BOPPO BOLETÍN OFICIAL DA PROVINCIA DE PONTEVEDRA

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

ADMINISTRACIÓN LOCAL

MUNICIPAL

PONTEVEDRA

Ordenanzas e Regulamentos

APROBACIÓN DEFINITIVA DA ORDENANZA REGULADORA DA MOBILIDADE AMÁBEL E DA UTILIZACIÓN DOS ESPAZOS PÚBLICOS

Ordenanza reguladora da mobilidade amábel e da utilización dos espazos públicos no Concello de Pontevedra

Anuncio aprobación definitiva

O Pleno deste Concello, na sesión ordinaria de 21.09.2020, aprobou inicialmente a Ordenanza reguladora da mobilidade amábel e da utilización dos espazos públicos no Concello de Pontevedra.

No Boletín Oficial da Provincia de Pontevedra nº 44, de data 05.03.2020, publicouse anuncio de exposición ao público da aprobación inicial da ordenanza, presentándose reclamacións e suxestións durante o prazo conferido ao efecto.

O Pleno do Concello, na sesión ordinaria de 21.09.2020, acordou estimar total ou parcialmente determinadas alegacións e desestimar outras co alcance e polos motivos que se detallan no fundamento xurídico oitavo do proposta do Director Xeral da área de Urbanismo e servizos xerais e no informe do enxeñeiro municipal da Dirección Xeral da Área de Mobilidade do 29/07/2020, e aprobar definitivamente a Ordenanza municipal reguladora da mobilidade amábel e da utilización dos espazos públicos no Concello.

Polo tanto, e segundo o art. 70.2 da referida Lei 7/1985, procédese á publicación do texto íntegro da ordenanza definitivamente aprobada para a súa entrada en vigor, o que se producirá unha vez transcorrido o prazo previsto polo art. 65.2 da mesma lei.

Así mesmo o texto íntegro da ordenanza aprobada publicarase no apartado "normativa municipal" do menú "transparencia" da sede electrónica do Concello de Pontevedra (sede.pontevedra.gal), de conformidade co establecido no artigo 7 da Lei 19/2013, en relación ao artigo 5.4 da mesma.

O texto íntegro da ordenanza definitivamente aprobada é do teor literal seguinte:

"Ordenanza reguladora da mobilidade amábel e da utilización dos espazos públicos no Concello de Pontevedra.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

Necesidade e oportunidade da aprobación dunha nova ordenanza

O Concello de Pontevedra conta cunha "Ordenanza municipal reguladora da circulación nas vías urbanas do municipio", aprobada por acordo plenario adoptado en sesión do 27 de xullo do 1989 e publicada no Boletín Oficial da Provincia (BOP) núm. 302, do 30/12/1989, con dúas modificacións moi significativas relativas ás velocidades máximas no viario municipal, aprobadas en senllas sesións do Pleno do 18/06/2010 e 20/02/2012 (esta última publicada no BOP núm. 78 do 23/04/2012).

Estas modificacións, aínda que substantivas para afondar no obxectivo de acadar un tráfico calmado e seguro, en canto que determinaron a redución xenérica da velocidade máxima en todo o viario municipal a 30 km/h, foron moi puntuais e non mudaron o marco xeral dunha ordenanza que resulta altamente obsoleta na maioría do seu articulado, desprazado pola sucesiva entrada en vigor de normas de superior rango ou competencia e, o que resulta máis grave, nos seus principios e ideas inspiradoras sobre a mobilidade, que pretende ordenar e regular.

En primeiro lugar, a ordenanza en vigor está concibida para regular só o tráfico de vehículos a motor, en consonancia da prelación ou xerarquía de prioridades da que parte, que non é outra que a prioridade absoluta da circulación motorizada.

En segundo lugar, a ordenanza vixente, como a maioría das da súa época, limítase a replicar e nalgún caso desenvolver, normas de maior rango, basicamente o que hoxe está regulado polo Texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos a motor e seguridade vial, aprobado polo Real decreto lexislativo 6/2015, de 30 de outubro (TRLTSV) e polo Regulamento xeral de circulación (RC), aprobado polo Real decreto 1428/2003, de 21 novembro, que na actualidade está a ser obxecto dun proceso de modificación. A entrada en vigor destes textos normativos e a propia xeira sucesiva de modificacións das normas que desenvolvía a ordenanza (como por exemplo do Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro ou do Real decreto 818/2009, do 8 de maio, que aprobaban o Regulamento Xeral de vehículos e de condutores, entre outros) deixaron sen efecto a meirande parte das regulacións que esta contiña.

Así pois, por unha banda temos en vigor unha ordenanza que responde a criterios e prioridades moi distantes dos utilizados na actualidade e que, por outra, se atopa desprazada ou amplamente derrogada por normas de rango superior. En resumo, temos unha norma obsoleta e de pouca utilidade, que se non chegou a ser profundamente disfuncional foi como resultado das súas previsións dinámicas e da propia aplicación de normas posteriores da rango xerárquico e/ou competencial superior que a desprazaron, polo que cómpre a súa revisión completa.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

II

A reforma urbana e o novo modelo de mobilidade

A democratización dos usos dos espazos públicos e a seguranza viaria son dous obxectivos polos que deben traballar todos os axentes sociais e, especialmente, as administracións públicas. Os accidentes de tráfico e as súas terríbeis consecuencias en forma de mortes, feridos, danos a vehículos e aos elementos urbanos e das vías de circulación, constitúen unha praga que ten que ser minorada e, no posíbel, erradicada, sen escatimar recursos para este fin.

Con esas metas, este Concello vén desenvolvendo, dende o ano 1.999, un proceso centrífugo e ininterrompido de reforma integral do espazo público, que ten entre os seus principais obxectivos o de priorizar e protexer os tránsitos peonís e de bicicletas, en detrimento da saturación automobilística, ademais de introducir mecanismos para o calmado do tráfico e para loitar contra o que a Organización Mundial da Saúde define como "violencia viaria".

O proceso de reforma urbana acometido por este Concello definiu unha ampla zona de preferencia peonil que supera amplamente e incluso multiplica, os límites da cidade histórica, cun tráfico restrinxido que abrangue rúas, prazas e espazos públicos accesibles e adaptados ás necesidades do conxunto da poboación e, en xeral, orientados ao obxectivo de converter a cidade nun espazo accesible, seguro e sustentable. Adoptouse un modelo urbano e de mobilidade que persegue a convivencia de usos nos espazos, con protección dos máis vulnerábeis así como o calmado do tráfico, con importantes medidas estruturais que reduciron carrís e calzadas para minorar a velocidade.

A ordenación da mobilidade en Pontevedra tivo, xa que logo, un cambio de rumbo moi substancial dende finais dos anos 90 do século pasado, virando cara unha mobilidade máis sustentábel, así como máis amábel, pensada para as persoas usuarias dos espazos urbanos e rurais, diferentes aos da mobilidade motorizada individual.

Esta nova realidade fáctica estivo sustentada en diversos instrumentos xurídicos, como bandos da Alcaldía, directrices e instrucións aos servizos municipais e operadores do espazo público; tamén noutras ordenanzas, que regulan aspectos puntuais -como os veladores- e incluso en proxectos de obras e en criterios e informes técnicos, non chegando a estar recollidos e sistematizados nunha nova ordenanza, agás as dúas modificacións das limitacións de velocidade, como antes se apuntou.

A flexibilidade contida na vixente ordenanza de tráfico do ano 1.989, en parte sostida nas modificacións normativas posteriores, permitiu que a nova realidade da mobilidade existente actualmente en Pontevedra puidese aflorar e poñerse en funcionamento sen atrancos substanciais derivados da ordenanza en vigor.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

Demostrouse que co planeamento urbanístico xeral do ano 1.990 e coa ordenanza de tráfico vixente, que conteñen unha previsión dinámica no que atinxe á ordenación do tráfico a motor e admiten a posibilidade de compatibilizar o uso peonil co de aparcamento e o da circulación rodada, puidéronse, a pesar da inicial polémica xurídica, acometer importantes cambios na cidade, con base na autorización ou delegación nos órganos xestores do tráfico (neste caso a Alcaldía), contida en ámbalas normas, da potestade para establecer limitacións ao uso das vías públicas e incluso o seu peche ao tráfico ou para a alteración da categorización do viario primario e dos distribuidores de distrito cando concorran razóns xustificadas, tales como o propio desenvolvemento urbanístico ou a procura do equilibrio e a funcionalidade nos criterios de ordenación do tráfico, deseño do espazo urbano e a propia organización social da cidade.

É dicir, sen necesidade de modificar a ordenanza e en moitas ocasións pola vía do bando da Alcaldía, leváronse a cabo importantes transformacións na xerarquía das mobilidades e dos usos do espazo público, así coma da ordenación do tráfico. A experiencia acumulada no proceso plasmouse nas Directrices para a aprobación das ordenanzas reguladoras de usos e protección dos espazos públicos e instrucións sobre o tratamento dos espazos públicos, aprobadas polo Pleno deste Concello na sesión do 20 de febreiro de 2009 (BOP do 13/03/2009).

Aínda así, semella máis acaído e correcto actualizar e axeitar a normativa aos feitos e elaborar unha nova ordenanza na que teña cabal cabida a nova realidade, superando así a situación actual, na que se poden impulsar actuacións avanzadas de mobilidade sustentábel cun espírito moi diferente, cando non contrario, ao da ordenanza en vigor; pulo que se pode facer aproveitando a flexibilidade da ordenanza en vigor, pero de modo nada coincidente coa súa filosofía e formulacións.

