

PLA DE MOBILITAT DE NAVATA (ALT EMPORDÀ)

DOCUMENT 1: PLA DE CIRCULACIÓ



Ajuntament de Navata

GeoServei S.L.
PROJECTES I GESTIÓ AMBIENTAL

PLA DE MOBILITAT DE NAVATA (ALT EMPORDÀ)

DOCUMENT 1. PLA DE CIRCULACIÓ.

Abril de 2009.

Dirigit i realitzat per:



Joan Solà i Subiranas

Geòleg (UAB)

Màster Enginyeria i Gestió Ambiental (UPC)

Ester Batlle i Genís

Geògrafa (UdG)

TAULA DE CONTINGUTS

1.APARTATS PRELIMINARS	1
1.1.INTRODUCCIÓ	3
1.2.OBJECTIUS DE L'ESTUDI	4
2.ANÀLISI I DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL.....	5
2.1.ESTRUCTURA URBANÍSTICA I SOCIOECONÒMICA DEL MUNICIPI.....	7
2.1.1.El municipi en el seu context territorial.....	7
2.1.2.Usos i funcions de l'espai urbà	10
2.1.3.Estructura sociodemogràfica.....	12
2.2.ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS AMB VEHICLE PRIVAT I DE LA XARXA VIÀRIA	12
2.2.1.El casc antic.....	13
2.2.2.Els carrers contigus al casc antic.....	14
2.2.3.Les noves zones urbanitzades.....	16
2.2.4.El cens d'aparcament al nucli de Navata.....	16
2.2.5.Anàlisi i diagnosi d'altres aspectes de la mobilitat	17
3.DEFINICIÓ DELS OBJECTIUS	19
4.L'ESCENARI FUTUR DE CIRCULACIÓ	23
4.1.EL PLA DE CIRCULACIÓ	25
4.2.APUNTS PEL PLA DE MOBILITAT FUTUR	41
5.LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA.....	43
5.1.I FÒRUM DE DEBAT (28-04-2008).....	44
5.2.II FÒRUM DE DEBAT (15-09-2008).....	47

6.CONCLUSIÓ.....	51
7.ANEX CARTOGRÀFIC.....	55
8.ANEX. L'ORDENANÇA MUNICIPAL.....	57

1.APARTATS PRELIMINARS

1. APARTATS PRELIMINARS

1.1. INTRODUCCIÓ

A petició de l'Ajuntament de Navata s'ha elaborat el present **Pla de circulació**, amb l'objectiu d'**augmentar la seguretat viària i millorar el nivell, la qualitat i l'eficàcia del servei de les vies urbanes** del municipi.

El Pla de circulació fixa l'atenció a la xarxa viària per al vehicle motoritzat privat, la qual cosa implica l'ordenació del trànsit (sentit de circulació dels carrers) i dels aparcaments, aspectes d'especial necessitat per Navata davant l'augment de població, i conseqüentment de vehicles, que s'està produint en els últims anys, i que encara pot anar a més a curt termini.

En contrapartida, i per evitar que el cotxe esdevingui l'únic mitjà de transport utilitzat pels desplaçaments dins i fora del nucli urbà, cal vetllar per una visió global de la mobilitat que fomenti i doni prioritat a altres transports sostenibles com l'anar a peu, amb bicicleta o amb el transport públic col·lectiu. Aquest principi s'estableix en la **Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat**, que neix de la voluntat de promoure els valors de la seguretat i la sostenibilitat en la mobilitat (minimització del consum de recursos energètics, disminució d'accidents, etc.).

Per tal de concretar els objectius marcats per aquest context legislatiu català, s'estableixen instruments de planificació de la mobilitat a diferent escala. Dins l'àmbit d'actuació local cal destacar el Pla de mobilitat urbana (PMU), que genèricament, és un document que pretén analitzar i diagnosticar la mobilitat actual d'un municipi per tal de cercar estratègies que permetin dissenyar una millor xarxa de transport col·lectiu, d'itineraris per a vianants i per a bicicletes, i de la circulació de vehicles privats.

Amb el present Pla de circulació, s'assenta doncs, la primera pedra del futur Pla de mobilitat de Navata, i s'engega un procés d'estudi de la mobilitat municipal en què la participació ciutadana hi ha jugarà un paper clau i fonamental.

1.2.OBJECTIUS DE L'ESTUDI

L'objectiu bàsic del Pla de circulació respon a la necessitat d'augmentar la **seguretat viària i millorar el nivell, la qualitat i l'eficàcia del servei de les vies urbanes** del municipi de Navata. D'aquesta idea principal se'n deriven 3 objectius específics:

1. restringir el trànsit i l'aparcament al casc antic,
2. obtenir places d'aparcament lliure vora el casc antic, i
3. ordenar globalment la circulació i crear aparcament a tot el nucli.

2.ANÀLISI I DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

2. ANÀLISI I DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

En aquest apartat es pretén descriure i entendre la mobilitat de les persones al municipi de Navata, incidint sobretot en la circulació de vehicles, els elements que la determinen i els seus impactes socials i ambientals. Es complementa el treball tècnic amb les aportacions i valoracions de la ciutadania.

2.1. ESTRUCTURA URBANÍSTICA I SOCIOECONÒMICA DEL MUNICIPI

2.1.1. El municipi en el seu context territorial

El municipi de Navata se situa al sector SW de la comarca de l'Alt Empordà, prop de les ondulacions de la Garrotxa d'Empordà, i s'estén entre les ribes del Manol i el Fluvià, que actuen de límit septentrional i meridional, respectivament.

El terme municipal té una superfície de 18,51 km² i inclou el nuclis de Navata, Canelles i Torremirona, el disseminat de Can Miró i altres masies aïllades.

Els principals accessos al poble de Navata són la N-260 o A-26 (Figueres-Olot) –variant de l'antiga carretera que fins l'any 1994 travessava el nucli– i la carretera local GIP-5239 que connecta amb Lladó.

Figura 1. Navata en el context comarcal

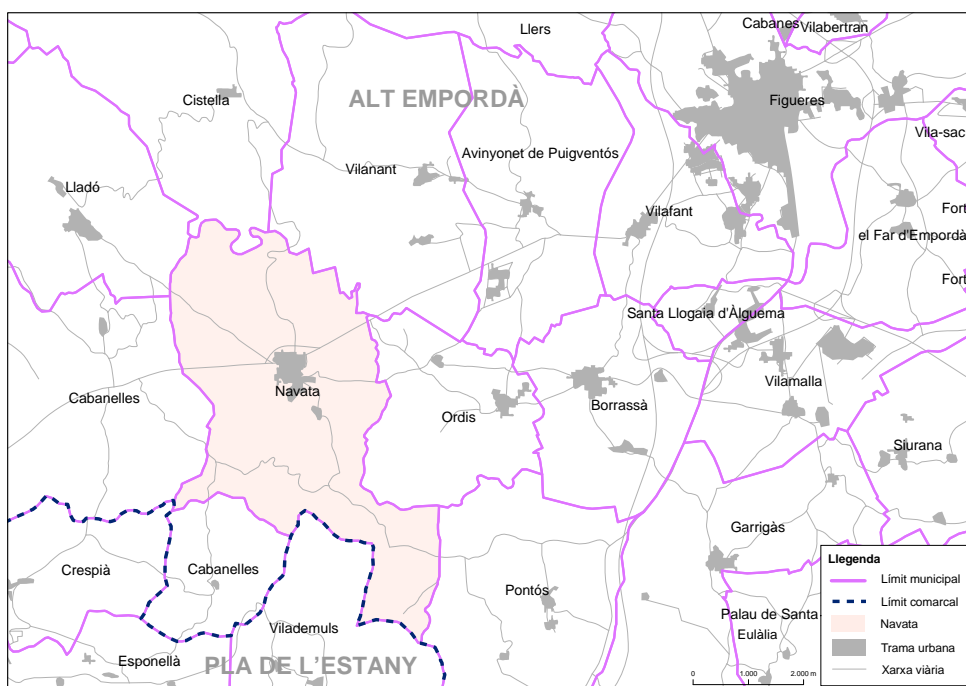
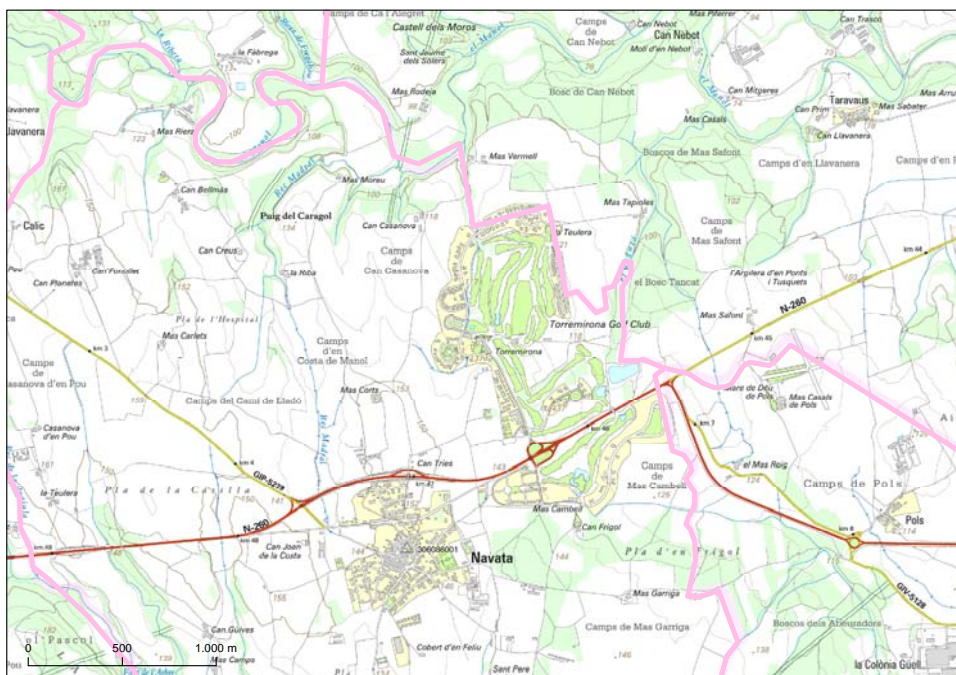


Figura 2. Mapa topogràfic de Navata i el seu entorn



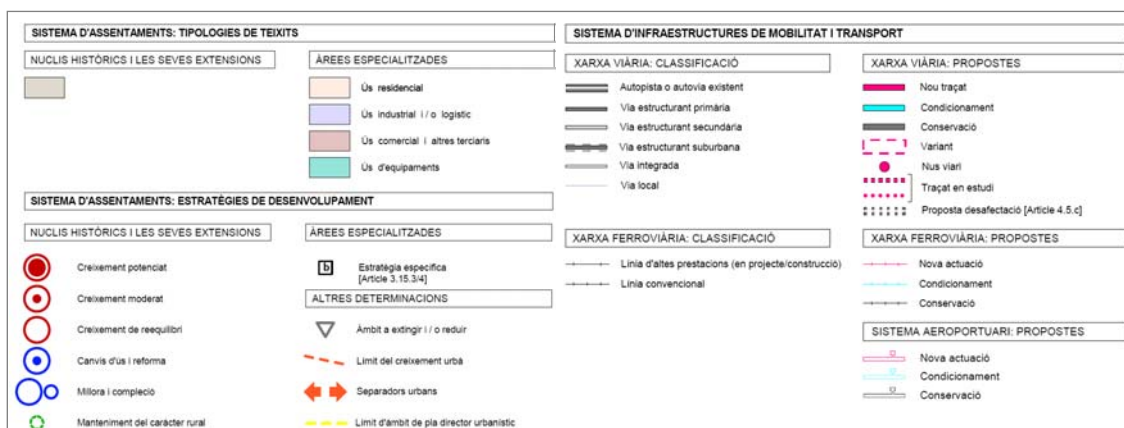
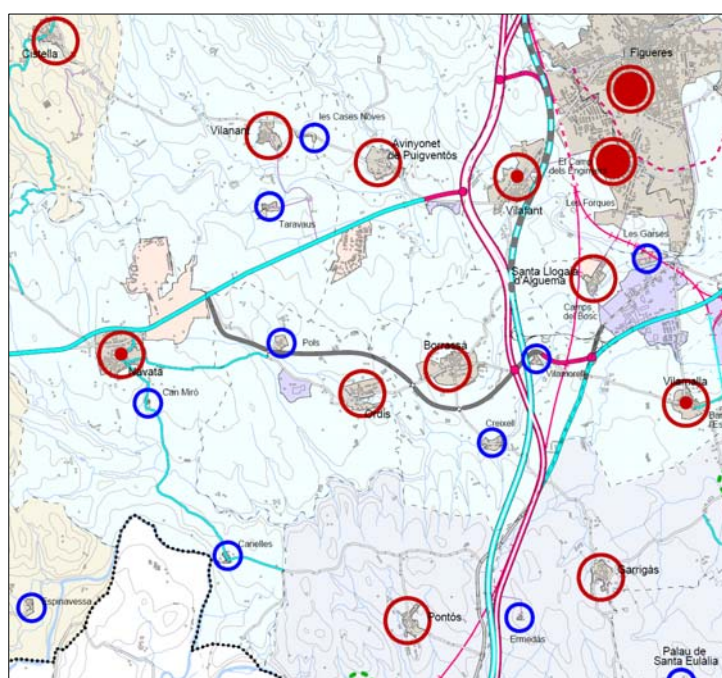
Als efectes del planejament territorial, segons el Pla director territorial de l'Empordà (2006), el municipi de Navata s'inclou dins el sistema urbà de Figueres, juntament amb Avinyonet de Puigventós, Borrassà, Cabanes, el Far d'Empordà, Figueres, Llers, Ordís, Peralada, Pont de Molins, Santa Llogaia d'Àlguema, Vilabertran, Vilafant, Vilamalla, Vilanant i Vila-sacra. Es considera que tractar tot aquest àmbit com a conjunt permetrà assolir els objectius d'ordenació i evolució urbanística dels nuclis que la componen. El Pla opta per fomentar l'estructuració de l'àrea urbana de Figueres com a sistema complex capaç de polaritzar una part significativa dels creixements demogràfics previstos per a l'Empordà en l'escenari 2026 –tot mantenint la personalitat dels diversos municipis que la integren– i per plantejar unes actuacions significatives sobre les infraestructures de mobilitat ja que es tracta d'una zona on es creuen l'autopista AP-7, la carretera A-2/N-II i l'itinerari Figueres–Olot–Vic, el ferrocarril Barcelona-Portbou i els futurs tren de gran velocitat i eix transversal ferroviari.

En aquest sentit, es projecta el nucli de Navata amb una estratègia de **desenvolupament moderat**, mentre que Can Miró i Canelles, sota l'objectiu de millora i compleció (veure figura 3). En el primer cas, el creixement hauria de ser proporcionat a la seva realitat física (sòl disponible i alta connectivitat) tot i que sense augmentar el pes relatiu en el territori. Serà al futur pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Navata on es concretaran les propostes d'extensió que de forma orientativa permetran creixements de fins el 30% de l'àrea urbana existent. En el segon cas, es tracta de nuclis que per la seva

petita dimensió no disposen de sòl físicament apte per a la urbanització, i es pretén recuperar-los i millorar-los com a patrimoni urbanístic, mitjançant el foment de la residència associada a les activitats rurals, a les activitats professionals desconcentrades, a la segona residència, i als serveis turístics de qualitat i petita escala.

Bona part dels altres municipis veïns seguirien la mateixa estratègia, i Figueres actuaria com a àrea de creixement potenciat, és a dir, una àrea que hauria d'augmentar el seu rang com a node territorial per tal de facilitar l'accessibilitat als serveis, reduir les necessitats de mobilitat i evitar la dispersió de la població i l'activitat.

Figura 3. Navata dins l'àrea urbana de Figueres. Estratègies de desenvolupament urbà



Font: Pla director territorial de l'Empordà (2006).

