



ESTUDI DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

DEL MUNICIPI BELLVEI



Sol·licitant:
Ajuntament de Bellvei (Baix Penedès)

Data:
Abril de 2025

Expedient electrònic: **8004330008-2024-0005056**
Expedient de contractació: **8004330008-2024-0009452**

Servei: **Enginyeria Municipal**
Redacció: **Gestiona Solucions**

GRUP DE TREBALL

Direcció facultativa

Diputació de Tarragona

Àrea de Concertació i Assistència Municipal

Servei d'Enginyeria Municipal

Cristina Elvira Fullat Baldrich

Enginyera tècnica en topografia i Graduada en Enginyeria geomàtica i topografia

Cap de Projecte de Topografia

Marc Bertran Lavisiera

Tècnic auxiliar especialista

Ajuntament de Bellvei

Valentín González Garcia

Equip redactor

Gestiona Solucions

Gerard del Caño Grañé, geògraf

Mercè Garcia Marcén, jurista

CONTINGUT

1	INTRODUCCIÓ	1
1.1	ANTECEDENTS	1
1.2	ÀMBIT D'ESTUDI	2
1.3	OBJECTE I JUSTIFICACIÓ	2
1.4	ESTRUCTURA I METODOLOGIA	3
2	ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC	5
2.1	SITUACIÓ GEOGRÀFICA	5
2.2	ESTRUCTURA TERRITORIAL I PLANEJAMENT URBÀ	6
2.3	ANÀLISI ECONÒMIC	8
2.3.1	Taxa d'Ocupació i Creixement de la Població Activa	8
2.3.2	Sectors Econòmics Predominants	9
2.3.3	Infraestructura Industrial i Empreses Clau	9
2.3.4	Perspectives i Plans de Desenvolupament	9
2.4	ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ	10
2.5	CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES	13
2.5.1	Zones de concentració d'equipaments i serveis	13
2.5.2	Espais comercials i oci	14
2.6	PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ	14
3	DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	15
3.1	OFERTA	15
3.1.1	Xarxa de vianants	15
3.1.2	Xarxa ciclista	21
3.1.3	Xarxa de transport públic	22
3.1.4	Xarxa de vehicles privats motoritzats	27
3.1.5	Aparcament	32
3.2	DEMANDA	35
3.2.1	Mobilitat global	35
3.2.2	Mobilitat a peu	36
3.2.3	Mobilitat amb vehicle de mobilitat personal (VMP)	37
3.2.4	Mobilitat amb transport públic	37
3.2.5	Mobilitat vehicle privat motoritzat	38
3.2.6	Aparcament	40
3.2.7	Externalitats del sistema de mobilitat	41
3.3	SÍNTESI DE LA DIAGNOSI	49
4	ESTUDI D'ALTERNATIVES i DEFINICIÓ D'OBJECTIUS	51
4.1	DEFINICIÓ D'OBJECTIUS	51
4.1.1	OBJECTIU 1	51
4.1.2	OBJECTIU 2	51

4.1.3	OBJECTIU 3	51
4.1.4	OBJECTIU 4	52
4.1.5	OBJECTIU 5	52
4.1.6	OBJECTIU 6	52

5 ACCIONS DE MILLORA A DESENVOLUPAR 53

5.1 PROPOSTES D'ACTUACIONS 53

5.1.1	Mobilitat a peu	53
5.1.2	Mobilitat amb bicicleta	53
5.1.3	Mobilitat amb transport públic	53
5.1.4	Mobilitat amb vehicle privat	54
5.1.5	Seguretat viària I PUNTS CONFLICTIUS	54
5.1.6	Aparcament	54
5.1.7	Promoció, educació i sensibilització per a l'ús de modes sostenibles	54
5.1.8	Desenvolupament i seguiment de l'EMUS	54

5.2 PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT 55

6 ANNEXES 61

7 PLÀNOLS 107

1 INTRODUCCIÓ

1.1 ANTECEDENTS

En data 28 de juny de 2024, el Servei d'Enginyeria Municipal de l'Àrea de Concertació i Assistència Municipal de la Diputació de Tarragona, mitjançant expedient de contractació número 2024-0009452, encarrega els treballs de redacció de l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible al municipi de **Bellvei** a l'empresa Gestiona Solucions.

Per la redacció del present Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi de Bellvei es tindran en compte altres estudis o documents realitzats amb anterioritat:

- Normes subsidiàries (2002)
- Modificacions i revisions puntuals de les normes subsidiàries posteriors a la seva aprovació definitiva.

D'altra banda, es contemplaran altres plans i projectes de planejament local i supramunicipal:

- Pla Territorial General de Catalunya
- Pla Director d'Infraestructures
- Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya
- Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya
- Pla de transport de viatgers a Catalunya
- Pla de Qualitat de l'Aire, horitzó 2027
- Pla Marc de Mitigació Contra el Canvi Climàtic
- Pla de l'Energia de Catalunya
- Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya, horitzó 2026

Per últim, es tindran en compte tots aquells altres estudis locals que, pel seu contingut, puguin influir en la redacció de l'EMUS.

1.2 ÀMBIT D'ESTUDI

L'àmbit d'estudi del present EMUS és limita al terme municipal de Bellvei, el qual té una extensió de 8,27 km² i una població l'any 2023 de 2.361 habitants (IDESCAT,2023).

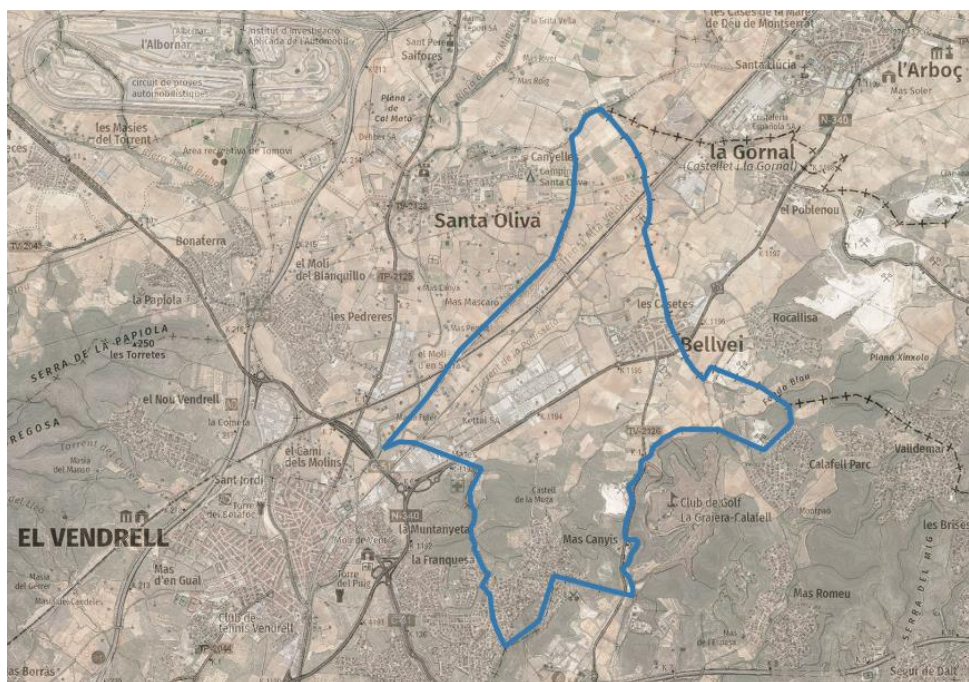


Fig. 1.1. Situació del municipi. Font: Gestiona Solucions

1.3 OBJECTE I JUSTIFICACIÓ

Per al desenvolupament de l'Estudi de Mobilitat Sostenible, cal definir els objectius que es pretenen aconseguir, sense oblidar que l'objectiu final és millorar la qualitat de vida dels ciutadans de Bellvei.

Aquests objectius es concreten en:

- Caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat a l'àmbit d'estudi.
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema, on es posin de manifest els seus punts forts i febles.
- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat.
- Formular un programa d'actuacions amb les fases d'implementació i els costos.
- Calcular els indicadors actuals i objectius per tal d'avaluar el grau d'aplicació de les propostes.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, en els pròxims 6 anys.

1.4 ESTRUCTURA I METODOLOGIA

L'EMUS de Bellvei s'estructura en 6 fases:

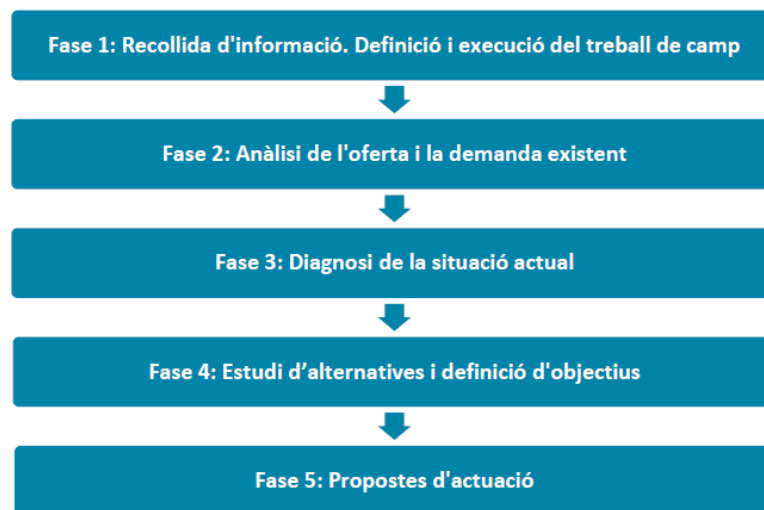


Fig. 1.2. Metodologia EMUS de Bellvei

- Fase 1: Es recopila tota la informació referent a projectes, plans i estudis en desenvolupament o consolidats per a realitzar l'anàlisi territorial i socioeconòmica, i es porta a terme un procés de recollida d'informació a partir del treball de camp sobre l'oferta i la demanda dels diferents modes de transport.
- Fases 2 i 3: A partir de la informació obtinguda en la primera fase, s'analitza l'oferta i la demanda actual dels sistemes de transport i s'elabora un document que permetrà definir la situació actual del municipi.
- Fases 4 i 5: Al llarg de la redacció de les diferents fases que configuren l'EMUS, s'obtingran el conjunt de dades rellevants pel que fa a la mobilitat del municipi, les tendències de futur i la seva relació amb l'urbanisme i el medi ambient municipal, que serviran de base per a la definició de les propostes d'actuació.

Des de l'inici de l'EMUS es configura un pla de participació que inclou tant a la ciutadania com a les administracions i entitats públiques i socials del municipi. Entre els objectius del pla de participació es troben: involucrar el màxim de sectors de la ciutadania en l'elaboració de l'EMUS, i sensibilitzar-los en la mobilitat sostenible.

Finalment, s'estudien els objectius i s'elaboren propostes factibles per millorar la mobilitat del municipi en els propers sis anys tenint en compte la modificació de la normativa municipal, si s'escau, per poder assolir les propostes realitzades.

2 ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC

Per conèixer la mobilitat de Bellvei és necessari analitzar i descriure els factors més determinants, com són la morfologia del municipi, les infraestructures (vies, oferta de transport públic, oferta per a vianants i ciclistes, etc.) la demanda de mobilitat actual, les dades socioeconòmiques (mercat de treball, població activa, etc.), els centres d'atracció i generadors de mobilitat, entre d'altres. Aquests elements són bàsics per entendre la lògica del funcionament de la mobilitat interna i la que es genera al voltant del municipi.

En aquest sentit, convé assenyalar que, tot i que l'àmbit d'actuació de l'EMUS és el terme municipal, la mobilitat de Bellvei està determinada pel seu entorn en diversos aspectes, com ara els desplaçaments interurbans i les àrees urbanitzades limítrofes. Per aquest motiu, el present Estudi de Mobilitat inclou tots aquells aspectes i agents que influeixen en les característiques de la mobilitat de Bellvei.

2.1 SITUACIÓ GEOGRÀFICA

El municipi de Bellvei es situa al sud-est de la comarca del Baix Penedès. Limita al nord amb el municipi de Santa Oliva, a l'oest amb Banyeres del Penedès, al sud amb El Vendrell i a l'est amb Castellet i la Gornal, a la comarca de l'Alt Penedès. La major part dels municipis veïns pertanyen a la mateixa comarca, el Baix Penedès.

Bellvei es troba a 6 km d'El Vendrell, la capital de comarca del Baix Penedès, a 37 km de la ciutat de Tarragona i a 63 km de Barcelona.

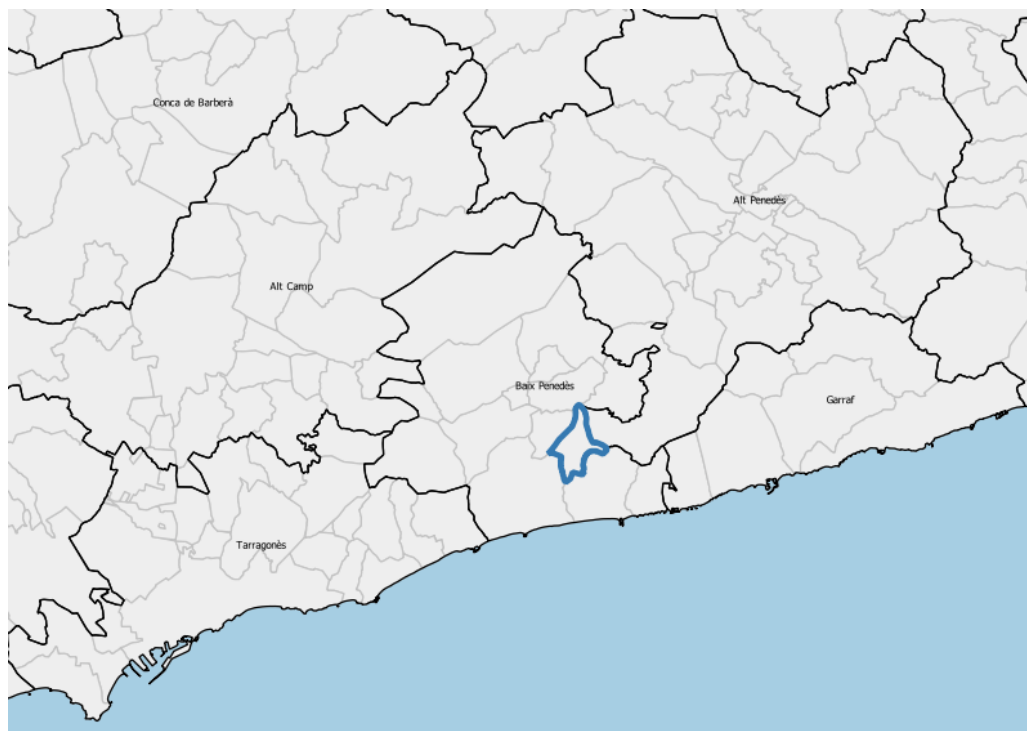


Fig.2.1 . Localització de Bellvei a la comarca del Baix Penedès.

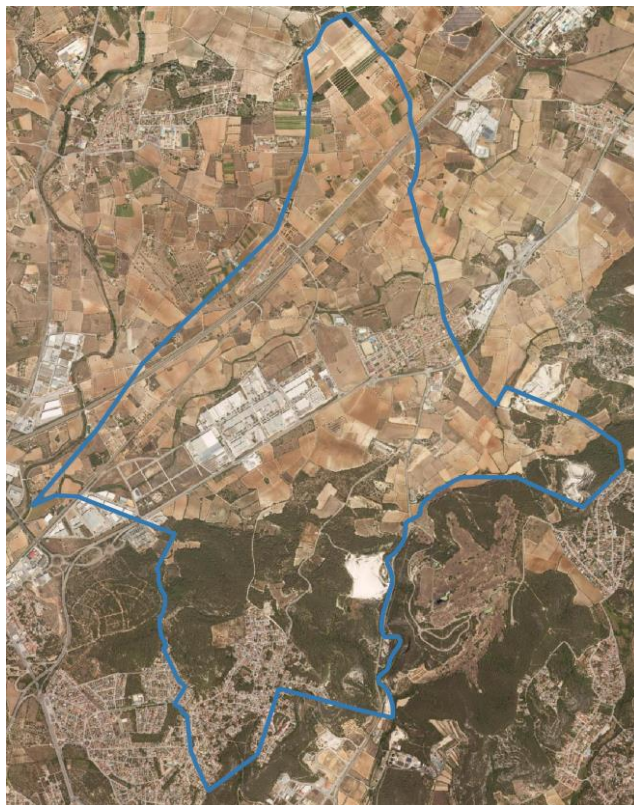


Fig. 2.2. Situació del terme municipal respecte el seu entorn.

Els nuclis de població de Bellvei es divideixen en el nucli urbà de Bellvei i la Baronia del Mar, dintre de la qual tenim l'antiga urbanització de Mas Canyís (Font: Nomenclàtor oficial de la Generalitat de Catalunya). Gairebé el 30% de la població del municipi de Bellvei viu a la urbanització de Baronia del Mar, mentre que un altre 65% resideix al nucli urbà de Bellvei. El 5% restant es distribueix per la resta del terme municipal, segons dades de l'institut d'estadística de Catalunya on es publiquen les dades demogràfiques i de distribució de població.

2.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL I PLANEJAMENT URBÀ

El municipi disposa de diverses infraestructures de transport.

Xarxa viària:

Bellvei està ben comunicat per mitjà de les autopistes AP-7 i C-31, que faciliten l'accés a altres zones del Baix Penedès i a la regió metropolitana de Barcelona. Això fa que el municipi sigui també un punt de pas per aquells que es desplacen entre les comarques veïnes. El trànsit de vehicles generat per la connexió amb aquestes vies d'alta capacitat afecta notablement el flux de viatges.

El municipi principalment està travessat per la carretera N-340, una via nacional que connecta la regió amb altres punts importants de la província i que travessa nombrosos pobles del Baix Penedès. La N-340 és una carretera clau per facilitar l'accés al municipi i connectar-lo amb altres vies de la xarxa viària de Catalunya. També hi ha connexions amb carreteres locals que enllacen Bellvei amb poblacions properes com Calafell.

Aquestes rutes locals són útils per al trànsit regional i per accedir a zones residencials del municipi com Baronia del Mar. La carretera que uneix amb aquesta urbanització és la TP-2126 que vertebrava el terme municipal de Bellvei, connectant els diferents nuclis urbans i zones residencials del municipi. La TP-2126 és una via local que permet als residents i visitants desplaçar-se fàcilment entre els nuclis urbans i altres infraestructures de la comarca del Baix Penedès.

- A l'oest del municipi es troba l'AP-7, l'autopista del Mediterrani, que recorre la costa est d'Espanya connectant Catalunya amb França i altres regions del sud.
- A sud hi ha la C-32, una autopista que connecta Bellvei amb zones properes com El Vendrell i la ciutat de Barcelona, facilitant els desplaçaments cap al nord-est.
- Al nord oest, Bellvei es beneficia també de la C-51, que uneix El Vendrell amb Valls, i facilita així l'accés a la comarca de l'Alt Camp.
- Al sud, també, es troba la C-31 que facilita la connexió amb municipis propers, com Vilanova i la Geltrú o El Vendrell, i la costa.

Aquestes vies permeten una connectivitat efectiva tant per a la mobilitat diària com per a desplaçaments més llargs dins de Catalunya.

Xarxa ferroviària:

La línia d'Alta Velocitat (AVE) passa al sud del terme municipal, però no disposa d'una estació pròpia. Les estacions ferroviàries més properes es troben a El Vendrell, a 5km i a l'Arboç, a 7km. A aquestes estacions hi circulen serveis de la línia R4 de Rodalies, que connecten Manresa i Sant Vicenç de Calders, passant per Barcelona.

Les estacions més properes a Bellvei per a serveis de llarga distància són la de **Camp de Tarragona**, situada a uns 46 km, d'on surten trens d'Alta Velocitat (AVE) que connecten amb diverses destinacions de llarga distància, incloent Madrid i Barcelona. D'altra banda, la **estació de Tarragona**, a uns 37 km, és un altre punt clau on hi arriben trens convencionals que cobreixen rutes cap al sud d'Espanya i altres destinacions del Llevant.

Aquesta connexió ferroviària facilita l'accés a Bellvei a través de les estacions veïnes, permetent als viatgers utilitzar el servei de tren per a desplaçaments més llargs o per accedir a la ciutat de Barcelona i altres poblacions de la comarca.



Fig. 2.3. Infraestructura viària i ferroviària a l'entorn de Bellvei. Font: ICGC

2.3 ANÀLISI ECONÒMIC

2.3.1 TAXA D'OCUPACIÓ I CREIXEMENT DE LA POBLACIÓ ACTIVA

Bellvei, situat a la comarca del Baix Penedès, ha vist una lleugera recuperació econòmica en els darrers anys. La taxa d'ocupació actual de Bellvei (Població ocupada) és comparable a altres municipis del Baix Penedès, és aproximadament el 84,4% segons dades d'IDESCAT del 2022. Com en molts municipis de la comarca, el creixement de la població activa ha anat augmentant, en concret un 11,27% respecte el 2021, especialment impulsat per la creació de llocs de treball en sectors industrials i de serveis. Aquest augment ha estat afavorit pel desenvolupament d'infraestructures industrials i l'atracció d'empreses que operen a prop del municipi.