Por outra banda, a aparición de novos aspectos e fenómenos nos últimos anos, como as masivas peonalizacións, ou, mellor expresado, as declaración de zonas de preferencia peonil de amplas zonas da cidade, o aumento do uso da bicicleta e outros medios de autotransporte, a instalación dos pasos de peóns mantendo a rasante peonil e dos redutores de velocidade ou a nova xerarquía de mobilidades, obriga a telos en conta e regulalos nunha nova ordenanza.

Xa que logo, a redacción e aprobación desta nova ordenanza pretende -amais da adaptación ao novo marco xurídico vixente e á ordenación das novas realidades emerxentes da mobilidade individual- pautar e desenvolver conceptos, elementos de calmado de tráfico e principios non recollidos na normativa estatal e que foron aplicados no proceso de transformación urbana e da mobilidade nesta cidade, tales como o concepto de servizos ou de necesidade. En definitiva, trátase de primar -tal e como agora obriga o marco xurídico e se ven facendo nesta cidade dende 1999- as formas de desprazamento non motorizadas e máis sostibles e amables.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

III

Os principios regulatorios

Queda xustificada a necesidade e oportunidade da redacción dunha nova ordenanza de mobilidade do Concello de Pontevedra, que se concibe, xa de inicio, cos seguintes dous principios, que configuran os alicerces desta modificación normativa:

Flexibilidade.- A ordenanza centrarase no establecemento dos principios de funcionamento e actuación, polo que procederá a regular o mínimo necesario e imprescindíbel para potenciar a mobilidade sustentábel e amábel, mais sen caer nun exceso de rixidez regulamentista que a puidesen converter, no futuro, nun atranco para novos avances e adaptacións ou complicar a súa adaptación a unha realidade moi cambiante. O maior valor da ordenanza que se pretende substituír foi, precisamente, a inclusión de certas previsións dinámicas dotadas de flexibilidade que cómpre manter na nova ordenanza que a substitúa.

Especificidade.- A nova ordenanza debe evitar entrar a regular a mobilidade nos aspectos e cuestións que xa estean suficientemente pautados por normas de rango superior, xa sexa en materia de tráfico, de accesibilidade, de economía sostible ou de protección da atmosfera. Trátase de non cometer o erro da anterior ordenanza, que a converteu en obsoleta a cada modificación do ordenamento xurídico de superior rango ou competencia. Polo tanto, a nova ordenanza deberá limitarse aos aspectos da mobilidade que as normas superiores deixan en mans dos concellos, a aqueles que non están suficientemente regulados nesas normas e precisan concreción, e, por último, aos que son realidades específicas do Concello de Pontevedra e, polo tanto, carecen de regulación nas normas máis xerais ou precisan do seu desenvolvemento e adaptación á nosa realidade.

Aínda que é de supor que, nun futuro máis ou menos próximo, varios dos aspectos novidosos que se incorporen e regulen na ordenanza rematen sendo normativizados por instancias superiores e poidan quedar obsoletos ou desprazados, a realidade é que na actualidade están sen regular ou con normativa insuficiente e resulta oportuno e urxente dotarse desa regulación, aínda que puidese ter corta vida, polos problemas que comezan a agromar.

Os dous principios invocados, flexibilidade e especificidade, permiten, por un lado, acoutar e delimitar con precisión e previsíbel funcionalidade os aspectos a incorporar á nova ordenanza e, por outro, concentrar os esforzos nun número pequeno de aspectos, coa conseguinte ganancia de precisión e calidade regulatoria.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

IV

As cuestións a pautar

Ámbolos principios, xunto coa guía contida nas Directrices aprobadas polo Pleno no 2009, a normativa xeral de tráfico, a de accesibilidade e a da mobilidade sustentábel, constitúen un escenario definido e sólido dabondo, que permite concretar as finalidades xenéricas e facer unha selección dos asuntos a incluír na ordenanza, que, de inicio, serían os seguintes:

a) Xerarquía de mobilidades.- Dotarse das normas que definan, prioricen, concreten e dean coherencia á nova prelación de actividades e usos nas rúas e espazos públicos; a saber: peonil, ciclista ou con vehículos de mobilidade persoal (VMP), transporte público ou de mercadorías e automóbil e motocicleta privados. Para acadar o obxectivo da coexistencia de usos sen segregacións faise precisa a fixación dunhas prioridades claras e coherentes que diminúan a potencial conflitividade.

Os asuntos a incluír nesta alínea serían:

- Os dereitos e deberes das persoas usuarias das rúas e espazos públicos, peóns e persoas condutoras, en función dos tipos de espazos.
- As normas de circulación en bicicletas, ciclos e outros aparellos de autotransporte, mecanizados ou non, denominados vehículos de mobilidade persoal (VMP), en cada tipo de espazo.
- O concepto de servizos e a súa regulación, incluída a regulación da circulación dos tráficos de necesidade e os estacionamentos de servizos.
- As limitacións de velocidade, segundo o tipo de espazos.
- As competencias dos diversos órganos municipais para facer efectiva esta xerarquía.

b) Regulación dos elementos de calmado de tráfico.- Como elemento fundamental de urbanización e para a implantación da nova xerarquía de mobilidades, mais con tratamento diferenciado pola súa especificidade técnica, na liña marcada polo informe do 16/11/2010 da xefatura da Oficina Técnica de Medio Ambiente, Infraestruturas e Servizos sobre condicións técnicas e de implantación de pasos de peóns sobreelevados en rúas do centro urbano, hoxe recollida e desenvolta na Instrución de deseño de dispositivos de calmado de tráfico do Concello de Pontevedra, aprobada pola Xunta de Goberno Local na sesión do día 28/01/2019 (BOP núm. 30, de 12 de febreiro do 2019) e, tamén, por mor da homoxeneidade e proximidade xeográfica, coa definida na Ordenanza de seguridade viaria da Deputación Provincial de Pontevedra (Pleno 22/02/2013, BOP núm. 98 do 23 de maio do 2013) e na Guía de espazos públicos e mobilidade amábel aprobada polo amentado organismo provincial.

Relacionados cos elementos de calmado de tráfico, os límites de velocidade que se determinan nesta ordenanza para os tráficos a motor ou mecanizados parten da premisa de que a cidade, os núcleos residenciais e, en xeral, todos os lugares nos que as persoas desenvolven as súas actividades, deben ter, tanto unha elevada seguranza viaria como moi minoradas as incomodidades derivadas do tráfico de vehículos, para permitir unha sensación de comodidade e seguranza.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

V

As ideas centrais

As finalidades xenéricas desta ordenanza, amais de acadar unha simplificación e claridade da norma, residen en definir e concretar, para un contexto de elevado respecto polos peóns e pola mobilidade amábel, os principios xenéricos e obrigas que recolle o ordenamento xurídico vixente para as persoas usuarias das vías e espazos públicos de comportarse de xeito que non entorpezan indebidamente a circulación (de calquera clase, especialmente a peonil e amábel) nin causen perigo, prexuízos ou molestias innecesarias ás persoas nin danos aos bens.

Por iso, algunhas das senlleiras ideas forza e obxectivos concretos da futura norma, en desenvolvemento dos artigos 9.1 e 9.2 do TRLTSV e artigos 2 e 3 do RC, consisten en:

- Pautar e desenvolver a obriga de conducir calquera tipo de vehículo, motorizado ou non, coa dilixencia e precaución necesarias para evitar todo dano, propio ou alleo.
- Evitar que a condución poña en perigo tanto á persoa condutora como ás demais ocupantes do vehículo e ao resto das persoas usuarias da vía pública.
- Prohibir a condución de xeito neglixente ou temerario.

VI

A competencia municipal

Esta ordenanza elabórase ao abeiro da potestade regulamentaria recoñecida ás entidades locais –artigo 4.1º a) da Lei 7/1985, de 2 de abril, reguladora das bases do réxime local (LBRL) e artigo 6 da Lei 5/1997 do 22 de xullo, de administración local de Galicia (LALG)-, con observancia dos principios de legalidade, competencia, seguridade xurídica ou xerarquía normativa do artigo 103.1 da Constitución. Tal potestade e principios, xunto co afondamento nos obxectivos salientados, as competencias municipais establecidas no artigo 25 da LBRL e no artigo 80 da LALG, -en materia de medio ambiente urbano e protección contra a contaminación acústica, lumínica e atmosférica nas zonas urbanas, infraestruturas viarias, seguranza en lugares públicos, ordenación do tráfico de vehículos e persoas nas vías urbanas, a pavimentación de vías públicas urbanas e conservación de camiños e vías rurais, policía local, tráfico, estacionamento de vehículos e mobilidade ou transporte colectivo urbano entre outras-, así coma a habilitación expresa do artigo 7 b) do TRLTSV, aprobada por Real decreto lexislativo 6/2015, do 30 de outubro, levan ao Concello a tramitar e aprobar unha ordenanza municipal reguladora da utilización dos espazos públicos e mobilidade amábel no Concello de Pontevedra.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

VII

A estrutura

A presente ordenanza municipal estrutúrase nunha exposición de motivos e cinco capítulos. Consta de 24 artigos, unha disposición adicional, unha disposición transitoria, unha disposición derrogatoria e unha disposición derradeira.

O Capítulo I, baixo o epígrafe "Disposicións Xerais", delimita o obxecto e o fin da presente ordenanza, o seu ámbito de aplicación, aquelas definicións de conceptos básicos e de aplicación xeral que enchen os baleiros ou as pouco desenvoltas definicións da normativa estatal, así como as competencias e, en particular, as relativas á sinalización.