Actualment està en període d'al·legacions el Pla director urbanístic de l'àrea de Figueres, com a document que ha d'integrar en un planejament conjunt, les pautes de creixement per a cada un dels nuclis de l'àmbit. En el text consultat, però, no es fa referència de la mobilitat global de la zona.

El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC), elaborat per la Secretaria per a la Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, defineix la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries per a Catalunya amb l'horitzó temporal de l'any 2026, assolint diversos objectius específics com el foment del transport públic i de les vies ciclistes, la descongestió de les carreteres, la reducció de cotxes i accidents, etc. Amb afectació a Navata s'hi apunta la proposta de desdoblament de la N-260 (futura A-26) en el tram Besalú-Figueres (que de moment no s'ha decidit el traçat definitiu), l'acondicionament de la GIV-5128 Navata-Borrassà-Vilamalla, i l'avanç de proposta d'un eix ferroviari transversal Vic-Olot-Figueres.

2.1.2. Usos i funcions de l'espai urbà

Les Normes subsidiàries de Navata (1981), i les seves posteriors modificacions puntuals (la darrera del 2006) i text refós (2005), classifiquen el sòl municipal de la següent manera:

> Es considera **sòl urbà** els nuclis de Navata, Canelles, Can Miró i Torremirona. A la figura 4 s'hi poden veure les fases de creixement del nucli i la tipologia d'edificacions, així com també la distribució dels equipaments municipals: ajuntament, centre cívic, dispensari, escola, llar d'infants i zona esportiva. És important tenir present la seva situació dins el nucli, així com també la dels establiments comercials, de restauració i d'entitats financeres a l'hora d'estudiar la mobilitat al municipi ja que són focus atractors i generadors de mobilitat per motius de treball, estudi, compra o oci.

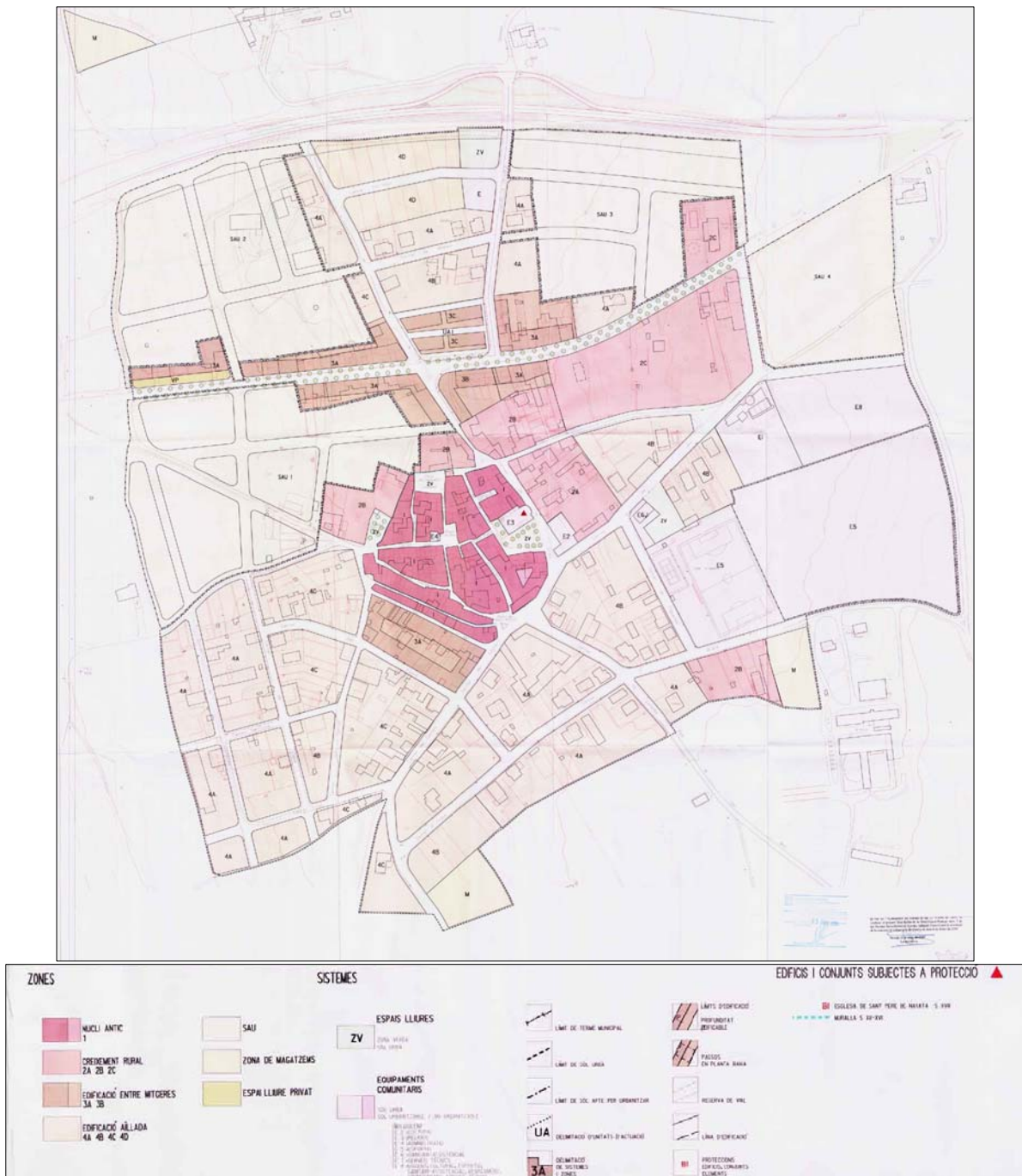
La construcció, l'any 1994, de la variant de la N-260 (futura A-26) al perímetre nord del poble de Navata, va permetre alliberar de trànsit el nucli, unir la trama urbana fins aleshores separada en dues parts, i convertir l'antiga traça de la carretera en el carrer principal.

> El **sòl urbanitzable** és present a la zona perimetral del poble de Navata i correspon a quatre zones de Sòl apte per urbanitzar (SAU1, SAU2, SAU3 i SAU4). A data d'avui (novembre 2008) s'està executant la SAU1 amb el Pla parcial del sector "El Gorg-Carrer Nou" on s'hi preveu la construcció de 102 habitatges nous (57 habitatges unifamiliars i 45 habitatges distribuïts en tres blocs de pisos). A més, a la zona del carrer del Mont s'hi ha projectat la nova ubicació de l'ajuntament i el casal per a la gent gran. Els plans parcials

de la SAU2 i la SAU4 estan aprovats inicialment però aturats a l'espera del traçat definitiu de l'A-26. La previsió d'habitatges és de 60 i 30, respectivament.

> La resta de sòl municipal es considera **no urbanitzable**, de vocació agrícola-forestal.

Figura 4. Zonificació del sòl urbà i urbanitzable



Font: Text refós de la modificació puntual número tres de les Normes subsidiàries de Navata (abril 2005).

2.1.3.Estructura sociodemogràfica

Dades històriques indiquen que l'any 1718 el municipi de Navata tenia 375 habitants. Des de llavors, aquesta xifra ha anat en augment, malgrat èpoques concretes de recessió, fins assolir els 708 habitants l'any 2000. Durant el període 2000-2008 la població ha crescut en un 52%, elevant el nombre a 1.082 habitants (Institut d'Estadística de Catalunya, i padró municipal).

Gran part d'aquest creixement poblacional es deu a la construcció de nous habitatges dins el nucli i a l'assentament d'habitants nousvinguts a la urbanització de Torremirona.

Segons informació disponible (Idescat, 2001), més de la meitat (63%) de la població de Navata s'ocupa al sector serveis, seguit del sector de la construcció (14%), l'industrial (12%) i l'agrícola (11%).

Amb la consolidació de Torremirona com espai residencial i d'oci, ha augmentat l'oferta de llocs de treball al sector serveis (de 50 a 146, en el període 1991-2001), el que ha comportat que més de la meitat d'aquests (55%) estiguin ocupats per persones d'altres municipis. D'altra banda, el 64% dels navatencs marxen a treballar a altres municipis. Aquest intercanvi de mà d'obra es tradueix amb un augment de la mobilitat per motius de treball que s'efectua gairebé en la seva totalitat amb transport privat i que es pot extrapolar a la resta de sectors d'activitat. Cal tenir en compte que l'índex de motorització del municipi (Idescat 2006) és de 81,4 vehicles/100 habitants, és a dir, que gairebé correspon un vehicle per habitant.

2.2.ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS AMB VEHICLE PRIVAT I DE LA XARXA VIÀRIA

En aquest apartat s'analitzen els desplaçaments amb vehicle privat dels ciutadans dins el nucli de Navata, i es diagnostica la viabilitat dels diferents espais de la xarxa viària i la seva distribució en l'espai urbà.

Les vies d'entrada/sortida al poble de Navata són el Carrer Vilanant i el carrer Olot (antiga N-260):

Carrer Vilanant: En sentit S, permet l'entrada des de Figueres
En sentit N, permet la sortida cap a Olot i Lladó

Carrer Olot: L'extrem W correspon a l'entrada des d'Olot i Lladó
L'extrem E, permet la sortida en sentit Figueres

2.2.1.El casc antic

A la franja S del carrer Olot s'hi localitza l'antiga vila de Navata, que havia estat encerclada per una muralla datada del segle XV i XVI. Avui, tot i haver-se sobrepassat les muralles, el **casc antic** conserva la forma i l'estructura medieval de carrers estrets, la qual cosa dificulta el trànsit rodat. Tot i que des de l'administració local s'ha instal·lat, en alguns punts, senyalització vertical per advertir que la circulació al casc antic és exclusiva pels que hi resideixen, i que alguns carrers són de sentit prohibit excepte pels veïns, no sempre es respecten.

Fotografies 1, 2 i 3. Senyalització viària al casc antic



Segons dades del padró municipal (2008) resideixen al casc antic –carrer Ametllers, Empordà, Gran, Muralla, Pare Planes, Perolers, del Pont, Sant Antoni, Sant Pere i plaça de la Vila– 153 habitants. El nombre de vehicles censats als mateixos carrers és de 72 (9 motos, 53 cotxes i furgonetes, 9 camions i 1 tractor). Cal dir que aquestes dades són orientatives ja que es pot donar el cas de persones que visquin a Navata, però tinguin censat el cotxe en un altre municipi, i viceversa.

Bona part dels habitatges del casc antic manquen de garatge i per això, sovint els vehicles queden estacionats a les places (plaça de la Vila i plaça Escultor Casamor) o als carrers (carrer dels Perolers i carrer Sant Antoni). Aquest mal costum d'aparcar desordenadament i en llocs no permesos (senyalització vertical que així ho indica) també l'han adquirit moltes altres persones que visiten l'ajuntament, la perruqueria, l'església, la botiga d'antiguitats, etc.

Fotografies 4,5,6 i 7. Vehicles mal estacionats



Carrer dels Perolers



Carrer Sant Antoni



Plaça de la vila



Plaça Escultor Casamor

En definitiva, l'excessiva circulació, el dèficit d'aparcament i el propi aparcament indegut generen un impacte visual, acústic (soroll) i atmosfèric (contaminació) que desllueix el valor patrimonial del casc antic –actualment s'estan pavimentant alguns carrers i rehabilitant algunes façanes– i dificulta el desplaçament còmode i segur dels vianants i de les persones amb mobilitat reduïda.

2.2.2. Els carrers contigus al casc antic

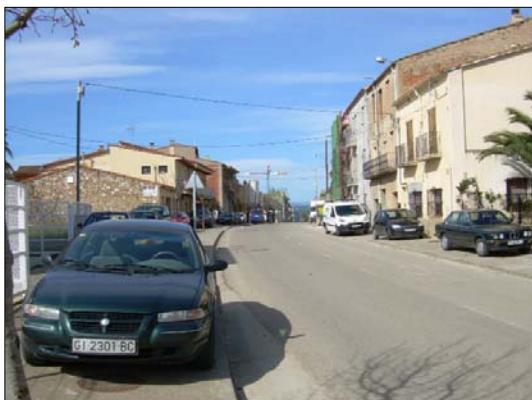
La situació de desordre també es viu als **carrers contigus al casc antic** on s'hi concentren la major part d'equipaments públics i serveis: carrer de la Creu (botiga, església, centre cívic, etc.), carrer Olot (farmàcia i supermercat) i carrer Escolles (accés a la llar d'infants, zona esportiva, escola, dispensari, finques, matalasseria).

L'elevada freqüentació d'aquests carrers, la circulació en doble sentit i els aparcaments en llocs no permesos provoquen els conflictes que s'il·lustren a les fotografies següents:

Fotografies 8, 9 i 10. Conflictes a la xarxa viària



Carrer de la Creu. Carrer de doble sentit on els cotxes s'aparcuen a banda i banda, i fins i tot, damunt la vorera. En aquest tram de carrer també s'hi localitza una botiga i alguns tallers amb la consegüent càrrega i descàrrega de mercaderies.



Carrer Olot. Antic traçat de la N-260 i carrer principal del poble. Es permet la circulació en doble sentit i no s'hi oferten places d'aparcament. Això provoca que, aprofitant l'amplada de les voreres, s'hi aparquin cotxes al llarg de tot el carrer i s'obstrueixi el pas de vianants. S'hi localitzen alguns tallers, un supermercat i una farmàcia amb la consegüent càrrega i descàrrega de mercaderies.



Carrer de les Escoles. Davant el CEIP s'ha traçat un carril bici que, tot i no tenir continuïtat, és utilitzat per alguns alumnes. Tanmateix, no és respectat per alguns vehicles que s'hi aparquen al damunt. Així mateix, en els moments d'entrada/sortida de l'escola alguns cotxes també s'aparcuen a la vorera oposada on hi és prohibida la parada i l'estacionament. Tot plegat posa en perill la seguretat de la comunitat escolar.

Tot aquest desordre i comportaments incívics (aparcaments en llocs no senyalitzats, sobre les voreres) es deu principalment a la manca de places de pàrquing lliures i a la

manca de senyalització vertical i horitzontal que indiqui on es permet l'aparcament i on està prohibit. No cal dir que els diumenges, quan hi ha partit de futbol, s'incrementa aquesta situació caòtica.

2.2.3.Les noves zones urbanitzades

Pel que fa a **noves zones urbanitzades** cal destacar l'execució en curs del Pla parcial del sector "El Gorg-Carrer Nou", i es preveu la de la SAU2 i SAU4 (veure figura 4), el que suposarà un increment de població i en conseqüència, una nova demanda d'aparcament lliure exterior per assumir l'augment del parc de vehicles esperat, ja que els habitatges que es projecten tindran únicament una plaça de pàrquing (per habitatge).

2.2.4.El cens d'aparcament al nucli de Navata

Per últim, es fa difícil quantificar el nombre de places d'aparcament en cordó o filera al nucli, i actualment els cotxes gairebé s'aparquen arreu. Tanmateix si que és possible el recompte de places aproximades a les zones d'aparcament habilitades:

- l'Era de l'Obra: 19 places
- Plaça de Sant Roc: 14 places
- Pàrquing Olot/Creu: 50 places
- Aparcament al costat de l'escola (provisional): 80 places. Tan bon punt s'executi l'ampliació de l'escola, s'eliminarà.

Fotografies 11, 12, 13 i 14. Zones d'aparcament habilitades



L'Era de l'Obra



Aparcament Olot/Creu



Plaça Sant Roc



Pàrquing de les Escoles

2.2.5. Anàlisi i diagnosi d'altres aspectes de la mobilitat

Com s'ha dit en la introducció, el present Pla de circulació fixa la mirada a la xarxa viària des del punt de vista del vehicle privat. Tot i així, a continuació s'apunten algunes qüestions concretes referents a les actuals **xarxes per a vianants, bicicletes i de transport col·lectiu**, que caldrà tenir en compte en els posteriors treballs per elaborar el futur Pla de mobilitat de Navata.