2.3.2 SECTORS ECONÒMICS PREDOMINANTS

L'economia de Bellvei presenta una estructura diversificada, amb una presència destacada dels sectors de serveis i industrial. La proximitat a polígons industrials importants, com l'Albornar, facilita l'establiment d'empreses multinacionals i locals que contribueixen a mantenir llocs de treball en una varietat de sectors. Aquesta activitat empresarial és essencial per al creixement econòmic i l'ocupació a la zona. Tot i que el sector primari té un pes menor, Bellvei disposa de terres de conreu que aporten valor a l'economia, especialment amb la vinya i altres conreus de secà que són típics del Baix Penedès.

2.3.3 INFRAESTRUCTURA INDUSTRIAL I EMPRESES CLAU

Bellvei s'aprofita de la seva ubicació pròxima a diversos polígons industrials clau, que són motors econòmics a la comarca del Baix Penedès. Entre aquests destaca el polígon de l'Albornar, de Santa Oliva, on operen empreses multinacionals com Applus+ IDIADA, un referent mundial en proves i homologacions per a la indústria automobilística. També hi ha grans empreses de logística i distribució com DHL i Braun, que contribueixen substancialment a l'ocupació i atrauen treballadors de la zona i d'altres municipis.

El polígon industrial clau de Bellvei és el polígon industrial **Els Massets**, que es troba dins del terme municipal. Encara que és més petit que altres polígons a la comarca, inclou diverses empreses rellevants locals i algunes vinculades a sectors com logística i distribució.

A més de generar ocupació directa, aquestes empreses impulsen l'economia local, ja que necessiten serveis de suport com el transport, la restauració, i serveis de manteniment i subministrament. Això crea un efecte multiplicador que beneficia altres sectors econòmics a Bellvei, com el comerç local i petites empreses de serveis. Aquesta diversificació industrial complementa l'activitat agrícola del municipi.

2.3.4 PERSPECTIVES I PLANS DE DESENVOLUPAMENT

Bellvei, similar a altres municipis del Baix Penedès, s'involucra en programes d'ocupació i desenvolupament promoguts per la Diputació de Tarragona i es beneficia de les ajudes dels fons europeus Next Generation. Aquestes iniciatives estan dissenyades per millorar la sostenibilitat i impulsar la digitalització en àrees industrials i socials, contribuint a la reactivació econòmica. Bellvei, amb una economia mixta de serveis i indústria i en col·laboració amb la comarca, manté un creixement ocupacional i aposta per la sostenibilitat, projectant una evolució positiva en els anys vinents.

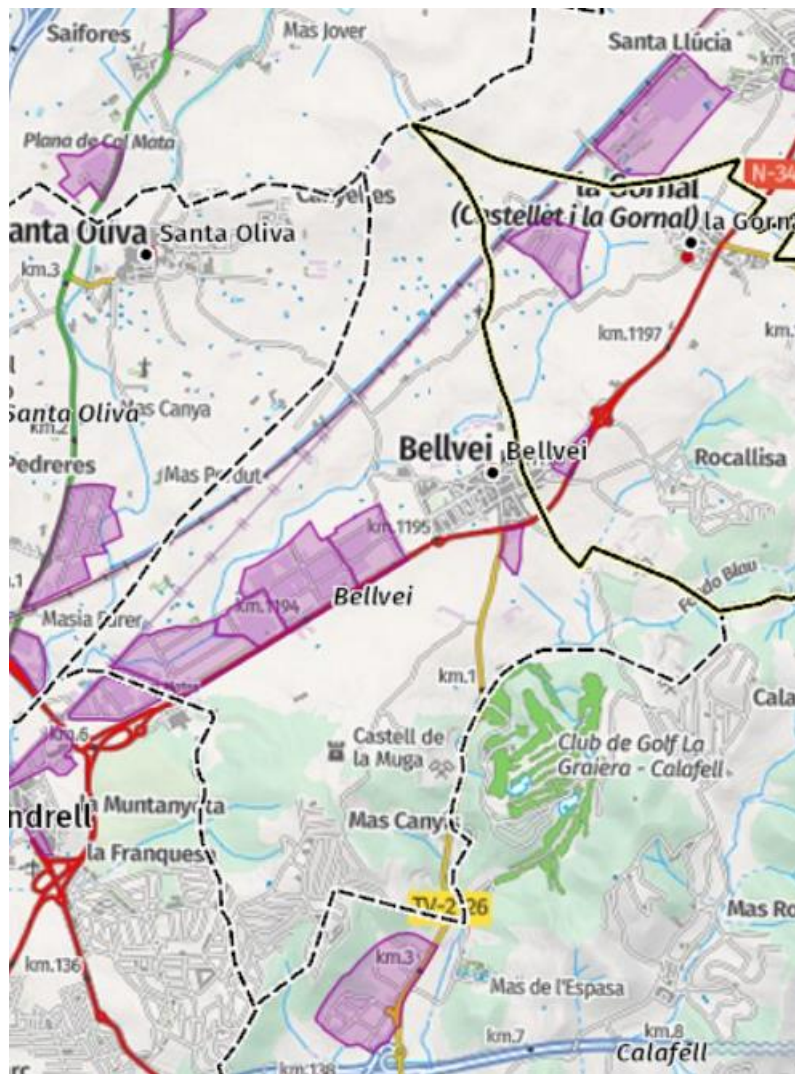


Fig. 2.4. Polígons d'activitat a l'entorn de Bellvei.

2.4 ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

Actualment, el municipi de Bellvei té una població de 2.409 habitants. Tenint en compte que l'extensió del terme municipal és de 8,27 km², la densitat de població resultant és de 291,3 hab./km². Aquesta dada és inferior a la mitjana comarcal del Baix Penedès (390,3 hab./km²).

La major part dels habitants de Bellvei es concentren al nucli urbà de Bellvei i a la urbanització de Baronia del Mar. La població de Bellvei representa aproximadament el 2,72% del total de la població de la comarca del Baix Penedès.

Població	Bellvei	Baix Penedès	Catalunya
Densitat de població 2024			
Superfície (km2)	8,27	296,45	32.108
Densitat (hab/km2)	291,3	390,3	246,1
Població per sexe 2024			
Homes	1.243	57.950	3.887.223
Dones	1.166	57.751	4.014.740
Total	2.409	115.701	7.901.963
Població per grups d'edat. 2023			
De 0 a 14 anys	341	16.998	1.116.910
De 15 a 64 anys	1.660	75.609	5.255.889
De 65 a 84 anys	347	20.091	1.272.703
De 85 anys i més	61	3.003	256.461
Total	2.409	115.701	7.901.963

Taula 2.1. Comparativa densitat de població. Font: IDESCAT

La població de Bellvei al 1998 era de 1.990 habitants. Des de llavors, ha experimentat un creixement sostingut, amb algunes fluctuacions derivades de factors econòmics i socials. Entre 1998 i 2021, la població de Bellvei ha crescut un 41,18%, el que equival a guanyar 820 habitants, segons les dades d'IDESCAT. Aquest creixement s'ha vist afavorit per diversos factors, incloent la millora d'infraestructures i la proximitat a polígons industrials importants, que han impulsat l'economia local i l'atracció de noves persones residents.

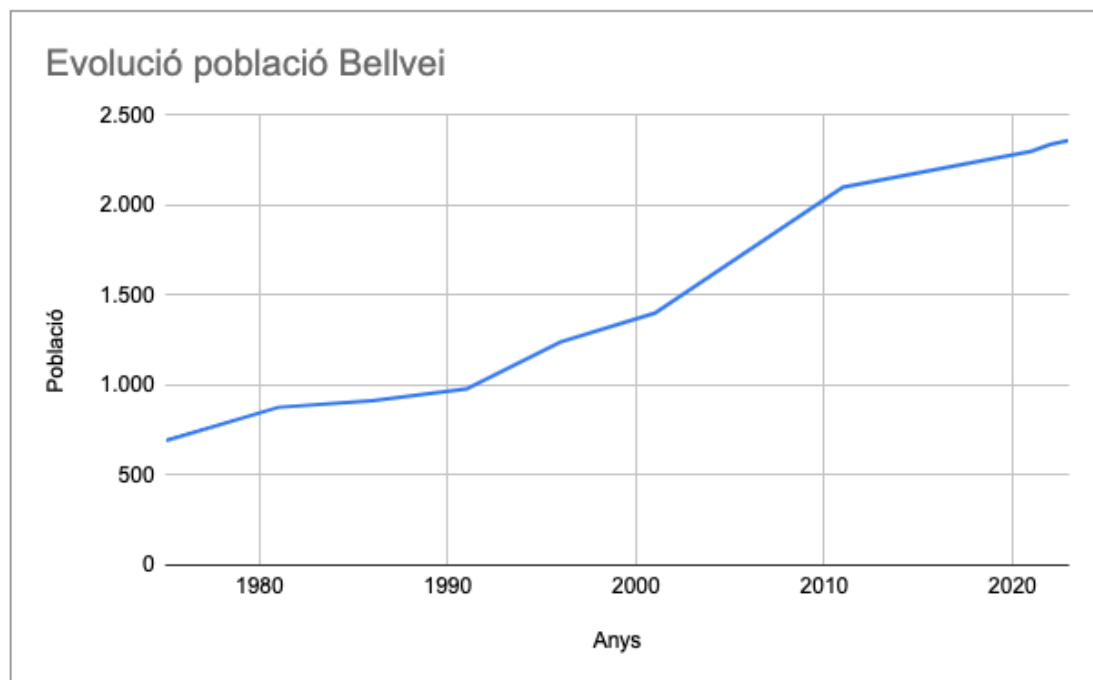


Fig. 2.5. Evolució històrica de la població. Font: Gestiona Solucions amb dades IDESCAT

La piràmide de població de Bellvei té un perfil similar al de molts municipis de la comarca del Baix Penedès, amb una estructura que reflecteix tendències d'envelliment poblacional. La major part de la població es troba en edats adultes, especialment en els grups d'edat de 40 a 59 anys, seguit pel grup de 30 a 39 anys. A diferència d'altres municipis més joves, Bellvei presenta una concentració significativa de persones majors de 65 anys, amb un percentatge que supera el 20% de la població total. Aquesta dada és similar a la mitjana de la comarca, que també experimenta un procés d'envelliment gradual.

Pel que fa a la població més jove, un percentatge relativament baix té menys de 15 anys, destacant una tendència a la reducció de la natalitat, com és habitual a moltes zones rurals i semi urbanes. Aproximadament, el 14-16% de la població de Bellvei té menys de 15 anys, mentre que el percentatge de persones majors de 65 anys és similar al de la mitjana catalana, amb més d'un 20% en alguns trams d'edat avançada.

Aquesta piràmide d'edat regressiva indica que Bellvei, com altres poblacions de la zona, experimenta un procés d'envelliment progressiu, amb una gran part de la seva població en edats adultes i majors de 65 anys.

Població. Per sexe i edat quinquennal. Bellvei. 2023

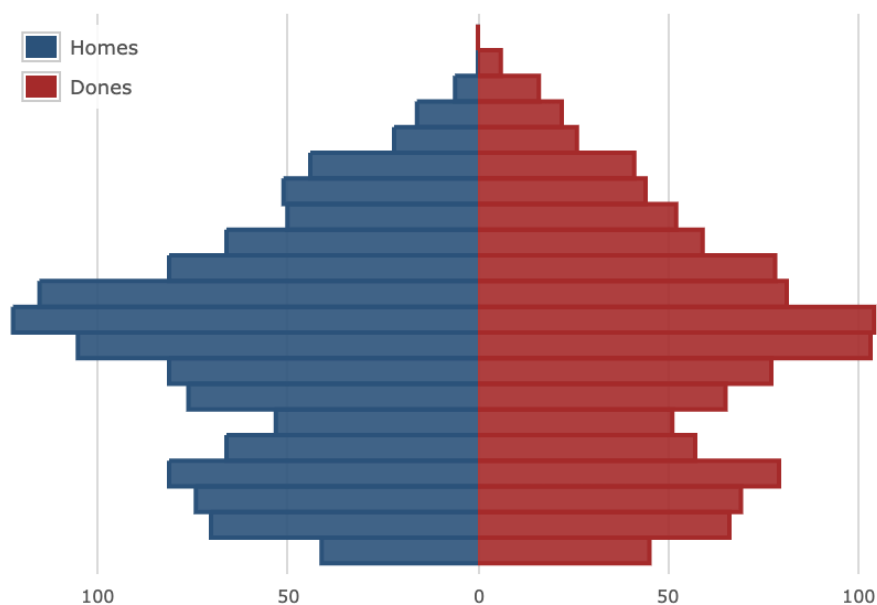


Fig. 2.6. Piràmide de població de Bellvei (2023). Font: IDESCAT

2.5 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

Bellvei presenta diversos punts d'interès que actuen com a centres d'atracció i generació de viatges, que poden influir en la mobilitat dels seus habitants i de les persones que visiten la localitat. En aquest sentit, es poden identificar diversos àmbits amb una concentració d'equipaments i serveis que atrauen un gran nombre de desplaçaments.

2.5.1 ZONES DE CONCENTRACIÓ D'EQUIPAMENTS I SERVEIS

Bellvei, com a municipi predominantment residencial, té alguns àmbits urbans on es localitzen diversos equipaments que generen un alt volum de viatges, tant per a serveis públics com privats.

- **Centre Urbà i Plaça Major:** Al nucli urbà de Bellvei, la Plaça Major i els carrers adjacents acullen alguns dels serveis essencials per a la vida quotidiana, com el consultori mèdic, la farmàcia, el centre cívic i el comerç. Aquest àmbit també concentra l'oferta cultural segons programació i festivitats, i recreativa, com poden ser espais de trobada comunitària.
- **Carrer de Parellada:** Aquesta zona inclou una combinació d'equipaments educatius i d'esbarjo, com l'escola bressol, l'escola primària, una piscina municipal, pista de tennis i un camp de futbol. La concentració d'infraestructures dedicades a l'educació i l'esport genera una gran mobilitat diària, especialment entre les famílies i els habitants del municipi.
- **Centre Educatiu:** Bellvei compta amb l'escola de primària pública la Muntanyeta, que atreu famílies i altres visitants diàriament. A més, l'oferta educativa genera desplaçaments dels nens i els pares cap a la zona escolar des de diverses parts del municipi i rodalies. Sent un punt de màxima concentració en les hores d'entrada i de sortida de l'escola.

2.5.2 ESPAIS COMERCIALS I OCI

Els espais comercials i d'oci es caracteritzen per:

- **Comerços i supermercats:** El municipi compta amb diversos comerços de proximitat i una cadena de supermercats coneguda però sense cap gran superfície destacable en el propi municipi sinó en els pobles del voltant. Aquest tipus de serveis generen desplaçaments regulars de la població per tal de cobrir necessitats de consum diari, amb un impacte considerable en la mobilitat de la zona.
- **Oci:** Espais com l'Àrea d'autocaravanes, Agrocamper o Camp de vol són un important generador de viatges, ja que atreu usuaris tant del mateix municipi com dels voltants.

2.6 PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ

El parc de vehicles de Bellvei està format per 3.001 vehicles (IDESCAT, 2023). D'aquests, el 49,11% són turismes. Les motocicletes i camions i furgonetes també tenen una presència destacada, amb 301 i 402 unitats, respectivament, que conjuntament representen un 33% del total. Aquests valors reflecteixen una distribució del parc mòbil marcada per un equilibri entre els usos personals i professionals.

Vehicle	Bellvei		Baix Penedès		Catalunya	
	Dada real	Percentatge	Dada real	Percentatge	Dada real	Percentatge
Turismes	1.474	49,12%	58.104	70,00%	3.502.644	64,88%
Motocicletes	301	10,03%	11.359	61,01%	947.895	17,56%
Vehicles industrials	651	21,69%	10.900	58,55%	759.536	14,07%
Autobusos i altres	575	19,16%	2.648	14,22%	188.179	3,49%
Total	3.001		83.011		5.398.254	

Taula 2.2. Parc de vehicles de Bellvei. Font: IDESCAT

L'índex de motorització global de Bellvei és de 1271,07 vehicles per cada 1.000 habitants (717,46 pel conjunt de la comarca i 683,15 a Catalunya). Tenint en compte el total de vehicles, o únicament els turismes i les motocicletes, Bellvei supera tant el conjunt de la comarca com el de Catalunya pel que fa a l'índex de motorització.

Índex de motorització (veh./1.000 hab)	Total vehicles	Turismes i motocicletes
Bellvei	1.271,07	751,80
Baix Penedès	717,46	600,37
Catalunya	683,15	563,22

Taula 2.3. Índex de motorització de Bellvei. Font: IDESCAT

3 DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

3.1 OFERTA

3.1.1 XARXA DE VIANANTS

Per comprendre la mobilitat a Bellvei, cal analitzar i descriure els factors més rellevants, com la morfologia del municipi, les infraestructures (vies, transport públic disponible, espais per a vianants, etc.), la demanda actual de mobilitat, les dades socioeconòmiques (mercat laboral, població activa, etc.) i els punts que atreuen o generen mobilitat. Aquests elements són essencials per captar la dinàmica tant de la mobilitat interna com de la que es genera en els entorns del municipi.

3.1.1.1 Xarxa bàsica de vianants

La mobilitat a peu és el mitjà essencial per al transport i l'accessibilitat, especialment per als desplaçaments dins del municipi. Aquesta ha de ser accessible, universal i ha de permetre arribar fàcilment a diversos punts de la trama urbana. Per establir la xarxa de vianants, és necessari considerar els punts d'origen i destinació dels desplaçaments, identificant els principals centres d'atracció i generació de viatges a peu. A més, tots els nuclis municipals, tant si disposen d'activitat terciària com si són exclusivament residencials, han de quedar integrats dins d'aquesta xarxa bàsica de mobilitat a peu, formada pels itineraris més freqüentats.



Fig. 3.1. Xarxa bàsica de vianants de Bellvei. Font: Gestiona Solucions

Els carrers inclosos en la xarxa bàsica de vianants són: carrer del Sol, plaça Pompeu Fabra, plaça de Catalunya, carrer del Castell, carrer de Jacint Verdaguer, carrer de Jaume Palau, avinguda de la Mare de Déu de l'Assumpció, carrer de Montpaó, carrer de Joan Armajach, carrer d'Antoni suau, carrer d'Isabel Vilella, carrer de Lluís Companys, carrer de la Rutlla, carrer de Martí i Pol, carrer de Parellada, carrer de Montserrat i carrer del Poliesportiu.

La xarxa bàsica de vianants de Bellvei està estructurada seguint una lògica de connexió entre els principals punts de generació d'activitat com poden ser equipaments i locals comercials. En aquesta xarxa el vianant comparteix en molts moments l'espai públic amb el vehicle a motor i això pot generar certes situacions de conflictivitat i perillositat.

La distància entre el nucli urbà de Bellvei i les urbanitzacions dificulta la connexió i homogeneïtat de la xarxa bàsica de vianants del municipi, fent que aquesta mobilitat es dirigeixi cap a camins rurals i no tant cap a una infraestructura pensada per a la seva mobilitat.

La distància en línia recta entre els dos punts extrems del municipi és de 6,4km i 1h 29 minuts caminant, això es deu en part a la manca d'infraestructura per a vianants entre ambdós nuclis de població del municipi, ja que el mateix recorregut en vehicle privat té una distància de 7,7km i 15 minuts de durada.

3.1.1.2 Amplada de les voreres

Per facilitar una caminada còmode pels carrers de Bellvei, cal garantir uns nivells adequats de seguretat i una amplada mínima de les voreres. Segons l'Ordre TMA/851/2021, els itineraris accessibles per a vianants han de tenir una amplada útil mínima d'1,8 metres al llarg de tot el seu recorregut. Així, una vorera es considera inaccessible si l'amplada útil és inferior a 0,9 metres, i millorable si es troba entre 0,9 i 1,8 metres.

Per inventariar el municipi, s'han utilitzat les següents amplades lliures:

Amplada lliure (A_{ll})	Observacions
$A_{ll} < 0,9m$	No accessibles
$0,9 \leq A_{ll} \leq 1,8m$	No accessibles segons l'Ordre TMA/851/2021
$A_{ll} > 1,8m$	Accessibles

Taula. 3.1. Classificació de l'amplada útil de les voreres. Font: Gestiona Solucions

El total de voreres analitzades s'ha dividit en 6 categories diferents:

- Sense vorera
- Menys de 0,9 m
- Entre 0,9 i 1,8 m
- Entre 1,8 i 3 m
- Més de 3 m
- Plataforma única

Del total de trams de carrer estudiats, el 5,56% no tenen voreres. El 66,52% de les voreres tenen una amplada inferior als 1,8 metres. El 17,29% són voreres que tenen amplades d'entre 1,8 i 3 metres o més de 3 metres i el 10,63% restant són carrers amb plataforma única.

Segons l'Ordre TMA/851/2021, aproximadament el 62,40% de les voreres del municipi de Bellvei són inaccessibles (menys d'1,8 m d'amplada), enfront del 37,60% que sí que són accessibles (més d'1,8 m d'amplada). Pel que fa a les dimensions de la infraestructura disponible, s'ha calculat que les voreres del municipi de Bellvei sumen un total de 33.599,92m de llargada, dels quals 24,21 km són voreres inaccessibles i 9,38 km són voreres accessibles.