No Capítulo II, baixo o epígrafe "Prioridade do uso dos espazos públicos", determínanse os usos preferentes do espazo público, mediante un troco xeral do paradigma anterior. Pauta, este capítulo, as prioridades de usos e mobilidades, con preferencia da mobilidade peonil e regula os principios básicos da utilización das vías e espazos públicos para acadar a preferencia peonil.

En canto ao Capítulo III, ten o epígrafe "Circulación e estacionamento de servizos" e desenvolve as regras de circulación e estacionamento nas zonas restrinxidas a servizos definidas no capítulo I.

Pola súa banda, o Capítulo IV "Seguranza viaria" contén importantes novidades no que atinxe ao réxime de velocidades e a pormenorizar, na sensación ou percepción de seguranza que vai máis alá da propia seguranza e constitúe, sen dúbida, un factor de calidade urbana.

Por último, o Capítulo V, baixo o epígrafe "Réxime sancionador e medidas provisionais", contén unha remisión xenérica ao réxime sancionador xeral e introduce a tipificación ou matización dunha serie de condutas como infraccións administrativas, para atender aos principios desta ordenanza, cubrir os baleiros legais e pautar as relacións de convivencia nos espazos públicos. Para rematar, a disposición adicional aclara o reenvío á normativa xeral; a transitoria o proceso en curso de regularización dos vaos; a disposición derrogatoria contén a derrogación expresa da anterior ordenanza vixente, á que nos referimos con anterioridade e a derradeira determina a súa entrada en vigor.

CAPÍTULO I.- DISPOSICIÓNS XERAIS

Artigo 1.- Obxecto

1. Esta ordenanza ten por obxecto regular, en xeral, os diferentes usos dos espazos públicos municipais e, en particular, os diferentes tipos de mobilidade que se desenvolven nas vías, rúas e terreos públicos ou de uso común aptos para a circulación, cos obxectivos de acadar un uso plural e non segregado dos espazos públicos, fomentar as mobilidades amábeis, aumentar a seguranza viaria e a sensación de seguranza.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

A tal efecto regula:

a) A xerarquía e as prioridades de usos das vías e espazos públicos ou de uso común aptos para a circulación peonil, rodada ou motorizada.

b) Os diferentes tipos de espazos públicos en relación á súa funcionalidade para diversos usos, especialmente para os distintos tipos de mobilidade.

c) As normas de circulación para todo tipo de vehículos cando circulan por zonas de preferencia peonil.

d) As infraccións derivadas do incumprimento das normas que se estabelecen, basicamente das que adoitan incidir ou pór en perigo a preferencia da mobilidade peonil e as sancións aplicábeis a estas.

2. Dentro do obxecto xeral definido, a presente ordenanza desenvolve as competencias municipais, complementa e adapta, ás peculiaridades do municipio, o réxime xeral que establece a normativa estatal vixente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor e seguranza viaria, para o que regula as particularidades dos usos das vías urbanas e de titularidade municipal, a circulación e os diversos xeitos de mobilidade, con atención especial para a mobilidade peonil prioritaria e á das persoas con diversidades funcionais.

3. En todos aqueles aspectos non desenvolvidos nesta ordenanza e para aqueles nos que no futuro se diten novas normas estatais aplicables por razón de competencia ou xerarquía, estarase ao disposto na normativa xeral de trafico, circulación de vehículos a motor e seguranza viaria.

Artigo 2.- Ámbito de aplicación

1. Os preceptos desta ordenanza son aplicábeis en todas as vías e espazos públicos de titularidade ou competencia do Concello de Pontevedra e obrigan aos titulares e persoas usuarias dos espazos públicos, de calquera tipo, aptos para a circulación, sexan prazas, rúas, pistas rurais, espazos libres, zonas verdes, parques, praias, así como ás vías e terreos que, sen ter tal aptitude, sexan de uso común. En defecto doutras normas e naqueles supostos nos que houbese lugar, aplícase tamén ás persoas titulares e usuarias de vías e terreos privados que sexan utilizados por unha colectividade indeterminada de persoas usuarias.

2. Con carácter xeral, os preceptos desta ordenanza serán aplicables aos titulares e persoas usuarias nos conceptos e respecto dos espazos e terreos aos que se refire a normativa xeral de circulación que sexan de competencia ou titularidade municipal, sen prexuízo dos acordos ou convenios de reparto competencial ou de atribucións sobre o viario que se poidan materializar entre a Policía Local e a Garda Civil ou outras forzas e corpos de seguridade, no seo da Xunta Local de Seguridade ou por convenio interadministrativo.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

Artigo 3.- Definicións

Aos efectos da aplicación desta ordenanza e ante a falta ou en desenvolvemento do correspondente concepto básico da normativa xeral de tráfico, defínense como:

1. Peón. Terán a consideración de:

   1.1. Peón en sentido estrito. Persoa que realiza, sen ser condutor nin ocupante de vehículos, calquera actividade nos espazos e vías públicas aos que se refire o artigo 2 desta ordenanza, entre elas, a estancia, o xogo, a conversa ou tránsito a pé.

   1.2. Persoas asimiladas á condición de peón. Será persoa asimilada á consideración de peón quen empuxe ou arrastre un carriño dunha crianza ou dunha persoa con diversidade funcional ou calquera outro vehículo sen motor de pequenas dimensións, incluídas carretas e carretillas; a persoa que conduce a pé un ciclo, un ciclomotor de dúas rodas ou calquera tipo de vehículo de mobilidade persoal; as persoas con diversidade funcional que circulan ao paso nunha cadeira de rodas, con ou sen motor, e os nenos e nenas que non superen os 12 anos que circulen en bicicletas, monopatíns, patíns ou aparellos semellantes, motorizados ou non, de pouco peso e potencia que non supere a dun xoguete e, en todo caso, sempre a unha velocidade inferior a 6 km/h.

2. Pista ou camiño rural. Todas as vías de comunicación ou espazos aptos para a circulación, de titularidade pública ou privada, pavimentados ou non, que atravesan ou comunican núcleos rurais e serven de acceso a vivendas, talleres, predios agrícolas e similares, situados fóra da zona urbana, de uso público, común ou susceptíbeis de seren potencialmente utilizados por unha colectividade indeterminada de persoas usuarias para diversos usos e funcións, entre elas as de mobilidade tanto peonil como motorizada ou mecanizada.

3. Núcleo rural. Aos efectos desta ordenanza entenderase como núcleo, ademais dos así delimitados no planeamento urbanístico xeral, aquelas zonas da periferia ou rurais do territorio do concello nas que exista actividade e/ou edificacións de tipo residencial, comercial, dotacional, asistencial, industrial ou doutro tipo, sen solucións de continuidade maiores de 500 m ou nas que a posíbel afluencia de peóns ou ciclistas aconselle asimilalas ou considerala como tal.

4. Zona de preferencia peonil. Como norma xeral, terán a consideración de zonas de preferencia peonil todas aquelas que non estean reservadas expresamente á circulación de vehículos mecanizados ou motorizados, así como aquelas nas que coexistan no mesmo espazo os usos peonís coa mobilidade de vehículos e inclúe:

   4.1. As zonas consideradas e definidas na normativa vixente de tráfico como zonas peonís: "parte da vía, elevada ou delimitada doutro xeito, reservada á circulación de peóns", definición que inclúe á "beirarrúa, a plataforma peonil e o paseo".

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

4.2. Aos efectos da aplicación desta ordenanza engádense as rúas e prazas declaradas de preferencia peonil polo Concello e, en xeral, as zonas e espazos de coexistencia e uso plural definidos nesta ordenanza, así coma aqueloutros espazos non adicados de xeito exclusivo á circulación de vehículos motorizados ou mecanizados ou expresamente declarados pola autoridade municipal competente e debidamente sinalizados.

4.3. Aqueles espazos que se definen na normativa xeral como rúa residencial, zonas a 30, sendas ciclables, camiño reservado para peóns, refuxios ou semellantes.

Tamén quedan asimilados ás zonas de preferencia peonil, en canto á preferencia de paso dos peóns sobre os vehículos e respecto daquelas determinacións expresas desta ordenanza, os pasos de peóns sen semáforo en calquera tipo de vía e os pasos de peóns semaforizados cando estean en verde para os peóns ou apagados, as pistas rurais sen beirarrúa ou espazo delimitado para os peóns.

As zonas de preferencia peonil ou asimiladas clasifícanse en cinco tipos:

a) As zonas peonís e as partes reservadas para os peóns naquelas vías que teñen zonas ou partes adicadas a usos non peonís: beirarrúas, plataformas, paseos, refuxios e sendas.

b) As rúas, prazas ou espazos públicos declarados de preferencia peonil no ámbito así declarado ou sinalizado, así coma aqueloutros espazos declarados pola autoridade municipal competente e debidamente sinalizados como zonas de preferencia peonil.

c) Os restantes espazos públicos non adicados expresamente á circulación de vehículos mecanizados e/ou motorizados, tales como prazas, xardíns, parques ou praias, entre outros.

d) Os pasos de peóns, como continuidade dos itinerarios peonís e nos que os peóns deben comportarse exclusivamente como viandantes ou transeúntes.

e) Todas as pistas do rural, habitualmente sen espazos segregados para os peóns, agás aquelas que expresamente se excepcionen.