Per als vianants, cal apuntar que algunes **voreres** del nucli són estretes, i degut a la mala ubicació de les faroles, arbres i senyalització vertical, es fa difícil pels vianants transitar-hi còmodament. També és el cas concret, ja comentat, dels cotxes que s'aparquen a les voreres del carrer Olot. Cal afegir també que el Consorci Salines Bassegoda ha impulsat dos itineraris a peu per conèixer els entorns de Navata.

El **carril bici** que transcorre pel carrer Escoles no té continuïtat i els cotxes no el respecten perquè s'hi aparquen totalment al damunt. Cal vetllar per la creació de nous trams, per la connexió entre ells i amb els itineraris de BTT impulsats pel Consorci

Salines Bassegoda. La zona esportiva de Navata és un punt d'acolliment del Centre BTT Salines Bassegoda:

ruta 9: Navata-Vilademuls-Vilert-Navata,

ruta 10: Navata-Lladó-Navata,

ruta 11: Navata-La Serra-Navata, i

ruta 21: Cabanelles-Espinavessa-Navata-Cabanelles, que tot i no entrar al nucli, transcorre pel terme municipal.

El **transport col·lectiu** ofereix parada a Navata en les següents línies:

Figueres-Banyoles-Figueres: de dilluns a divendres

Figueres-Lladó-Figueres: diàriament

Figueres-Olot-Vic: diàriament a Olot i a l'estiu fins a Vic

Hi ha dues parades d'autobús al nucli (marquesines). En sentit Figueres, es localitza al carrer Olot –a la part nord de l'aparcament Olot/Creu– i en sentit Olot/Lladó, propera al dipòsit d'aigua de l'entrada del poble.

Pel que fa al **transport escolar** hi ha dues variants. D'una banda, el CEIP Joaquim Vallmajó de Navata és receptor d'alumnes provinents del municipi veí de Cabanelles, i l'autobús els porta/recull davant l'edifici. D'altra banda, els alumnes navatencs d'educació secundària es dirigeixen al centre assignat IES Alexandre Deulofeu de Figueres amb un autobús que els recull i els deixa a la parada comentada del dipòsit.

3.DEFINICIÓ DELS OBJECTIUS

3. DEFINICIÓ DELS OBJECTIUS

Als apartats anteriors s'han recollit els punts febles de la mobilitat al municipi de Navata, i en concret, de la circulació de vehicles privats, a partir dels treballs tècnics i de les aportacions de la ciutadania. A grans trets, són els que s'apunten tot seguit:

- sobreutilització del vehicle privat al casc antic,
- dèficit de places d'aparcament lliure al casc antic i a tot el nucli,
- aparcament anàrquic i descontrolat generalitzat,
- no compliment de la senyalització existent,
- ús prescindible del vehicle privat per desplaçaments interiors, i
- risc de degradació de la qualitat urbana i ambiental del cas antic.

Davant aquest diagnòstic, l'objectiu bàsic del Pla de circulació és, com ja s'ha avançat a la introducció, **augmentar la seguretat viària i millorar el nivell, la qualitat i l'eficàcia del servei de les vies urbanes del municipi.**

D'aquesta manera, s'ha repensat l'ordenació de la circulació per millorar les funcions de l'espai urbà a nivell de mobilitat, conservar el caràcter rural del nucli antic, millorar la qualitat ambiental i garantir la seguretat dels usuaris en l'espai urbà.

Per tal de poder assolir aquesta finalitat i poder redreçar la situació actual, s'han marcat 3 objectius específics:

1. restringir el trànsit i l'aparcament al casc antic,
2. obtenir places d'aparcament lliure vora el casc antic, i
3. ordenar globalment la circulació i crear aparcament a tot el nucli.

Més endavant, i de cara a la redacció del Pla de mobilitat, es farà èmfasi en la idea de:

- conscienciar la ciutadania sobre els valors de la mobilitat sostenible,
- augmentar la superfície destinada a itineraris i espais per a vianants,
- potenciar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià més enllà del seu vessant lúdic, i
- adequar la normativa municipal a la realitat de la mobilitat.

4.L'ESCENARI FUTUR DE CIRCULACIÓ

4.L'ESCENARI FUTUR DE CIRCULACIÓ

En aquest capítol es pretén concretar l'enunciat dels objectius citats anteriorment mitjançant l'establiment de mesures que permetran dissenyar l'escenari futur de circulació de vehicles i el seu estacionament.

El dibuix de la nova situació s'ha realitzat a partir de dos components. D'una banda, els treballs tècnics i de l'altra, les aportacions recollides de la ciutadania (veure capítol 5), com a usuaris quotidians de l'espai urbà.

Ara bé, no es pot parlar d'un únic escenari futur de circulació per 2 motius principals: (1) Navata està vivint una realitat canviant (veure apartat 2.1.2) i són diversos els projectes de creixement urbanístic que a curt, o a llarg termini, es pretenen engegar i (2) com s'ha comentat, hi ha la intenció d'elaborar un pla de mobilitat i per tant, pensar en el disseny de xarxes de vianants i bicicletes. És per això, que a l'hora de planificar la circulació i una ubicació d'aparcaments es fa necessari contemplar, no només la visió immediata (a 1, 2 o 3 anys vista), sinó una visió més a llarg termini (10 anys, per exemple). Per aquest motiu, a l'hora de definir les mesures es diferencien dos horitzons: un **horitzó a curt termini**, d'aplicació gairebé immediata en la mesura que es puguin executar les propostes, i un **horitzó a llarg termini**.

4.1.EL PLA DE CIRCULACIÓ

Tot seguit es detallen els 3 objectius específics (veure capítol 3) del Pla de circulació i les mesures de què s'acompanyen, totes elles íntimament relacionades:

1. Restringir el trànsit i l'aparcament al casc antic per 2 raons: (1) els carrers són estrets i el trànsit de vehicles fa difícil el desplaçament còmode i segur dels vianants i (2) s'està duent a terme una progressiva remodelació del paviment i rehabilitació de les façanes i per tant, el trànsit intern en desllueix el valor patrimonial i cultural.

Es proposa permetre el pas i la circulació només als veïns i persones que per motiu justificat (deixar quelcom a l'ajuntament, a casa d'algun veí, acompanyar alguna persona a l'església, a la perruqueria, a la rectoria, etc.) hi hagin d'accedir, però no l'aparcament ni una parada excessivament llarga. Es considera viable limitar la velocitat màxima a 20 km/h per tal que vianants i ciclistes s'hi puguin moure de manera còmode i segura. Es tracta de convertir aquests carrers centrals en el que es pot anomenar illa de vianants.

Pel que fa al sentit dels carrers del casc antic, es proposa mantenir la situació actual de possibilitat de doble sentit ja que els veïns que transiten pel nucli ja coneixen les problemàtiques i conflictes al respecte.

Per aconseguir el compliment d'aquests objectius caldrà col·locar els senyals verticals adients, tan a les entrades del casc antic com a les places.



Figura 5. Senyalització vertical proposada al casc antic



1. Circulació prohibida excepte veïns.
2. Velocitat màxima permesa: 20 km/h.
3. Estacionament prohibit al casc antic.
4. Entrada prohibida.

Figura 6. Senyalització vertical proposada al casc antic

CARRER	SENYALITZACIÓ VERTICAL
Carrer Ametllers	
Carrer Empordà	
Carrer Gran	
Carrer Muralla	
Carrer dels Perolers	
Carrer Pont	
Carrer Sant Antoni	
Carrer Sant Pere	

CARRER	SENYALITZACIÓ VERTICAL
Plaça de la Vila	
Plaça Escutor Casamor	

Nota: per a la correcta comprensió de la figura és necessari consultar el mapa 3 de l'Annex cartogràfic.

Per assegurar el compliment d'aquesta normativa s'ha redactat una ordenança municipal (veure Annex).

A llarg termini es preveu prohibir l'aparcament a l'Era de l'Obra, i per tant, la senyalització del carrer Sant Pere i Sant Antoni, s'estendria en aquest indret.

2. Obtenir places d'aparcament lliure vora el casc antic. Per alliberar de trànsit rodat el casc antic cal oferir places d'aparcaments a la zona perimetral i propera, especialment destinades als residents al centre històric. Segons el padró municipal hi ha 72 vehicles censats als habitatges d'aquest àmbit (i 153 persones), alguns dels quals no disposen de garatge propi.

Les zones d'aparcament per absorbir el parc de 72 vehicles, a **curt termini** són:

> Existents i que es mantindran:

- Plaça Sant Roc: 14 vehicles
- L'Era de l'Obra: 19 vehicles
- Pàrquing Olot: 14 vehicles (de les 50 places disponibles)

> En previsió:

- Pàrquing carrer del Mont: 25 vehicles

Cal tenir en compte que la mobilitat d'alguns d'aquests vehicles durant el dia, permetrà enquibir els vehicles de les persones foranes, que vénen a treballar al centre de Navata.

En el cas d'observar-se una tendència d'augment del parc de motocicletes, caldrà adequar dins les zones d'estacionament places per aquests vehicles.

A **llarg termini**, es preveu alliberar l'Era de l'Obra de l'aparcament de vehicles i adequar-la com a plaça. Aquest fet significa que les 19 places actuals caldrà buscar-les en un altre indret i probablement, ja no existirà la comoditat habitual de màxima proximitat, i caldrà

buscar-les en carrers contigus. D'altra banda, el senyal d'entrada prohibida, que a curt termini es preveu a l'alçada de l'església, en un futur es proposa a l'entrada des del carrer Escoles.

3. Ordenar globalment la circulació i crear aparcament a tot el nucli. A part del casc antic, a la resta del nucli hi ha una mancança generalitzada de places de pàrquing, el que comporta hàbits i actuacions que no són correctes (aparcament sobre voreres, sobre el carril bici de davant l'escola, etc), afavorides per la indefinició dels sentits de circulació, de les zones d'estacionament, de la senyalització vertical i horitzontal. Tot plegat ha resultat un cert desordre que cal reorientar (veure aparta 2.2).

Una de les opcions per aconseguir places d'aparcament és **redissenyar el sentit dels carrers**, i convertir aquells que sigui possible en sentit únic, i així guanyar **places d'aparcament en calçada**. Els criteris per establir el sentit d'alguns carrers han estat:

- Considerar carrers principals (en general de doble sentit i sense aparcament) i carrers secundaris (d'un sol sentit i amb aparcament a calçada). Quedarien definits com a principals el carrer Olot, el carrer Vilanant, el carrer Escoles-carrer del Castell i el carrer Cabanelles. La resta serien carrers secundaris que permetrien la connexió d'aquestes vies i l'accés als habitatges.
- A partir d'aquests carrers, generar petites circumval·lacions, és a dir, una sèrie de circuits semitancats, fàcil i ràpidament connectables.
- Situar, en la mesura del possible, els aparcaments en filera a la banda amb menys guals i traçar carrers amb un únic sentit per poder-los adaptar, a la llarga, a reserva per a vianants i bicicletes.

A partir d'aquests criteris s'ha dissenyant i definit, previstos a executar a curt termini, la xarxa de tots els sentits dels carrers i aparcaments (veure mapa 1 i figura 8). Prèviament es descriuen les claus per entendre el significat de la figura:

Figura 7. Claus per entendre el significat de la figura 8

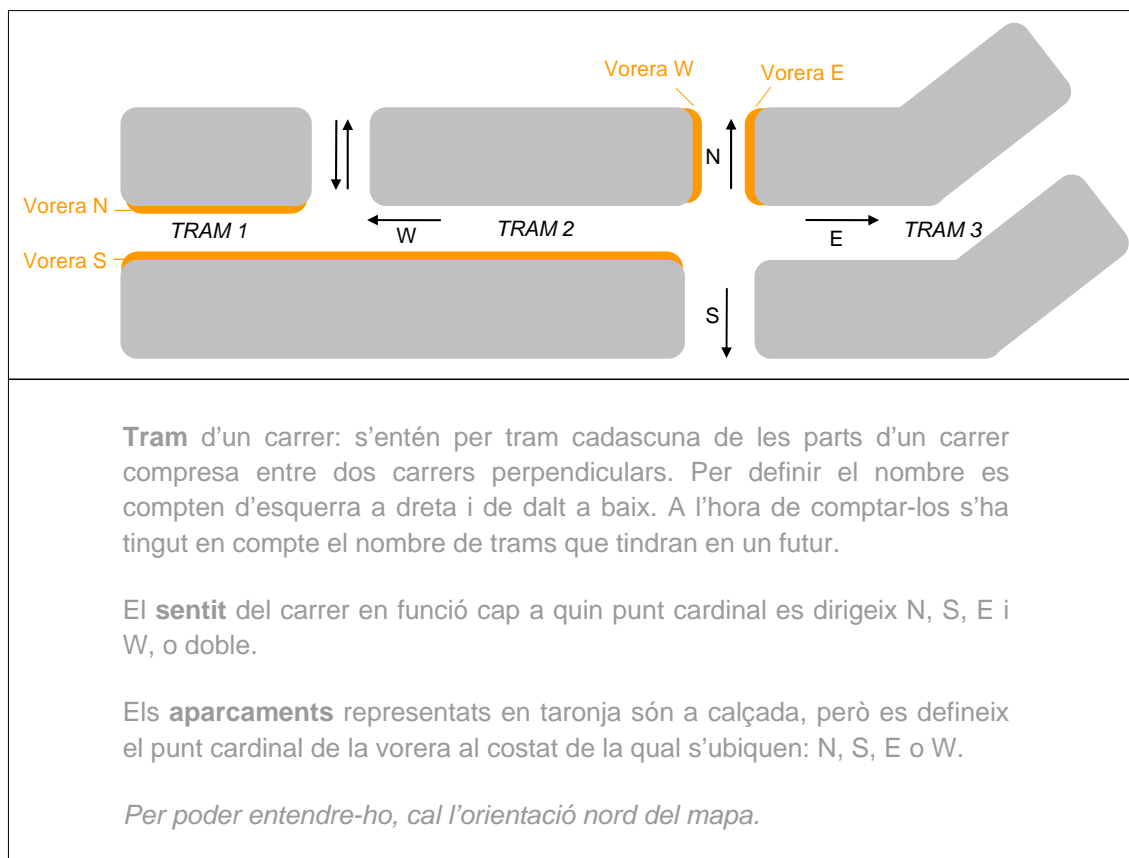


Figura 8. Característiques dels carrers, previsió per a curt termini

CARRER	Nº DE TRAMS	ORDRE DE TRAM	SENTIT	APARCAMENT EN FILERA
Albanyà	1	1	E	Només veïns
Besalú	5	5	Doble	Vorerer S
Cabanelles, de	7	1,2	-	-
		3	Doble	No
		4	Doble	No
		5,6,7	N	Vorerer E
Canelles, de	2	1	Doble	Vorerer S
		2	Doble	No
Canigó	4	1	Doble	No

CARRER	Nº DE TRAMS	ORDRE DE TRAM	SENTIT	APARCAMENT EN FILERA
		2	S	No
		3,4	S	Vorera E
Carme	1	1	W	Vorera S, excepte tram final
Castell, del	2	2	Doble	Vorera E Càrrega i descàrrega proper a cruïlla
Cistella	2	2	Doble	No
Creu, de la	3	1	Doble	Només sortida pàrquing
		2	S	
		3	S	Part vorera E i W Càrrega i descàrrega botiga Càrrega i descàrrega centre cívic
Escoles, de les	5	1	Doble	Vorera W
		2	Doble	No
		3	E	Vorera E a partir escola Càrrega i descàrrega consultori i escola
		4	E	Vorera E
		5	Doble	Vorera E
Figueres, de	1	1	S	Vorera E i W
Firal, del	3	4	Doble	No
Garrotxa	3	3	W	Vorera N
Lladó	6	1,2		Zona de passeig
		3	S	No
		4,5,6	S	Vorera E
Mont, del	3	3	W	Vorera S
Nou	1	1	Nord	No
Olot	8	8	Doble	No Càrrega/descàrrega supermercat i farmàcia
Ordis	5	1,2,3	Doble	Vorera S
		4,5	Doble	Vorera N
Padró, del	3	1,2	E	Vorera S
		3	E	Vorera N
Passeig Nou	3	1	Doble	No
		2		Zona de passeig
		3	Doble	No




CARRER	Nº DE TRAMS	ORDRE DE TRAM	SENTIT	APARCAMENT EN FILERA
Pontós	1	1	N	No
Salines	3	1	-	-
		2	-	-
		3	N	No
Sant Llorenç de la Muga	1	1	E	Només veïns
Terrades	1	1	Doble	Vorera S
Vilanant	5	5	Doble	No
Vilars	3	1	Doble	Vorera S
		2,3	E	Vorera S
Carrers nous zona esportiva:				
1- Carrer A entre Ilar infants-SAU4	1	1	Doble	No
2- Carrer B	3	3	Doble	Possibilitat vorera W
3- Educació i de l'esport, de l'	3	1	Doble	No
		2	Doble	Vorera N i S
		3	N	Vorera E

Nota: per a la correcta comprensió de la figura és necessari consultar el mapa 1 de l'Annex cartogràfic.