Tipologia de voreres	Metres	Percentatge
Sense vorera	1.869,94	5,57%
Menys de 0,9 m	1.924,66	5,73%
Entre 0,9 i 1,8 m	20.424,59	60,79%
Entre 1,8 i 3 m	5.319,37	15,83%
Més de 3 m	489,88	1,46%
Plataforma única	3.571,48	10,63%
Total	33.599,92	100%

Taula. 3.2. Amplada de les voreres de Bellvei. Font: Gestiona Solucions

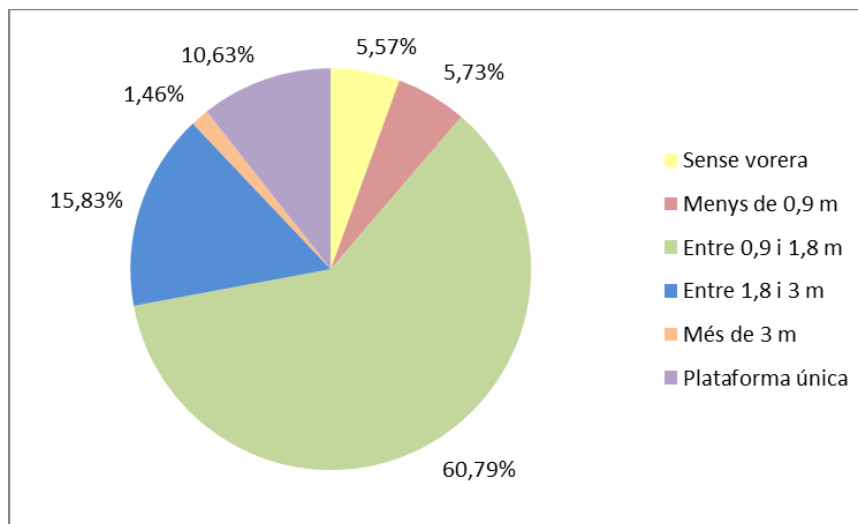


Fig. 3.2. Gràfic amplades dels carrers de Bellvei. Font: Gestiona Solucions

Com es veurà en el plànol següent, hi ha una diferència territorial dins el municipi pel que fa a les amplades de les voreres, segons la ubicació. En el nucli urbà de Bellvei és on trobem una major barreja de tipologies degut a que s'ha anat actuant en diferents moments del temps i amb diferents criteris urbanístics.

A la zona del casc antic trobem majoritàriament plataforma única, degut a l'amplada dels carrers que en molts casos no superen els 6 metres, és per aquest motiu que l'ús de plataforma única ha fet que ens trobem amb voreres que en molts casos no arriben al 1,8m i en alguns trams fins i tot es troben per sota de 0,9m.

En canvi a la zona més inferior del nucli, el que podríem anomenar com eixample, mostra una homogeneïtat de criteris ja que els carrers són més amples i per tant les voreres permeten respectar el llinard de 1,8m d'amplada útil. El mateix succeeix al polígon industrial on degut a l'amplada dels carrers les voreres poden arribar fins als 3m d'amplada.

Finalment a la zona la Baronia de Mar, trobem altre cop una homogeneïtat d'amplades de voreres, que malgrat el bon estat d'aquestes, en pocs trams s'assoleix el 1,8m però en preveure un menor trànsit de persones les voreres tenen suficient espai lliure per circular-hi. En aquesta zona també destaquen els trams discontinus sense vorera, degut a terrenys sense edificar i conseqüentment sense urbanitzar.

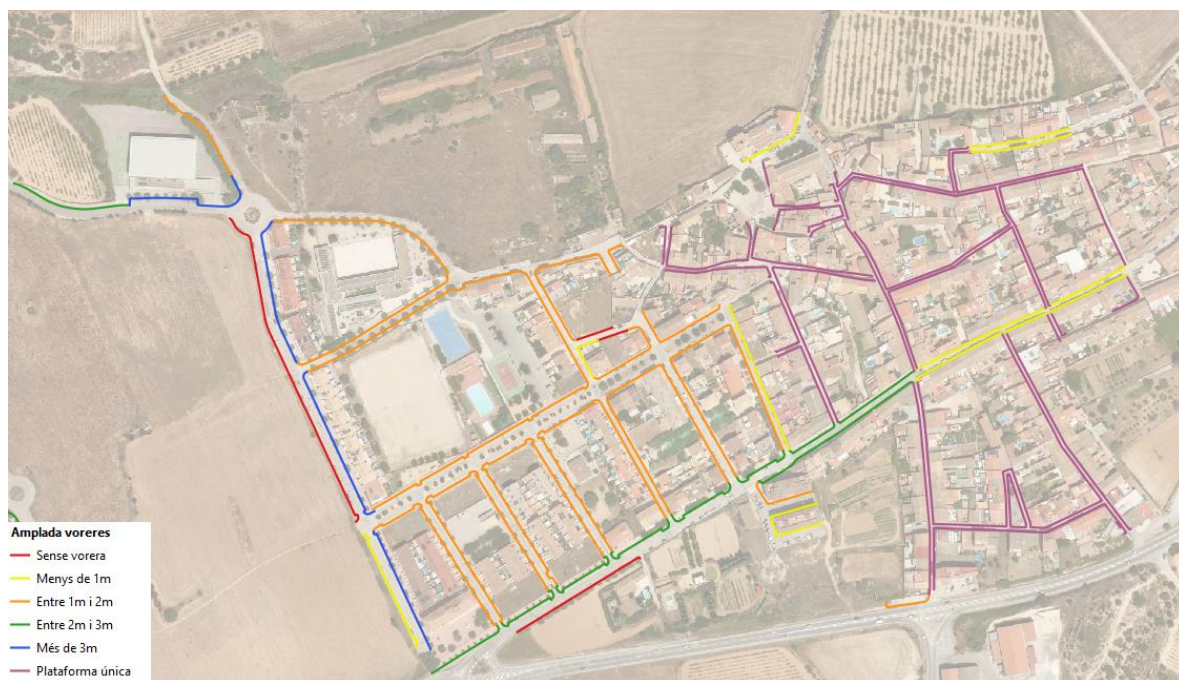


Fig. 3.3. Amplada de les voreres de Bellvei Font: Gestiona Solucions

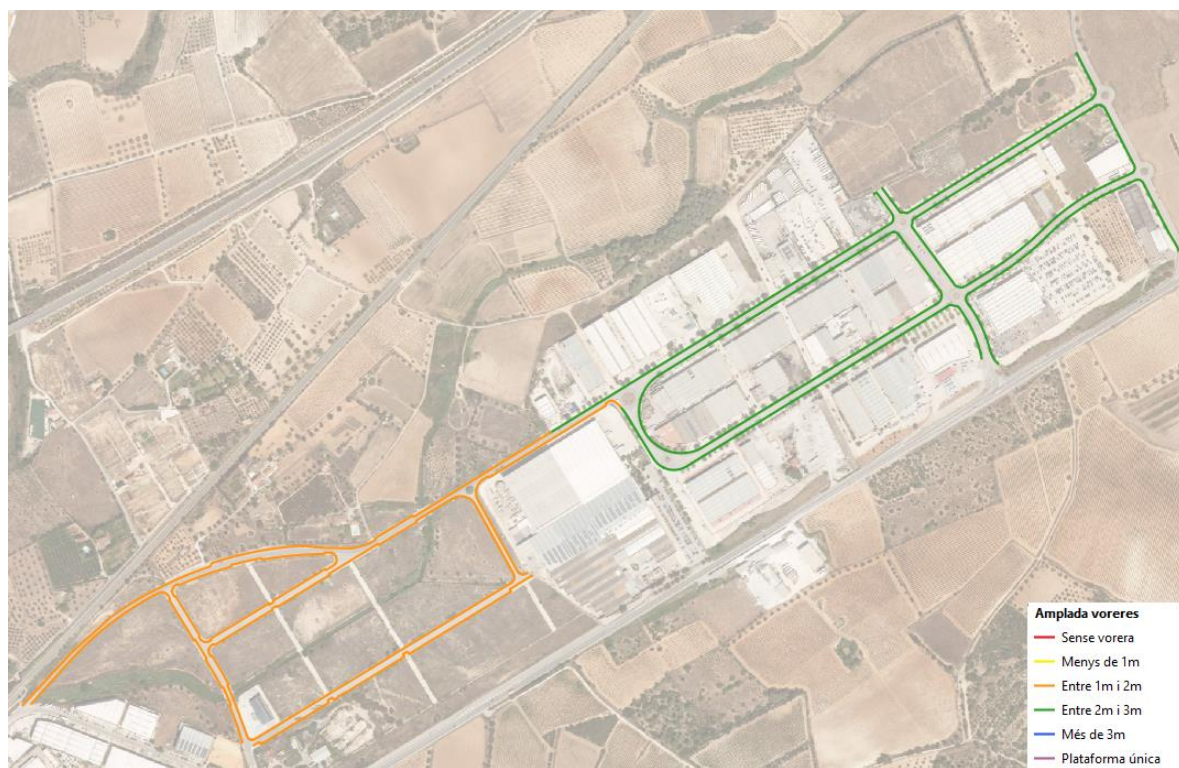


Fig. 3.4. Amplada de les voreres de Bellvei, zona polígon industrial Font: Gestiona Solucions

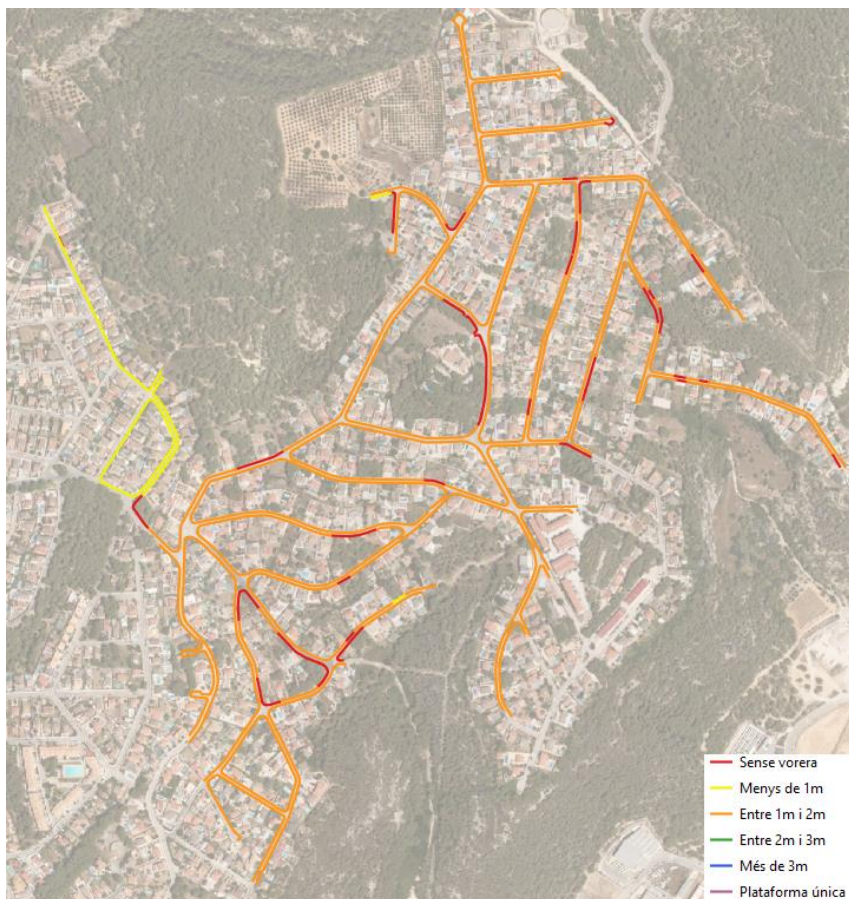


Fig. 3.5. Amplada de les voreres de Bellvei, zona Baronia del Mar Font: Gestiona Solucions

3.1.1.3 Passos de vianants

Els passos de vianants de Bellvei responen a la tipologia de voreres i amplades de carrer que formen la xarxa viària del municipi. A la zona amb plataforma única no existeix cap tipus de pas de vianant ja que la tipologia de carrer no ho requereix.

En d'altres carrers on les voreres ja permeten un trànsit fluid de vianants i els carrers s'han desenvolupat amb un planejament modern, trobem passos de vianants amb rebaix (43%). En carrers de jerarquia primària i on el trànsit de vehicles és elevat s'ha optat per la implantació de plataformes elevades, representant un 30% de passos de vianants del municipi.

Pel que fa als passos de vianants no rebaixats (24%) o rebaixats només en un extrem (3%) es situen en zones del municipi desenvolupades urbanísticament fa molts anys i les quals no s'han adaptat a les noves normatives d'accessibilitat.

Tipologia de pas	Nombre	Percentatge
No rebaixat	24	24%
Rebaixat només en un extrem	3	3%
Rebaixat	43	43%
Plataforma elevada	30	30%
Total	100	

Taula. 3.3. Tipus de passos de vianants de Bellvei. Font: Gestiona Solucions

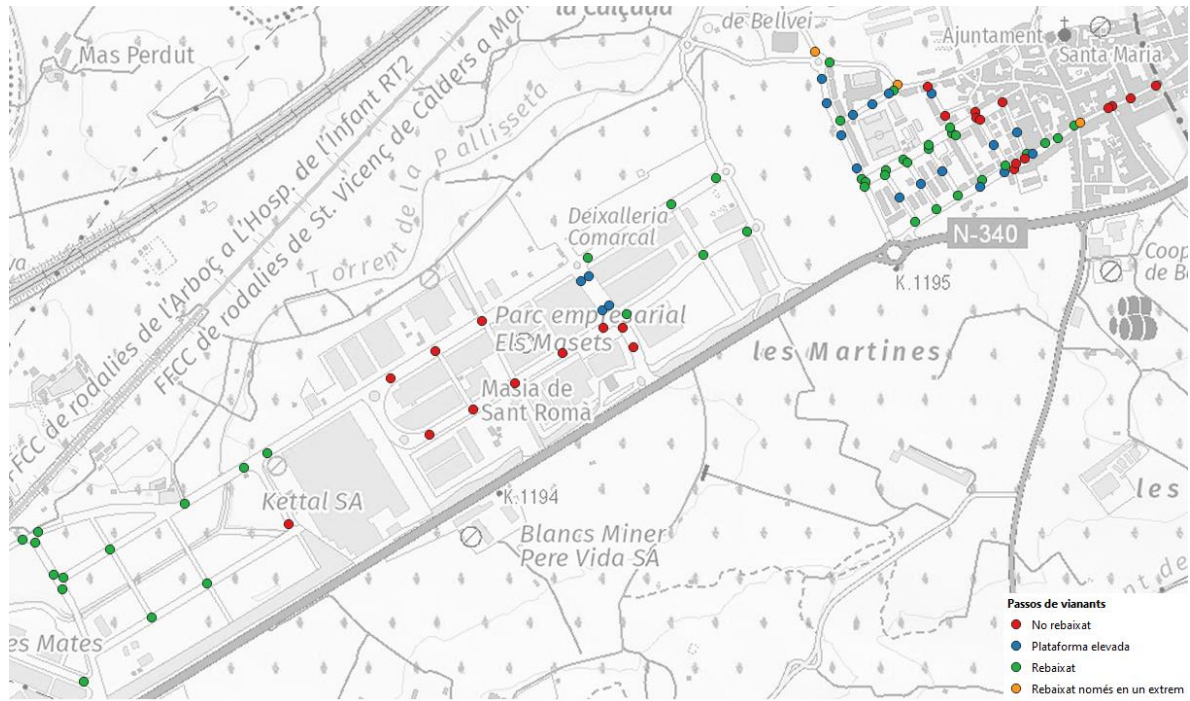


Fig. 3.6. Passos de vianants de Bellvei Font: Gestiona Solucions

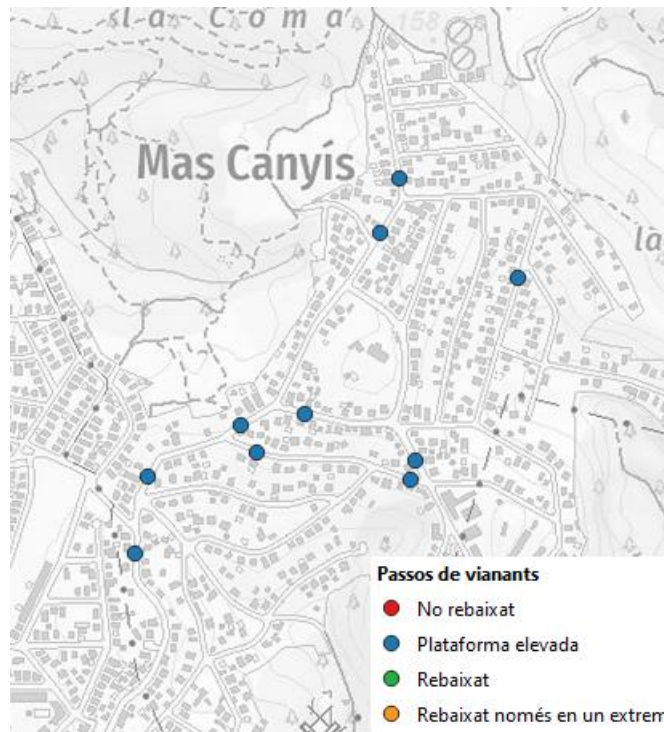


Fig. 3.7. Passos de vianants de Bellvei, zona Baronia de Mar Font: Gestiona Solucions

3.1.1.4 Camins rurals

Els camins rurals que formen part de Bellvei es troben situats principalment en mig de zones agrícoles i forestals, connectant d'aquesta manera els nuclis urbans i disseminats entre ells, i alhora amb la resta de municipis del voltant. Els principals camins rurals que formen part del municipi de Bellvei són els anomenats: camí de Bellvei a Santa Oliva, camí del Vendrell a Bellvei, camí del Bellrec, el camí del cementiri i altres camins sense nom conegut.

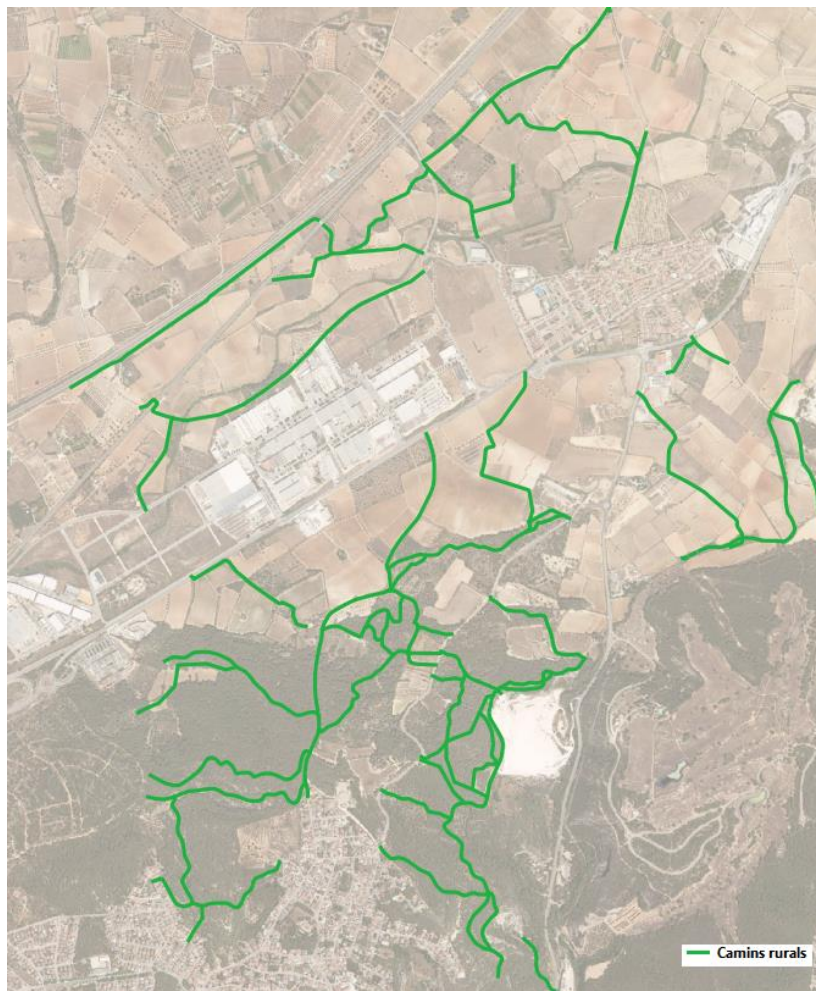


Fig. 3.8. Localització dels camins rurals principals de Bellvei Font: Gestiona Solucions

3.1.2 XARXA CICLISTA

Els desplaçaments amb bicicleta són una opció sostenible, ja que no generen contaminació acústica ni atmosfèrica i, a més, aporten beneficis per a la salut dels usuaris. Permeten cobrir distàncies que serien massa llargues per fer a peu, però que no justifiquen l'ús del vehicle privat o del transport públic. En els darrers anys, la mobilitat sostenible s'ha consolidat als municipis, cosa que ha portat a un augment d'espais i infraestructures destinades a la bicicleta. Com en el cas dels vianants, la xarxa bàsica per a bicicletes ha de connectar els principals punts de generació de viatges (equipaments municipals, comerços, estacions i parades de transport públic) i comptar amb aparcaments segurs per a bicicletes en aquests punts.

Bellvei no disposa de carrils bicicleta en el seu terme municipal. Els carrers del nucli urbà poden esdevenir un espai compartit entre les bicicletes i els vehicles a motor privats. Amb la normativa de la Direcció General de trànsit, que estableix la velocitat en vies urbanes d'un sol carril en 30 km/h, ja es preveu la convivència entre aquests dos modes de transport.

