarjeta para propietarios que le permitirá estacionar en las mismas condiciones que los residentes.

2. Los propietarios interesados en el otorgamiento de la tarjeta deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Ser propietario de una vivienda ubicada en alguna de las calles de las Zonas I y II a que se refiere el presente Anexo.

b) Ser titular de un vehículo de motor. Se considera titular del vehículo el que conste como tal en el permiso de circulación expedido por la Jefatura Provincial de Tráfico.

c) No tener pendiente de cumplimiento en el Ayuntamiento de ninguna sanción de tráfico cuando se presente la solicitud y estar al corriente del pago de los impuestos y obligaciones municipales.

3. También podrán obtener la tarjeta de estacionamiento el cónyuge y los familiares directos de primer grado por consanguinidad del propietario (madre, padre e hijos o hijas). La solicitud deberá presentarla, en todo caso, el propietario o propietaria de la vivienda.

4. Sólo se podrán otorgar dos tarjetas de estacionamiento por vivienda. La vivienda por la que se reconoce el derecho a la obtención de la tarjeta de estacionamiento deberá constar que está vacía en el padrón municipal. En otro caso, será quien conste como empadronado en dicha vivienda el que pueda obtener la tarjeta de residente si cumple los requisitos exigidos para ello.

*III. Solicitudes para la obtención de las tarjetas de residente y propietario.*

1. Para obtener las tarjetas de residente o de propietario, los interesados deberán presentar una solicitud dirigida al Ayuntamiento de Hondarribia y aportar la siguiente documentación:

a) Fotocopia del Documento Nacional de Identidad.

b) Fotocopia del permiso de circulación.

c) Cuando se trate de un vehículo de empresa, leasing o renting, los documentos que figuran en el apartado I.3 de este anexo.

2. Para la expedición de las tarjetas deberá abonarse al Ayuntamiento la tasa prevista en la correspondiente Ordenanza Fiscal.

3. Las tarjetas tendrán un período de vigencia correspondiente al ejercicio fiscal, de modo que su vigencia concluye el 31 de diciembre de cada año con independencia de la fecha en que fueron otorgadas.

4. Udalak, behar diren egiaztapenak egin ondoren, ofizioz berrituko ditu emandako txartelak. Berritzeak dagokion tasa sortuko du.

5. Txartelaren titularrak ez badu txartela berritzeko interesik, Udalari jakinarazi beharko dio ekitaldi fiskala amaitu baino lehen (abenduaren 31 baino lehen), eta udal-bulegoetan berezgarria entregatu beharko du.

#### IV. Egoiliar-txartela eta jabe-txartela erabiltzeko baldintzak eta haien gaineko erantzukizuna.

1. Egoiliar-txartelaren eta jabe-txartelen titularrek izango dute txartel horiek erabiltzeko erantzukizuna, ordenantza honean aurreikusitakoaren arabera.

2. Titularrak helbidea edo ibilgailua aldatzen badu edo txartela emateko eskatzen diren haren baldintzetako edozein aldatzen bada, Udalari jakinarazi beharko dio 7 egun naturaleko epean, eta txartela entregatu beharko du. Halakoetan, Udalak txartel berri bat emango du, baina horrek ez du tasa kobratzea sorraraziko.

3. Txartel baten titularrak Udalari jakinarazten badiu txartel hori berritzeko interesik ez duela eta entregatzen ez badu, txartela bidegabe erabiltzen ari dela ulertuko da, eta ordenantza honetan aurreikusitako arau-hauste arina egingo du. Halakoetan, dagokion isunaz gainera, txartela indargabetuko da eta ezin izango du beste txartel bat lortu gutxienez urtebetez eta gehienez hiru urtez.

4. Txartela galtzen badu edo lapurtzen badiote, titularrak berehala jakinarazi behar dio Udalari. Halakoetan, Udalak dagokion txartelaren kopia bat emango du. Galera edo lapurreta ez jakinaraztea arau-hauste arina da.

#### IV. ERANSKINA.

##### Ibi-lizentziak.

1. Ibi-lizentziak emateko, baja emateko edo titulartasuna aldatzeko prozedura.

1. Ibi-lizentziak emateko prozedura ofizioz edo interesdunek eskatuta hasiko da.

2. Honako hauen titularrek eskatu ahal izango dute ibi-lizentzia:

- Garajeetara zuzendutako lokalak edo lursailak.
- Automobilgintzarekin lotutako jarduerak: ibilgailuen konzesionarioak, tailerrak, alokairua eta salmenta.
- Barruan zamaletarako espazioa duten jarduerak.
- Familia bakarreko etxebizitza bakanduak edo atxikiak, garajera zuzendutako espazioarekin.
- Osasun-zentroak, larrialdietako ibilgailuak sartzeko eta ateratzeko.

3. Ibi-eskabidearekin batera, dokumentu hauek aurkeztu beharko dira:

- Jabearen identifikazio-datuak.
- Ibilgailuen pasabideak sarrera ematen dueneko higiezinaren jabetza-titularen kopia edo haren legezko okupazioaren egiaztagiria.
- Kokapen zehatza egiaztatuko duten planoak, honako hauek adierazita: etxebizitza kokatuta dagoen kale eta zenbakia, lursaila edo lokala, baita sartzeko atearen kokapena eta zabalera ere.
- Plazak zein ordutegi eta xedetarako eskatzen diren.