Pel que fa al sentit dels carrers, aquesta és la proposta a **curt termini**, ja que és probable que amb la resolució del traçat definitiu de la carretera A-26 com a variant, el tram actual pugui convertir-se en vial urbà i per tant, faria necessari reconsiderar alguns sentits (per exemple el carrer Cistella podria ser de sentit únic N) i la possibilitat d'eixamplament de voreres i traçats de carril bici.

Pel compliment d'aquests sentits es farà necessària la ubicació de senyalització vertical que així ho indiqui (veure figura 9). Tanmateix, la resta de senyalització necessària (stops, girs prohibits, sentit obligatori) es col·locarà posteriorment segons necessitat.

Figura 9. Senyalització vertical proposada al nucli urbà

CARRER	TRAM SENYALITZAT	TIPUS SENYALITZACIÓ VERTICAL
Albanyà	1	
Besalú	-	-
Cabanelles, de	2	
	5	

CARRER	TRAM SENYALITZAT	TIPUS SENYALITZACIÓ VERTICAL
	6	⊖
Canelles, de	-	-
Canigó	2	⊖
	4	⊖
Carme	1	⊖
Castell, del	-	-
Cistella	-	-
Creu, de la	2	⊖
	3	⊖
Escoles, de les	3	⊖
Figueres, de	-	⊖
Firal, del	-	-
Garrotxa	2	⊖
	3	⊖
Lladó	1	⊖
	2	⊖
	4	⊖
	5	⊖
Mont, del	3	⊖
Nou	1	⊖
Olot	-	-
Ordis	-	-
Padró, del	1	⊖
	2	⊖
	3	⊖
Passeig Nou	1	⊖
	2	⊖
Pontós	1	⊖
Salines	3	⊖
Sant Llorenç de la Muga	1	⊖
Terrades	-	-
Vilanant	-	-
Vilars	2	⊖
	3	⊖
Carrers nous zona esportiva:		
1- Carrer A entre Ilar infants-SAU4	-	-
2- Carrer B	-	-

CARRER	TRAM SENYALITZAT	TIPUS SENYALITZACIÓ VERTICAL
3- Educació i de l'esport, de l'	2	

Nota: per a la correcta comprensió de la figura és necessari consultar els mapes 4 i 5 de l'Annex cartogràfic.

Amb relació als **aparcaments en filera o cordó** que s'apunten a la figura 8, caldrà senyalitzar-los degudament traçant una línia groga al costat oposat. Es tindrà en compte que en la delimitació d'aquests aparcaments que s'hagin de situar al costat del pas de vianants, es deixi una distància prudencial (1 m, per exemple) vers el pas de vianants per tal de millorar la visibilitat del vianant a l'hora de creuar, i del mateix conductor del vehicle durant la circulació.

Cal afegir que aquesta oferta d'aparcaments contempla, a part dels habitatges existents, les necessitats dels que es construiran de nova planta. Cada habitatge comptarà amb una plaça d'aparcament privat, però tenint present que de mitjana les famílies disposen de 2 cotxes, s'ha d'oferir places al carrer, amb la premissa que no sempre serà possible tenir-les davant de casa.

> Sector el Gorg-carrer Nou = 102 habitatges. Aparcament (places aproximades) al:

- carrer del Mont i petit tram carrer Cabanelles: 22 places
- carrer dels Vilars: 20 places
- carrer Cabanelles, trams 5 i 6: 18 places
- carrer Lladó, trams 7 i 8: 10 places
- carrer Garrotxa: 25 places
- i en cas de necessitat també el carrer Canigó

> SAU2 = 60 habitatges. Aparcament (places aproximades) al:

- carrer Besalú trams 1, 2 i 3: 20 places
- carrer Cabanelles, trams 1,2 i 3: 20 places
- carrer Lladó tram 1: 10 places
- carrer de nova construcció: 10 places

> SAU4 = 30 habitatges

Amb 15 cotxes a banda i banda, aproximadament, s'oferiran 30 places.

Pel que fa a **zones d'aparcament** es reserven els següents espais:

> Existent:

- Pàrquing Olot: 36 places (14 ja ocupades pels vehicles del casc antic, veure punt 2 d'aquest mateix capítol)
- Pàrquing Educació: 30 places
- Pàrquing zona esportiva : 25 places per a turismes, 1 plaça per persones amb mobilitat reduïda, 11 places per a motocicletes i 15 per a bicicletes.
- Reserva d'equipaments. A la SAU4 hi ha una zona d'equipaments municipals, una part de la qual es podrà reservar a aparcaments en cas que es vegi necessari.

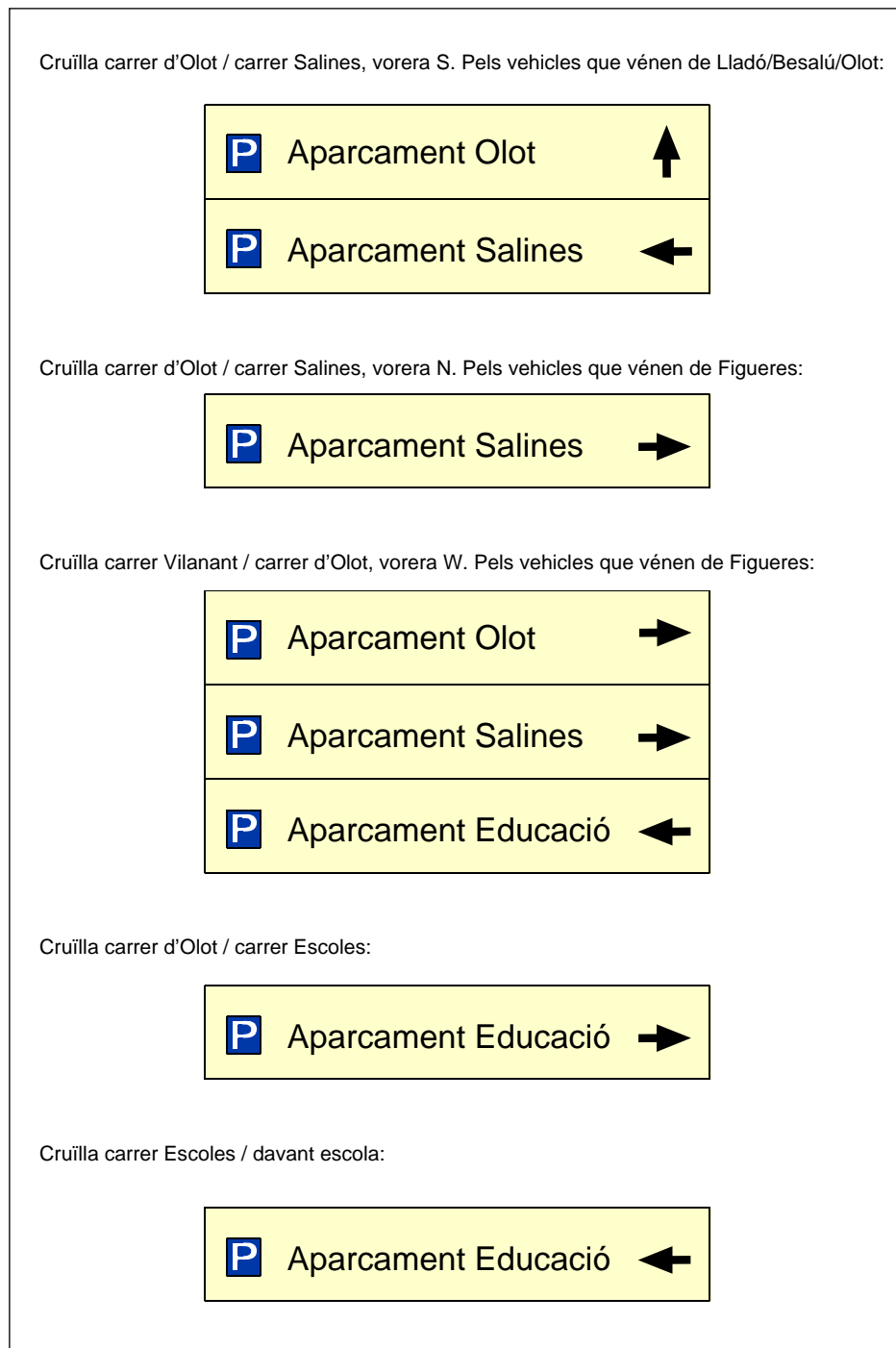
> Previst (tot i que pertany a la SAU2 és urgent la seva adequació):

- Pàrquing Salines: 20 places

Amb els pàrquings Olot i Salines, serà possible enquibir la quarantena de cotxes que sovint s'aparquen sobre les voreres al llarg del carrer Olot. D'aquesta manera ambdues quedaran lliures i seran aptes per la seva adequació com a passeig (2 m d'amplada) i la possibilitat de reforma per acollir el carril bici.

Els aparcaments Olot, Salines i Educació seran els 3 pàrquings amb més places i destinats principalment als visitants –per tal que no ocupin els de la vora del casc antic dedicats bàsicament a la gent del poble–, i s'indicaran amb cartells (veure localització a la figura 10).

Figura 10. Senyalització proposada dels aparcaments



Una altra opció per millorar l'ordenació dels carrers és habilitar **zones de càrrega i descàrrega** davant aquells equipaments o serveis on és necessari:

1. Davant el supermercat-fusteria del carrer Olot
2. Davant la farmàcia del carrer Olot
3. Davant la botiga del carrer de la Creu
4. Al carrer Castell, proper a la cruïlla amb carrer Nou (botiga)

Aquestes activitats tenen la necessitat d'un espai que permeti la parada de proveïdors i clients. L'adequació es preveu manllevant una part de la vorera.

5. Davant el CEIP Joaquim Vallmajó. És evident que a molts dels alumnes de l'escola els porten o recullen amb cotxe. Per tal de resoldre els conflictes i perills observats actualment (veure apartat 2.2) es proposa la reserva d'una part de la calçada d'aquesta vorera S per a càrrega i descàrrega. Es projecte un sistema de càrrega i descàrrega àgil i fluid, que permeti la renovació constant de vehicles (acompanyar i recollir la mainada, carregar i descarregar material, càtering, etc.). Es proposa informar d'aquest sistema des de l'escola a través de l'AMPA, i advertir als pares que en cas d'haver d'esperar a la mainada, o aprofitar per retrobar-se amb mestres o altres pares, estacionin els seus vehicles al pàrquing habilitat de la llar d'infants (aparcament Educació).
6. Davant la llar d'infants.
7. Davant el centre cívic.
8. Davant el consultori mèdic.

Es poden veure aquestes zones delimitades als mapes de l'Annex cartogràfic.

En cas d'obrir-se una nova activitat en qualsevol dels carrers del poble caldrà seguir les pautes que es marquen en l'article 6 del Decret 344/206, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en relació amb la càrrega i descàrrega de mercaderies: *"per reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes"*.

Per regular els aparcaments en cas que sigui necessari, es considera viable la **col·locació de pilones o altres obstacles dissuasoris de l'aparcament** (jardineres, etc.) en determinats punts prohibits. Per exemple, a la pista de petanca i voleibol de la zona esportiva, a la zona verda Països Catalans, etc.

També, i davant l'advertència d'excessiva **velocitat** dels vehicles en alguns trams, es proposa mantenir les esqueses d'ase del carrer Olot (3 al llarg del carrer), de les Escoles (1 propera a l'escola) i afegir-ne al carrer de la Creu, al carrer del Carme, al carrer Ordis i Figueres. En tots els casos es tracta de trams de carrers de llargada considerable i altament freqüentats per vianants, especialment vulnerables (mainada i gent gran) per la proximitat a l'escola, al centre cívic i casal de la gent gran i la zona esportiva. En el moment de la seva revisió (de les existents) i col·locació (de les noves) es valorarà la possibilitat d'aprofitar-les com a passos de vianants de ressalt.

Per últim, i pel que fa als **vehicles pesants** (camions i vehicles agrícoles) que transcorren pel poble i que sovint tenen l'origen/destí Can Miró, es proposa col·locar senyalització al carrer Olot que indiqui la prohibició de pas pel casc antic i la obligatorietat de fer la circumval·lació i de circular fins al final d'aquest carrer, pels nous carrers de la SAU4, per la banda E de la llar d'infants i la zona esportiva, pel carrer Ordis, i finalment pel camí de Can Miró.

Figura 11. Senyalització de la prohibició de circulació de vehicles pesants proposada



1. Entrada prohibida a vehicles destinats a transport de mercaderies amb major pes autoritzat que l'indicat (5,5 tones).
2. Entrada prohibida a vehicles agrícoles de motor.

Figura 12. Senyalització de la prohibició de circulació de vehicles pesants proposada

CARRER	TRAM SENYALITZAT
Canelles, de	1
Creu, de la	1
Escoles, de les	1
Figueres	1
Educació i de l'esport, de l'	2

A continuació es presenta l'horitzó **a llarg termini** (veure mapa 6 de l'Annex cartogràfic). S'hi presenten les SAUs ja desenvolupades, així com la hipotètica situació de la A-26 com a carretera urbana degut al possible desviament pel nord del terme municipal. Alguns equipaments estan reubicats en base els projectes previstos per l'Ajuntament, així com també algunes zones d'aparcament.

El resultat es plasma a la figura 13.