5. Zonas e espazos de coexistencia e uso plural. Encádranse dentro das zonas de preferencia peonil das clasificadas nas letras b) e c) do punto anterior e defínense como aqueles espazos e eidos nos que se plasman uns postulados de deseño e xestión dos espazos públicos ou de uso común que favorezan a súa versatilidade e a posibilidade de ser soporte de diversos usos e actividades por parte da veciñanza e das persoas usuarias, nos que as mobilidades non peonís subordínanse a estas e ao bo funcionamento da cidade. O seu deseño e xestión será homoxéneo e tendente a evitar ao máximo as segregacións e especializacións de uso, con extensión das plataformas únicas e limitacións do tráfico de vehículos e da súa velocidade mediante medidas de calmado de tráfico. As prioridades fixaranse de xeito claro e coherente para acadar a coexistencia de usos e diminuír a potencial conflitividade.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

6. Tráfico e/ou estacionamento de servizos. Entenderase por tráfico e/ou estacionamento de servizos, no eido da mobilidade motorizada ou mecanizada, o que corresponde a aquelas actividades necesarias para o bo desenvolvemento da actividade económica e residencial, que inclúen, ademais das actividades de servizos públicos e de emerxencia, aqueles tráficos e estacionamentos de necesidade para o funcionamento da cidade, tales como os de mensaxería, reparto a domicilio, acceso a garaxes en zonas de tráfico restrinxido, o acceso para persoas con mobilidade reducida, o servizo a hoteis, o transporte de vultos por residentes en edificios que carezan de garaxe ou as mudanzas e as actividades asimiladas.

Inclúense, no concepto de servizos, os tráficos e estacionamentos de vehículos expresamente autorizados para residentes, comerciantes, profesionais, centros administrativos ou semellantes, así como a carga e descarga tradicional, que contará coa súa regulamentación específica en desenvolvemento da normativa xeral de tráfico.

7. Tipoloxía de mobilidades. Sen prexuízo de ulteriores divisións por mor das súas características, a presente ordenanza clasifica a mobilidade en tres grandes tipos:

a) Mobilidade natural ou peonil: a realizada sen ningún tipo de aparello ou axuda ou a propia daqueles tipos asimilados á condición de peón.

b) Mobilidade mecanizada (non motorizada). A realizada en aparellos que teñan a consideración de vehículos propulsados, exclusiva ou principalmente, pola enerxía ou esforzo muscular da persoa ou persoas que se desprazan sen axudas de motores de calquera tipo.

Inclúe tamén as bicicletas con pedaleo asistido, equipadas cun motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior ou igual a 250 W, que diminúa progresivamente e se interrompa ao acadar os 25 km/h.

c) Mobilidade motorizada. A correspondente a todos os casos nos que o vehículo, apto para circular, teña calquera tipo de motor, aínda que se use esporadicamente.

8. Vehículos de mobilidade persoal. Os vehículos de mobilidade persoal (VMP) definidos consonte á normativa xeral como vehículos de unha ou máis rodas, dotados de unha única praza, capaces de asistir ao ser humano no seu desprazamento persoal, que pola súa construción poidan exceder das características dos ciclos, propulsados exclusivamente por motores eléctricos que poden proporcionar ao vehículo unha velocidade máxima por deseño abranguida entre 6 e 25 km/h, inclúense na mobilidade motorizada e poderán circular polos espazos que se determinan no artigo 9 desta ordenanza.

No que atinxe á regulación da súa circulación polas zonas de preferencia peonil ou espazos de coexistencia, quedan asimilados ao determinado para as bicicletas nesta ordenanza, agás que, mediante as competencias que se recollen no artigo 4, se poidan establecer excepcións ou limitacións en función do tipo e categoría do VMP ou polas características das vías de que se trate.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

A persoa que manexe ou vaia ao mando do VMP ou dun vehículo lixeiro propulsado por motor eléctrico, terá a consideración de persoa condutora de vehículo, aos efectos sancionadores en materia de tráfico e da esixencia de responsabilidade; especialmente no que atinxe a comportamentos prohibidos pola normativa xeral, como utilizar durante a condución un teléfono móbil e/ou auriculares, as relativas ás taxas de alcohol e/ou presenza de drogas ou a circulación nocturna ou en situacións de escasa visibilidade sen alumeado operativo nin levar prendas nin elementos reflectantes. A utilización de cascos será obrigatoria nos mesmos casos que para as bicicletas.

Aqueles aparellos que non sobrepasen a velocidade de 6 km/h terán a consideración de xoguetes e aqueles que consonte á normativa xeral non teñan a consideración de VMP e que estean fóra do eido de aplicación do Regulamento (UE) núm 168/2013 non poderán circular polas vías públicas.

9. Zonas reservadas para o tráfico. Partes das rúas, pistas ou espazos públicos ou privados de uso común ou por colectividade indeterminada, que non teñan declarada a preferencia peonil, dedicados en exclusiva á circulación de vehículos, tales como calzadas, bandas de estacionamento, carrís bici ou calquera outro dos definidos na normativa de tráfico.

Artigo 4.- Competencias municipais: autoridade municipal competente, axentes da policía local e servizos técnicos

1. Corresponde á Alcaldía ou Concelleira/o do goberno no que delegue, de selo caso, co debido asesoramento dos servizos técnicos e de mobilidade municipais, as competencias que lle outorga ao Concello a normativa de réxime local e a específica de tráfico así como as de desenvolvemento desta disposición xeral, como autoridade municipal competente nas materias de ordenación dos espazos públicos, mobilidade, circulación e ordenación do tráfico de vehículos e persoas nas vías urbanas, estacionamento de vehículos, xefatura da policía local ou transporte colectivo urbano, para o que poderá desenvolver as seguintes atribucións:

a) Ordenar o peche á circulación rodada, parcial ou total, con carácter provisorio ou definitivo, daquelas rúas e espazos que se estimen oportunos. As prohibicións de circulación de carácter total, permanente e/ou definitivo, adoptaranse previa consulta facultativa aos servizos técnicos e de mobilidade e, de selo caso, publicitaranse mediante o correspondente Bando.

b) Declarar zonas de preferencia peonil e espazos de coexistencia e uso plural

c) A ordenación do tráfico e do estacionamento, en cuestións tales como direccións e sentidos de circulación, limitacións de velocidade por debaixo das establecidas nesta ordenanza, reserva de uso de carrís para determinado tipo de vehículos ou persoas, a regulación dos estacionamentos -incluídos os de réxime limitado-, a reserva de determinados estacionamentos para uso exclusivo de servizos, a carga e descarga, os aparcadoiros reservados a residentes, as limitacións de circulación para determinados vehículos, a circulación de vehículos de mercadorías, a ordenación dos itinerarios do transporte público e escolar, a sinalización ou, en xeral, calquera outra medida de ordenación do estacionamento e da circulación consonte á habilitación da normativa xeral, así como as súas excepcións.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

d) A ordenación de usos dos espazos públicos para todo tipo de actividades, tanto ordinarias ou permanentes como extraordinarias ou puntuais, tales como obras, instalación de colectores de entullos ou actividades festivas e deportivas, entre outras.

e) A imposición de sancións en materia de tráfico ou por infraccións aos preceptos desta ordenanza cometidas no seu ámbito de aplicación, incluídas as que se cometan en vías e terreos urbanos ou de núcleo rural usados por unha colectividade indeterminada de persoas usuarias, con independencia da súa titularidade, sempre que esta competencia non estea atribuída a outra administración e en defecto de normativa específica.

2. Corresponde á Policía Local e aos seus axentes o desenvolvemento daquelas funcións sobre regulación de tráfico que lle atribúen a normativa vixente sobre forzas e corpos de seguridade e sobre tráfico e, particularmente, as seguintes:

a) Ordenar, sinalizar e dirixir o tráfico urbano e, en xeral, o dos viais que teñan atribuídos polos acordos de distribución de competencias adoptados no seo da Xunta Local de Seguridade, consonte ao disposto nas normas de circulación, baixo a dirección da Alcaldía ou Concelleira/o de Goberno en quen delegar, en función da materia.

b) O desenvolvemento das competencias e funcións de policía administrativa municipais no eido sancionador en materia de tráfico que se desenvolven nos puntos seguintes non atribuídas expresamente á autoridade municipal competente, en relación a todas aquelas infraccións cometidas tanto nas vías de titularidade municipal coma en vías e terreos urbanos ou de núcleo rural, usados por unha colectividade indeterminada de persoas usuarias, con independencia da súa titularidade, sempre que esta competencia non se atope atribuída a outra administración e en defecto de normativa específica.

c) Instruír atestados por accidentes de circulación dentro do centro urbano ou nos viais e espazos abranguidos no eido das atribucións acordado ou repartido na Xunta Local de Seguridade, con comunicación das súas actuacións ás Forzas e Corpos de Seguridade do Estado cando sexa preceptivo.

d) Formular denuncia polas infraccións que se cometan por vulneración desta ordenanza ou da normativa xeral de tráfico e, no seu caso, formular a proposta de sanción e emitir informes ás alegacións e recursos que se substancien no procedemento. Adoptar as medidas provisionais de inmobilización e retirada que correspondan.

e) As atribucións para propoñer e/ou determinar os supostos, espazos e zonas habitualmente destinadas ao estacionamento que, temporal e excepcionalmente, se deban reservar con ocasión de eventos extraordinarios de carácter deportivo, actos culturais, sociais, festivos, relixiosos ou de índole análoga, así como a súa sinalización circunstancial e a denuncia, inmobilización, retirada e traslado de vehículos de zonas provisionalmente reservadas para usos distintos do estacionamento e debidamente sinalizada.

f) Estudo de medidas temporais de ordenación do tráfico en determinadas zonas, con motivo da execución de obras ou celebración de actos, baixo a coordinación dos servizos técnicos municipais.

g) Exercer a policía administrativa no que atinxe a tódalas ordenanzas, bandos e demais disposicións municipais relativas ao espazo público, no eido da súa competencia.