3.1.3 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

El transport públic a Bellvei es tradueix en la prestació del servei d'autobús interurbà, en dues línies. Aquestes línies es troben integrades dins el conjunt de serveis per carretera que gestiona l'Autoritat Territorial de Mobilitat del Camp de Tarragona.

3.1.3.1 Infraestructura del transport públic a Bellvei

Dins el terme municipal de Bellvei hi trobem 4 parades de bus interurbà: una al propi nucli urbà del municipi i les altres 3 a la urbanització de la Baronia.

Al següent plànol es pot observar l'emplaçament de les parades del bus interurbà i la seva cobertura (300 metres).

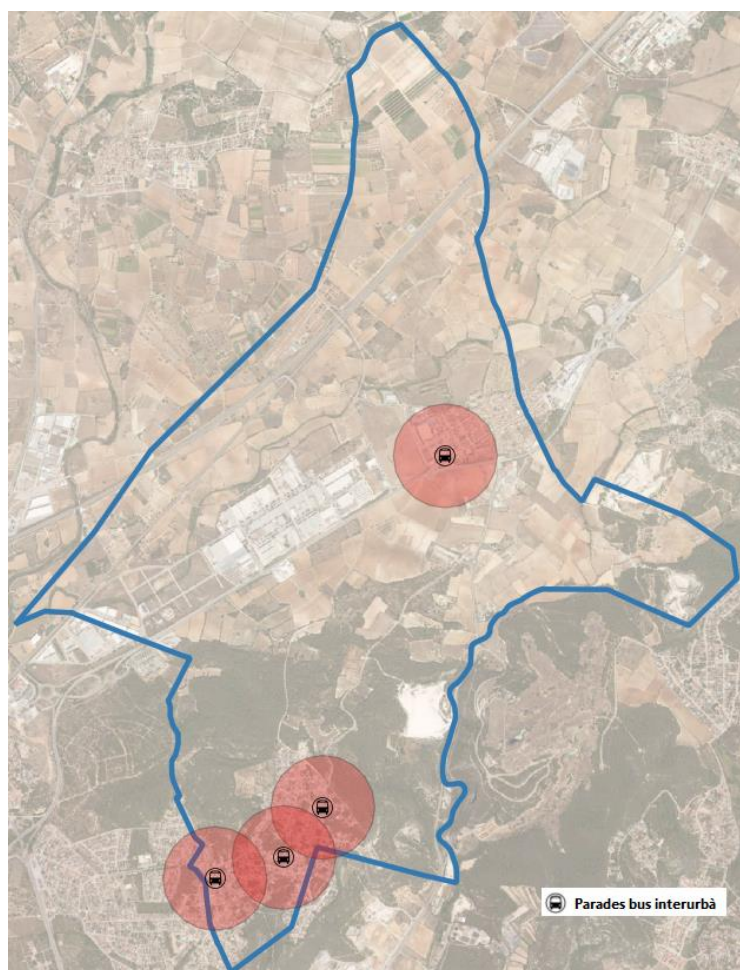


Fig. 3.9. Parades de bus interurbà de Bellvei Font: Gestiona Solucions

Les quatre parades es troben ben senyalitzades i disposen d'informació d'horaris i recorreguts dels busos. De les 4 parades 3 tenen marquesina i espai per seure, i una altre només compta amb la senyalització vertical de parada.

Nom de la parada	Informació	Marquesina
BELLVEI - Baronia del Mar (C/ Bellvei)	Sí	Sí
BELLVEI - B. DEL MAR (C/ LLORENÇ - C/ Sta. Eulàlia)	Sí	No
BELLVEI - B. DEL MAR (C/Vista Alegre. Av. Calafell-C/Roser)	Sí	Sí
BELLVEI (CENTRE)	Sí	Sí

Taula. 3.4. Característiques de les parades de bus interurbà de Bellvei Font: Gestiona Solucions

3.1.3.2 Serveis de transport públic de Bellvei

Bellvei no disposa de transport públic urbà, únicament disposa de dues línies de bus interurbà, operades per Autocars del Penedès:

- El Vendrell – Bellvei (L11)
- Vilafranca – El Vendrell

A continuació, es mostren els horaris de pas de cada línia al seu pas per Bellvei:

El Vendrell – Bellvei (L11)

L.11		Baronia Hospital	L'Oasis Estació bus Vendrell	Hospital	Calafell	Bellvei					
SENTIT		El compliment dels horaris està condicionat a la fluïdesa del trànsit									
		NÚMERO I NOM DE LA PARADA		DIES LECTIUS (DIES ESCOLARS)							
ANADA	4 b	EL VENDRELL (Estació bus)	6:50	-	9:00	11:05	13:10	17:15	18:19	20:25	
	2 b	EL VENDRELL (Les Mates - Centre de dia)	6:52	-	-	11:07	13:12	-	18:21	-	
	1	HOSPITAL DEL VENDRELL	6:55	-	-	11:10	13:15	-	18:23	-	
	B0	BELLVEI (CENTRE)	7:00	-	-	11:15	13:20	-	18:28	-	
	B1	BELLVEI - B. DEL MAR (C/Vista Alegre. Av. Calafell-C/Roser)	7:05	8:10	9:05	11:20	13:25	17:20	18:33	20:30	
	B2	BELLVEI - B. DEL MAR (C/ LLORENÇ - C/ Sta. Eulàlia)	7:07	8:12	9:07	11:22	13:27	17:22	18:35	20:32	
	B3	BELLVEI - Baronia del Mar (C/ Bellvei)	7:10	8:15	9:10	11:25	13:30	17:25	18:38	20:35	
	14	EL VENDRELL - L'Oasi (Pl. del Pi)	7:12	8:17	9:12	11:27	13:32	17:27	18:40	20:37	
	15	EL VENDRELL - L'Oasi (IES Mediterrànea)	7:13	8:18	9:13	11:28	13:33	17:28	18:41	20:38	
	16	EL VENDRELL - L'Oasi (C/Ebre)	7:14	8:19	9:14	11:29	13:34	17:29	18:42	20:39	
	17	EL VENDRELL - L'Eixample (C/Ter)	7:15	8:20	9:15	11:30	13:35	17:30	18:43	20:40	
	32b	EL VENDRELL - La Muntanyeta	-	8:22	9:17	11:32	-	17:31	-	20:41	
	C1	CALAFELL (Creu Roja)	7:20	-	-	-	13:44	-	18:49	-	
	C2	CALAFELL (Estació tren)	7:21	-	-	-	13:45	-	18:50	-	
	B0	BELLVEI (Centre)	7:30	-	9:25	11:35	13:53	-	19:00	20:44	
	TORNADA	2 b	EL VENDRELL (Les Mates - Centre de dia)	-	8:23	-	-	-	17:32	-	-
		1	HOSPITAL DEL VENDRELL	7:40	8:25	9:35	11:40	13:56	17:35	19:05	20:50
2 a		EL VENDRELL (Les Mates - Espai Lúdic)	7:41	8:26	9:36	11:41	13:58	17:36	19:06	20:51	
4 a		EL VENDRELL (Centre - Estació bus)	7:50	8:30	9:45	11:45	14:00	17:45	19:10	20:55	

HORARIS DE PAS APROXIMAT A PARTIR DE L'1 DE FEBRER 2017
 Servei, prèvia petició, per a persones amb discapacitats

Servei només els dimecres

www.elvendrell.net
 Informació: 977 660 821
 www.autocarsdelpenedes.com

SENTIT		NÚMERO I NOM DE LA PARADA		DIES NO LECTIUS (DIES NO ESCOLARS)						
ANADA	4 b	EL VENDRELL (Estació bus)	6:50	7:50	8:55	10:05	13:05	18:19	20:25	
	2 b	EL VENDRELL (Les Mates - Centre de dia)	6:52	7:52	-	10:07	13:07	18:21	-	
	1	HOSPITAL DEL VENDRELL	6:55	7:55	-	10:10	13:10	18:23	-	
	B0	BELLVEI (CENTRE)	7:00	8:00	-	10:15	13:15	18:28	-	
	B1	BELLVEI - B. DEL MAR (C/Vista Alegre. Av. Calafell-C/Roser)	7:05	8:05	9:00	10:20	13:20	18:33	20:30	
	B2	BELLVEI - B. DEL MAR (C/ LLORENÇ - C/ Sta. Eulàlia)	7:07	8:07	9:02	10:22	13:22	18:35	20:32	
	B3	BELLVEI - Baronia del Mar (C/ Bellvei)	7:10	8:10	9:05	10:25	13:25	18:38	20:35	
	14	EL VENDRELL - L'Oasi (Pl. del Pi)	7:12	8:12	9:07	10:27	13:27	18:40	20:37	
	15	EL VENDRELL - L'Oasi (IES Mediterrànea)	7:13	8:13	9:08	10:28	13:28	18:41	20:38	
	16	EL VENDRELL - L'Oasi (C/Ebre)	7:14	8:14	9:09	10:29	13:29	18:42	20:39	
	17	EL VENDRELL - L'Eixample (C/Ter)	7:15	8:18	9:10	10:30	13:30	18:43	20:40	
	32b	EL VENDRELL - La Muntanyeta	-	8:16	9:11	10:31	-	-	20:41	
	C1	CALAFELL (Creu Roja)	7:20	-	-	-	13:39	18:49	-	
	C2	CALAFELL (Estació tren)	7:21	-	-	-	13:40	18:50	-	
	B0	BELLVEI (Centre)	7:30	8:19	9:14	-	13:50	19:00	20:44	
	TORNADA	2 b	EL VENDRELL (Les Mates - Centre de dia)	-	-	-	10:32	-	-	-
		1	HOSPITAL DEL VENDRELL	7:40	8:35	9:20	10:35	13:55	19:05	20:50
2 a		EL VENDRELL (Les Mates - Espai Lúdic)	7:41	8:36	9:21	10:36	13:56	19:06	20:51	
4 a		EL VENDRELL (Centre - Estació bus)	7:50	8:43	9:25	10:43	14:00	19:10	20:55	

Transport Públic Urbà
 Ajuntament del Vendrell

www.elvendrell.net
 Informació: 977 660 821
 www.autocarsdelpenedes.com

AJUNTAMENT DE BELLVEI
 Telèfon: 977 168 185
 www.bellveidelpenedes.com

Fig. 3.10. Horaris bus interurbà L11 de Bellvei Font: Ajuntament de Bellvei

Vilafranca – El Vendrell

HORARIS DE PAS APROXIMAT VILAFRANCA DEL PENEDEÈS - L'ARBOÇ - EL VENDRELL AMB ENLLAÇOS A TARRAGONA

SENTIT	PARADA	De dilluns a divendres feiners									
	VILAFRANCA DEL PENEDEÈS (Pl. Penedès)	---	---	---	09:45	---	---	15:45	---	---	18:45
	VILAFRANCA DEL PENEDEÈS (Estació d'autobusos)	---	06:50	08:40	09:50	12:20	---	15:50	17:30	---	18:50
	STA. MARGARIDA I ELS MONJOS (La Pista)	---	06:55	08:45	09:55	12:25	---	15:55	17:35	---	18:55
	STA. MARGARIDA I ELS MONJOS (L'Església)	---	06:56	---	09:56	---	---	15:56	---	---	18:56
	LA RÀPITA	---	06:58	08:48	10:00	12:28	---	15:58	17:38	---	19:00
	BANYERES (parada crta.)	05:55	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	L'ARBOÇ (Crta. N340)	06:00	07:05	08:55	10:10	12:35	---	16:05	17:45	---	19:10
	L'ARBOÇ (IES L'Arboç)	---	---	---	---	---	15:10	---	---	---	---
	L'ARBOÇ (Pl. Catalunya)	06:05	07:10	---	10:15	---	15:15	16:10	---	---	19:15
	LA GORNAL	06:10	07:15	09:00	10:20	12:40	15:20	16:15	17:50	---	19:20
	BELLVEI (Centre)	06:18	07:20	09:05	10:28	12:45	15:25	16:20	17:55	---	19:23
	EL VENDRELL (Hospital)	06:25	07:25	09:10	10:35	12:50	15:30	16:25	18:00	---	19:35
	EL VENDRELL (Les Mates)	06:26	07:30	09:11	10:36	12:51	15:31	16:27	18:01	---	19:36
	EL VENDRELL (Estació d'autobusos)	06:35	07:35	09:15	10:40	12:55	15:35	16:35	18:05	---	19:40
	ENLLAÇOS Parada EL VENDRELL (Les Mates) Canvi de bus i mateix bus depenent de l'expedició d'enllaç	Enllaç directe Línia TGN	Enllaç directe e1 Enllaç 10 min. Línia TGN	Enllaç directe e1 Enllaç 30 min. Línia TGN	Enllaç directe Línia TGN	Enllaç directe e1 Enllaç 45 min. Línia TGN	Enllaç directe Línia TGN	Enllaç directe e1 Enllaç 20 min. Línia TGN	Enllaç directe e1 Enllaç 35 min. Línia TGN	Enllaç directe Línia TGN	

HORARIS DE PAS APROXIMAT EL VENDRELL - L'ARBOÇ - VILAFRANCA DEL PENEDEÈS AMB ENLLAÇOS A TARRAGONA

SENTIT	PARADA	De dilluns a divendres feiners						
	ENLLAÇOS Parada EL VENDRELL (Estació d'autobusos) Canvi de bus i mateix bus depenent de l'expedició d'enllaç	Enllaç directe Línia TGN	Enllaç directe e1	Enllaç directe Línia TGN	Enllaç directe Línia TGN	Enllaç directe Línia TGN	Enllaç directe e1	Enllaç directe Línia TGN
	EL VENDRELL (Estació d'autobusos)	07:44	10:55	12:09	14:09	17:10	18:15	19:09
	EL VENDRELL (Les Mates)	07:46	10:57	12:11	14:11	17:13	18:17	19:11
	EL VENDRELL (Hospital)	07:48	11:00	12:13	14:13	17:15	18:20	19:13
	EL VENDRELL (IES Mediterrànea)	07:55	---	---	---	---	---	---
	BELLVEI (Centre)	08:10	11:05	12:15	14:15	17:20	18:25	19:15
	LA GORNAL	08:15	11:10	12:20	14:20	17:25	18:30	19:20
	L'ARBOÇ (Pl. Catalunya)	---	---	12:25	14:25	17:30	---	19:25
	L'ARBOÇ (Crta. N340)	08:20	11:15	12:30	14:30	---	18:35	19:30
	BANYERES DEL PENEDEÈS (parada crta.)	---	---	12:35	14:35	---	---	19:35
	LA RÀPITA	08:27	11:22	12:45	14:45	---	18:42	19:45
	STA. MARGARIDA I ELS MONJOS (L'Església)	---	---	12:49	14:49	---	---	---
	STA. MARGARIDA I ELS MONJOS (La Pista)	08:30	11:25	12:50	14:50	---	18:45	19:50
	VILAFRANCA DEL PENEDEÈS (Pl. Penedès)	---	---	---	---	---	---	---
	VILAFRANCA DEL PENEDEÈS (Estació d'autobusos)	08:35	11:30	12:55	14:55	---	18:50	19:55

Fig. 3.11. Horaris bus interurbà Vendrell-Vilafranca al seu pas per Bellvei Font: Ajuntament de Bellvei

3.1.3.3 Sistema tarifari

El sistema tarifari que utilitza el municipi de Bellvei és el que es troba dins el sistema de tarifes integrat de l'ATM del Camp de Tarragona. Aquest sistema de tarifes inclou: els serveis de rodalies del Camp de Tarragona, els serveis de bus interurbà de la comarca i els serveis de rodalies de Barcelona (R2 sud i R4) així com els serveis regionals.

Tarifes amb reducció vigents des del 15 de gener de 2024.

Títols ordinaris multiviatge

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-MES	24,00€	37,70€	50,90€
T-JOVE	–	–	48,00€
T-50/30	17,10€	31,45€	44,15€
T-10/30	5,15€	10,25€	14,00€
T-10	6,30€	12,50€	17,95€

Nens i nenes de 4 a 16 anys

Títol de transport destinat als nens i nenes d'entre 4 i 16 anys (ambdós inclosos)

Títol	1 zona
T-16	Gratuït

Famílies monoparentals i nombroses

Bonificacions a aplicar a membres de famílies monoparentals i nombroses de categoria general (G) i especial (E):

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-FM/FN 70/90 G	35,20€	69,80€	100,40€
T-FM/FN 70/90 E	22,05€	43,60€	62,80€
T-MES FM/FN G	19,20€	30,15€	40,70€
T-MES FM/FN E	12,00€	18,85€	25,45€
T-JOVE FM/FN G	–	–	38,40€
T-JOVE FM/FN E	–	–	24,00€

Bonificació per a persones en situació d'atur

Bonificacions aplicades a persones en situació d'atur i en procés de cerca de feina.

Títol	1 zona
T-MES	6,30€

Targetes sense contacte

Títol	
Targeta anònima	3,70€
Targeta personalitzada ordinària	3,70€
Targeta personalitzada T-JOVE	3,70€
Targeta personalitzada FM/FN individual	3,70€
T-Targeta personalitzada FM/FN multipersonal	3,70€
Targeta personalitzada bonificada per a persones en situació d'atur	(gratuïta)
T-16 (*) (1 ^a emissió)	(gratuïta)
T-16 (*) (2 ^a emissió)	36,00€

(*) Cost d'emissió, gestió i control de la targeta

Fig. 3.12. Tarifes integrades del transport públic del Camp de Tarragona Font: ATM



Fig. 3.13. Zones de mobilitat del transport públic del Camp de Tarragona Font: ATM

3.1.4 XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

Per realitzar un Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS), és essencial comprendre la funcionalitat de la xarxa viària destinada als desplaçaments motoritzats, ja que això permet classificar els diferents usos i, per tant, jerarquitzar la xarxa. Amb aquesta jerarquia viària definida, es pot aplicar un sistema de gestió específic per a cada tipologia de via.

Els espais o zones situats entre les vies bàsiques són àrees que es poden pacificar, com les conegudes zones 30 o zones de prioritat invertida, on es prioritza el pas de vianants i ciclistes per sobre dels vehicles motoritzats.

3.1.4.1 La jerarquització de la xarxa viària. La xarxa bàsica de circulació.

La xarxa destinada al transport privat ha estat jerarquitzada en funció de:

- a. Criteris de connectivitat (exterior/exterior-interior)
- b. Criteris de funcionalitat i usos
- c. Criteris de capacitat i dimensions viàries
- d. La intensitat mitjana diària de vehicles (IMD)

En base a aquests criteris, s'ha definit la xarxa bàsica de circulació de la ciutat, la qual és el conjunt de vies necessàries per a la mobilitat i connectivitat en vehicle privat.

La xarxa bàsica ha de contenir tot el sistema de vies d'accés al municipi i s'ha d'adequar a la demanda de la localitat. Per poder definir-la, s'han utilitzat aforaments manuals i automàtics en diferents punts del nucli urbà, els quals proporcionen dades sobre la intensitat del trànsit de varies seccions transversals i longitudinals de Bellvei.

La connectivitat s'estableix entre:

- a) Entre Bellvei i altres municipis
- b) Entre les pròpies vies d'accés
- c) Entre aquestes i la via bàsica de jerarquia inferior

La xarxa bàsica s'ha dividit en 4 categories:

- **VIES D'ACCÉS**

Són aquelles que connecten el municipi amb les vies interurbanes, són vies de caràcter interurbà.

- **XARXA PRIMÀRIA O ESTRUCTURANT**

Són aquelles que suporten la comunicació des de les vies d'accés fins als barris del municipi, per això acostumen a ser grans artèries. Asseguren la connectivitat interna de la localitat. Són vies amb un trànsit elevat.

- **XARXA SECUNDÀRIA**

Les vies de connectivitat de segon nivell són les encarregades de connectar el trànsit intern amb la xarxa bàsica de primer nivell. Per tant, complementen a la xarxa de primer nivell a l'hora d'absorbir la capacitat, però també permeten la connexió i articulen la circulació interior dels barris del municipi. La seva secció pot tenir un únic carril i les interseccions poden estar regulades amb senyalització vertical o mitjançant semàfors.

- **RESTA DE XARXA URBANA. Xarxa local o xarxa no bàsica**

La xarxa local és aquella que no és necessària per a cobrir el trànsit general del municipi, té vocació residencial i és la més àmplia amb diferència. Està formada pels carrers que no queden englobats a cap altra de les categories anteriors, normalment Zones 30. La xarxa local del nucli urbà es caracteritza per donar prioritat al vianant, és a dir, són carrers de "prioritat invertida", amb compatibilitat de trànsits pel mateix espai; espai compartit: carrers de vianants amb control d'accessos per als vehicles acreditats i plataforma única; carrers Zona 30 amb espais segregats o compartits.

Distribució de la xarxa bàsica

La xarxa bàsica de Bellvei s'estructura de la següent manera: l'accés al nucli urbà es divideix segons si s'accedeix des de l'N-340 o bé si s'accedeix des del municipi veí de Castellet i La Gornal, i per altra banda si s'accedeix a la urbanització Baronia de Mar des de la carretera TV-2126.