Figura 13. Característiques dels carrers, previsió per a llarg termini

CARRER	Nº DE TRAMS	ORDRE DE TRAM	SENTIT	APARCAMENT EN FILERA
Albanyà	1	1	E	Només veïns
Besalú	5	5	Doble	Vorera S
Cabanelles, de	7	1,2	S	Vorera E
		3	Doble	Vorera E
		4	Doble	No
		5,6,7	N	Vorera E
Canelles, de	2	1	Doble	Vorera S
		1	Doble	No
Canigó	4	1	Doble	No
		2	S	No
		3,4	S	Vorera E
Carme	1	1	W	Vorera S, excepte tram final
Castell, del	2	2	Doble	Vorera E Càrrega i descàrrega proper cruïlla amb carrer Nou
Cistella	2	2	N	Vorera W
Creu, de la	3	1	Doble	Només sortida pàrquing
		2	S	
		3	S	Part vorera E i W Càrrega i descàrrega botiga Càrrega i descàrrega centre cívica
Escoles, de les	5	1	Doble	Vorera W
		2	Doble	No
		3	E	Vorera E fins l'escola Càrrega i descàrrega consultori i escola
		4	E	Vorera E
		5	Doble	Vorera E

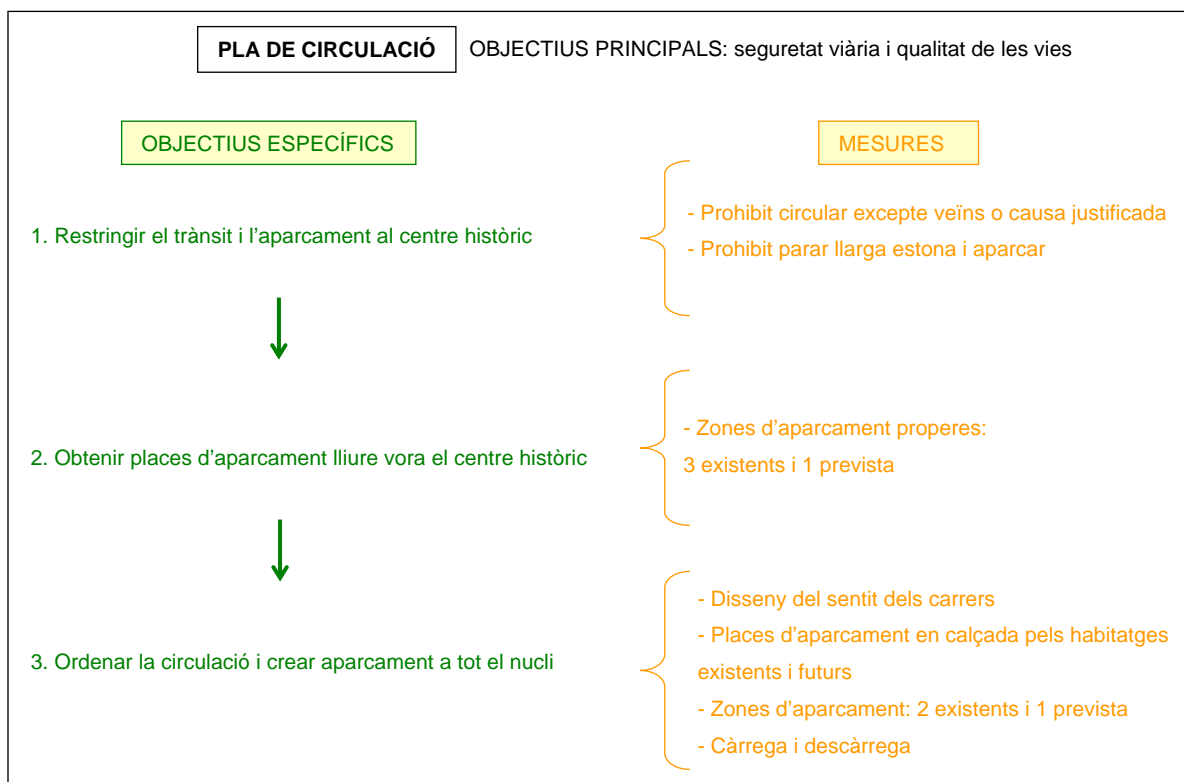
CARRER	Nº DE TRAMS	ORDRE DE TRAM	SENTIT	APARCAMENT EN FILERA
Figueres, de	1	1	S	Vorera E i W
Firal, del	3	4	Doble	No
Garrotxa	3	3	W	Vorera N
Lladó	6	1,2		Zona de passeig
		3	S	No
		4,5,6	S	Vorera E
Mont, del	3	3	W	Vorera S
Nou	1	1	N	No
Olot	8	8	Doble	No Càrrega/descàrrega supermercat i farmàcia
Ordis	5	1,2,3	Doble	Vorera S
		4,5	Doble	Vorera N
Padró, del	3	1,2	E	Vorera S
		3	E	Vorera N
Passeig Nou	3	1	Doble	No
		2		Zona de passeig
		3	Doble	No
Pontós	1	1	N	No
Salines	3	1	-	-
		2	-	-
		3	N	No
Sant Llorenç de la Muga	1	1	E	Només veïns
Terrades	1	1	Doble	Vorera S
Vilanant	5	1	Doble	No
		2,3,4,5	S	No
Vilars	3	1	Doble	Vorera S
		2,3	E	Vorera S
Carrers nous zona esportiva:				
1- Carrer A entre Ilar infants-SAU4	1	1	Doble	No
2- Carrer B	3	3	Doble	Possibilitat vorera W
3- Educació i de l'esport, de l'	3	1	S	No
		2	Doble	Vorera N i S
		3	N	Vorera E
Carrers nous SAU3 i SAU4:				
5- Carrer C	2	2	Doble	Vorera W
6- Carrer D	1	1	S	Vorera W

CARRER	Nº DE TRAMS	ORDRE DE TRAM	SENTIT	APARCAMENT EN FILERA
7- Carrer E	1	1	N	Vorera W
8- Carrer F	3	3	Doble	No

Nota: per a la correcta comprensió de la figura és necessari consultar el mapa 6 de l'Annex cartogràfic.

En definitiva, els objectius i mesures contemplades en el Pla de circulació s'esquemmatitzen a la següent figura.

Figura 14. Esquema del Pla de circulació



4.2. APUNTS PEL PLA DE MOBILITAT FUTUR

Finalment, s'ha considerat oportú incloure determinats aspectes que caldrà contemplar en el futur Pla de mobilitat, amb relació als vianants i ciclistes. Per al disseny i execució de les propostes es proposa la consulta dels dossiers tècnics redactats pel Servei Català de Trànsit consultables a la seva pàgina web.

Es fa necessari l'**acondiciament d'algunes voreres** per facilitar el desplaçament dels vianants. És recomanable una amplada mínima de 2-2,5 m per tal de permetre el creuament dels vehicles de persones amb mobilitat reduïda o dels cotxets dels nens, i la senyalització suplementària. En cas de la col·locació d'arbrat seria necessària una amplada mínima de 3 m. Totes aquestes actuacions poden ser possibles amb la transformació en un sol sentit dels carrers (carrer de la Creu, carrer Carme, etc.).

Caldrà vetllar per la **senyalització en tot el poble dels equipaments municipals**, llocs d'interès i zones d'aparcament. Així mateix, caldrà indicar i enllaçar els itineraris de vianants amb les 2 rutes a peu impulsades des del consorci Salines Bassegoda que parteixen del casc antic i transcorren pels paratges de l'entorn (riera d'Àlguema, font de l'Arbre, castell de Navata, etc.).

Propostes concretes a tenir en compte:

- Carrer de les Escoles. L'Ajuntament ja disposa d'un projecte per l'acondiciament d'aquest carrer. En tot cas caldrà garantir la seguretat del nen que es desplacen a l'escola i de les persones que es dirigeixen al consultori mèdic, la llar d'infants, la zona esportiva... A l'amplada mínima de 2,5m de la vorera, caldria afegir-hi 2 m pel carril bici, on s'haurà de valorar si anivellar-lo o no amb la vorera. En aquest mateix carrer, **incrementar el nombre de passos de vianants** i considerar la modalitat de ressalt.

Amb l'adequació d'aquest vial i d'altres caldrà dissenyar els **camins escolars segurs**, és a dir, dissenyar camins segurs i agradables perquè els infants puguin anar caminant de casa a l'escola i a d'altres equipaments educatius d'una manera autònoma.

- Carrer Olot. Una cop s'hagi aconseguit que no s'aparquin més cotxes a les voreres es plantejarà la possibilitat d'ubicar-hi un carril bici, almenys en una de les voreres i amb continuïtat al carrer Escoles i a la zona esportiva.
- Carrer Vilanant. Es procurarà l'eixamplament de voreres i, per tant, l'aprofitament d'aquesta via com a passeig urbà.

- Es valorarà la necessitat de que els nous passos de vianants que se situïn siguin elevats realitzant així la doble funció de reduir la velocitat del vehicle i afavorir la visibilitat del vianant.

Els **itineraris per a bicicletes** que es projectin més endavant, hauran de tenir continuïtat amb les rutes BTT existents que, a part de transcorre pels entorns del poble, permeten visitar-ne el patrimoni històric i cultural:

ruta 9: Navata-Vilademuls-Vilert-Navata,

ruta 10: Navata-Lladó-Navata,

ruta 11: Navata-La Serra-Navata, i

ruta 21: Cabanelles-Espinavessa-Navata-Cabanelles

S'estudiarà en cada cas la manera òptima de dissenyar aquests itineraris, ja sigui segregats (2 m d'amplada) de la xarxa bàsica de vehicles o en cohabitació amb aquests en zones de velocitat limitada a 30 km/h. També caldrà ubicar aparcaments de bicicletes en funció de les places mínimes establertes a l'annex 2 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en funció de si se situen en equipaments esportius, docents, estacions d'autobusos interurbans, etc.

En tots els casos, és bàsica la connexió de la xarxa de vianants i bicicletes amb la zona de Torremirona, per dissuadir l'ús de vehicles dins el poble.

En definitiva, totes aquestes millores per fer més amables i còmodes els carrers han de servir per facilitar que els desplaçaments interns del nucli es facin amb bicicleta o a peu.

5.LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA

5.LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA

Durant la redacció del present Pla de circulació, i per tal de complementar el treball tècnic, s'ha tingut en compte la percepció ciutadana envers la circulació i la mobilitat del municipi. És per això que s'ha convocat en dues ocasions a tots els habitants del nucli de Navata, per tal d'assistir als fòrums de debat i discutir entorn aquest tema.

5.1.I FÒRUM DE DEBAT (28-04-2008)

Per tal de difondre el primer acte, des de l'empresa consultora es va redactar una carta de convocatòria que l'Ajuntament es va encarregar de distribuir a totes les llars, i uns cartells informatius que es van penjar a alguns comerços i equipaments públics. La pàgina web de l'Ajuntament de Navata i la de GeoServei també informaven al respecte.

Figura 15. Instruments de difusió del fòrum de debat

Cartell informatiu

Vine i participa!

**Fòrum de debat:
Pla de Circulació de Navata**

Dilluns 28 d'abril a les 21 h
Centre Civic, Navata

Ajuntament de Navata GeoServei

Carta informativa enviada a les llars

Benvolgut/da,

Com ja sabeu l'Ajuntament de Navata està treballant per millorar la circulació i l'aparcament dels vehicles al nucli del municipi.

Us convoquem a assistir al **Fòrum de debat sobre la circulació i l'aparcament de vehicles** i les mesures i accions proposades per a la seva millora: canvis de sentit d'alguns carrers, creació i/o nova ubicació de zones d'aparcament, etc. per tal que hi pugueu dir la vostra.

Us heu assabentat de la reunió sobre circulació i aparcament de vehicles del nucli de Navata?

Sí, és el proper dilluns **28 d'abril a les 21 h al Centre Civic**, oi? Però de què es tracta?

Els agradaria que donéssim la nostra opinió sobre quines solucions poden millorar la circulació i els carrers del poble

Jo no m'ho vull perdre ... i TU?

Sí, per això és molt important que hi anem. Tindrem l'oportunitat de dir allò que pensem pel que fa a la circulació i l'aparcament dels vehicles al nostre nucli.

Per tal que previ a la celebració del fòrum de debat pugueu revisar la documentació i les propostes de circulació generades, podeu consultar-la al web www.geoservei.cat.

Us convidem doncs, a participar en **EL PLA DE CIRCULACIÓ DE NAVATA**. La vostra opinió és molt important.

NO HI FALTEU! US HI ESPEREM!

La dinàmica del fòrum va consistir en una breu explicació del context, situació actual i objectius de futur, i tot seguit els 30 assistents es van distribuir en 4 grups de treball. La seva tasca era discutir el mapa-proposta del sentit dels carrers i les zones d'aparcament, i respondre un petit qüestionari per conèixer els hàbits de desplaçament (veure figura 17).

Figura 16. Plànol de circulació proposat al I Fòrum




Figura 17. Qüestionari pels grups de treball

FÒRUM DE DEBAT: PLA DE CIRCULACIÓ DE NAVATA

GRUP N° ____

NºASSISTENTS GRUP ____



1. Discussiu el plànol de circulació:

a) Què us sembla la proposta per aquests carrers concrets:

- Carrer d'Olot (doble sentit i sense aparcar)
- Carrer de la Creu (únic sentit de baixada)
- Nucli històric exclusiu per veïns
- Carrer Escoles (doble sentit i sense aparcar. Càrrega/descàrrega)

b) En general: les places d'aparcament estan ben ubicades? Són suficients? El sentit dels carrers és funcional? Altres

2. Apunts de mobilitat

Utilitzeu el cotxe per desplaçar-vos dins el poble?

Creieu que actualment és còmode moure's en bicicleta?

Es pot passejar tranquil·lament pel poble?

És segur que els nens vagin sols a l'escola?

Les parades de l'autobús són les correctes?

Pel que fa al bloc 1, els 4 grups van aprovar el punt 1.a (veure figura 17) i amb relació al punt 1.b, van considerar funcional la proposta de sentit dels carrers tot i que van fer esmenes pel carrer Padró, carrer del Carme i carrer Canelles. Deixaren clar que calia augmentar l'oferta d'aparcaments.

Diverses foren les opinions espontànies recollides: per assolir l'objectiu marcat de no aparcar a les voreres del carrer Olot es necessiten més places d'aparcament properes, valorar la viabilitat d'una zona de càrrega i descàrrega davant la farmàcia, determinats vehicles circulen a massa velocitat i calen miralls en algunes cantonades.

Pel que fa al bloc 2, tots els grups coincidiren en que es fa difícil passejar còmodament pel poble pels obstacles a les voreres i la problemàtica que això suposa perquè els nens puguin anar sols a l'escola, així com també la dificultat de circular amb bicicleta. El servei de transport col·lectiu es valorà satisfactòriament.

Fotografies 15,16,17 i 18. Algunes instantànies del fòrum de debat



A banda de la possibilitat d'opinar al fòrum, es va obrir una altra via de participació mitjançant el correu electrònic. Aquest sistema l'utilitzaren 4 ciutadans que ens van fer arribar les seves observacions respecte el mapa-proposta i altres queixes i inquietuds sobre la mobilitat al poble.

5.2.II FÒRUM DE DEBAT (15-09-2008)

L'anunci de la nova convocatòria es va fer a través de cartells informatius distribuïts als taulells municipals. L'Ajuntament inclogué l'anunci de l'acte a la nota informativa que periòdicament es reparteix a les llars.

Figura 18. Cartell informatiu del II Fòrum de debat



Aquesta segona i darrera sessió es va estructurar en dues parts:

La primera part va consistir en un breu recordatori dels conceptes explicats a l'anterior trobada i de les observacions que s'hi van debatre, per acabar amb la presentació dels objectius i mesures proposats pel Pla de circulació.

En segon lloc, els 7 assistents es van reunir i comentar el plànol resultant (veure figura 19). En aquest sentit es va parlar de canviar el sentit d'alguns carrers (Vilars i Padró), de convertir en doble circulació el primer tram del carrer de la Creu i de la importància de les pilones per evitar aparcaments en llocs indeguts. La resta del plànol es va validar com a correcte.

Figura 19. Plànol de circulació proposat al II Fòrum



6.CONCLUSIÓ

6. CONCLUSIÓ

A partir de l'estudi dels desplaçaments amb vehicle privat i de la xarxa viària actual de Navata, s'ha dissenyat un nou model circulatori i d'estacionament de vehicles, que permetrà:

- restringir la circulació de vehicles al casc antic (excepte veïns) i la prohibició d'aparcament,
- aconseguir 72 places lliures d'aparcament vora el casc antic, i
- ordenar l'aparcament i la circulació a tot el nucli.

El compliment de les normes derivades d'aquestes tres situacions quedarà regulada per l'Ordenança municipal de circulació i seguretat viària (veure Annex).

D'aquesta manera, s'han assolit els objectius específics prèviament fixats sota un objectiu principal d'augmentar la **seguretat viària** i **millorar el nivell, la qualitat i l'eficàcia del servei de les vies urbanes** del municipi, i s'han assentat les bases pel futur Pla de mobilitat.