h) A vixilancia e policía administrativa de todos os espazos públicos en xeral.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

3. Os servizos técnicos e/ou da área de mobilidade exercerán as funcións que se lles atribúen nas relacións de postos de traballo municipais en materia de mobilidade, mantemento e ordenación do espazo público, tráfico, infraestruturas de control de tráfico rodado e seguridade cidadán e, particularmente:

a) Prestar a debida asistencia técnica, cando sexan requiridos pola policía local ou pola autoridade municipal competente.

b) Efectuar estudos, informes e propostas sobre medidas de ordenación da circulación de vehículos e peóns, idoneidade de zonas de aparcadoiro e, en xeral, sobre seguranza viaria e risco de accidentes.

c) Realizar estudos e proxectos sobre a situación e características dos elementos das redes semafóricas, sinalizacións verticais e horizontais ou elementos auxiliares de circulación.

d) Prestar asistencia técnica en cuestións como: coexistencias, direccións e sentidos do tráfico, preferencias de paso e stop, prohibicións de xiro, prohibicións de circulación, limitacións de velocidade, limitacións horarias de circulación, paradas de taxi, pasos de peóns, zonas e paseos peonís, zonas de ensinanza de condutores, ordenación do transporte escolar, elementos auxiliares de circulación e calquera outra que lles sexa requirida.

e) Estudo de medidas temporais de ordenación do tráfico en determinadas zonas, con motivo da execución de obras ou celebración de actos.

f) Xestión do transporte de mercadorías dentro da cidade: proposta de determinación de zonas, horarios, ordenación da carga e descarga, informe de autorizacións de transportes especiais e perigosos dentro da cidade.

Artigo 5.- Sinalización

1. A sinalización de mandatos, prohibicións, perigos, obrigas, advertencias ou indicacións na vías e espazos de titularidade municipal correspóndelle en exclusiva á autoridade municipal competente ou policía local, consonte á normativa xeral e aos principios desta ordenanza e deberá observar as pautas contidas nas Directrices aprobadas polo Pleno deste Concello na sesión do 20 de febreiro de 2009 e publicadas no BOP do 13/03/2009.

2. Os sinais que conteñan limitacións de circulación, parada, aparcamento ou velocidade despregarán a súa eficacia, segundo a caso, ata o seguinte sinal correspondente consonte á normativa xeral, ata a seguinte intersección malia que existan elementos de mobiliario urbano ou de urbanización intermedios e/ou, a todo o espazo ou eido acoutado, tal e como acontece na sinalización que atinxe ao centro histórico, zonas de preferencia peonil ou de coexistencia e uso plural ou núcleos rurais.

3. Prohíbese, agás por causa xustificada, instalar, retirar, trasladar, ocultar ou modificar a sinalización dunha vía sen permiso do titular da vía ou, no seu caso, da autoridade encargada da regulación, ordenación e xestión do tráfico ou da responsable das instalacións e, en xeral, a instalación de carteis, postes, toldos, marquesiñas e calquera outro tipo de obstáculo no espazo público que dificulte a visibilidade dos sinais, induza a erro ou poida obstaculizar ou poñer en perigo a accesibilidade de persoas con diversidade funcional ou a circulación rodada.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

4. Inclúense, nas excepción da prohibición anterior, os supostos de autorización previa e expresa do Concello para colocación ou reposición de sinais ou pintura no pavimento, única e exclusivamente nos casos nos que así o determine a autorización expresa de reserva de vía pública ou a licenza municipal de vao, tendo en conta o disposto na disposición transitoria desta ordenanza.

CAPÍTULO II.- PRIORIDADES DO USO DOS ESPAZOS PÚBLICOS

Sección primeira.- Da prioridade da mobilidade peonil

Artigo 6.- Prioridade dos usos peonís

No uso dos espazos públicos municipais terán preferencia as actividades que realizan os peóns ou os asimilados á condición de peón, entre elas a estancia, o xogo, a conversa ou o desprazamento a pé, sobre a mobilidade mecanizada e motorizada. En consecuencia, en todos os espazos públicos de calquera tipo terán preferencia os usos peonís, agás os reservados expresa e xustificadamente a outros fins específicos, entre eles a mobilidade mecanizada ou motorizada.

Artigo 7.- Principios xerais das zonas de preferencia peonil

1. Principio de preferencia peonil

Nas zonas definidas consonte esta ordenanza como de preferencia peonil, a prioridade de utilización absoluta e incondicionada será, como a súa denominación indica e en condicións normais, para os usos peonís. Nestas zonas, os peóns poderán desenvolver as súas actividades sen preocupación nin temor aos vehículos de calquera tipo que, ocasionalmente, puidesen circular por elas.

2. Principio de adaptación da condución á preferencia peonil

As persoas condutoras de calquera tipo de vehículo que teñan que circular por necesidade polas zonas de preferencia peonil, incluídas as asimiladas a estas, terán que adaptar a súa conduta e velocidade, de xeito que non perturbe, atemorice nin, moito menos, orixine perigo aos peóns.

3. Principio de respecto polos peóns

Quedan terminantemente prohibidos por parte das persoas condutoras de calquera tipo de vehículo, mesmo dos asimilados á condición de peón, os comportamentos conducentes a expulsar aos peóns das zonas de preferencia peonil ou que lles obriguen a modificar a súa conduta ou traxectoria, tales como soar bucinas, timbres ou outros dispositivos de aviso, efectuar aceleróns, achegar o vehículo a distancias menores de 1,5 metros, ir a unha velocidade superior á dun peón cando o peón está na traxectoria do vehículo, sortear aos peóns cos vehículos a velocidades superiores ás dun peón, atemorizalos con velocidades excesivas, increpalos para que se aparten ou calquera outra semellante que non observe este principio e prohibición.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

Nas pistas do rural asimiladas ás zonas de preferencia peonil tamén se prohiben comportamentos conducentes a pór en perigo, acosar, angustiar ou atemorizar aos peóns, con prohibición de achegar os vehículos aos peóns a distancias inferiores a 1,5 metros e coa obriga de redución de velocidade no encontro cos peóns ás determinadas nesta ordenanza.

4. Principio de preferencia peonil para a determinación das rasantes do espazo público

Este principio implica que, nas vías municipais aptas para a circulación, cando as beirarrúas e a calzada teñan rasantes diferentes e a beirarrúa estea máis elevada que a calzada, os cruzamentos peonís, en cumprimento da nova xerarquía de prioridades e para mellorar a accesibilidade, serán os predominantes para dar continuidade ao itinerario peonil. Por conseguinte, elevarase a rasante da calzada ata o nivel da beirarrúa e o deseño dos pasos peonís complementarase con orellas e lingüetas.

5. Ancho mínimo de beirarrúas e beiravías

Con carácter xeral e agás imposibilidade material tecnicamente xustificada, as beirarrúas e beiravías de nova planta que se implanten nas rúas e viais de titularidade municipal terán un ancho mínimo de 2,50 metros, dos cales un mínimo de 1,80 metros será libre de obstáculos. Neste espazo non se poderán instalar colectores, sinais, báculos de luminarias nin ningún outro elemento que poida representar un obstáculo para a accesibilidade e a mobilidade peonil universal, agás autorización expresa e sen prexuízo das excepcións previstas na ordenanza municipal reguladora da instalación de veladores (mesas e cadeiras) na vía pública.

6. Principio de non contaminación acústica e atmosférica

Os condutores e ocupantes dos vehículos evitarán producir ruídos, principalmente en horario nocturno, polo que non se poderá tocar o claxon, agás casos de estrema necesidade, pechar as portas ou tapas de vehículo ou motor con brusquidade, circular a escape libre, circular ou estar estacionado con volume elevado nas radios e aparellos de reprodución de son, permanecer co motor en marcha co vehículo estacionado, realizar aceleróns inxustificados e, en xeral, calquera outra conduta que infrinxa a normativa de protección do medio ambiente contra a contaminación acústica e atmosférica ou perturbe a preferencia peonil no uso do espazo público.

Artigo 8.- Estacionamento en zonas de preferencia peonil

1. Está prohibido o estacionamento de todo tipo de vehículos nas zonas peonís reguladas na normativa de tráfico e, en xeral, en todo tipo de zonas de preferencia peonil das definidas nesta ordenanza, agás as que dispoñan de espazos habilitados ao efecto, nos que se poderá parar e estacionar temporalmente durante o tempo máximo establecido na sinalización e para aqueles vehículos que estean realizando un servizo necesario para o funcionamento da cidade ou da zona.

2. Nas zonas e espazos de coexistencia e uso plural, tal e como acontece no Centro histórico e nas rúas e espazos de plataforma única e preferencia peonil, non se delimitarán espazos habilitados para o estacionamento de servizos. Nestes espazos permitirase a carga e descarga por tempo non superior a 30 minutos, nos eidos, días e franxas horarias determinadas polo

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

correspondente bando, así como o estacionamento de servizos definido no artigo 3.5 desta ordenanza, polo tempo imprescindible para a realización do servizo e sen que, en caso ningún poidan superar os 10 minutos.

3. Os ciclos, bicicletas e vehículos de mobilidade persoal non poderán estacionar nas zonas peonís nin de preferencia peonil definidas nesta ordenanza, agás nos espazos expresamente delimitados para este fin e sen prexuízo do que se determina no punto anterior.

Sección segunda.- Da mobilidade motorizada ou mecanizada

Artigo 9.- Circulación dos vehículos polas calzadas

1. Como norma xeral, todos os vehículos aptos para circular deberán facelo polas calzadas ou vías reservadas para este fin. Exceptúanse os vehículos que teñan a consideración de asimilados á condición de peón, as máquinas varredoras e os vehículos de emerxencias e doutros servizos públicos especiais e en acto de servizo, naqueles supostos taxados ou excepcionais previstos na normativa de tráfico.