4. El Ayuntamiento, previas las comprobaciones oportunas, renovará de oficio las tarjetas otorgadas. La renovación devengará la correspondiente tasa.

5. Cuando la persona titular de la tarjeta no esté interesada en su renovación, lo deberá notificar al Ayuntamiento antes de que concluya el ejercicio fiscal (31 de diciembre) y entregar el distintivo en las oficinas municipales.

#### IV. Condiciones de uso y responsabilidad respecto de las tarjetas de residente y propietario.

1. Las personas titulares de las tarjetas de residente y propietario serán responsables de su uso de conformidad con lo previsto en la presente ordenanza.

2. Cuando la persona titular cambie de domicilio o de vehículo o varíe cualquiera de los requisitos exigidos para el otorgamiento de la tarjeta, deberán comunicarlo al Ayuntamiento en el plazo máximo de 7 días naturales y entregar la tarjeta. En este caso, el Ayuntamiento procederá a la expedición de una nueva tarjeta que no devengará el cobro de la tasa.

3. Cuando el titular de una tarjeta comunique al Ayuntamiento que no está interesado en su renovación y no la entregue, se entenderá que está haciendo un uso indebido del mismo y cometerá la correspondiente infracción leve que se prevé en esta ordenanza. En este caso, además de la multa correspondiente, se declarará la pérdida de vigencia de la tarjeta y la imposibilidad de obtener una nueva durante un período mínimo de un año y un máximo de tres.

4. Cuando la tarjeta se extravíe o haya sido sustraída, su titular tiene la obligación de comunicarlo al Ayuntamiento de forma inmediata. En este caso, el Ayuntamiento expedirá un duplicado de la tarjeta correspondiente. La no comunicación del extravío o sustracción es constitutiva de infracción leve.

#### ANEXO IV

##### Licencias de vado.

1. Procedimiento para el otorgamiento de las licencias de vado, su baja o cambio de titularidad.

1. El procedimiento para el otorgamiento de las licencias de vado se iniciará de oficio o a instancia de los interesados.

2. Podrán solicitar la licencia de vado los titulares de:

- Locales o terrenos destinados a garajes.
- Actividades relativas a la automoción: concesionarios, talleres, alquiler y venta de vehículos.
- Actividades que tengan en su interior espacio para carga y descarga.
- Viviendas unifamiliares aisladas o adosadas con espacio destinado a garaje.
- Centros sanitarios para entrada y salida de vehículos de urgencia.

3. La instancia con la solicitud de vado deberá ir acompañada de los siguientes documentos:

- Datos de identificación de la persona propietaria.
- Copia del título de propiedad del inmueble al que da acceso el paso de vehículos o cualquier otro documento que acredite su legítima ocupación.
- Planos en los que se acredite la situación exacta con expresión de la calle y el número en el que se ubica la vivienda, el terreno o el local, así como la situación y anchura de la puerta de acceso.
- El horario de solicitud y el destino de las plazas.

4. Ibi-lizentziaren baja-eskabidean, bajaren arrazoa adieraziko da, baita seinale bertikalak eta horizontalak kendu izanaren adierazpena ere.

5. Ibi-lizentziaren titulartasuna aldatzea eskatzen denean, eraikinaren titulartasuna laga edo aldatu izanaren egiaztagiria erantsiko da.

*II. Ibiak seinaleztatzea.*

1. Ibi seinale bertikalak Udalak entregatuko ditu, lizentziaren titularrak horien kostua ordaindu ondoren.

2. Titularrak erreserba-eremua seinaleztatuko du Udalak emandako seinaleekin, eta eremu erreserbatuaren mutur bakoitzean bana jarriko du. Seinaleak fatxadari atxikita jarriko dira, hori ezinezkoa bada edo komenigarria ez bada salbu.

3. Seinale horizontalak izango dira espaloia-eremuen zintarrian margotutako marra hori bat edo sarbidearen aurreko galtzadaren gainean margotutako laukizuzen bat, eta Udalaren kontura izango dira.

Hondarribia, 2022ko ekainaren 16a.—Txomin Sagarzazu Ancisar, alkatea. (4087)

4. La solicitud de baja de la licencia de vado indicará el motivo de la baja y una declaración de haber retirado tanto la señalización vertical como la horizontal.

5. Cuando se solicite el cambio de titularidad de la licencia de vado, se adjuntará el documento que acredite la cesión o el cambio de titularidad del inmueble.

*II. Señalización de los vados.*

1. Las señales verticales de los vados serán entregadas por el Ayuntamiento previo abono de su costo por el titular de la licencia.

2. La zona de reserva será señalizada por su titular con las señales facilitadas por el Ayuntamiento y colocando una a cada extremo del espacio reservado. Las señales se colocarán adosadas a la fachada, salvo los casos en que no sea posible o aconsejable.

3. La señalización horizontal, que consistirá en una línea de color amarillo pintada en el bordillo de la acera o en un rectángulo sobre la calzada enfrente del acceso, correrá a cargo del Ayuntamiento.

Hondarribia, a 16 de junio de 2022.—El alcalde, Txomin Sagarzazu Ancisar. (4087)