No cal dir que una vegada implantades les mesures caldrà fer-ne un seguiment per valorar el grau de compliment dels objectius establerts, que permeti, i si es fa necessari, una modificació o ampliació del pla i de l'ordenança municipal.

Girona, Abril de 2009

Joan Solà
Geòleg (UAB)
Màster Enginyeria i Gestió Ambiental (UPC)



Ester Batlle
Geògrafa (UdG)



7.ANEX CARTOGRÀFIC



MAPA 5. TÍTOL: PLA DE CIRCULACIÓ DE NAVATA. SENYALITZACIÓ VERTICAL NUCLI URBÀ II.

ESCALA: 0 50m

Informació de base

- Nucli urbà
- Casc antic
- Equipaments i serveis municipals
- Zona d'equipaments municipals
- Sòl apte per a urbanitzar (SAU)

Elements del Pla de circulació

- Zona d'aparcament a calçada (en filera)
- Zona de càrrega i descàrrega
- Zona d'aparcament conservada
- Carrer de sentit únic
- Carrer de doble sentit
- Carril bici actual
- Parada d'autobús
- Entrada prohibida



REALITZACIÓ:

















MAPA 6. TÍTOL: **PLA DE CIRCULACIÓ DE NAVATA. IMPLEMENTACIÓ A LLARG TERMINI.**

ESCALA: 0 25 50 100 m

Informació de base

-  Nucli urbà
-  Casc antic
-  Equipaments i serveis municipals
-  Zona d'equipaments municipals

Elements del Pla de circulació

-  Zona d'aparcament a calçada (en filera)
-  Zona de càrrega i descàrrega
-  Zona d'aparcament conservada
-  Zona d'aparcament prevista
-  Carrer de sentit únic
-  Carrer de doble sentit
-  Carril bici actual
-  Parada d'autobús



Ajuntament de Navata

REALITZACIÓ:

GeoServei S.L.
PROJECTES I GESTIÓ AMBIENTAL

8.ANEX. L'ORDENANÇA MUNICIPAL

8.ANEX.L'ORDENANÇA MUNICIPAL

ORDENANÇA

Ordenança de circulació i seguretat viària

TAULA DE CONTINGUTS

CAPÍTOL I. DISPOSICIÓ GENERAL.....	1
Article 1.- Objecte i àmbit d'aplicació	1
CAPÍTOL II. SENYALS	2
Article 2.- Senyals de caràcter general.....	2
Article 3.- Senyals urbans	2
Article 4.- Publicitat als senyals	2
Article 5.- Obstacles.....	2
Article 6.- Actuacions dels cossos de seguretat.....	3
CAPÍTOL III. VIANANTS.....	4
Article 7.- Normes de comportament.....	4
Article 8.- Usos prohibits	5
Article 9.- Illes de vianants	5
Article 10.- Carrers residencials o de prioritat invertida	6
CAPÍTOL IV. PARADA I ESTACIONAMENT.....	6
Article 11.- Parada	6
Article 12.- Prohibicions de parada.....	6
Article 13.- Estacionament	7
Article 14.- Prohibició d'estacionament	8
Article 15.- Regulacions especials d'estacionament.....	9
Article 16.- Sancions.....	10
CAPÍTOL V. ESTACIONAMENT AMB LIMITACIÓ I CONTROL HORARI.....	10
Article 17.- Definició	10
Article 18.- Normes generals	10
Article 19.- Senyalització.....	11
Article 20.- Retirada o immobilització del vehicle.....	11

Article 21.- Infraccions	11
Article 22.- Anul·lacions.....	12
Article 23.- Persones d'atenció preferent.....	12
CAPÍTOL VI. RETIRADA DE VEHICLES DE LA VIA PÚBLICA.....	12
Article 24.- Intervenció de l'autoritat municipal.....	12
Article 25.- Causes de retirada	13
Article 26.- Vehicles abandonats	14
Article 27.- Despeses	14
Article 28.- Altres causes de retirada de vehicles	15
CAPÍTOL VII. CÀRREGA I DESCÀRREGA.....	15
Article 29.- Zones de càrrega i descàrrega	15
Article 30.- Realització de les operacions	16
Article 31.- Utilització de mitjans mecànics	16
Article 32.- Càrrega i descàrrega fora de les zones.....	16
Article 33.- Autorització municipal.	16
Article 34.- Mercaderies perilloses.	17
CAPÍTOL VIII. ZONES DE RESERVA	17
Article 35.- Classes.....	17
Article 36.- D'encotxament i desencotxament.....	17
Article 37.- D'estacionament	18
Article 38.- D'estacionament i parada per a transports públics	18
Article 39.- De contenidors	18
Article 40.- Senyalització.....	19
CAPÍTOL IX. GUALS	19
Article 41.- Definició.....	19
Article 42.- Llicència	19
Article 43.- Adaptació de la vorera i senyalització del gual	20
Article 44.- Obligacions econòmiques i garanties	20
CAPÍTOL X. SOROLLS I FUMS.....	20
Article 45.- Sorolls.....	20
Article 46.- Fums.	21
Article 47.- Immobilització.....	21
CAPÍTOL XI. NORMES DE CIRCULACIÓ	21
Article 48.- Moderació de velocitat.	21
Article 49.- Entrada i sortida d'immobles	22
Article 50.- Bicicletes.....	22

Article 51.- Motocicletes i ciclomotors	23
Article 52.- Carruatges, cavalleries i bestiar	23
Article 53.- Vehicles pesants i vehicles agrícoles de motor	24
Article 54.- Transport escolar, de menors i minusvàlids.....	24
CAPÍTOL XII.- PROCEDIMENT SANCIONADOR	24
Article 55.- Procediment sancionador	24
Article 56.- Tipificació de les sancions	25
Article 57.- Import de les sancions.....	25

Nota: El format de la present ordenança s'ha adaptat al format de les altres ordenances municipals de Navata.

CAPÍTOL I. DISPOSICIÓ GENERAL

Article 1.- Objecte i àmbit d'aplicació

Les normes contingudes en aquesta ordenança atenen principalment el compliment del Pla de circulació (desembre 2008), sota l'objectiu principal d'augmentar la seguretat viària i millorar el nivell, la qualitat i l'eficàcia del servei de les vies urbanes del municipi de Navata.

Els aspectes de l'ordenança complementen les normes establertes per la Direcció General de Trànsit del Ministeri d'Interior i el Servei Català del Trànsit del Departament d'Interior:

1. Reial Decret Legislatiu 399/90, de 2 de març, text articulat de la **Llei sobre el trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària** –i llurs posteriors modificacions.

2. Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel que s'aprova el **Reglament General de Circulació** per a l'aplicació i desenvolupament del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 339/1990. També el **Reial Decret 965/2006, d'1 de setembre, pel qual es modifica el Reglament general de circulació**.

El concepte de via utilitzat en aquesta Ordenança comprèn els elements de vialitat en sentit estricte, les places i altres espais públics de titularitat municipal aptes per a la circulació, i els elements de vialitat i terrenys de titularitat privada que estan destinats en caràcter general a la circulació de vehicles.

L'àmbit de "casc antic" utilitzat en aquesta Ordenança, comprèn els carrers següents: Ametllers, Empordà, Gran, Muralla, Pare Planes, Perolers, del Pont, Sant Antoni, Sant Pere, plaça de la Vila i plaça Escultor Casamor.

CAPÍTOL II. SENYALS

Article 2.- Senyals de caràcter general

Els senyals col·locats en la vertical de l'indicatiu del nom de la població, o poc després d'aquest, regeixen amb caràcter general a tota la població, llevat que en les vies urbanes hi hagi unes altres senyalitzacions específiques per alguns trams.

Article 3.- Senyals urbans

Ateses les característiques de determinades vies urbanes, poden instal·lar-s'hi senyals de dimensions reduïdes.

Per a la instal·lació de qualsevol senyal de trànsit, encara que sigui només indicatiu, cal l'obtenció d'autorització municipal.

Article 4.- Publicitat als senyals

1. No es permet la col·locació de publicitat al costat dels senyals de trànsit o de manera que impedeixi una correcta visualització dels mateixos.
2. Es prohibeix la col·locació de rètols, anuncis, cartells, tendals i instal·lacions en general, que es puguin confondre amb els senyals o dispositius destinats a regular la circulació, o que en redueixin la seva eficàcia, o bé enlluernin o distreguin de manera perillosa els usuaris de les vies públiques.

Article 5.- Obstacles

1. Es prohibeix col·locar a les vies urbanes qualsevol classe d'obstacle o objectes, o efectuar-hi instal·lacions que dificultin la lliure circulació de vianants o vehicles.
2. Si per qualsevol circumstància, és necessària la seva instal·lació, la senyalització que s'hagi de fer s'ha de sotmetre a l'autorització municipal preceptiva.
3. L'Ajuntament podrà ordenar la col·locació d'obstacles a la via pública (boles, jardineres, pilons, etc.) sempre que la seva col·locació sigui per millorar la lliure circulació de vianants i vehicles per la via i/o una millor regulació

d'aquesta (aparcaments), tal com s'indica al Pla de circulació (veure capítol 4.L'escenari futur de circulació).

4. Tot obstacle que destorbi la lliure circulació de vianants i vehicles haurà de ser senyalitzat, il·luminat i protegit per garantir la seguretat dels usuaris.

5. L'autoritat municipal podrà ordenar la retirada d'obstacles a la via pública o, en cas d'absència negativa del titular, procedir a la seva retirada, en els casos següents:

- a) Quan no s'hagi obtingut l'autorització municipal corresponent.
- b) Quan s'hagin extingit les circumstàncies que motivaren la col·locació de l'obstacle o objecte, i/o s'ultrapassi el termini de vigència de l'autorització.
- c) Quan la col·locació o característiques de l'objecte o instal·lació no s'ajusti a les condicions de l'autorització municipal.
- d) Quan per la seva situació destorbi la circulació de vehicles i vianants o la posi en perill per manca de visibilitat.

En qualsevol dels casos, les despeses que produeixi la retirada dels obstacles seran a càrrec del responsable de la seva col·locació.

Article 6.- Actuacions dels cossos de seguretat

1.- Els senyals i indicacions dels cossos de seguretat (Mossos d'Esquadra) prevalen per sobre de qualsevol altre senyal, sigui vertical o horitzontal.

2.- Per circumstàncies especials, de seguretat, festives o circulatòries, els cossos de seguretat poden variar temporalment l'ordenació establerta o autoritzar eventualment alguns usos prohibits.

3.- S'autoritza als agents el control de la velocitat amb mitjans tècnics dins el terme municipal.

4.- S'autoritza als agents els controls preventius d'alcoholèmia dins el terme municipal.

CAPÍTOL III. VIANANTS

Article 7.- Normes de comportament

1. Els vianants han de circular per les voreres i preferentment per la seva dreta, i adoptar les mesures de seguretat i precaucions necessàries cap els altres usuaris de la via.

2. A les vies urbanes sense voreres o amb voreres que no permetin el pas simultani de dues persones, però que estiguin obertes al trànsit de vehicles, s'han d'extremar les precaucions i circular prop de les façanes de les cases.

3. Les calçades es travessaran pels passos habilitats mitjançant senyalització semafòrica, vertical o horitzontal i, si no n'hi ha, pels extrems de les voreres, de manera perpendicular a la línia de la vorada i després d'assegurar-se que no s'acosten vehicles. En tot cas, s'extremaran les precaucions i, si és necessari, els vianants s'esperaran a la vorera i mai ho faran a la calçada.

4. Els vianants tenen sempre preferència en les següents circumstàncies:

a) A les voreres.

b) Als carrers sense voreres.

c) Als passos de vianants.

d) Als carrers amb voreres estretes.

e) Als carrers senyalitzats com a residencials o de prioritat invertida.

f) A les illes de vianants (com per exemple, el casc antic –veure Pla de circulació, capítol 4.L'escenari futur de circulació–), sobre qualsevol vehicle encara que aquest estigui autoritzat per circular-hi.

g) A les zones de mercats i fires.

5. Segons indica la normativa estatal, els usuaris de patins, patinets, monopatins, bicicletes-tricicles d'infants menors de 12 anys i similars, ajudats o no de motor, seran considerats vianants a tots els efectes, hauran de circular per les voreres i altres parts de la via destinades a aquests, hauran de respectar l'ús que en facin altres usuaris, i hauran de mantenir en tot el moment la velocitat del pas d'una persona. Resta prohibit que s'agafin a altres vehicles per ésser arrossegats.

6. Les persones amb mobilitat reduïda per disminució física, edat avançada, acompanyament d'infants –amb cotxet o sense–, carregades amb objectes, i altres situacions anàlogues, tindran preferència especial quan circulin per zones reservades als vianants o quan, si és imprescindible, ho facin per la calçada.

Article 8.- Usos prohibits

1. Queden prohibits a les vies urbanes aquells usos no autoritzats que puguin representar un perill per als seus usuaris i, especialment, als vianants.

2. Així mateix, es prohibeixen els usos que no s'adaptin a la mateixa naturalesa de la via, pel que fa tant a la vorera com a la calçada.

3. Els vehicles no poden circular per damunt de les voreres ni per les altres zones destinades als vianants, llevat dels casos que, per disposició municipal, es regulin.

Article 9.- Illes de vianants

1. L'Ajuntament pot establir restriccions a la circulació de vehicles en aquelles altres zones que tinguin característiques semblants, indrets on l'ús dels carrers és reservat als vianants.

2. La condició d'illa de vianants s'ha de senyalitzar, sobretot si és horària. S'hi poden instal·lar elements mòbils o fixos que impedeixin l'accés.

3. La prohibició de circular pels carrers esmentats no afecta als vehicles del servei de bombers, de Policia, les ambulàncies, les bicicletes, i aquells vehicles que siguin especialment autoritzats pel cas.

4. Al nucli de la vila tenen la condició d'illeta de vianants els carrers següents: Ametllers, Empordà, Gran, Muralla, Pare Planes, Perolers, del Pont, Sant Antoni, Sant Pere, plaça de la Vila i plaça Escultor Casamor.

Article 10.- Carrers residencials o de prioritat invertida

1. L'Ajuntament pot senyalitzar com a carrers residencials aquelles vies urbanes o zona de la població, en les quals el trànsit de vehicles no sigui intens, i les facin servir gairebé exclusivament els seus veïns.

2. A les vies urbanes o zones així senyalitzades, els vianants tenen preferència sobre els vehicles, encara que hi practiquin jocs o esports. Si ho fan han d'evitar causar cap molèstia a la resta de veïns.

3. Les bicicletes que hi circulin tenen preferència sobre els altres vehicles, però no sobre els vianants.

CAPÍTOL IV. PARADA I ESTACIONAMENT

Article 11.- Parada

S'entén com a parada la immobilització breu del vehicle per acollir o deixar persones, o carregar i descarregar objectes. El conductor ha de romandre dins o al costat del vehicle en situació de poder-lo retirar quan sigui requerit.

Les parades es fan sempre al costat de la vorera o andana, al costat dret de la vorera, segons el sentit de la marxa, excepte a les vies en sentit únic de circulació, on es pot situar el vehicle a la vorera esquerra, d'acord amb la senyalització oportuna.

En totes les zones i vies públiques, la parada sols és possible quan no es destorbi la circulació, quan no signifiqui un perill i en cap cas es pot sobrepassar el límit màxim de 2 minuts. S'exceptuen els casos en els quals els passatgers són malalts greus o impedits, quan es tracti dels camions de la neteja o recollida d'escombraries, o qualsevol altre vehicle públic en cas de necessitat i per al temps imprescindible.

Article 12.- Prohibicions de parada

Queda totalment prohibida la parada de vehicles:

- a) Quan es bloquegi o es dificulti la circulació.