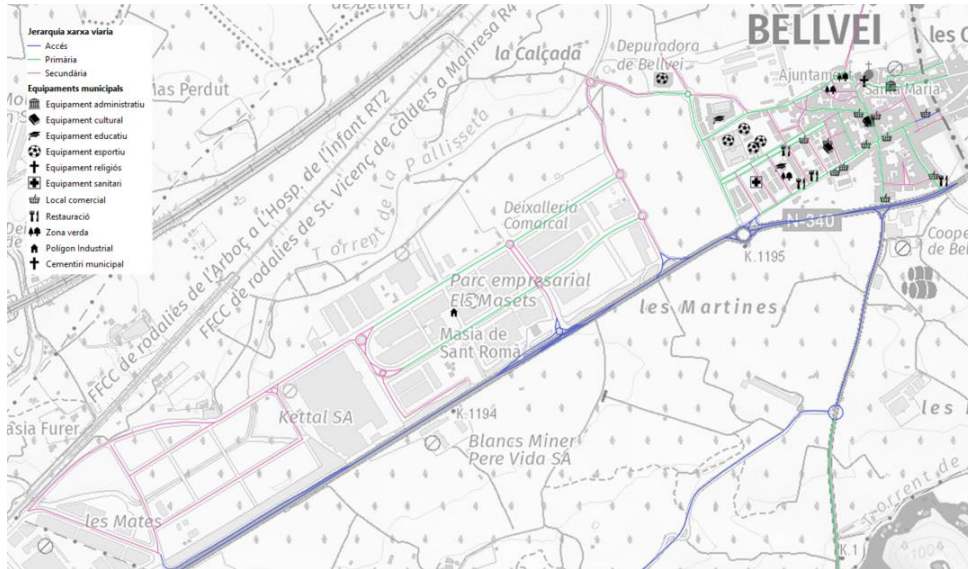


Fig. 3.12. Jerarquia de la xarxa viària de Bellvei Font: Gestiona Solucions

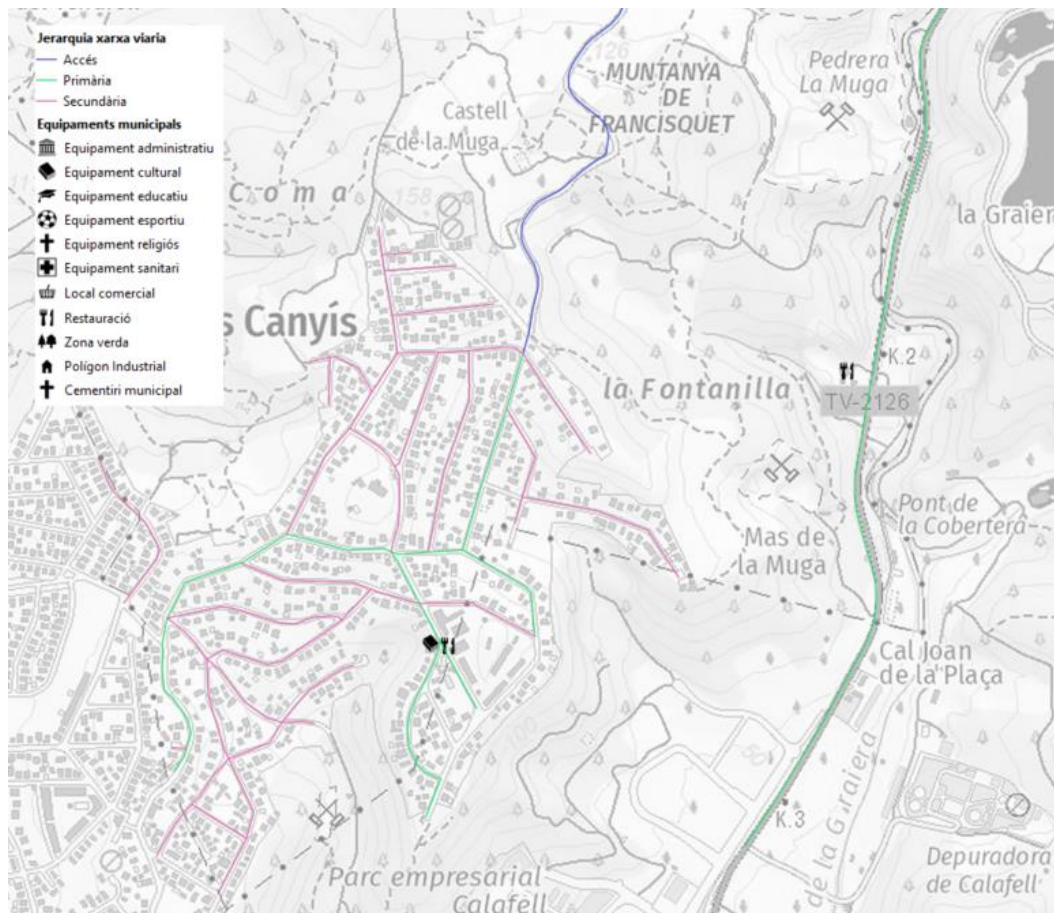


Fig. 3.14. Jerarquia de la xarxa viària de Bellvei Font: Gestiona Solucions

3.1.4.2 Inventari de sentits de circulació de la xarxa

Un cop realitzat l'inventari de sentits de circulació de la xarxa viària de Bellvei, es poden realitzar noves propostes de reorganització d'alguns dels carrers per tal d'establir nous itineraris o bé posar ordre a la proposta actual.



Fig. 3.15. Sentits de circulació de la xarxa viària de Bellvei Font: Gestiona Solucions



Fig. 3.16. Sentits de circulació de la xarxa viària de Bellvei Font: Gestiona Solucions

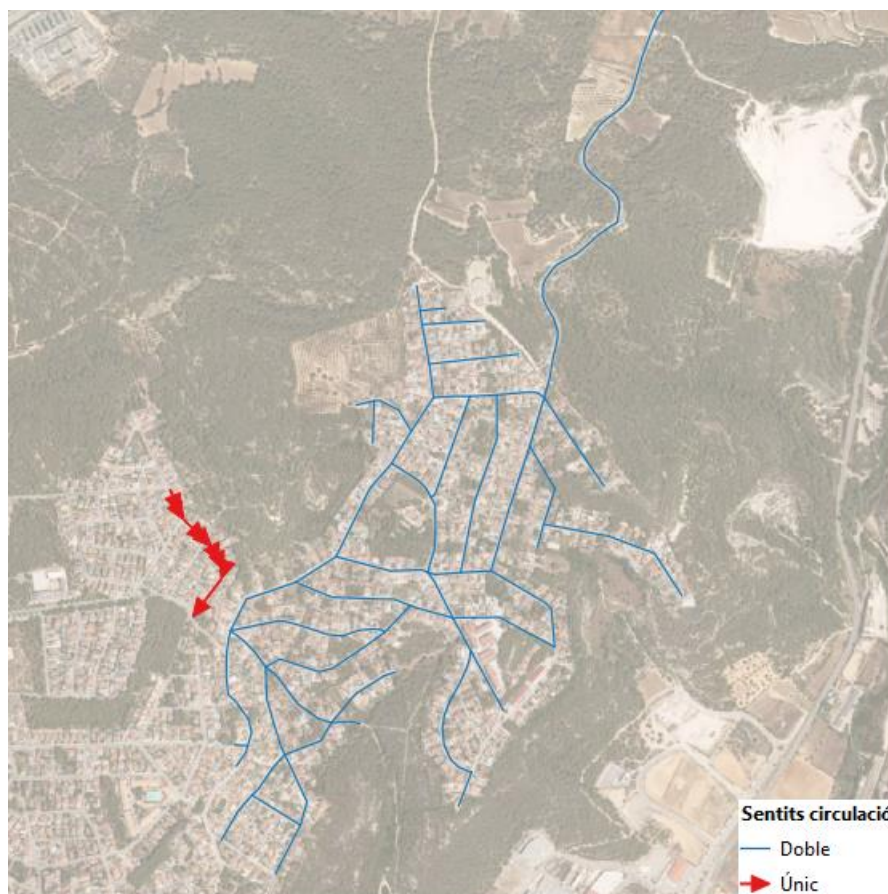


Fig. 3.17. Sentits de circulació de la xarxa viària de Bellvei Font: Gestiona Solucions

Els sentits de circulació de la xarxa viària de Bellvei presenten les següents característiques segons la zona:

Zona nucli urbà:

Predominen els carrers amb un únic sentit de circulació, on la majoria connecten amb la artèria i via principal del nucli urbà, l'avinguda de la Mare de Déu de l'Assumpció.

Polígon industrial:

Gairebé la totalitat dels eixos viaris són de doble sentit de circulació, degut a l'amplada dels carrers. Exceptuant els carrils d'incorporació o accés que són d'un únic sentit.

Baronia del Mar:

La majoria dels eixos viaris són de doble sentit de circulació, gràcies a l'amplada suficient dels carrers. Només el carrer d'Apel·les Mestres, que fa de límit amb el municipi del Vendrell, és d'un únic sentit.

3.1.5 APARCAMENT

S'ha inventariat les diferents places d'aparcament que hi ha el municipi, amb la finalitat de poder valorar i quantificar l'oferta d'estacionament. Totes les places representades són de tipologia no regulada, ja que no existeix ni zona blava ni zona de residents.

També s'han inventariat les places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i les zones de càrrega i descàrrega que es trobessin senyalitzades. En alguna de les vies principals i carrers del nucli urbà s'ha detectat una falta de regulació d'aparcament, provocant la presència de vehicles mal estacionats, dificultant el trànsit i el pas de persones i vehicles.

3.1.5.1 Aparcament no regulat

Al municipi de Bellvei, trobem que la majoria de les places d'aparcament es troben senyalitzades amb senyalització horitzontal. En certs aparcaments dissuasius i en certs carrers del nucli urbà aquesta senyalització no existeix i crea conflictes.

S'han inventariat 3.292 espais d'aparcament.

Tipologia	Places	Percentatge
Reservat	1	0,03%
PMR	15	0,45%
Càrrega i descàrrega	5	0,16%
No regulat	3.271	99,36%

Taula. 3.5. Places aparcament Bellvei. Font: Gestiona Solucions

El 99,32% de places d'aparcament de Bellvei, corresponen a places d'estacionament no regulat. La resta de places es troben dividides en 15 places de PMR, 1 plaça de reserva i 5 places de càrrega i descàrrega.



Fig. 3.18. Oferta d'estacionament al nucli Bellvei Font: Gestiona Solucions

Per a l'estimació de places d'aparcament de la urbanització Baronia del Mar, s'ha tingut en compte els metres de façana, excloent-ne els guals d'entrada i sortida de vehicles.

3.1.5.2 Distribució urbana de mercaderies

Les Directrius Nacionals de Mobilitat (2006) destaquen que la gestió de la distribució urbana de mercaderies és un repte condicionat per múltiples factors que varien segons les característiques de cada municipi, cosa que complica l'aplicació de solucions estàndard eficaces en tots els casos.

Entre els factors determinants es troben la morfologia del municipi, el caràcter funcional i la grandària de les zones implicades, així com el tipus de receptor de les mercaderies, les característiques logístiques dels operadors i els interessos sovint contraposats dels agents implicats.

A més, les tendències de futur vinculades al comerç i a la logística, com el creixement del comerç electrònic, l'augment del nombre de comandes i la reducció de la seva mida, així com factors sociològics com la densificació o dispersió de la població, i les demandes d'una millor qualitat de vida (gràcies a un major nivell de renda), plantejaran nous desafiaments per a la distribució urbana i per als responsables de la seva gestió.

Pel que fa a la regulació del transport de mercaderies, aquesta està emparada per la LOTT (Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres) 16/1987 de 30 de juliol i pel ROTT (Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres) 1211/90 de 28 de setembre. Tanmateix, aquestes normatives només aborden aspectes específics, com el transport de vehicles amb excés de pes o dimensions i el transport de mercaderies perilloses.

Malgrat aquestes normatives, l'Ajuntament de Bellvei, en sessió extraordinària de 28 de desembre de 2023 va acordar l'aprovació inicial de la Ordenança municipal reguladora dels guals per entrada i sortida de vehicles, sectors de càrrega/descàrrega i reserves especials d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda, al terme municipal de Bellvei. Aquesta ordenança a part de regular altres aspectes, estableix quina es la normativa al municipi en aquests sector de càrrega i descàrrega.

L'article 4 de la present ordenança diu així:

Article 4. Sectors càrrega i descàrrega

1. L'Alcaldia podrà assenyalar en els diferents sectors del municipi zones de càrrega i descàrrega on restarà prohibit l'estacionament durant l'horari que es consignarà en la placa fixada en el senyal corresponent. Aquests espais podran ser utilitzats per realitzar operacions de càrrega i descàrrega per tots els establiments de les immediacions, sense que ningú en tingui l'atribució exclusiva o preferent.

2. Els establiments que per les seves característiques no puguin realitzar adequadament les operacions de càrrega i descàrrega des de les zones que, en caràcter general, s'hagin establert per aquesta activitat, podran sol·licitar la reserva d'un espai adequat i proper a l'establiment per a realitzar-les.

3. L'atorgament d'aquestes reserves serà discrecional per part de l'Ajuntament en funció de la necessitat real de la reserva pel normal funcionament de l'establiment. La resolució que atorgui la reserva indicarà la ubicació exacta, la llargada de l'espai reservat, els dies i les hores durant els que serà efectiva la reserva i qualsevol altra condició que s'estimi necessària.

4. Els titulars de reserves d'espais per a operacions de càrrega o descàrrega hauran de senyalitzar l'espai afectat mitjançant la placa corresponent on constaran els dies i hores reservats durant el que estarà prohibit l'estacionament. Així mateix, hauran de satisfer el preu públic que, en el seu cas, s'estableixi. 5. En cap cas els titulars de reserves d'espais per càrrega i descàrrega podran utilitzar l'espai reservat com aparcament durant l'horari de vigència de la reserva.

3.2 DEMANDA

3.2.1 MOBILITAT GLOBAL

La informació sobre la mobilitat global utilitzada per estimar el nombre de desplaçaments a Bellvei prové de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona de l'any 2020, elaborada per l'Autoritat Territorial de Mobilitat (ATM) del Camp de Tarragona.

Les dades de l'EMQ del Camp de Tarragona del 2020 han permès determinar el nombre total i el percentatge de desplaçaments realitzats en dia laborable per la població resident al municipi de Bellvei i a la comarca del Baix Penedès.

		Bellvei		Baix Penedès	
Intramunicipals		2.831	30,55%	174.663	56,7%
Intracomarcals		5.040	54,38%	61.710	20,0%
Camp de Tarragona	Alt Camp	0	0,0%	4.637	1,5%
	Baix Camp	0	0,0%	1.373	0,4%
	Conca de Barberà	0	0,0%	499	0,2%
	Priorat	0	0,0%	59	0,0%
	Tarragonès	371	4,00%	24.250	7,9%
Catalunya	Penedès	668	7,21%	600	0,2%
	RMB	358	3,86%	22.869	7,4%
	Terres de l'Ebre	0	0,0%	15.612	5,1%
	Ponent	0	0,0%	541	0,2%
	Resta de Catalunya	0	0,0%	62	0,0%
Fora de Catalunya		0	0,0%	1.015	0,3%
Total		9.268	100%	307.890	100%

Taula 3.6. Tipus de desplaçaments en dia laborable a Bellvei i el Baix Penedès.

Font: Gestiona Solucions a partir de les dades de l'EMQ del Camp de Tarragona (2020)

A Bellvei s'han comptabilitzat 9.268 desplaçaments en un dia laborable, d'aquests desplaçaments 2.831 són intramunicipals (amb origen i destí dins del mateix municipi), i amb la resta de la comarca la xifra s'eleva fins a 5.040 desplaçaments, representant 54,38%; segurament moviments relacionats amb la mobilitat laboral o educativa. La resta de moviments representen el 15% del total, i fan referència a la mobilitat de la població de Bellvei amb altres regions de la zona.

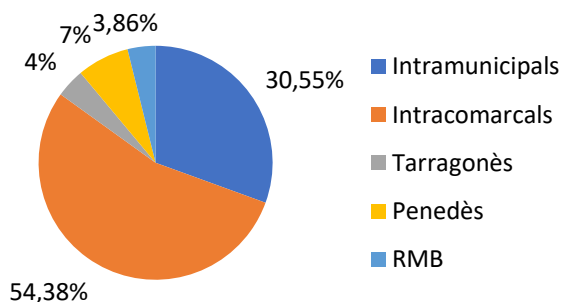


Fig. 3.19. Repartiment percentual dels desplaçaments de residents de Bellvei.

Font: Gestiona Solucions a partir de les dades de l'EMQ del Camp de Tarragona (2020)

Si es tenen en compte aquestes dades i es relacionen en funció del tipus de mitjà de transport obtenim els següents resultats:

	Total	Modes actius	Transport públic	Vehicle privat
Intramunicipals	2.831	1.979 69,9%	0 0,0%	852 30,1%
Resta del Baix Penedès	5.040	111 2,2%	202 4,0%	4.727 93,9%
Resta de Camp de Tarragona	371	0 0,0%	0 0,0%	371 100%
Fora de Camp de Tarragona	1.026	0 0,0%	116 11,3%	910 88,7%
Total	9.268	2.090 22,55%	318 3,43%	6.860 74,02%

Taula 3.7. Desplaçaments en dia laborable a Bellvei per mitjans de transport.

Font: Gestiona Solucions a partir de les dades de l'EMQ del Camp de Tarragona (2020)

A partir d'aquestes dades es pot concloure que **el 74% dels desplaçaments de residents de Bellvei en dia laborable es produeixen en vehicle privat, el 22,55% amb modes actius i el 3,43% amb transport públic.**

Tenint en compte l'ús de cada mitjà de transport dels habitants de Bellvei, segons el desplaçament, el 69,9% dels desplaçaments intramunicipals i el 2,2% dels desplaçaments cap a la resta del Baix Penedès es produeixen amb modes de transport actius. Els desplaçaments en transport públic representen un 4% en desplaçaments cap a la resta de la comarca i un 11,3% cap a la resta del Camp de Tarragona, principalment per les línies que passen pel municipi i que connecten amb altres modes de transport o municipis veïns. Tot i això el vehicle privat destaca per sobre de la resta de mitjans de transport en el moment en el què el desplaçament es produeix cap a la resta de la comarca 93,9%, cap a la resta de Camp de Tarragona 100% o bé fora d'aquest 88,7%.

3.2.2 MOBILITAT A PEU

L'oferta per a vianants ha de permetre una accessibilitat completa a tots els punts de la trama urbana, habitatge o activitat; però també cal establir una jerarquia, diferenciant entre els nivells mínims exigibles a qualsevol carrer i les necessitats d'aquella xarxa d'itineraris principals que tendeix a concentrar els itineraris més comuns.

A Bellvei es registren 2.090 desplaçaments amb mitjans de transport actius en un dia laborable, dels quals 1.979 són intramunicipals i 111 es dirigeixen cap a altres municipis del Baix Penedès. Aquests moviments representen el 22,55% del total de desplaçaments.

Tanmateix, l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona de 2020 no proporciona dades desglossades sobre els desplaçaments específicament a peu, cosa que impedeix conèixer el volum exacte d'aquests a Bellvei.

Les característiques geogràfiques de Bellvei condicionen l'ús reduït dels mitjans de transport actius, com caminar. Tot i que aquests mitjans són utilitzats principalment en desplaçaments intramunicipals, es constata que els desplaçaments a peu es limiten a l'extensió de cada nucli del municipi. La connexió a peu entre nuclis és sovint complicada o inviable a causa de la manca d'infraestructures per a vianants a les carreteres interurbanes. En aquest context, els camins rurals

poden esdevenir una alternativa segura i funcional per facilitar els desplaçaments a peu entre els diferents nuclis del municipi.

La mobilitat a peu a Bellvei es concentra principalment als carrers del nucli urbà, especialment aquells amb plataforma única i menor trànsit de vehicles. La major part dels desplaçaments a peu s'orienten cap als principals equipaments comercials, com els locals de restauració o supermercat ubicats a l'avinguda de la mare de déu de l'Assumpció. També hi ha desplaçaments a peu cap a la zona esportiva i l'escola La Muntanyeta, així com a cap a centres més administratius i sanitaris com poden ser l'Ajuntament ubicat en l'actualitat al carrer de Jaume Palau, o bé al centre sanitari ubicat al carrer de Martí i Pol.

3.2.3 MOBILITAT AMB VEHICLE DE MOBILITAT PERSONAL (VMP)

A Bellvei es registren 2.090 desplaçaments amb mitjans de transport actius en dies laborables, dividits entre desplaçaments intramunicipals (1.979) i cap a altres municipis del Baix Penedès (111). Aquests moviments representen el 22,55 % del total de desplaçaments.

Tot i això, l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona de 2020 no proporciona dades desglossades sobre els desplaçaments amb mitjans de transport actius, cosa que impedeix conèixer el nombre total de trajectes amb bicicleta o VMP a Bellvei. No obstant això, s'ha considerat que l'ús dels VMP és molt residual en municipis rurals amb menys de 10.000 habitants, com és el cas de Bellvei. A més, **el municipi no disposa de carrils bici.**

Pel que fa a l'ús de la bicicleta, aquest s'associa principalment a activitats recreatives, més que a desplaçaments relacionats amb motius laborals o necessitats bàsiques, com fer compres. En aquest context, tant els camins rurals com les carreteres interurbanes poden jugar un paper destacat en la mobilitat amb bicicleta a Bellvei.

3.2.4 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

A Bellvei es produeixen 318 desplaçaments amb transport públic, fet que suposa el 3,43 % del total de desplaçaments en dia laborable, degut a les línies que passen pel municipi aquest desplaçaments es produeixen cap a la resta del Baix Penedès 4% i cap a fora del Camp de Tarragona 11,3%.

Al Camp de Tarragona, el 38,9% de la població declara utilitzar el transport públic segons les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del 2020. Aquest estudi també analitza els motius que influeixen en l'ús o la manca d'ús del transport públic a la regió.