2. As bicicletas, os ciclos, así coma os vehículos de mobilidade persoal, incluídos os vehículos recreativos non motorizados ou con motorizacións de moi pequena potencia, fabricados segundo a normativa vixente en materia de seguridade industrial e xeral dos produtos, tamén poderán circular polo centro histórico, polas zonas e espazos de coexistencia e uso plural e polas rúas de preferencia peonil con plataformas únicas, con excepción daquelas rúas ou treitos nos que o Concello o prohiba expresamente, de xeito total ou por franxas horarias pola masiva afluencia peonil que impida ou dificulte a súa circulación, mediante a correspondente sinalización.

3. A circulación dos VMP polas restantes calzadas do viario de titularidade municipal, a expensas do que se determine na normativa xeral, admitirase nas calzadas daquelas rúas e viais que teñan limitada a súa velocidade a 30 km/h ou inferior e só para os maiores de 15 anos, agás prohibición expresa acordada pola autoridade municipal competente e plasmada no correspondente sinal, naqueles casos en que así se determine en función das características do viario ou tráfico que soporte.

4. A circulación á que se refiren os puntos anteriores deberá efectuarse cos requisitos e condicións que determine a normativa xeral e nas condicións específicas desta ordenanza, ademais de respectar a sinalización existente.

5. As bicicletas, ciclos e os VMP, incluídos os vehículos recreativos non motorizados ou con motorizacións de moi pequena potencia, non poderán circular por beirarrúas, plataformas peonís ou paseos peonís e demais zonas peonís definidas na normativa xeral, sen prexuízo do sinalado no artigo 3.1.2. desta ordenanza para os menores de 12 anos. Esta prohibición afecta tamén a aqueles que circulan en réxime de alugueiro.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

Artigo 10.- Limitacións á circulación polas calzadas e permisos especiais

1. Os vehículos cuxos pesos e dimensións excedan dos establecidos na normativa xeral precisarán, para circular polas vías municipais, ademais da autorización do órgano estatal correspondente, un permiso específico expedido pola policía local, previa autorización da autoridade municipal competente, no que se fará constar o itinerario que deberá seguir o vehículo e as horas nas que se permite a circulación.

2. Queda prohibida, con carácter xeral, a circulación de vehículos, polas vías urbanas e dos núcleos rurais, cando teñan unha lonxitude superior a 10 m de longo e/ou 10 toneladas de peso.

3. Con carácter excepcional e en casos de estrita necesidade e debidamente motivados, como a realización de obras, poderán circular con autorización expresa da autoridade municipal competente, previo informe favorable da policía local, que elaborará o correspondente plan de tráfico e/ou garantirá o acompañamento en caso necesario e, de selo caso, dos servizos técnicos municipais, que poderán esixir a presentación dunha fianza para responder dos danos que se poidan causar no viario público. A persoa física ou xurídica que solicite a autorización estará obrigada, se fose o caso, a sinalizar e a avisar aos veciños afectados, seguindo as indicacións que consten na autorización.

Artigo 11.- Prohibición de competicións e carreiras de vehículos

1. Queda prohibido emprender competencias de velocidade fóra dos lugares autorizados e, en xeral, participar ou facer carreiras, competicións ou simulacros entre calquera tipo de vehículos, con independencia de que a velocidade máxima que acaden poida ser inferior aos límites fixados nesta ordenanza.

2. As únicas excepcións á prohibición do artigo anterior serán os supostos de competicións deportivas ou actividades recreativas debidamente autorizadas e os xogos de nenos e nenas realizadas por menores de 12 anos, con bicicletas ou vehículos recreativos, en espazos libres, parques e zonas de lecer e expansión, sempre que nas súas traxectorias non estean peóns que poidan resultar importunados ou obrigados a modificar a súa conduta.

Artigo 12.- Xerarquía entre as mobilidades mecanizada e motorizada

1. A mobilidade en vehículo mecanizado: As bicicletas, con ou sen pedaleo asistido, ciclos e vehículos de mobilidade persoal sen motor, terán preferencia sobre as mobilidades motorizadas, incluídas as bicicletas eléctricas ou os ciclos de motor, sempre sen prexuízo das preferencias de paso e restantes prioridades establecidas para os supostos de concorrencia dos distintos vehículos na normativa xeral e que prevalecerán tamén sobre as restantes determinacións deste artigo.

2. As persoas condutoras dos vehículos motorizados terán que circular con respecto aos vehículos de mobilidade mecanizada e conducir de xeito que non ameacen a súa seguranza, debendo facilitarlle a súa boa circulación, respectar as distancias de separación para adiantamento e cederlle o paso nos cruzamentos nos que non estean definidas as prioridades.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

3. Entre as mobilidades motorizadas, terán prioridade e preferencia sobre as demais os vehículos prioritarios en servizos de emerxencia ou outros servizos públicos especiais, consonte ao disposto na normativa xeral. A continuación terán prioridade, por este orde, os vehículos destinados ao servizo de transporte público de viaxeiros, o transporte de mercadorías e, por último, o VMP, a motocicleta, o turismo e os demais automóbiles privados, nos termos establecidos na presente ordenanza e na sinalización que a desenvolva.

4. Os vehículos destinados ao servizo de transporte público colectivo de viaxeiros e/ou ao transporte escolar, no desenvolvemento das funcións propias dos servizos que prestan e de non existir parada habilitada fóra da calzada, poderán parar nesta, naquelas zonas debidamente sinalizadas e polo tempo imprescindible para efectuar as súas funcións de subida e baixada. Tamén poderán parar na calzada os vehículos adscritos ao servizo público de limpeza e recollida de lixo, cando realicen as funcións encomendadas.

Artigo 13.- Limitación temporal e espacial do estacionamento

1. Ningún vehículo poderá ficar estacionado indefinidamente na vía pública. Con carácter xeral limítase o estacionamento nas vías e espazos aptos para a circulación a un mes máximo.

2. Prohíbese o estacionamento de vehículos coa finalidade de exercer actividade comercial destinada á súa venda ou alugueiro ou calquera outra actividade mercantil ou publicitaria.

3. Os estacionamentos reservados para persoas con diversidade funcional limitaranse, mediante a correspondente sinalización ou panel complementario, ata un máximo de 24 horas nas zonas residenciais e por períodos inferiores nas zonas próximas a centros dotacionais ou polos de atracción da mobilidade, nas horas de funcionamento e para promover a súa rotación.

4. Prohíbense as reservas de espazos para aparcamento con elementos diferentes aos sinais homologados e/ou por persoas que non sexan as expresamente autorizadas, nos supostos de reservas temporais de vía pública.

5. Agás autorización expresa ou para os vehículos de emerxencias ou servizos públicos, en ningún caso se poderá estacionar, nin sequera parcialmente, enriba da beirarrúa.

Capítulo III.- Circulación e estacionamento de servizos

Artigo 14.- Circulación restrinxida a servizos ou tráficos de necesidade

1. Nas rúas e espazos públicos declarados como zonas restrinxidas para servizos pola autoridade municipal competente e sinalizados co sinal de circulación prohibida inserida nun panel complementario rectangular que conteña a inscrición coa correspondente lenda que excepcione a circulación de servizos, só poderán circular, ademais dos expresamente autorizados pola condición de residente ou asimilado, os vehículos motorizados que presten algún servizo necesario para o funcionamento da cidade, barrio, rúa, lugar ou zona, de entre os que se definen no artigo 3 desta Ordenanza, así coma os vehículos mecanizados e motorizados de mobilidade persoal.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

2. No suposto de que coincidan as zonas de acceso restrinxido agás servizos con zonas peonís ou de preferencia peonil e, en xeral, con zonas e espazos de coexistencia e uso plural, os vehículos terán que circular nas condicións determinadas para este tipo de espazos nesta ordenanza.

Artigo 15.- Estacionamento restrinxido a servizos

1. As zonas de estacionamento restrinxido a servizos que se definen no artigo 3 desta ordenanza, serán acordadas pola autoridade municipal competente e identificadas cun sinal de prohibición de parada e estacionamento inserido nun panel complementario rectangular do sinal que conterá unha inscrición coa lenda que excepcione aos servizos. Poderán facer uso destas zonas, nas franxas horarias que determine a inscrición e polo período máximo de tempo que figure no panel complementario do sinal, calquera vehículo que preste os servizos catalogados como necesarios nesta ordenanza.

2. Sen prexuízo do sinalado no punto anterior e no artigo 13 desta ordenanza, en supostos excepcionais debidamente motivados e xustificados poderase solicitar e autorizar expresamente, pola autoridade municipal competente ou a policía local, o estacionamento provisional en lugares distintos aos permitidos e/ou en horario ou por tempo superior ao establecido, para actividades temporais e extraordinarias que así o precisen e que doutro xeito non se poderían realizar, como poden ser as mudanzas, as obras, a limpeza de fachadas ou cristais, ou a celebración de eventos culturais, deportivos, relixiosos, sociais ou festivos que requiran estacionar por máis tempo ou en lugar distinto do permitido.

3. A autorización expresa á que se refire o punto anterior determinará as condicións especiais do estacionamento autorizado, así como, de selo caso, a obriga de sinalización. Poderá esixirse a previa constitución dunha fianza que garanta os danos aos bens municipais polas características de peso ou dimensión dos vehículos e, agás que non exista alternativa ou pola propia natureza do estacionamento provisional ou actividade extraordinaria, non se poderán outorgar autorizacións excepcionais para estacionar en parques, xardíns e zonas verdes.