- b) En doble filera, quan el trànsit sigui intens, exceptuant-se els casos en què els passatgers siguin malats o persones amb mobilitat reduïda.
- c) En els rebaixos de les zones de vianants destinats a facilitar el creuament de la calçada als vianants, especialment a les persones amb mobilitat reduïda.
- d) En els revolts i canvis de rasant de visibilitat reduïda i vora d'aquests punts.
- e) En passos assenyalats per a vianants.
- f) Als carrils o parts de la via reservats exclusivament a la circulació de bicicletes o autobús.
- g) En aquells llocs en què s'impedeixi la visibilitat de senyals de trànsit.
- h) Als llocs on ho prohibeixi la senyalització corresponent.
- i) Davant dels contenidors instal·lats a la via pública o sobre les zones de la calçada destinades a la seva col·locació.

Article 13.- Estacionament

Els vehicles poden estacionar en fila (paral·lelament a la vorera), en bateria (perpendicularment a la vorera) o en semibateria (obliquament).

La norma general és que l'estacionament s'ha de fer en fila, llevat que es senyalitzi expressament que es faci d'una altra manera.

Els vehicles, en estacionar, s'han de col·locar tan a prop de la vorera com sigui possible. En els estacionaments amb senyalització al paviment, els vehicles s'han de col·locar dins el perímetre marcat.

Els conductors adoptaran totes les precaucions al seu abast per impedir que el vehicle es posi espontàniament en marxa, es desplaci del seu lloc d'estacionament, o causi qualsevol mena de molèsties com l'activació de l'alarma. El conductor del vehicle, o en tot cas el seu titular, seran responsables de les molèsties o dels danys que pugui ocasionar.

Els remolcs, semiremolcs i les caravanes, no es poden estacionar a les vies urbanes separats del vehicle tractor sense l'oportuna senyalització.

Article 14.- Prohibició d'estacionament

1. En general, queda prohibit estacionar en tots els casos on estigui prohibida la parada.

2. Altres prohibicions d'estacionament:

- a) Als llocs on ho prohibeixi el senyal corresponent.
- b) En doble filera.
- c) Als costats dels passeigs centrals o rambles, i també dels refugis i de les zones de precaució.
- d) En plena calçada.
- e) A una distància menor de tres metres de l'acabament de les alineacions dels edificis.
- f) A les vies que només permeten el pas d'una columna de vehicles.
- g) A les vies de doble sentit de circulació que només permeten el pas d'una columna de vehicles en cada sentit.
- h) Damunt de voreres, andanes i passeigs centrals de rambles, tant si l'ocupació és parcial com total, fora d'autorització expressa i senyalitzada.
- i) Als passos per a vianants o per a persones amb mobilitat reduïda.
- j) A les illes de vianants, on hi hagi indicada la prohibició (en tot el casc antic, tal com es descriu al Pla de circulació).
- k) A les zones de reserva, llevat d'autorització, i a les de càrrega i descàrrega, dins de l'horari de prohibició.
- l) Totalment o parcialment, davant dels guals senyalitzats.
- m) Als carrils reservats per la circulació de bicicletes i autobús.

- n) Als llocs on s'obliga als altres usuaris de les vies a fer maniobres amb risc.
- o) Als revolts i canvis de rasant de visibilitat reduïda, vora d'aquests punts, cruïlles i interseccions.
- p) Als llocs on s'impedeixi als altres usuaris la visibilitat del trànsit o dels seus senyals.
- q) Als llocs on s'impedeixi el lliure ús dels vehicles estacionats degudament.
- r) En estacionaments senyalitzats, fora dels límits autoritzats.
- s) Per més de quinze dies seguits en un mateix lloc.
- t) Als accessos a carreteres i a llocs de gran afluència de vehicles.
- u) Amb obstrucció total o parcial de l'entrada d'un immoble.
- v) On estigui prohibida la parada.

Article 15.- Regulacions especials d'estacionament

1. Als carrers sense voreres, si no hi ha senyal que ho prohibeixi, s'hi pot estacionar el vehicle, però s'ha de deixar una separació d'un metre entre el vehicle i l'immoble, i en cap cas, no es pot fer davant de les entrades d'habitatges a llocs d'entrada i sortida de persones.
2. En aparcaments situats al costat dels passos de vianants, s'ha de deixar una distància prudencial d'un metre vers el pas de vianants, per tal de millorar la visibilitat del vianant a l'hora de creuar, i del mateix conductor del vehicle durant la circulació (veure Pla de circulació).
3. Als carrers amb capacitat màxima per a dues columnes de vehicles i de sentit únic de circulació, els vehicles seran estacionats en una sola banda de carrer.
4. Els titulars de targetes de minusvàlids i d'altres persones d'atenció preferent, expedides per l'organisme competent, podran estacionar en qualsevol lloc de la via pública durant el temps imprescindible, i sempre que no es destorbi la circulació de vehicles i vianants, però mai en indrets on

l'estacionament incorri greument en alguna de les causes de retirada del vehicle que preveu la normativa.

5. Les motocicletes, ciclomotors i bicicletes no podran estacionar en les voreres i passeigs tret que hi hagi una senyalització expressa. En els dos primers casos únicament es podrà utilitzar la força del motor per salvar el desnivell de la vorada.

6. Quan s'estacioni una motocicleta o ciclomotor, entre altres vehicles, es farà de manera que no s'impedeixi l'accés o sortida als vehicles estacionats.

7. Tractors, maquinària agrícola, camions i autobusos s'hauran d'aparcar en les zones d'estacionament reservades per a tal efecte.

Article 16.- Sancions

Les taxes de les sancions per aquestes infraccions queden marcades a l'article 57 de la present ordenança.

CAPÍTOL V. ESTACIONAMENT AMB LIMITACIÓ I CONTROL HORARI

Article 17.- Definició

Les zones d'estacionament de vehicles regulades mitjançant control horari són espais delimitats de la via pública destinats a l'ús comú en règim especial d'estacionament sota regulació horària. Aquestes zones d'estacionament podran ser gratuïtes o, per raó del seu ús intens i de garantia de renovació, estar sotmeses a pagament.

De moment, Navata no disposa d'aquest tipus de regulació de l'estacionament, tanmateix s'ha considerat oportú incloure-hi aquest apartat, per si en algun moment es decideix dur-ho a terme.

Article 18.- Normes generals

Els estacionaments regulats i amb horari limitat que puguin existir en el seu moment s'hauran de subjectar a les determinacions següents:

1. En les zones d'estacionament gratuït sotmeses a control horari, l'estacionament s'efectuarà mitjançant qualsevol sistema que permeti conèixer l'hora en què el vehicle ha estacionat.
2. En les zones d'estacionament regulat sotmeses a pagament, l'estacionament s'efectuarà mitjançant l'obtenció prèvia del comprovant de pagament, que tindrà les formes i les característiques fixades per l'Ajuntament.
3. En tots dos tipus d'estacionament, el conductor del vehicle estarà obligat a col·locar el comprovant horari o de pagament sobre la safata del cotxe de manera que sigui totalment visible des de l'exterior.
4. El vehicle estacionat no podrà romandre en aquestes zones sotmeses a control horari un cop exhaurit el temps que la senyalització autoritzi, o un cop finalitzat el límit horari indicat en l'autorització.

Article 19.- Senyalització

Les zones i espais de la via pública destinades a aquest estacionament controlat estaran degudament senyalitzades amb distintius i franges blaves que les facin clarament identificables.

Article 20.- Retirada o immobilització del vehicle

L'estacionament en les zones d'estacionament controlat horàriament podrà comportar la retirada o immobilització del vehicle de la via pública en els termes de l'article 25 de la present ordenança.

Article 21.- Infraccions

Constituiran infraccions específiques d'aquesta modalitat d'estacionament les següents:

1. No disposar de comprovant horari.
2. No col·locar el comprovant horari o de pagament en lloc visible.
3. Sobrepassar el límit horari indicat en el comprovant.
4. Estacionar fora de l'espai senyalitzat.

Article 22.- Anul·lacions

Serà objecte d'anul·lació de la denúncia corresponent si el conductor, dins de l'hora següent a la formulació d'aquesta, abona la quantitat que en la màquina expedidora es determina i presenta o fa arribar el justificant a l'Ajuntament.

Article 23.- Persones d'atenció preferent

Els titulars de targetes de minusvàlids i d'altres persones d'atenció preferent, expedides per l'organisme competent, podran estacionar sense l'obligació de treure comprovant de regulació horària. Els conductors d'aquests vehicles hauran de col·locar les targetes o autoritzacions de manera visible.

CAPÍTOL VI. RETIRADA DE VEHICLES DE LA VIA PÚBLICA

Article 24.- Intervenció de l'autoritat municipal

1. En tots aquells casos en què s'impedeixi la circulació, o bé es destorbi de manera greu, o es causin dificultats al funcionament d'algun servei públic, com també en els altres casos que preveu l'article 71 de la Llei 399/90, es pot procedir a la retirada del vehicle que en sigui la causa i al seu dipòsit conseqüent al magatzem municipal habilitat.
2. La retirada del vehicle se suspendrà immediatament si, en el moment de practicar-la, el conductor es presenta i cessa la pertorbació que l'havia causat.
3. El servei de grua –amb conveni amb l'Ajuntament– traslladarà el vehicle al dipòsit municipal, i deixarà al lloc de la infracció el número de telèfon i l'adreça de contacte per procedir a la recuperació del vehicle.
4. Les despeses que s'ocasionen pel servei de retirada de vehicles s'abonaran, prèvia entrega, segons determina l'ordenança fiscal municipal número 9 de *Taxa per la retirada de vehicles abandonats o estacionats defectuosament o abusivament a la via pública*.

Article 25.- Causes de retirada

Es considera, a títol enunciatiu, que un vehicle és en les circumstàncies determinades a l'article 71 de la Llei abans esmentada i, per tant és justificada la seva retirada, quan estigui estacionat un una de les següents situacions:

- a) En un punt on és prohibida la parada i/o l'estacionament.
- b) En doble filera, sense conductor.
- c) Quan obligui als altres conductors a fer maniobres amb risc.
- d) En un pas de vianants o de minusvàlids.
- e) Quan ocupi totalment o parcialment un gual en hores prohibides.
- f) En una parada de transport públic delimitada.
- g) Al llarg de tot el carril bici.
- h) En zona de càrrega i descàrrega dins l'horari reservat per aquest fi.
- i) En llocs reservats a serveis d'urgència o seguretat.
- j) Al davant de les sortides d'emergència dels locals públics.
- k) En plena calçada.
- l) En espais de reserva d'ús exclusiu per a persones amb mobilitat reduïda.
- m) Quan ocupi totalment o parcialment una vorera, andana, refugi o passeig de rambla, llevat que tingui autorització expressa.
- n) Quan ocupi totalment o parcialment una boca d'incendis.
- o) Quan impedeixi la visibilitat dels senyals de trànsit.
- p) Quan impedeixi als altres conductors la lliure utilització del seu vehicle.
- q) Quan obstrueixi totalment o parcialment l'entrada d'un immoble.
- r) En una illa de vianants (per exemple, el casc antic) sense autorització expressa, dins l'horari de prohibició

- s) En accessos de carreteres i en alguns altres punts de gran afluència de vehicles.
- t) Quan incorri en qualsevol altra infracció que causi greu perjudici a la circulació o al funcionament d'algun servei públic.

Article 26.- Vehicles abandonats

1. Es pot entendre que un vehicle està abandonat i, per tant, que la seva retirada de la via urbana és procedent, quan es dona alguna de les circumstàncies següents:

- a) Quan quedi estacionat durant un període superior a 15 dies en un lloc determinat de la via pública.
- b) Quan presenti desperfectes visibles que indiquin de manera clara el seu estat d'abandonament.
- c) Quan hagi estat retirat de la via pública amb motiu d'una infracció, accident o robatori i que el seu titular, malgrat que hagi estat notificat degudament, no l'hagi retirat del dipòsit de vehicles dins el termini de 30 dies naturals posteriors a la data de la notificació.
- d) Quan, pel temps transcorregut des que un vehicle va entrar al dipòsit a conseqüència d'una ordre judicial o d'altres administracions, es pugui deduir racionalment la manca d'interès en l'objecte, o en altres casos, el valor d'allò dipositat no justifiqui l'estada continuada en el dipòsit municipal de vehicles.

2. En aquests moments, l'Ajuntament de Navata disposa d'un conveni amb el Consell Comarcal de l'Alt Empordà pel servei de recollida de vehicles abandonats, que contempla l'activitat de recollida, transport i destrucció dels vehicles abandonats.

Article 27.- Despeses

Les despeses que origina aquestes actuacions són per compte del titular, el qual ha de pagar-les, sense perjudici del seu dret a interposar recurs.

La taxa de recollida dels vehicles abandonats o estacionats defectuosament queda regulada a l'ordenança l'ordenança fiscal municipal número 9 de *Taxa*

per la retirada de vehicles abandonats o estacionats defectuosament o abusivament a la via pública.

Article 28.- Altres causes de retirada de vehicles

L'autoritat municipal (o cossos del Mossos d'Esquadra) es reserva el dret de retirar els vehicles de la via pública en els següents casos:

- a) Quan estiguin estacionats en un lloc que s'hagi d'ocupar per a un acte públic degudament autoritzat.
- b) Quan resulti necessari per a la neteja, reparació o senyalització de la via pública.
- c) En cas d'emergència.

Aquestes circumstàncies s'hauran d'advertir amb el màxim de temps possible, i el vehicles denunciats seran conduïts al lloc autoritzat més pròxim que es pugui (magatzem municipal), amb indicació als conductors de la situació d'aquests. En aquest cas, els esmentats treballs per trasllat no comportaran cap mena de pagament, qualsevol que sigui el lloc on es porti el vehicle.

CAPÍTOL VII. CÀRREGA I DESCÀRREGA

Article 29.- Zones de càrrega i descàrrega

Les operacions de càrrega i descàrrega de vehicles comercials que no es puguin realitzar a l'interior d'un local, s'han de fer a les zones degudament senyalitzades per l'Ajuntament, i queda prohibit fer-ho fora d'aquestes.

En aquestes zones només es poden estacionar vehicles comercials, únicament mentre efectuïn aquestes operacions.

El Pla de circulació delimita 5 zones de càrrega i descàrrega (davant del supermercat-fusteria del carrer Olot, de la farmàcia del carrer Olot, de la botiga del carrer de la Creu, de l'escola, del consultori local, de la llar d'infants, del centre cívic, i al carrer Castell per donar servei a la botiga del carrer Nou). Tanmateix es considera la possibilitat de localitzar-ne de noves en cas que es faci necessari.

Article 30.- Realització de les operacions

Els treballs de càrrega i descàrrega s'han de fer pel costat més pròxim a la vorera i amb prou personal pel cas. Cal evitar qualsevol soroll innecessari, i les mercaderies no es poden dipositar a la calçada ni a la vorera, sinó que s'ha de portar directament del local al vehicle o viceversa.

Article 31.- Utilització de mitjans mecànics

Per a la descàrrega de pedres, ferros o algunes altres mercaderies pesants, cal utilitzar els mitjans mecànics adequats per tal d'evitar que es deteriori el paviment. Si s'utilitzen carretons mecànics autoritzats, cal tenir cura del seu ús, especialment quan travessin les voreres, i s'ha de donar preferència als transeünts.

Article 32.- Càrrega i descàrrega fora de les zones

A les vies urbanes on no existeixi cap zona de càrrega i descàrrega a una distància de cent metres del lloc on s'hagin de realitzar aquestes operacions, cal observar les següents normes:

- a) Els vehicles s'han d'alinejar al costat de la vorera, paral·lelament a la vorada, amb la seva part davantera en el sentit de la circulació, i davant del local on s'hagin de realitzar les operacions.
- b) Queda prohibit ocupar totalment o parcialment les voreres.
- c) No s'ha de dificultar l'entrada i sortida dels immobles.
- d) En cap cas no es pot fer la càrrega i descàrrega en doble fila ni on és prohibida la parada.
- e) No es podrà dificultar de forma greu la circulació i la seguretat del trànsit, garantint el pas dels vianants.