Entre les raons principals per utilitzar aquest tipus de transport es troben dificultats per aparcar o la manca de vehicle privat, indicant que el transport públic actua com una alternativa clara i necessària al cotxe. Per contra, els factors que desincentiven el seu ús inclouen una oferta insuficient i una baixa freqüència de pas, aspectes que limiten la seva efectivitat com a opció de mobilitat competitiva. Aquestes dades reflecteixen la importància de millorar l'accessibilitat i la qualitat del servei per fomentar un ús més extens del transport públic a la zona.

3.2.5 MOBILITAT VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

El vehicle privat és el mitjà de transport predominant a Bellvei, tant en els desplaçaments intracomarcals com en aquells dirigits cap a la resta del Camp de Tarragona i altres zones de Catalunya. Fins i tot en els desplaçaments intramunicipals, aquest mitjà representa gairebé el 74% del total.

Segons les dades de l'EMQ del Camp de Tarragona del 2020, l'ús del vehicle privat a Bellvei és coherent amb el patró observat en la majoria de municipis catalans amb menys de 10.000 habitants. Aquest fet també és així degut al nombre de places d'aparcament al municipi i manca d'infraestructures que incrementin l'ús de la bicicleta o altres mitjans de transport.

3.2.5.1 Recollida d'informació

Per a la recollida d'informació d'aquest apartat s'ha comptat amb els aforaments automàtics que va realitzar la Diputació de Tarragona el 8 de setembre de 2022 en el PK 2,4 de la carretera TV-2126 i pels aforaments manuals realitzats per Gestiona Solucions el 4 de febrer de 2025 a l'alçada de l'Avinguda de nostra senyora de l'Assumpció núm 45.

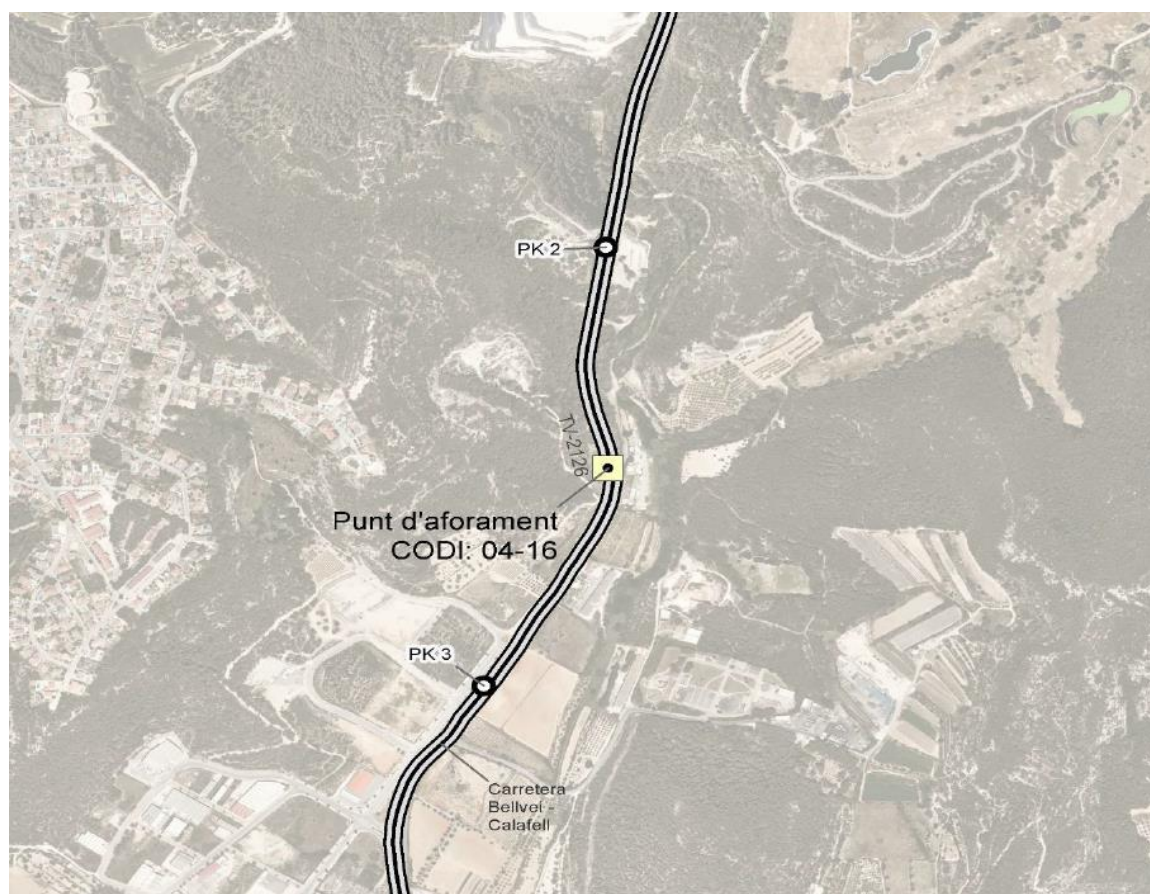


Fig. 3.20 Aforament automàtic a la carretera TV-2126. Font: Diputació de Tarragona



Fig. 3.21 Aforament manual al nucli de Bellvei. Font: Gestiona Solucions

3.2.5.2 Resultats dels aforaments

Aforaments automàtics

A partir d'aquest aforament es van poder obtenir els següents resultats per tal de caracteritzar la circulació de vehicles en dia laborable al municipi de Bellvei.

D'acord amb les dades obtingudes amb els aforaments observem que hi ha més trànsit en sentit Bellvei que en sentit C-32, però la diferència és moderada.

Si analitzem la tipologia de vehicle observem que els vehicles lleugers són la gran majoria en tots dos sentits, aproximadament un 93-94% del total.

Pel que fa als vehicles pesants és més alt el volum en sentit Bellvei (6,9%), probablement per motius logístics o de distribució local.

Volum per sentit (IMD)	Sentit Bellvei	Sentit C-32
Total	2.770	2.516
Lleugers	2.577	2.385
Pesants (>6m)	192	131
% de pesants	6,9%	5,2%

Taula 3.8. IMD. Font: Diputació de Tarragona

Aforaments manuals

Els aforaments manuals es van realitzar en un mateix punt del nucli de Bellvei en diferents franges horàries. Els comptatges es van fer en dia laborable, el dimarts 4 de febrer de 2025, al llarg de 5 hores, de 8:00h a 11:00h del matí i de 16:00h a 18:00h de la tarda. Veure Annex.

3.2.6 APARCAMENT

Per conèixer la demanda actual d'aparcament al municipi, s'ha dut a terme un inventari dels vehicles estacionats a Bellvei. En aquest estudi, s'han classificat les places d'aparcament segons la seva tipologia, incloent-hi també els casos d'indisciplina observats durant la recollida de dades.

Pel que fa a les 15 places reservades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR), es va registrar una ocupació del 13,33 %, amb 2 places ocupades en el moment de l'inventari. Les dues places destinades a càrrega i descàrrega no estaven ocupades durant la presa de dades.

La major part de les places d'aparcament al municipi, però, corresponen a la tipologia no regulada. D'un total de 3271 places d'aparcament no regulat, 933 estaven ocupades, la qual cosa representa un índex d'ocupació del 28,52%. Aquesta informació permet tenir una imatge clara de l'ús i la disponibilitat actual de les places d'estacionament a Bellvei, i constitueix una base per planificar millores en la gestió de l'aparcament.

Tipologia	Places	Ocupació	Percentatge d'ocupació
Reservat	1	0	0%
PMR	15	2	13,33%
Càrrega i descàrrega	5	0	0%
No regulat	3.271	933	28,52%

Taula 3.9. Ocupació de l'aparcament de Bellvei. Font: Gestiona Solucions

Durant el procés de recollida d'informació, es van identificar 17 vehicles estacionats de manera incorrecta al nucli de Bellvei, catalogats com a casos d'indisciplina, la majoria a l'avinguda de la mare déu de l'Assumpció. Aquestes situacions poden generar conflictes en la circulació, reduir la visibilitat per a conductors i vianants i augmentar el risc d'accidents a la via pública.

La distribució de l'aparcament al municipi presenta particularitats segons les característiques urbanístiques de cada zona. A la part antiga del nucli de Bellvei, la disponibilitat de places d'aparcament és limitada a causa de la configuració dels carrers, que són més estrets i sovint tenen plataforma única.

La urbanització de la Baronia del Mar destaca per la seva oferta àmplia d'aparcament, amb una demanda generalment baixa. En la majoria dels carrers, l'ocupació no supera el 20%, excepte en alguns trams puntuals, on la xifra pot arribar al 80%. Aquesta diversitat d'escenaris reflecteix la necessitat de plantejar solucions adaptades a les particularitats de cada zona per optimitzar la gestió de l'aparcament al municipi.

3.2.7 EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

Les externalitats del sistema de mobilitat són els efectes col·laterals que es generen com a conseqüència del funcionament del mode transport que s'utilitzi, tant si són beneficiosos com perjudicials, i que sovint no es reflecteixen directament en els costos que assumeixen els usuaris. Aquestes externalitats tenen implicacions importants per a la societat, el medi ambient i l'economia.

Entre els efectes negatius més destacats hi ha la contaminació atmosfèrica derivada de les emissions dels vehicles motoritzats, que contribueix al canvi climàtic i a problemes de salut pública, especialment malalties respiratòries. A aquesta problemàtica s'hi afegeix la contaminació acústica, especialment en zones urbanes, que afecta la qualitat de vida dels residents. La congestió viària també és una externalitat important, ja que provoca pèrdues de temps, un augment del consum energètic i nivells més elevats d'estrès entre els conductors. A més, el sistema de mobilitat pot incrementar l'accidentalitat, amb conseqüències greus per a la salut i la seguretat, i generar fragmentació del territori, afectant tant la biodiversitat com la cohesió social de les comunitats. Tot això es veu accentuat pel consum de sòl associat a infraestructures com carreteres i aparcaments, que redueix l'espai disponible per a usos naturals o agrícoles.

No obstant, el sistema de mobilitat també pot generar externalitats positives. Una xarxa de transport ben dissenyada impulsa el desenvolupament econòmic, facilitant el comerç, el turisme i l'accés als serveis bàsics. Alhora, l'ús de mitjans sostenibles, com la bicicleta, el transport públic eficient o la mobilitat a peu, contribueix a disminuir els impactes ambientals i a millorar la qualitat de vida de la ciutadania.

Per minimitzar les externalitats negatives i potenciar les positives, és essencial apostar per un sistema de mobilitat sostenible que fomenti mitjans alternatius al vehicle privat, com la millora del transport públic i la implementació de zones de baixes emissions. Al mateix temps, cal adaptar les infraestructures per fer-les més inclusives i respectuoses amb l'entorn, equilibrant les necessitats de desplaçament amb la preservació del medi ambient i el benestar de la població.

3.2.7.1 Seguretat viària

L'accidentalitat és una de les externalitats més directes dels models de mobilitat actuals. Conscient d'aquesta realitat, el Servei Català de Trànsit, en el seu Pla de Seguretat Viària 2024-2026 (PSV) manifesta la necessitat de seguir treballant per un espai continu de seguretat viària, tant en zona urbana com interurbana.

Els **objectius generals** del PSV són els següents:

- **Objectiu General 1.** Reduir el 2026 les víctimes mortals en sinistres de trànsit en tot l'àmbit territorial, concretament un 5% en àmbit urbà i un 20% en àmbit interurbà
- **Objectiu General 2.** Protegir els col·lectius vulnerables en el conjunt de la xarxa de mobilitat, reduint un 10% les víctimes mortals per atropellaments el 2026 respecte el 2019 i un 5% les víctimes mortals en sinistres de motocicleta i ciclistes pel mateix període
- **Objectiu General 3.** Protegir les persones grans i menors d'edat en el conjunt de la xarxa de mobilitat, reduint un 45% les persones grans mortes el 2026 respecte el 2019 i un 15% les

persones menors d'edat mortes pel mateix període. També es vol incrementar un 15% el nombre de persones ateses pels serveis d'atenció a les víctimes en relació al 2023

- **Objectiu General 4.** Reduir la preponderància del consum d'alcohol, altres drogues i psicofàrmacs, l'excés de velocitat, les distraccions i la irrupció de fauna com a principals causes concurrents en els sinistres i molt especialment en els sinistres amb víctimes mortals, el 2026 respecte el 2019
- **Objectiu General 5.** Millorar la qualitat ambiental i mitigar l'impacte de l'emergència climàtica en la mobilitat, reduint la quota modal del trànsit privat en la regió metropolitana, reduint les emissions del trànsit privat i els factors de retenció.

3.2.7.2 Medi Ambient

La Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, desenvolupada posteriorment pel Reial decret 102/2011 el qual integra la directiva europea, són el marc jurídic a Catalunya pel que fa a l'avaluació de la qualitat de l'aire.

A Bellvei, no hi ha dades que recullin la qualitat de l'aire, però al municipi veí de Santa Margarida i els Monjos si que hi ha una estació fixa que aporta les següents dades:

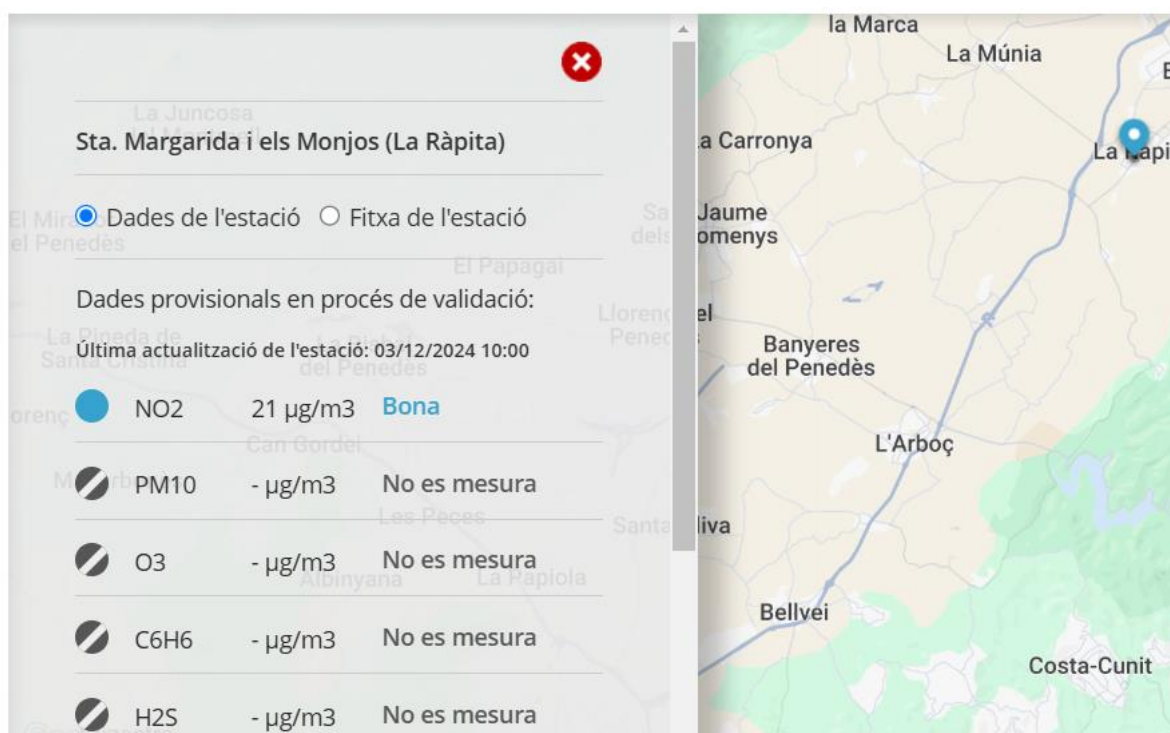


Fig. 3.22 Paràmetres de qualitat de l'aire a Sta. Margarida i els Monjos. Font: Medi Ambient GENCAT

Els valors pels quals es determina la qualitat de l'aire són els següents:

Contaminants (base temporal de càlcul)		Nivell de ICQA (concentració en µg/m³, excepte pel CO que són en mg/m³)					
		Bona	Raonablement bona	Regular	Desfavorable	Molt desfavorable	Extremadament desfavorable
Diòxid de nitrogen (NO ₂)	1-hora	0-40	41-90	91-120	121-230	231-340	>340
Partícules en suspensió PM10	24-hores	0-20	21-40	41-50	51-100	101-150	>150
Partícules en suspensió PM2,5	24-hores	0-10	11-20	21-25	26-50	51-75	>75
Ozó troposfèric (O ₃)	8-horari	0-50	51-100	101-130	131-240	241-380	>380
Diòxid de sofre (SO ₂)	1-hora	0-100	101-200	201-350	351-500	501-750	>750
Monòxid de carboni (CO)	1-hora	0-2	3-5	6-10	11-20	21-50	>50
Benzè (C ₆ H ₆)	1-hora	0-5	6-10	11-20	21-50	51-100	>100
Sulfur d'hidrogen (H ₂ S)	1-hora	0-25	26-50	51-100	101-200	201-500	>500

Fig. 3. 23 Classificació de valors de qualitat de l'aire. Font: Medi Ambient GENCAT

3.2.7.3 Percepció de la mobilitat

En relació als punts anteriors, s'ha elaborat una enquesta que ha estat exposada a la població de Bellvei entre 29 d'Agost de 2024 i 08 de Novembre de 2024, a un total de 34 ciutadans.

L'estructura de l'enquesta era la següent:

1. Gènere
2. Franja d'edat
3. Quina és la seva situació laboral?
4. Mobilitat ocupacional: Com es desplaça majoritàriament per anar a la feina?
5. Mobilitat personal: Com es desplaça majoritàriament de manera particular?
6. Quin és el motiu principal pel que s'ha de desplaçar?
7. A quines hores es desplaça de forma habitual?
8. Quina durada tenen els seus desplaçaments?
9. Quina és la població de destinació del seu desplaçament habitual?
10. Consideres suficient l'oferta de places d'aparcament al municipi?
11. Quants vehicles a motor disposa la seva unitat familiar
12. Altres comentaris que vulgui fer constar en relació a la mobilitat al seu municipi.

Les respostes obtingudes en van ser 34 amb els següents resultats:

1. Gènere

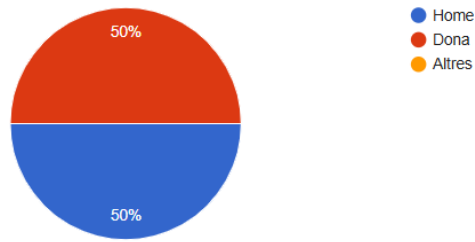


Fig. 3.24 Gènere persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

2. Franja d'edat

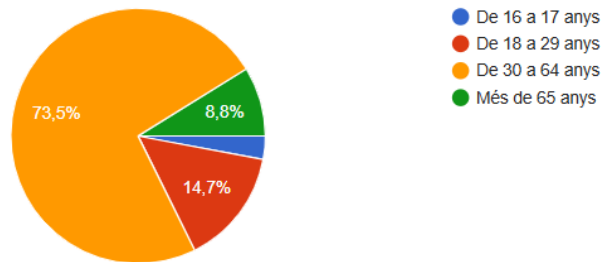


Fig. 3.25 Franja edat persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

3. Quina és la seva situació laboral?

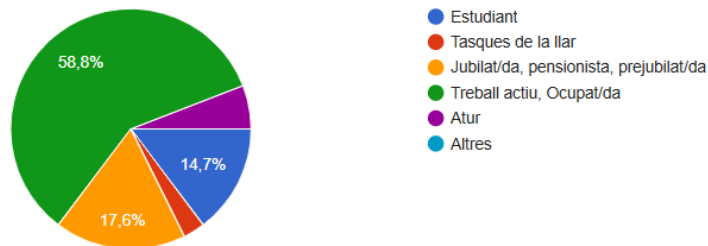


Fig. 3.26 Situació laboral persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