4. Nas rúas ou zonas de circulación restrinxida agás servizos non declaradas de preferencia peonil, que conten con tráficos segregados e carezan de zonas de estacionamento restrinxido para servizos, admitirase de xeito excepcional que o transporte de vultos, enfermos ou persoas con diversidade funcional, a edificios que carezan de garaxe, poida materializarse mediante o estacionamento na calzada ou espazo reservado á circulación motorizada, polo tempo imprescindible para a realización do servizo e sen superar os 2 minutos.

Capítulo IV.- Seguranza viaria

Artigo 16.- Seguranza e percepción de seguranza

1. A minoración das velocidades que se determinan nesta ordenanza para os tráficos a motor ou mecanizados páutase como premisa e instrumento básico para acadar os obxectivos de seguranza viaria e permitir unha sensación de comodidade e seguranza, dado que a velocidade e a calidade urbana son altamente incompatíbeis.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

2. Nos ámbitos altamente antropizados ou urbanizados de aplicación desta ordenanza, deberase conducir calquera tipo de vehículo e, en especial os motorizados, coa dilixencia e precaución necesarias para evitar molestias, temores e incomodidades aos peóns, así como aos ciclistas e persoas que conduzan vehículos mecanizados de mobilidade persoal.

Artigo 17.- Velocidades máximas

1. O límite máximo de velocidade ao que poderán circular os vehículos polas vías urbanas e da titularidade do Concello de Pontevedra e, en xeral, no ámbito de aplicación definido no artigo 2 da presente ordenanza, fíxase en 30 km/h, dentro dos parámetros establecidos no art. 50 do Real decreto 1428/2003, de 21 novembro, ou norma que no futuro o substitúa.

2. Ademais dos supostos de redución de velocidade dos vehículos no encontro e ante a presenza de peóns que se pautan no artigo seguinte, o límite máximo xeral de velocidade ao que poderán circular os vehículos no viario municipal referido no punto anterior poderá ser reducido pola autoridade municipal competente a 20 km/h nas rúas urbanas ou de núcleo que carezan de beirarrúas ou beiravías laterais para peóns cun largo mínimo de 1,50 m ou nas que a visibilidade frontal non acade un mínimo de 25 m, así coma por mor da clasificación e/ou características do viario municipal. Todo isto sen prexuízo das maiores limitacións que determinadas morfoloxías das vías aconsellen e daquelas concretas e puntuais referidas a intersección, cruzamentos perigosos, curvas, trocos de rasante ou semellantes.

3. Con carácter excepcional, nos supostos de treitos de estradas transferidas ao Concello ou de viario municipal non urbano que non teña as características de pista rural e nas que as súas características e trazado o permitan e aconsellen, poderá incrementarse o límite máximo xeral ata os 50 km/h.

Artigo 18.- Limitación de velocidade de circulación nas zonas de preferencia peonil e ante a presenza de peóns

1. No Centro histórico, zonas de preferencia peonil e, en xeral, nas zonas e espazos de coexistencia e uso plural definidas nesta ordenanza, a velocidade máxima nunca será superior aos 10 km/h, a dobre da tomada como referencia nesta ordenanza para un peón, sempre que se cumpran as condicións de distancias que se sinalan no punto seguinte para regular o encontro de vehículo co peón e a seguranza ante a posible saída de peóns.

2. Ante a presenza de peóns nunha zona de preferencia peonil, calquera tipo de vehículo, incluídos os asimilados á condición de peón, terá que reducir a súa velocidade á dos peóns e, en calquera caso, non circular a velocidade superior a 6 km/h. Enténdese por presenza de peóns a súa presenza física, cando estea a menos de 1,5 m da traxectoria recta do vehículo ou ben cando se circule a menos de 1,5 m dos portais e accesos a edificacións ou nos cruzamentos ou curvas pechadas polos que poidan aparecer peóns que non puideron divisar o vehículo coa antelación suficiente e, tamén, cando se atravese unha beirarrúa para a entrada ou saída dun garaxe.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

No caso de que a estreiteza da zona peonil ou afluencia de peóns non permita cumprir as condicións anteriores, poderá prohibirse a circulación de todo tipo de vehículos, agás os de servizo público, os autorizados para acceso a garaxes e os asimilados á condición de peón, que, en todo caso, deberán circular a velocidades semellantes a aquela á que circulen os peóns e nunca superiores a 6 km/h.

3. Nas pistas do rural non excepcionadas e, polo tanto, asimiladas ás zonas de preferencia peonil, nas que non existan beirarrúas, beiravías ou espazos reservados para os peóns de 1,5 m de largo mínimo e ante a presenza de peóns, os vehículos terán que reducir a súa velocidade máxima a 10 km/h, con prohibición de achegar os vehículos a distancias inferiores a 1,5 metros do peón e dos portais e accesos aos dos predios e parcelas.

Artigo 19.- Dispositivos de calmado de tráfico verticais: redutores de velocidade

Os redutores de velocidade e, en xeral, os dispositivos de calmado de tráfico que se instalen no termo municipal de Pontevedra serán dos tipos e coas características fixadas na Instrución de deseño de dispositivos de calmado de tráfico do Concello de Pontevedra aprobada pola súa Xunta de Goberno Local na sesión ordinaria do día 28 de xaneiro do 2019 e publicada no Boletín Oficial da Provincia núm. 30 do 12 de febreiro do 2019 ou instrución ou norma de rango superior que no futuro se dite, con admisión na súa execución dunha marxe de tolerancia do 30% en calquera dos seus parámetros cuantitativos.

Capítulo V.- Réxime sancionador e medidas provisionais

Artigo 20.- Infraccións e sancións

1. As accións e omisións contrarias á normativa xeral de tráfico, circulación de vehículos a motor e seguranza viaria serán sancionadas pola Alcaldía ou concelleira/o de goberno delegada/o como infraccións administrativas leves, graves ou moi graves, nos termos e polo procedemento que se determina na normativa xeral e sen prexuízo daquelas que poidan seren constitutivas de delitos tipificados nas leis penais.

2. En desenvolvemento da referida normativa xeral de tráfico e, ao abeiro do disposto na vixente normativa de réxime local, establécense, para a axeitada ordenación das relacións de convivencia de interese local e do uso dos espazos públicos polos peóns e vehículos, os tipos das infraccións e sancións a impor que de seguido se detallan polo incumprimento de deberes, prohibicións ou limitacións contidos nesta ordenanza e dos principios e prioridades que nela se pautan.

Artigo 21.- Circulación, parada ou estacionamento en espazos non aptos para a circulación, en zonas de preferencia peonil ou en zonas restrinxidas a servizos ou autorizadas

1. Parar ou estacionar un vehículo a motor ou mecanizado en espazos públicos non aptos para a circulación, tales como parques, xardíns, paseos espazos libres, praias ou semellantes, será constitutivo dunha infracción grave sancionada con multa de 200 euros, que se poderá incrementar ata 260 euros consonte ao disposto na normativa xeral, previa ponderación do perigo potencial creado para os peóns e demais persoas usuarias da vía pública.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

2. A mesma sanción por infracción grave será imposta aos que pararen nos pasos para peóns ou ciclistas ou estacionaren, incluso de xeito parcial, nas beirarrúas, nas zonas e espazos de coexistencia e uso plural e/ou nas zonas de preferencia peonil e demais zonas prohibidas nesta ordenanza ou na normativa xeral, agás naqueles supostos excepcionais autorizados por bandos da alcaldía regulatorios da carga e descarga, preferencia peonil ou mobilidade. A sanción poderá ser incrementada ata 260 euros, consonte ao disposto na normativa xeral de tráfico, previa ponderación das circunstancias concorrentes e, particularmente, do perigo potencial creado para os peóns e demais persoas usuarias da vía pública, ademais de levar aparellada a inmobilización e/ou retirada do vehículo.

3. Circular en zonas reservadas a servizos ou "autorizados" sen autorización, estacionar en zonas reservadas a servizos sen desenvolver ningunha das actividades habilitadas ou excedendo nun triplo o tempo máximo autorizado e estacionar nas zonas reservadas para autorizados sen autorización, será sancionado por infracción grave, con multa de 200 euros.

4. A circulación de bicicletas, ciclos e vehículos de mobilidade persoal ou recreativos polas beirarrúas e espazos non autorizados consonte ao disposto na presente ordenanza será sancionada con multa por infracción grave de 200 euros, nos supostos de condución neglixente ou sen respectar a preferencia dos peóns ou ocasionando riscos para estes.

Artigo 22.- Infraccións en materia de sinalización e á limitación temporal ou espacial do estacionamento

1. Instalar, retirar, trasladar, ocultar ou modificar a sinalización dunha vía sen permiso do titular desta ou, no seu caso, da autoridade encargada da regulación, ordenación e xestión do tráfico ou da responsable das instalacións, agás xustificada e, en xeral, infrinxir o disposto no artigo 5.3 desta ordenanza, con perigo para a circulación rodada, será sancionado como infracción moi grave, con multa de 3.000 a 20.000 euros.

2. As infraccións ao disposto no artigo 5.3 que determinen un incumprimento da normativa de accesibilidade, por obstaculizar ou poñer en perigo a accesibilidade de persoas con diversidade funcional, así como a colocación de obstáculos en beirarrúas prohibida polo artigo 7.5 desta ordenanza, serán sancionadas consonte ao determinado na normativa vixente en materia de accesibilidade.