Article 33.- Autorització municipal.

Cal la prèvia obtenció d'autorització municipal per a qualsevol altra forma de càrrega i descàrrega que no siguin les esmentades en els articles precedents.

Article 34.- Mercaderies perilloses.

1. La càrrega i descàrrega de mercaderies perilloses s'ha de regir per la legislació vigent en la matèria i, per tant, pel que fa als productes que determina aquesta reglamentació, és imprescindible l'obtenció del permís municipal, que fixa les condicions necessàries per realitzar aquestes operacions.

2. Els vehicles que, segons la reglamentació vigent, transporten les esmentades mercaderies i són obligats a portar la placa de color taronja, només poden circular a les hores que s'autoritzi, i no poden parar-se o estacionar-se fora dels punts indicats per a aquest fi.

CAPÍTOL VIII. ZONES DE RESERVA

Article 35.- Classes

L'Ajuntament autoritza zones de reserva en aquells casos en els quals l'interès públic ho exigeix.

Les zones són de:

- a) Reserva d'encotxament i descotxament.
- b) Reserva d'estacionament.
- c) Reserva d'estacionament o parada per a transports públics de viatgers.
- d) Reserva per a contenidors de tota mena, quan siguin degudament autoritzats per ocupar-la.

Article 36.- D'encotxament i desencotxament

A les zones per encotxar-se o desencotxar-se queda prohibit l'estacionament i només poden ser utilitzades a les finalitats següents:

- a) Davant centres d'atenció mèdica i similars per a l'encotxament i desencotxament d'ambulàncies o de vehicles amb persones malaltes.
- b) Davant de l'accés principal d'hotels i establiments anàlegs, per a l'encotxament i desencotxament de vehicles.

Article 37.- D'estacionament

Les zones de reserva d'estacionament únicament poder ser utilitzades per:

- a) Vehicles amb autorització municipal i de titularitat d'organismes públics.
- b) Vehicles de propietat de persones amb mobilitat reduïda que tinguin els comandaments adaptats a la minusvalidesa que pateixin. En aquest cas, les zones seran de caràcter general i poden ser utilitzades per qualsevol vehicle amb targeta acreditativa, expedida pels serveis de la Generalitat de Catalunya, i visible des de l'exterior del vehicle.
- c) Vehicles que realitzin operacions de càrrega i descàrrega de materials de la construcció per a obres que tinguin llicència municipal.

Article 38.- D'estacionament i parada per a transports públics

1. La reserva d'estacionament de transport interurbà de viatgers a les vies urbanes s'ha de concedir quan no hi hagi terminal d'autobusos, concedida per la Generalitat de Catalunya; i la de parada, en aquells casos en els quals el seu ús i la freqüència del servei ho justifiquin.

2. L'Ajuntament determinarà els llocs on hauran de situar-se les parades del transport públic. No es podrà romandre en aquestes més temps del necessari per recollir o deixar els usuaris.

Article 39.- De contenidors

1. Les zones de reserva per a contenidors només es poden utilitzar per a la col·locació dels següents elements:

- a) Contenedors municipals de recollida d'escombraries i deixalles, i recollida selectiva en general (envasos, vidre, paper i cartró i matèria orgànica).
- b) Contenedors municipals per a la retirada de mobles i objectes diversos.
- c) Contenedors privats de recollida de runes en obres o de finalitats semblants, sempre que siguin autoritzats per aquesta utilització i en les condicions que l'autorització estableixi en cada cas.

d) Hi queda prohibit l'estacionament de vehicles i també l'ocupació del costat d'aquestes zones destinat a la lliure circulació. Aquest últim cas es considera com a estacionament en doble fila.

Article 40.- Senyalització

1. En les autoritzacions de les zones indicades en els articles anteriors, cal determinar si són d'horari permanent o limitat, i si regiran tots els dies de l'any o només els feiners. Aquestes zones s'han de senyalitzar, tant verticalment com horitzontalment, d'acord amb el que disposa la normativa vigent.

2. Les reserves d'aparcament per a vehicles de persones amb mobilitat reduïda han d'assenyalar-se permanentment amb el símbol internacional d'accessibilitat de manera que siguin fàcilment visibles. Quant al dibuix i les dimensions mínimes d'aquests símbols i d'aquests aparcaments, caldrà ajustar-se al que disposa el Decret 135/1995 de desplegament de la Llei 20/91, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.

CAPÍTOL IX. GUALS

Article 41.- Definició

S'entendrà com a gual d'accés de vehicles, dins l'àmbit de la via pública, tota modificació de l'estructura i vorera que faciliti aquest accés.

Article 42.- Llicència

1. La llicència de gual pot ser concedida per a un ús permanent o un ús horari.
2. La llicència permanent es concedirà per a locals destinats a garatges de comunitats de propietaris o edificis unifamiliars, per a garatges o aparcaments, i per a aquells altres locals de negoci que ho justifiquin per raó de l'activitat que s'hi desenvolupa.
3. La llicència d'ús horari es concedirà per a vuit o dotze hores, seguides o en dos intervals. Excepcionalment es podran autoritzar llicències d'ús horari per tres hores per funcions destinades a la càrrega i descàrrega.

Article 43.- Adaptació de la vorera i senyalització del gual

1. Correspon al titular de la llicència de gual l'adaptació de la vorera, que consistirà en un reforç del paviment i, si el carrer té diferenciada la vorera en l'alçada, en la construcció d'un rebaix en la vorada.
2. En cas que no es pogués portar a terme el procediment descrit en l'apartat anterior per les característiques de la vorera, l'Ajuntament podrà autoritzar un tipus diferent de gual.
3. Davant dels accessos autoritzats es pintarà a la calçada una línia, al costat de l'accés al local, visible des de la calçada, s'haurà de senyalitzar verticalment, fixant una placa, en material durable, el número d'identificació fiscal, que serà assignat per l'Ajuntament. Aquest disc haurà de col·locar-se en el termini d'un mes des de l'acabament de la construcció.

Article 44.- Obligacions econòmiques i garanties

1. La concessió de la llicència de gual comportarà les obligacions de naturalesa econòmica que s'estableixin a les ordenances fiscals.
2. El sol·licitant de la llicència de gual haurà de dipositar, a més, una garantia per a la restitució de la vorera al seu estat anterior. L'import de la garantia es determinarà a les ordenances fiscals, en funció de la superfície afectada i de les tarifes establertes per a la construcció de paviments.

CAPÍTOL X. SOROLLS I FUMS

Article 45.- Sorolls.

1. Els conductors de vehicles han d'evitar en tot moment produir sorolls innecessaris, sobretot en hores nocturnes.
2. L'Ajuntament per aquest motiu, pot restringir el trànsit a determinades hores o llocs.
3. Sense autorització de l'alcaldia, és prohibida la utilització d'altaveus en els vehicles amb finalitat publicitària.

4. Prohibició de senyals acústiques a la població les 24 hores del dia, a excepció dels vehicles d'emergència i en necessitats peremptòries dels altres usuaris.

Article 46.- Fums.

Queda prohibida l'emissió de fums que superi els límits establerts.

Article 47.- Immobilització.

1. Els vehicles que no tinguin en condicions el tub d'escapament perquè estigui deteriorat, incomplet o perquè sigui inadequat, emeti excés de fums, o dels mesuraments que es facin amb mitjans tècnics a les vies urbanes en descobreixin excés sobre els límits autoritzats, han de ser parats i immobilitzats pels agents encarregats del trànsit (Mossos d'Esquadra). Aquesta immobilització s'efectuarà als ciclomotors que sobrepassin el límit de nivell sonor de 90 db. (A) i un 10% més del màxim en la resta de vehicles.

2. Aquesta immobilització serà aixecada per a la conducció del vehicle al dipòsit o taller que designi el seu titular, o per passar revisió en una estació de la xarxa oficial d'Inspecció Tècnica de Vehicles de la Generalitat de Catalunya.

3. El dipositari del vehicle és responsable de que no circuli fins que no s'hagi posat remei al defecte a causa del qual ha estat immobilitzat.

4. Va a càrrec del titular del vehicle totes les despeses que originin la seva immobilització i el seu dipòsit.

CAPÍTOL XI. NORMES DE CIRCULACIÓ

Article 48.- Moderació de velocitat.

1. En tota classe de cruïlles i escomeses, els conductors han de moderar la velocitat dels seus vehicles.

2. Igualment han de fer-ho en aquells llocs on hi hagi gran afluència de transeünts i, sobretot, on hi hagi infants (centres educatius, zona esportiva, mercat, actes festius, etc.).

3. Les mateixes mesures s'han d'adoptar en cas de pluja, obres, poda d'arbres, mal estat del paviment, estretor de la via o qualsevol altra circumstància que ho aconselli.

4. La velocitat dins el casc urbà resta limitada genèricament a 40 Km/h, a excepció de les vies que específicament s'indiqui amb senyalització (com per exemple, el casc antic on la velocitat queda reduïda a 20 Km/h).

Article 49.- Entrada i sortida d'immobles

1. Per a l'entrada a l'interior d'un immoble els conductors solament han de fer servir els guals.

2. Abans d'utilitzar un gual i penetrar-hi, els conductors són obligats a assegurar-se de que ho poden fer sense cap perill.

3. Cal fer la sortida de l'immoble amb tota classe de precaucions i, si es fa marxa enrera, la maniobra ha de ser dirigida per un observador situat a la voravia o a la calçada.

Article 50.- Bicicletes

1. Les bicicletes, tricicles i similars podran circular per les vies urbanes o pels carrils o espais reservats a aquesta finalitat i degudament senyalitzats.

2. Fora de limitacions específiques el límit màxim de velocitat permès serà de 20 km/h. Quan circulin per la calçada ho hauran de fer per la seva dreta i el més a prop possible de la vorera, i hauran de senyalitzar les maniobres, respectant en tot moment les normes de circulació com qualsevol altre vehicle.

3. Segons indica la normativa estatal, les bicicletes que per construcció no puguin ser ocupades per més d'una persona podran transportar, no obstant, quan el conductor sigui major d'edat, un menor de fins a 7 anys en seient addicional homologat.

4. Als passeigs i voreres de prou amplada s'hi poden establir un carril o més reservat a la circulació de bicicletes.

5. Pels parcs públics, illes de vianants (casc antic) o unes altres zones d'ús preferencial per a transeünts, hi poden circular les bicicletes sense provocar situació de perill per als vianants.
6. En qualsevol cas, els vianants tenen sempre preferència de pas.

Article 51.- Motocicletes i ciclomotors

1. Els vehicles a motor de dues rodes (motocicletes i ciclomotors) no poden circular per damunt de les voreres i per les altres zones destinades als vianants.
2. No poden circular entre dues files de vehicles de categoria superior ni entre una fila i la vorera. Hauran de circular sempre per la seva dreta, amb les precaucions necessàries, i s'hauran d'abstenir de fer avançaments incorrectes, maniobres brusques i competicions entre els conductors.
3. Els ciclomotors hauran de circular amb la matrícula corresponent ubicada. La placa i la renovació anual s'ajustarà a les taxes oportunes.
4. Les motocicletes i ciclomotors no podran circular pels carrils destinats a bicicletes.
5. Les motocicletes i ciclomotors no podran produir sorolls ocasionats per acceleracions brusques, tubs d'escapament alterats i altres circumstàncies anòmales.
6. Segons indica la normativa estatal, els ciclomotors i les motocicletes, a més del conductor, pot viatjar-hi al seient de darrera el conductor, sempre que consti en la llicència i permís de circulació, un passatger que sigui major de 12 anys i utilitzi casc de protecció. Excepcionalment, els majors de 7 anys podran circular en motocicletes o ciclomotors conduïts pel seu pare, mare o tutor o persona adulta, sempre amb casc homologat.

Article 52.- Carruatges, cavalleries i bestiar

1. Els carros i les cavalleries han de circular per la seva dreta i han de ser portats al pas.

2. Si cal fer la conducció de bestiar serà amb les precaucions degudes, i s'ha de procurar que no ocupin tot l'ample de la calçada i que no s'escapin del control dels seus conductors.

3. No s'han de deixar animals solts a les vies urbanes, i si es deixen lligats, cal evitar que puguin perjudicar els altres usuaris de les esmentades vies.

Article 53.- Vehicls pesants i vehicls agrícoles de motor

1. No podran circular pels carrers interns del nucli urbà.

2. Hauran de seguir la senyalització pertinent per les vies perimetrals del nucli, que es detallen al Pla de circulació: fins l'extrem est del carrer Olot, pels nous carrers de la SAU4, per la banda est de la llar d'infants i la zona esportiva, pel carrer Ordís, i finalment pel camí de Can Miró.

3. Els vehicls que tinguin un pes o unes dimensions superiors als autoritzats reglamentàriament, no podran circular per les vies públiques de titularitat municipal sense autorització de l'Alcaldia.

Article 54.- Transport escolar, de menors i minusvàlids

1. La prestació dels serveis de transport escolar, menors, minusvàlids i persones amb mobilitat reduïda, estarà subjecta a autorització municipal per determinar els llocs de parada idonis, sense perjudici del compliment de la normativa d'altres organismes per realitzar aquesta activitat.

2. S'entendrà per transport escolar urbà, el transport discrecional reiterat, en vehicls públics o de servei particular complementari d'escolars, amb origen en un centre educatiu o amb destinació a aquest.

CAPÍTOL XII.- PROCEDIMENT SANCIONADOR

Article 55.- Procediment sancionador

Correspon a l'Alcalde o al regidor en el qual delegui, la sanció de les infraccions de les normes contingudes en aquesta ordenança.

El procediment sancionador es regirà per les normes establertes al:

1. Reial Decret legislatiu 399/90, de 2 de març, text articulat de la **Llei sobre el trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària** –i llurs posteriors modificacions.

2. Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel que s'aprova el **Reglament General de Circulació** per a l'aplicació i desenvolupament del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 339/1990.

3. Reial Decret 320/1994, de 25 de febrer, pel que s'aprova el **Reglament de Procediment sancionador en matèria de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària** –i llurs posteriors modificacions.

Article 56.- Tipificació de les sancions

Les infraccions contra aquesta Ordenança poden constituir faltes lleus, greus o molt greus.

Es consideren faltes lleus:

- a) Aquelles causes que incompleixin l'article 14 de "Prohibició d'estacionar".

Es consideren faltes greus:

- b) Aquelles causes que incompleixin l'article 25 de "Causes de retirada de vehicles" i reincidència en una falta lleu.

Es consideren faltes molt greus:

- c) Quan es faci alguna falta lleu o greu, es desobeeixin les ordres i instruccions de l'autoritat municipal o dels Mossos d'Esquadra, pel que fa a la retirada del vehicles, i reincidència en una falta greu.

Article 57.- Import de les sancions

La quantia de la sanció s'ha de fixar en cada cas tenint en compte el fet, la seva gravetat i la perillositat potencial creada, com també les al·legacions que puguin efectuar els denunciants. Contra la resolució dels expedients sancionadors es pot interposar recurs de reposició davant del mateix òrgan

que va dictar l'acte administratiu. La resolució del recurs esgota la via administrativa.

En tot cas, les sancions aplicables per la comissió d'alguna de les infraccions previstes en aquesta Ordenança seran les següents:

1. Les faltes lleus poden ésser sancionades amb una multa de fins a 120€.
2. Les faltes greus poden ésser sancionades amb multa d'entre 120,01€ fins a 300€.
3. Les faltes molt greus poden ésser sancionades amb multa d'entre 300,01€ fins a 600€.

A més a més, en cas de retirada del vehicle, s'aplicarà una tarifa calculada segons el cost dels treballs realitzats per la brigada del serveis municipals a aquest efecte.