4. Mobilitat ocupacional: Com es desplaça majoritàriament per anar a la feina?

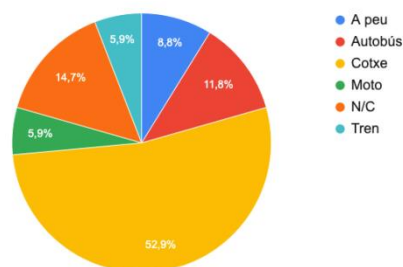


Fig. 3.27 Desplaçament viatges feina. Font: Gestiona Solucions

5. Mobilitat personal: Com es desplaça majoritàriament de manera particular?

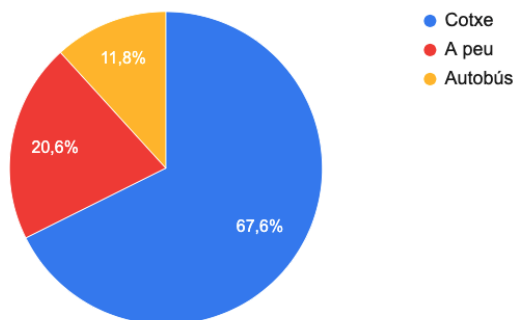


Fig. 3.28 Mode de desplaçaments particulars. Font: Gestiona Solucions

6. Quin és el motiu principal pel que s'ha de desplaçar?

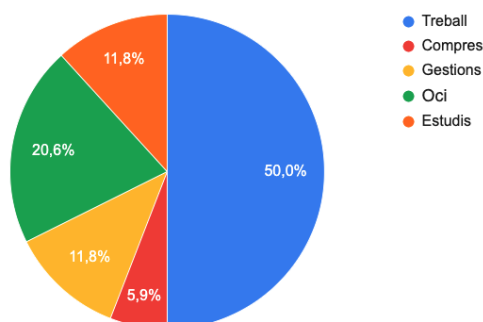


Fig. 3.29 Motiu dels desplaçaments. Font: Gestiona Solucions

7. A quines hores es desplaça de forma habitual?

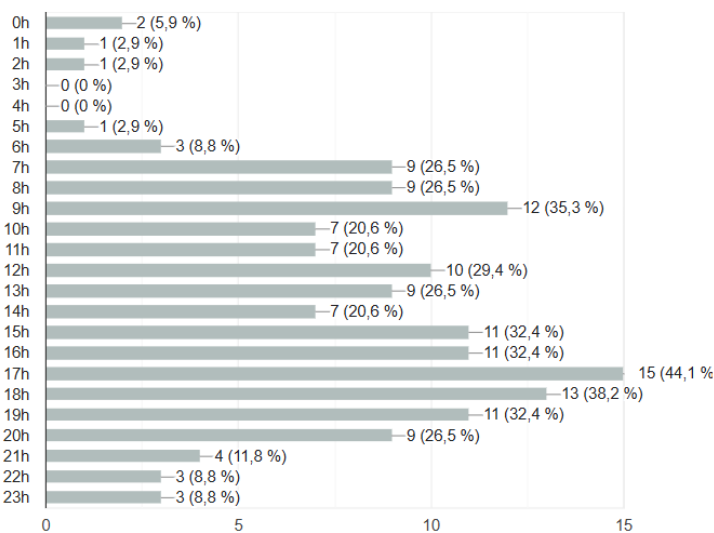


Fig. 3.30 Hores de desplaçament de les persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

8. Quina durada tenen els seus desplaçaments?

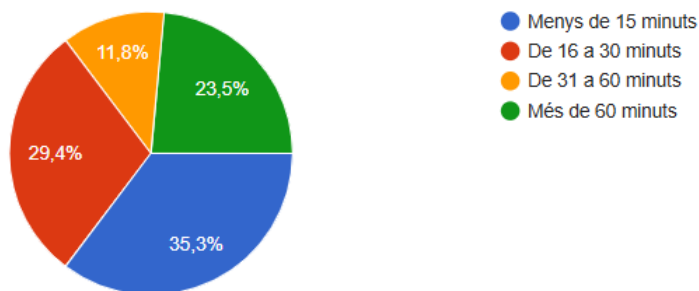


Fig. 3.31 Durada dels desplaçaments de les persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

9. Quina és la població de destinació del seu desplaçament habitual?

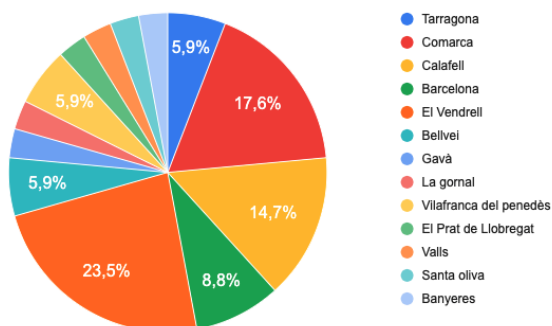


Fig. 3.32 Població de destinació dels desplaçaments. Font: Gestiona Solucions

10. Consideres suficient l'oferta de places d'aparcament al municipi?

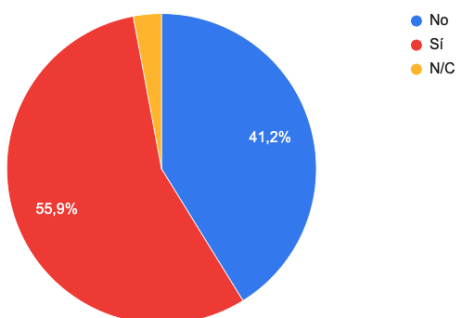


Fig. 3.33 Oferta d'aparcament al municipi de Bellvei. Font: Gestiona Solucions

11. Quants vehicles a motor disposa la seva unitat familiar

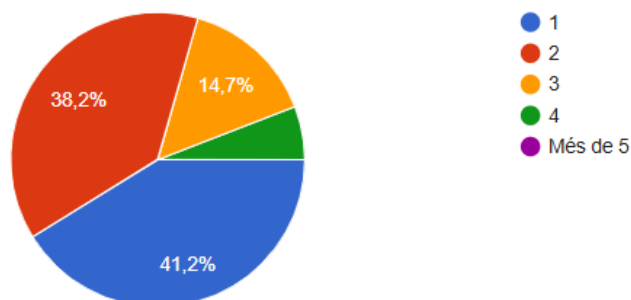


Fig. 3.34 Nombre de vehicles de la unitat familiar. Font: Gestiona Solucions

12. Altres comentaris que vulgui fer constar en relació a la mobilitat al seu municipi.

Falten punts de recàrrega per a vehicles elèctrics com tenen a la majoria de municipis de la comarca.
Si hagués més oferta en les línies d'autobús al Vendrell i Calafell potser no faria servir tant el cotxe. Seria bo comptar amb un baixador a la línia de tren de Sant Vicenç a Barcelona per Vilafranca
Cal implementar més busos cap a les estacions de RENFE i més aparcaments de càrrega elèctrica i prohibir estacionar al carrer principal
Una miqueta de mes horaris de autobusos y mes en estiu que hi ha molt poc
Que pongan más autobuses
C Lluís Companys és un cachondeo. A veure quan deixa de poder-se aparcar
Todo en coche porque no hay otra alternativa
Poca frecuencia bus línea entre 10h y 20 hores
El carrer Nostra Senyora de l'Assumpció hauria d'estar SEMPRE lliure de cotxes estacionats. No es respecta la prohibició actual d'aturar-se i estacionar.
La gent que vivim a la zona de Bellvei que fa frontera amb les Casetes de la Gornal no tenim lloc per aparcar i el descampat no està en les condicions òptimes per aparcar els nostres vehicles.
S' hauria de millorar l'accés per entrar al municipi sense tenir de arribar a la benzinera i després per tornar no obligar a anar fins la rotonda i recular per agafar la carretera de Calafell. Acaba sent una pèrdua de temps i de benzina
Organitzar la circulació dels patinets i motos.
Hay poco servicios horarios de transporte publico lo que obliga a tener que usar coche particular. Tanto desde Bellvei como de Baronia del Mar estamos muy mal comunicados,
No pot ser que no hi hagi transport públic per als joves per mobilitzar-se més, i no dependre del cotxe dels pares. Si us plau necessitem horaris d'autobusos que passin per Bellvei a més hores y que no passin de llarg.

Falten molts més horaris de pas d'autobusos per poder deixar el cotxe a casa
Falten pilones davant la llar de jubilats, cantonada Antoni suau passatge sant Magí. Pilones a tot el Carrer sant Magí. Pilones a la cruïlla carretera amb Lluís Companys per facilitar visibilitat. Contenedors Antoni suau no compleixen normativa de 5 m. Distància respecte carrer. Aparcaments per a bicis.
Que pongan más autobuses, y en más horarios
Manca de transport públic de qualitat.
Haurien d'haver mes autobusos
És evident la falta d'oferta de transport públic al municipi .

Taula 3.10. Comentaris de les persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

3.3 SÍNTESI DE LA DIAGNOSI

1

La **mobilitat a peu a Bellvei** no està dissenyada per afavorir la caminabilitat, ja que en diverses zones manca una infraestructura adequada per als vianants. En molts punts, els ciutadans es veuen obligats a compartir la calçada amb els vehicles motoritzats, fet que pot generar situacions d'inseguretat i incomoditat per als desplaçaments a peu. Aquesta situació posa de manifest la necessitat d'implementar millores en la xarxa de vianants per garantir un entorn més segur i accessible.

2

La configuració i les característiques urbanístiques de Bellvei fan que el **vehicle privat sigui el mitjà de transport predominant**. La dispersió del nucli urbà, juntament amb la possible manca d'una xarxa de transport públic eficient i infraestructures adaptades per a modes de transport alternatius, com caminar o anar amb bicicleta, reforcen la dependència del cotxe per als desplaçaments, tant dins del municipi com cap a altres localitats. Això evidencia la necessitat de repensar la mobilitat per fomentar opcions més sostenibles i accessibles per a tots els residents.

3

El transport públic a Bellvei, com en la resta de la comarca, presenta una **oferta limitada que condiona significativament la mobilitat dels seus usuaris**. Aquesta manca de freqüència i cobertura dificulta l'accés a serveis bàsics i desplaçaments quotidians, reforçant la dependència del vehicle privat com a principal mitjà de transport. Per solucionar aquesta situació, seria essencial ampliar i optimitzar l'oferta de transport públic, millorant les connexions i ajustant-les a les necessitats reals de la població.

4

Les amplades de les voreres a Bellvei evidencien una clara diferència entre el nucli antic i les zones més modernes del municipi. Al nucli antic, les voreres són més estretes, condicionades per l'estructura tradicional dels carrers, que sovint són estrets i irregulars. En canvi, a les zones més modernes, urbanitzades amb criteris més actuals, les voreres solen ser més amples i adaptades per facilitar la mobilitat dels vianants. Aquesta distinció posa de manifest la necessitat d'actuar al nucli històric per millorar l'accessibilitat i garantir una caminabilitat segura i còmoda.

5

Al nucli antic de Bellvei, la majoria dels carrers compten amb plataforma única, una característica que contribueix a facilitar la mobilitat a peu. Tot i això, la caminabilitat al municipi continua sent limitada, especialment a causa de la manca generalitzada d'infraestructures adaptades per als vianants en altres zones. Aquesta situació reforça la necessitat de potenciar i millorar els espais per a vianants, no només al nucli antic, sinó també a altres parts del municipi, per promoure una mobilitat més accessible i segura.

6

A Bellvei, **la gran majoria de places d'aparcament no estan regulades**, amb més de 3.000 places disponibles i només 21 amb algun tipus de regulació. Aquesta situació reflecteix una gestió de l'aparcament predominantment lliure, que podria generar problemes d'eficiència, com saturacions en zones concretes o ús inadequat de les places. Una millor planificació i regulació podria optimitzar l'ús de l'espai disponible, afavorir la rotació i millorar la mobilitat al municipi.

7

La manca de regulació de l'aparcament a Bellvei afavoreix la **presència de vehicles mal estacionats**, fet que genera dificultats tant per al trànsit rodat com per al pas de vianants. Aquesta situació pot incrementar la inseguretat viària i reduir la funcionalitat dels espais públics, especialment en zones amb alta densitat de vehicles. Establir mecanismes de regulació podria ajudar a reduir aquesta problemàtica, millorant l'ordenació i l'accessibilitat del municipi.

8

La xarxa viària de Bellvei no està dissenyada per facilitar el transport actiu durant la setmana, fet que limita l'ús de modes com caminar o anar amb bicicleta per als desplaçaments quotidians. No obstant això, el cap de setmana s'observa un increment d'aquest tipus de mobilitat, ja que s'associa principalment a activitats d'oci i temps lliure. Aquesta diferència posa de manifest la necessitat d'adaptar la xarxa viària i els itineraris per fomentar un ús més ampli i consistent del transport actiu al llarg de tota la setmana.

9

La ciutadania de Bellvei percep una clara **manca de compromís amb el transport públic, destacant-ne la insuficient disponibilitat i oferta** com una de les principals limitacions de la mobilitat al municipi. Aquesta percepció posa de manifest la necessitat d'impulsar mesures que millorin la freqüència, la cobertura i l'accessibilitat del transport públic, oferint una alternativa real al vehicle privat i promovent una mobilitat més sostenible i equitativa.

10

La percepció ciutadana **sobre l'estacionament a Bellvei destaca un problema de civisme i convivència**, especialment a causa de vehicles mal estacionats que dificulten el trànsit i l'ús adequat de l'espai públic. Aquesta situació genera tensions entre els usuaris i posa en relleu la necessitat d'implementar mesures que fomentin el respecte per les normes d'estacionament, així com la possible regulació d'algunes zones per millorar l'ordenació i l'accessibilitat al municipi.

4 ESTUDI D'ALTERNATIVES I DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

A partir de la diagnosi i l'anàlisi de les mancances detectades en els diferents àmbits de la mobilitat al municipi de Bellvei, s'estableixen un seguit d'objectius i línies estratègiques per a poder definir les actuacions.

4.1 DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

4.1.1 OBJECTIU 1

Promoure una mobilitat segura, accessible i sostenible mitjançant la millora integral de la xarxa de vianants, prioritzant l'accessibilitat universal i la connexió eficient entre els principals punts del municipi.

Línies estratègiques:

- Garantir l'accessibilitat universal a la xarxa de vianants, eliminant barreres arquitectòniques i millorant la qualitat de les voreres i zones de pas.
- Fomentar la connexió eficient i segura entre zones clau del municipi a través de nous itineraris accessibles i integrats amb altres modes de transport.

4.1.2 OBJECTIU 2

Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià mitjançant la creació d'una infraestructura segura, accessible i interconnectada, acompanyada d'accions de sensibilització i promoció per integrar aquest mitjà en els hàbits de mobilitat de la ciutadania.

Línies estratègiques

- Desenvolupar una xarxa de carrils bici segura i contínua que connecti els principals punts del municipi amb zones residencials, escoles, polígons industrials i serveis públics.
- Implementar programes de sensibilització i promoció per conscienciar la ciutadania sobre els beneficis ambientals, econòmics i de salut de desplaçar-se en bicicleta.

4.1.3 OBJECTIU 3

Optimitzar l'oferta d'aparcament al municipi per respondre de manera equilibrada a les necessitats de residents, comerços i visitants, fomentant la mobilitat sostenible i minimitzant l'impacte ambiental de l'ús del vehicle privat.

Línies estratègiques:

- Implantar una distribució eficient de les places d'aparcament que prioritzi zones residencials, comercials i de serveis, garantint l'accessibilitat i la rotació.
- Promoure la instal·lació d'aparcaments dissuasius a les entrades del municipi

4.1.4 OBJECTIU 4

Redefinir i adequar la jerarquia de la xarxa viària del municipi per optimitzar els fluxos de trànsit, millorar la seguretat viària i garantir una distribució equilibrada de l'espai públic entre vianants, bicicletes, transport públic i vehicles privats.

Línies estratègiques:

- Classificar i reorganitzar les vies del municipi segons el seu ús i prioritat, diferenciant entre vies principals, secundàries i zones de baixa intensitat de trànsit.
- Implantar mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes per millorar la convivència entre els diferents modes de mobilitat.

4.1.5 OBJECTIU 5

Promoure una cultura de mobilitat sostenible i respectuosa al municipi a través de campanyes de sensibilització i conscienciació ciutadana, fomentant canvis d'hàbits que prioritzin els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb transport públic.

Línies estratègiques:

- Desenvolupar campanyes educatives i activitats de participació ciutadana per divulgar els beneficis de la mobilitat sostenible i els seus impactes positius en el medi ambient i la qualitat de vida.
- Fomentar l'adhesió ciutadana a iniciatives locals com el Dia sense Cotxes, rutes escolars segures i programes de mobilitat activa.

4.1.6 OBJECTIU 6

Implementar l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) com a eina estratègica per planificar i promoure una mobilitat inclusiva, eficient i sostenible, adaptada a les necessitats del municipi i en harmonia amb els objectius ambientals i socials.

Línies estratègiques

- Realitzar un seguiment exhaustiu de les actuacions plantejades i fer-ne una valoració.

5 ACCIONS DE MILLORA A DESENVOLUPAR**5.1 PROPOSTES D'ACTUACIONS**

Les propostes són l'instrument dissenyat per abordar els problemes de mobilitat actuals identificats durant la fase de diagnosi. Les mesures d'actuació desenvolupades impacten diversos modes de transport, amb l'objectiu de millorar la mobilitat en general.

5.1.1 MOBILITAT A PEU

- Disseny i implementació de camins escolars segurs, incloent mesures com la senyalització adequada, zones de pas de vianants ben delimitades, reducció de la velocitat en àrees pròximes a escoles i la instal·lació de punts d'acompanyament o vigilància en punts estratègics.
- Adequació i millora dels passos de vianants mitjançant la instal·lació de senyalització vertical i horitzontal clara, l'ús de pintura antilliscant, la incorporació d'elements com il·luminació específica per augmentar la visibilitat i la creació de passos elevats o ressaltats per reduir la velocitat dels vehicles.
- Ampliació, condicionament i manteniment de les voreres per garantir un espai segur i accessible per als vianants. Aquesta actuació inclou l'eliminació de barreres arquitectòniques, l'adaptació per a persones amb mobilitat reduïda, la instal·lació de paviments antilliscants, i l'habilitació d'amplades suficients per facilitar el pas de cotxets, cadires de rodes i grups de persones.

5.1.2 MOBILITAT AMB BICICLETA

- Dissenyar i construir un carril bici segur i continu que connecti el nucli urbà amb La Baronia.
- Dissenyar i implementar una segmentació adequada de l'espai públic per protegir l'ús de la bicicleta, incloent la creació de carrils bici segregats del trànsit motoritzat, la delimitació amb barreres físiques o senyalització clara, i la connexió efectiva amb les principals rutes urbanes i interurbanes.
- Instal·lar aparcaments segurs i accessibles per a bicicletes als principals equipaments públics i centres d'activitats.
- Organitzar el dia de la bicicleta.

5.1.3 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

- Estudiar l'augment de freqüència de pas de la xarxa de busos interurbans al seu pas per Bellvei.

5.1.4 MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT

- Aprovació de la xarxa bàsica de circulació (jerarquia viària): Definir les vies principals del municipi on es concentra el pes del trànsit, establint al mateix temps altres tipus de vies que es poden pacificar per fomentar l'ús d'altres modes de transport més sostenibles.
- Revisar i actualitzar la senyalització per a vehicles, ordenar els sentits de circulació i establir un pla de sentits únics, si és necessari, per millorar l'eficiència i seguretat viària.
- Millorar l'accés al casc antic mitjançant la regulació del trànsit, la prioritització de vianants i ciclistes, i la implantació de zones d'accés restringit.

5.1.5 SEGURETAT VIÀRIA I PUNTS CONFLICTIUS

- Implantar mesures per evitar el pas de camions pel mig del poble, establint rutes alternatives per al trànsit de vehicles pesants.
- Millorar l'entrada i sortida de l'escola mitjançant la creació de zones segures per als infants, com passos de vianants ben senyalitzats, zones d'aparcament per a cotxes i bicicletes, i la regulació del trànsit en horaris clau.

5.1.6 APARCAMENT

- Reorganitzar l'aparcament al municipi, definint les zones habilitades i gestionant aquelles zones o carrers no habilitades per a l'ús.
- Implantar aparcaments dissuasius a les entrades del municipi o prop de les principals vies d'accés, amb l'objectiu de reduir el trànsit al nucli urbà.

5.1.7 PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER A L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES

- Millorar la informació i formació de la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.
- Dissenyar i realitzar campanyes d'informació destinades a sensibilitzar la ciutadania sobre temes relacionats amb la mobilitat, la seguretat viària, l'ús de transport sostenible i altres bones pràctiques urbanes.

5.1.8 DESENVOLUPAMENT I SEGUIMENT DE L'EMUS

- Crear una comissió de seguiment amb una estructura administrativa i tècnica que asseguri el desenvolupament eficient de l'EMUS i permeti l'actualització de les ordenances municipals segons les noves iniciatives.
- Incloure les despeses associades a les actuacions de l'EMUS dins de la línia del pressupost municipal per garantir els recursos econòmics necessaris per a la seva implementació.

5.2 PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT

Per un bon programa de desenvolupament, és necessari establir prioritats d'execució entre totes les propostes tenint en compte el període de vigència de l'estudi realitzat (entre 6 i 8 anys) des de la seva aprovació. Per tant, s'estableixen tres fases de desenvolupament o execució de les propostes segons la durada següent:

- Fase 1: Curt termini (entre 0 i 3 anys)
- Fase 2: Mig termini (entre 3 i 6 anys)
- Fase 3: Llarg termini (+ de 6 anys)
-

Aquestes fases aniran acompanyades del grau de prioritats específica a cada actuació, basada en diversos factors com la urgència de l'acció, el cost, els recursos disponibles, graduat per colors de la manera següent:

- Prioritat baixa
- Prioritat mitjana
- Prioritat alta

Això significa que una actuació pot ser prioritària però alhora requerir una coordinació complexa o un cost considerable, per la qual cosa es podria assignar a la Fase 3.