3. As infraccións á limitación temporal ou espacial do estacionamento e demais condutas prohibidas no artigo 13 desta ordenanza serán sancionadas como infracción grave, con multa de 200 euros.

Artigo 23.- Infraccións sobre exceso de velocidade e condutas prohibidas en zonas de preferencia peonil

1. A circulación nas zonas de preferencia peonil ou de coexistencia e uso plural sen respectar a velocidade máxima de 10 km/h ou o límite de velocidade de 6 km/h nos supostos de presenza ou encontro cos peóns previstos nesta ordenanza será sancionada como infracción grave ou moi grave, coas multas e retiradas de puntos previstas no anexo IV do TRLTSV, aprobado polo Real decreto lexislativo 6/2015, de 30 de outubro, para as infraccións de velocidades limitadas a 20 km/h, consonte aos intervalos que neste se definen.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

2. Serán sancionadas, como infracción leve, as infraccións de velocidade ás que se refire o punto anterior nos intervalos de 6 a 20 km/h ou de 10 a 20 km/h, respectivamente, agás que, por infrinxir a distancia de seguranza ao peón ou, en xeral, as prohibicións pautadas no artigo 7.2 e 3 desta ordenanza, os feitos poidan ser constitutivos de condución neglixente ou temeraria tipificada como infracción grave ou moi grave na normativa xeral, consonte ao determinado no punto seguinte.

3. As condutas constitutivas de infraccións dos principios de adaptación da condución motorizada ou mecanizada á preferencia peonil, de respecto polos peóns ou que infrinxan as determinacións relativas á xerarquía entre a mobilidade mecanizada e a motorizada que se describen nesta ordenanza no artigos 7.2 e 3 e no artigo 12.2, respectivamente, serán sancionadas como infracción grave con multa de 200 euros ou moi grave, con multa de 500 euros, segundo sexan cualificadas a través do correspondente procedemento sancionador como condución neglixente ou condución temeraria.

4. As infraccións ao principio de non contaminación acústica que se describen no artigo 7.6 desta ordenanza serán sancionadas consonte á normativa vixente en materia de protección do medio ambiente contra a contaminación acústica.

5. A participación ou organización de competicións e carreiras de vehículos non autorizadas será sancionada como infracción moi grave, con multa de 500 euros.

Artigo 24.- Inmobilización e retirada de vehículos

1. Ademais de polos supostos previstos na normativa xeral, poderán ser inmobilizados os transportes especiais que circulen sen autorización polo viario municipal e aqueles vehículos conducidos por persoas que non acrediten a súa residencia legal en territorio español e que, trala comisión dunha presunta infracción da normativa xeral de tráfico, non depositen o importe da sanción fixada provisionalmente polo axente denunciante da policía local, sen prexuízo das reducións do importe das sancións previstas na normativa xeral.

2. Transcorridas corenta e oito horas dende a inmobilización dun vehículo sen que se corrixan as causas ou emenden as deficiencias que a motivaron, o vehículo poderá ser retirado ao depósito municipal.

3. A inmobilización efectuada con medios mecánicos para garantir a súa efectividade así como a retirada e, no seu caso, estancia, devindicarán a taxa correspondente consonte á correspondente ordenanza fiscal.

4. Ademais de nos supostos relacionados con infraccións administrativas en materia de tráfico previstos na normativa xeral e do sinalado no punto 2 deste artigo, poderá procederse á retirada do espazo público dos vehículos que superen, nun triplo, o tempo autorizado nos aparcadoiros reservados a servizos e, con carácter xeral, ás vinte e catro horas dende que fose denunciado por parar ou estacionar nun lugar prohibido.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

5. Tamén serán retirados, sen que devindique taxa, os vehículos legalmente estacionados naquelas vías ou itinerarios que vaian ser utilizados por eventos de tipo cultural, festivo, deportivo, relixioso, do exercicio de dereito de manifestación, de limpeza viaria ou semellante, así como os que o fagan nos espazos autorizados polo Concello como reservas de vía pública para obras, mudanzas e reparacións, incluídas as urxentes no espazo público en supostos de sinistros, derrubamentos e ruínas ou por necesidade de desenvolvemento dos traballos polos servizos de emerxencia.

6. A retirada prevista no punto anterior suxeitarase ao seguinte procedemento:

6.1. Sinalización, ben pola autorizade municipal ou polas persoas promotoras autorizadas, cunha antelación de alomenos corenta e oito horas. En supostos excepcionais poderase reducir a doce horas ou, de xeito inmediato, en caso de emerxencias ou situacións de perigo inminente para persoas ou cousas. Agás neste último caso, a sinalización conterá unha lenda anexa coa data e hora na que se prohibe o estacionamento, así como a finalidade da reserva de vía ou motivo da prohibición en lugar doadamente visible.

6.2. Verificación da correcta sinalización por parte da Policía Local, que levantará acta de constancia dos vehículos estacionados previamente á sinalización.

6.3. Na data e hora de prohibición procederase á retirada ou traslado dos vehículos en función das seguintes circunstancias:

a) Os vehículos que estivesen estacionados antes de proceder á sinalización, de non seren retirados polos seus responsábeis, serán desprazados para os lugares próximos dispoñíbeis e, as persoas propietarias serán notificadas, se é posíbel, do traslado e lugar.

b) Os vehículos que estacionasen con posterioridade á sinalización e desobedecesen as prescricións desta, serán denunciados e retirados polo guindastre, devindicando a taxa do servizo consonte á ordenanza fiscal de aplicación.

Disposición adicional primeira.- Reenvío a outra normativa

As alusións que se realicen nesta ordenanza a leis e normas específicas entenderanse extensivas ás normas que se promulguen con posterioridade e substitúan ás citadas.

Disposición adicional segunda.- Relación codificada de infraccións e sancións

O Concello, mediante decreto da Alcaldía ou órgano delegado, poderá aprobar unha relación codificada de infraccións e sancións, en desenvolvemento da normativa xeral e da presente ordenanza, que será obxecto de publicación na web municipal e na sede electrónica do Concello **https://sede.pontevedra.gal**, para xeral coñecemento e que, de selo caso, será modificada para adaptala e mantela actualizada segundo os cambios normativos que no futuro se produzan e entren en vigor.

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal
Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2

Xoves, 1 de outubro de 2020
Núm. 190

Disposición transitoria.- Procedemento para revisión das autorizacións de pasaxes permanentes de vehículos a inmobles dende a vía pública no Concello de Pontevedra.

1. Establécese o prazo de un ano, contado a partir da entrada en vigor desta ordenanza, para a culminación do procedemento de revisión das licenzas de vao outorgadas neste termo municipal e dos sinais verticais colocados ao efecto.

2. Este procedemento pauta que por parte das persoas interesadas se inste, previo requirimento municipal, unha renovación da autorización para os vaos instalados, a efectos de que, previa acreditación da súa preexistencia e legalidade, esta Administración poida outorgar unha licenza de renovación, cuxo número será reflectido na placa homologada que será facilitada polo Concello, coa finalidade de acadar a renovación de todos os sinais de pasaxe permanente e que estes se poidan adaptar ás esixencias normativas, segundo a Instrución e o procedemento acordado pola Xunta de Goberno Local, en sesión de 12/02/2018 (CSV 8GX5FKVWRT6VF322, da sede electrónica municipal).

3. Transcorrido o prazo referido no punto anterior, as únicas placas ou sinais de vao que se admitirán serán os que de seguido se ilustran, que serán facilitadas polo Concello no curso do citado procedemento de revisión, polo que deberá procederse á retirada das placas anteriormente instaladas, para dar cumprimento ao determinado no artigo 5 desta ordenanza e non incorrer na infracción tipificada no artigo 22, que non se aplicará a estes efectos e respecto das placas de vao, ata o transcurso da amentada moratoria.



R-308e Estacionamento prohibido en vao



Disposición derrogatoria.- Queda derrogada a "Ordenanza municipal reguladora da circulación nas vías urbanas do municipio", aprobada por acordo plenario adoptado en sesión do 27 de xullo do 1989 e publicada no Boletín Oficial da Provincia (BOP) núm. 302, do 30/12/1989, que fora modificada por senllos acordos do Pleno, en sesións do 18/06/2010 e 20/02/2012 (publicados nos BOP núm. 158 do 18/08/2010 e núm. 78 do 23/04/2012) e cantas disposicións municipais de igual ou inferior rango se opoñan ao que se establece na presente ordenanza.

Disposición derradeira.- Esta Ordenanza, unha vez aprobada polo Pleno da Corporación, entrará en vigor transcorrido o prazo de quince días desde a publicación do seu texto íntegro no Boletín Oficial da Provincia e unha vez transcorrido o prazo previsto no artigo 65.2 da Lei 7/1985, de 2 de abril, reguladora das bases do réxime local."

RECURSOS PROCEDENTES

Contra a aprobación definitiva da modificación da ordenanza, poderá interporse recurso contencioso-administrativo ante a Sala do contencioso–administrativo do Tribunal Superior de Xustiza de Galicia, no prazo de 2 meses a contar desde o día seguinte ó da súa publicación (arts 10 e 46 da Lei 29/1998). Isto sen prexuízo de interpor calquera outro recurso que se entenda máis procedente e sexa conforme a Dereito.

O que se fai público en exercicio das funcións conferidas a esta secretaría polo artigo 122.5.d) da Lei 7/1985, e 47 e) do Regulamento Orgánico Municipal do Pleno e das súas Comisións.

Pontevedra, ao día da sinatura

O Secretario,

Pode verificar a integridade deste documento no seguinte enderezo: https://sede.depo.gal Código seguro de verificación:LUDQUNHWJP29EYE2