Aquestes fases i nivells de prioritats es poden observar de forma independent en cada una de les fitxes, però a continuació s'agrupen a mode resum:

Objectiu	Línia estratègica	Núm.	Proposta	Fase execució	Grau de Prioritat	Cost (IVA inclòs)
Promoure una mobilitat segura, accessible i sostenible mitjançant la millora integral de la xarxa de vianants, prioritzant l'accessibilitat universal i la connexió eficient entre els principals punts del municipi.	Garantir l'accessibilitat universal a la xarxa de vianants, eliminant barreres arquitectòniques i millorant la qualitat de les voreres i zones de pas	1.1	Adequació i millora dels passos de vianants mitjançant la instal·lació de senyalització vertical i horitzontal clara, l'ús de pintura antilliscant, la incorporació d'elements com il·luminació específica per augmentar la visibilitat i la creació de passos elevats o ressaltats per reduir la velocitat dels vehicles.	Fase 1	Prioritat alta	50.000 €
		1.2	Ampliació, condicionament i manteniment de les voreres per garantir un espai segur i accessible per als vianants. Aquesta actuació inclou l'eliminació de barreres arquitectòniques, l'adaptació per a persones amb mobilitat reduïda, la instal·lació de paviments antilliscants, i l'habilitació d'amplades suficients per facilitar el pas de cotxets, cadires de rodes i grups de persones.	Fase 1	Prioritat alta	50.000 €
	Fomentar la connexió eficient i segura entre zones clau del municipi a través de nous itineraris accessibles i integrats amb altres modes de transport.	1.3	Disseny i implementació de camins escolars segurs, incloent mesures com la senyalització adequada, zones de pas de vianants ben delimitades, reducció de la velocitat en àrees pròximes a escoles i la instal·lació de punts d'acompanyament o vigilància en punts estratègics.	Fase 2	Prioritat mitjana	30.000 €
Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de	Desenvolupar una xarxa de carrils bici segura i contínua que connecti	2.1	Dissenyar i construir un carril bici segur i continu que connecti el nucli urbà amb La Baronia.	Fase 2	Prioritat mitjana	120.000 €

ÀREA DE CONCERTACIÓ I ASSISTÈNCIA MUNICIPAL

<i>transport quotidià mitjançant la creació d'una infraestructura segura, accessible i interconnectada, acompanyada d'accions de sensibilització i promoció per integrar aquest mitjà en els hàbits de mobilitat de la ciutadania.</i>	els principals punts del municipi amb zones residencials, escoles, polígons industrials i serveis públics.	2.2	Dissenyar i implementar una segmentació adequada de l'espai públic per protegir l'ús de la bicicleta incloent la creació de carrils bici segregats del trànsit motoritzat, la delimitació amb barreres físiques o senyalització clara, i la connexió efectiva amb les principals rutes urbanes i interurbanes.	Fase 2	Prioritat baixa	75.000 €
		2.3	Instal·lar aparcaments segurs i accessibles per a bicicletes als principals equipaments públics i centres d'activitats.	Fase 3	Prioritat mitjana	25.000 €
	Implementar programes de sensibilització i promoció per conscienciar la ciutadania sobre els beneficis ambientals, econòmics i de salut de desplaçar-se en bicicleta.	2.4	Organitzar el dia de la bicicleta	Fase 1	Prioritat baixa	5.000 €
Optimitzar l'oferta d'aparcament al municipi per respondre de manera equilibrada a les necessitats de residents, comerços i visitants, fomentant la mobilitat sostenible i minimitzant	Implantar una distribució eficient de les places d'aparcament que prioritzin zones residencials, comercials i de serveis, garantint l'accessibilitat i la rotació.	3.1	Reorganitzar l'aparcament al municipi, definint les zones habilitades i gestionant aquelles zones o carrers no habilitades per a l'ús.	Fase 1	Prioritat alta	5.000 €

ÀREA DE CONCERTACIÓ I ASSISTÈNCIA MUNICIPAL

<i>l'impacte ambiental de l'ús del vehicle privat.</i>	Promoure la instal·lació d'aparcaments dissuasius a les entrades del municipi	3.2 Implantar aparcaments dissuasius a les entrades del municipi o prop de les principals vies d'accés, amb l'objectiu de reduir el trànsit al nucli urbà.	Fase 1	Prioritat alta	10.000 €
Redefinir i adequar la jerarquia de la xarxa viària del municipi per optimitzar els fluxos de trànsit, millorar la seguretat viària i garantir una distribució equilibrada de l'espai públic entre vianants, bicicletes, transport públic i vehicles privats.	Classificar i reorganitzar les vies del municipi segons el seu ús i prioritat, diferenciant entre vies principals, secundàries i zones de baixa intensitat de trànsit.	4.1 Aprovació de la xarxa bàsica de circulació (jerarquia viària): Definir les vies principals del municipi on es concentra el pes del trànsit, establint al mateix temps altres tipus de vies que es poden pacificar per fomentar l'ús d'altres modes de transport més sostenibles.	Fase 1	Prioritat alta	5.000 €
		4.2 Revisar i actualitzar la senyalització per a vehicles, ordenar els sentits de circulació i establir un pla de sentits únics, si és necessari, per millorar l'eficiència i seguretat viària.	Fase 1		25.000 €
	Implantar mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes per millorar la convivència entre els diferents modes de mobilitat.	4.3 Millorar l'accés al casc antic mitjançant la regulació del trànsit, la prioritització de vianants i ciclistes, i la implantació de zones d'accés restringit.	Fase 2	Prioritat mitjana	15.000 €
		4.4 Implantar mesures per evitar el pas de camions pel mig del poble, establint rutes alternatives per al trànsit de vehicles pesants.	Fase 1	Prioritat alta	10.000 €

ÀREA DE CONCERTACIÓ I ASSISTÈNCIA MUNICIPAL

		4.5	Millorar l'entrada i sortida de l'escola mitjançant la creació de zones segures per als infants, com passos de vianants ben senyalitzats, zones d'aparcament per a cotxes i bicicletes, i la regulació del trànsit en horaris clau.	Fase 2	Prioritat alta	10.000 €
Promoure una cultura de mobilitat sostenible i respectuosa al municipi a través de campanyes de sensibilització i conscienciació ciutadana, fomentant canvis d'hàbits que prioritzin els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb transport públic.	Desenvolupar campanyes educatives i activitats de participació ciutadana per divulgar els beneficis de la mobilitat sostenible i els seus impactes positius en el medi ambient i la qualitat de vida.	5.1	Millorar la informació dirigida a la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.	Fase 1	Prioritat mitjana	Sense cost
		5.2	Dissenyar i realitzar campanyes d'informació destinades a sensibilitzar la ciutadania sobre temes relacionats amb la mobilitat, la seguretat viària, l'ús de transport sostenible i altres bones pràctiques urbanes.	Fase 1	Prioritat mitjana	5.000 €
	Fomentar l'adhesió ciutadana a iniciatives locals com el Dia sense Cotxes, rutes escolars segures i programes de mobilitat activa.	5.3	Incentivar la celebració de dies emblemàtics que apostin per una mobilitat sostenible, com per exemple el Dia sense cotxes, la setmana de la mobilitat sostenible, etc.	Fase 1	Prioritat baixa	5.000 €
Implementar l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) com a eina estratègica per planificar i promoure una	Realitzar un seguiment exhaustiu de les actuacions plantejades i fer-ne una valoració.	6.1	Crear una comissió de seguiment amb una estructura administrativa i tècnica que asseguri el desenvolupament eficient de l'EMUS i permeti l'actualització de les ordenances municipals segons les noves iniciatives.	Fase 1 Fase 2 Fase 3	Prioritat mitjana	Sense cost

ÀREA DE CONCERTACIÓ I ASSISTÈNCIA MUNICIPAL

<i>mobilitat inclusiva, eficient i sostenible, adaptada a les necessitats del municipi i en harmonia amb els objectius ambientals i socials.</i>		6.2 Incloure les despeses associades a les actuacions de l'EMUS dins de la línia del pressupost municipal per garantir els recursos econòmics necessaris per a la seva implementació.	Fase 1 Fase 2 Fase 3	Prioritat mitjana	Pressupost municipal
--	--	--	----------------------------	-------------------	----------------------

6 ANNEXES

ANNEX 1.	ENQUESTES	63
ANNEX 2.	DADES D'ACCIDENTALITAT	65
ANNEX 3.	FITXES ACTUACIONS/PROPOSTES	67
ANNEX 4.	REPORTATGE FOTOGRÀFIC	101

ANNEX 1. ENQUESTES

L'estructura de l'enquesta feta amb l'eina Google Forms va ser la següent:

1. Gènere
2. Franja d'edat
3. Quina és la seva situació laboral?
4. Mobilitat ocupacional: Com es desplaça majoritàriament per anar a la feina?
5. Mobilitat personal: Com es desplaça majoritàriament de manera particular?
6. Quin és el motiu principal pel que s'ha de desplaçar?
7. A quines hores es desplaça de forma habitual?
8. Quina durada tenen els seus desplaçaments?
9. Quina és la població de destinació del seu desplaçament habitual?
10. Consideres suficient l'oferta de places d'aparcament al municipi?
11. Quants vehicles a motor disposa la seva unitat familiar
12. Altres comentaris que vulgui fer constar en relació a la mobilitat al seu municipi.

Els resultats de l'enquesta s'han incorporat en el punt 3.2.7.3 Percepció de la mobilitat.

ANNEX 2. DADES D'ACCIDENTALITAT

A partir de l'anuari estadístic d'accidents i TCA a la xarxa de carreteres de la DIPTA de l'any 2020 s'han obtingut les següents dades a la carretera TV-2126

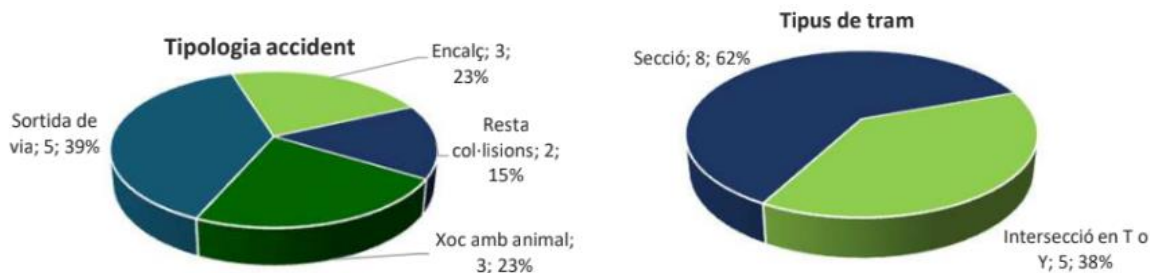
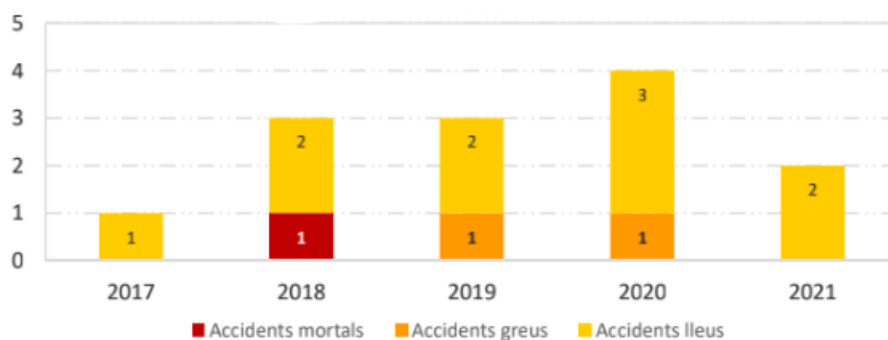
Accidents mortals: 1

Accidents greus: 2

Accidents lleus: 10

Accidents ponderats: 20

Gravetat dels accidents



Llistat dels accidents localitzats en aquest tram pel període 2017-2021

Any	PK	Gravetat	Tipus accident	Tipus tram	Lluminositat	Estat calçada	Hora
2021	0	Accident lleu	Encalç	Intersecció en T o Y	De nit, il·luminació artificial insuficient	Sec i net	0
2018	0,1	Accident lleu	Fregament o col·lisió lateral	Secció	De dia, dia clar	Sec i net	20
2020	0,1	Accident lleu	Encalç	Intersecció en T o Y	De nit, sense llum artificial+	Sec i net	18
2018	0,3	Accident lleu	Caiguda en la via o bolcada	Secció	De dia, dia clar	Sec i net	9
2019	0,4	Accident greu	Xoc amb animal a la calçada	Secció	De dia, dia clar	Sec i net	1
2021	0,4	Accident lleu	Encalç	Intersecció en T o Y	De dia, dia clar	Sec i net	14
2020	0,5	Accident lleu	Xoc amb animal a la calçada	Secció	De nit, sense llum artificial+	Sec i net	1
2019	0,8	Accident lleu	Resta sortides de via	Secció	De dia, dia clar	Sec i net	8
2019	1	Accident lleu	Xoc amb animal a la calçada	Secció	De dia, dia clar	Sec i net	11
2020	1	Accident lleu	Resta sortides de via	Secció	De nit, sense llum artificial+	Sec i net	17
2018	1,4	Accident mortal	Caiguda en la via o bolcada	Secció	De dia, dia clar	Sec i net	19

ANNEX 3. FITXES ACTUACIONS/PROPOSTES

FITXA D'ACTUACIÓ: 1.1

1. Objectiu a què fa referència:

Promoure una mobilitat segura, accessible i sostenible mitjançant la millora integral de la xarxa de vianants, prioritzant l'accessibilitat universal i la connexió eficient entre els principals punts del municipi.


2. Títol de l'actuació:

Adequació i millora dels passos de vianants mitjançant la instal·lació de senyalització vertical i horitzontal clara, l'ús de pintura antilliscant, la incorporació d'elements com il·luminació específica per augmentar la visibilitat i la creació de passos elevats o ressaltats per reduir la velocitat dels vehicles

3. Descripció actuació:

L'actuació té com a objectiu transformar els passos de vianants del municipi en espais més segurs, accessibles i visibles, reduint el risc d'accidents i garantint la prioritat del vianant. Les accions inclouen:

1. Senyalització clara i accessible:
 - Vertical: Instal·lació de senyals de prioritat vianant i/o prioritat de circulació i límits de velocitat pròxims als passos. Exemple: carrer Montserrat a l'alçada del pas estret.
 - Horitzontal: Renovació de la pintura amb colors contrastats (blanc o groc) i símbols de vianants, utilitzant pintura antilliscant per evitar caigudes en condicions humides. Exemple: Carrer Lluís Companys.
2. Il·luminació específica:
 - Incorporació de llums LED orientades cap als passos de vianants per millorar la visibilitat nocturna.
 - Instal·lació de llums intermitents o sistemes de il·luminació activats per sensors de moviment.
3. Elements per reduir la velocitat dels vehicles:
 - Passos elevats o ressaltats: Construcció de plataformes elevades amb paviment durable que obliguin als vehicles a reduir la velocitat.
 - Col·locació d'elements físics abans del pas de vianants per alertar conductors. Exemple: l'avinguda de la Mare de Déu de l'Assumpció.
4. Accessibilitat universal:
 - Incorporació de paviments tàctils (amb textures en relleu) per a persones amb discapacitat visual.
 - Rampes suaus i eliminació de desnivells als accessos als passos.
5. Elements addicionals:

<ul style="list-style-type: none"> ○ Miralls de visibilitat en zones amb poca perspectiva. ○ Senyalització dinàmica (com semàfors amb compte-enrere) en passos molt transitats. <p>6. Àrees:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Priorització dels passos de vianants identificats com no rebaixats. Exemples: Zona carrer Parellada, carrer Isabel Viella i l'avinguda de la Mare de Déu de l'Assumpció. 	
4. Àmbit d'actuació:	
Municipi de Bellvei	
5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	50.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
<p>Ajuntament de Bellvei</p> <p>Servei Català de Trànsit</p> <p>Diputació de Tarragona</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Reducció d'accidents: Disminució d'incidents amb vianants als passos. ● Respecte a la velocitat: Mitjana de velocitat dels vehicles abans i després de les obres (amb controls radar). ● Accessibilitat: Percentatge de passos adaptats a la normativa de la Llei 3/2014 d'accessibilitat de Catalunya. ● Satisfacció ciutadana: Enquestes sobre percepció de seguretat en els passos millorats. ● Ús dels passos elevats: Augment del nombre de vianants que utilitzen els passos. ● Manteniment efectiu: Nombre d'incidències resoltes en el termini establert (ex: repintat ràpid de marques esborrades).

FITXA D'ACTUACIÓ: 1.2**1. Objectiu a què fa referència:**

Promoure una mobilitat segura, accessible i sostenible mitjançant la millora integral de la xarxa de vianants, prioritzant l'accessibilitat universal i la connexió eficient entre els principals punts del municipi.

2. Títol de l'actuació:

Ampliació, condicionament i manteniment de les voreres per garantir un espai segur i accessible per als vianants. Aquesta actuació inclou l'eliminació de barreres arquitectòniques, l'adaptació per a persones amb mobilitat reduïda, la instal·lació de paviments antilliscants, i l'habilitació d'amplades suficients per facilitar el pas de cotxets, cadires de rodes i grups de persones.

3. Descripció actuació:

L'actuació té com a objectiu transformar les voreres del nucli urbà i zones estratègiques de Bellvei en espais inclusius, segurs i accessibles per a tota la ciutadania. Les accions principals inclouen:

1. Ampliació de voreres: Assegurar una amplada mínima de 1,8–2 metres per permetre el pas simultani de cadires de rodes, cotxets i grups de persones.
2. Eliminació de barreres arquitectòniques: Supressió de desnivells, esglaons o obstacles (com arrels d'arbres o senyals mal ubicades) que dificultin el trànsit.
3. Adaptació per a mobilitat reduïda: Instal·lació de rampes amb pendents suaus (màxim 8%), paviments tàctils per a persones amb discapacitat visual, i cantonades de vorera baixos per facilitar l'accés a passos de vianants.
4. Paviments antilliscants: Ús de materials com a formigó rugós o lloses de pedra natural amb superfícies no lliscants, especialment en àrees propenses a l'acumulació d'aigua o gel.
5. Senyalització i il·luminació: Millora de la senyalització horitzontal (marcat de creus) i vertical, així com instal·lació d'enllumenat LED per garantir visibilitat nocturna.
6. Manteniment continu: Pla de neteja regular, reparació de esquerdes i substitució de elements deteriorats per evitar riscos.

Àrees d'actuació: Priorització de les zones identificades sense voreres o amb superfície de menys d'un metre. Exemples: carrer de Sant Jordi, carrer Urgell, carrer Antoni Suau o la mateixa avinguda de la Mare de Déu de l'Assumpció.

<p>4. Àmbit d'actuació:</p>	
<p>Municipi de Bellvei</p>	
<p>5. Fase:</p>	<p>6. Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 1</p>	<p>50.000 €</p>
<p>7. Possibles fonts de finançament:</p>	<p>8. Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament de Bellvei</p> <p>Servei Català de Trànsit</p> <p>Diputació de Tarragona</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilitat: Percentatge de voreres adaptades als estàndards legals (Llei 3/2014 d'accessibilitat de Catalunya). • Reducció de queixes ciutadanes: Disminució de denúncies per obstacles o manca de seguretat a les voreres. • Ús per part de PMR (Persones amb Mobilitat Reduïda): Enquestes o registres d'ús de les voreres per usuaris de cadira de rodes o persones amb discapacitat visual. • Seguretat: Reducció d'accidents o caigudes relacionades amb el mal estat de les voreres. • Satisfacció ciutadana: Resultats d'enquestes sobre percepció de seguretat i comoditat. • Manteniment: Nombre d'incidències resoltes en el termini establert al pla de manteniment.

FITXA D'ACTUACIÓ: 1.3

1. Objectiu a què fa referència:

Promoure una mobilitat segura, accessible i sostenible mitjançant la millora integral de la xarxa de vianants, prioritzant l'accessibilitat universal i la connexió eficient entre els principals punts del municipi.

2. Títol de l'actuació:


Disseny i implementació de camins escolars segurs, incloent mesures com la senyalització adequada, zones de pas de vianants ben delimitades, reducció de la velocitat en àrees pròximes a escoles i la instal·lació de punts d'acompanyament o vigilància en punts estratègics.

3. Descripció actuació:

L'actuació consisteix en dissenyar i implementar camins escolars segurs per als estudiants de Bellvei, amb l'objectiu de fomentar la mobilitat sostenible i garantir la seguretat dels infants en els seus desplaçaments diaris cap a les escoles. Aquests camins inclouran mesures com:

1. Senyalització adequada: Instal·lació de senyals verticals i horitzontals que indiquen els camins escolars, zones de pas de vianants i punts de perill.
2. Zones de pas de vianants ben delimitades: Millora de les voreres i creus de vianants, amb pintura reflectant i elements visuals que augmentin la seguretat.
3. Reducció de la velocitat: Implementació de mesures de pacificació de trànsit, com ara llombards, ressals o límits de velocitat reduïts (zones 30 km/h) a les àrees properes a les escoles.
4. Punts d'acompanyament o vigilància: Establiment de punts estratègics on els pares, tutors o voluntaris puguin acompanyar o supervisar els infants durant el trajecte.
5. Il·luminació i visibilitat: Millora de la il·luminació als camins escolars per garantir la seguretat durant les hores matinals o de tardes fosques.
6. Educació i participació ciutadana: Campanyes de sensibilització per a conductors, pares i estudiants sobre la importància dels camins escolars segurs.

Àrees: Realització del recorregut amb destinació final al centre educatiu La Muntanyeta, carrer Montserrat.

4. Àmbit d'actuació:	
Municipi de Bellvei	
5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 2	30.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Bellvei Servei Català de Trànsit Diputació de Tarragona	<ul style="list-style-type: none"> • Participació dels estudiants: Nombre d'estudiants que utilitzen els camins escolars diàriament. • Reducció d'accidents: Disminució d'incidents o accidents viaris a les zones properes a les escoles. • Satisfacció de pares i estudiants: Enquestes per avaluar la percepció de seguretat i utilitat dels camins escolars. • Reducció del trànsit motoritzat: Disminució del nombre de vehicles privats que accedeixen a les zones escolars. • Millora de la mobilitat sostenible: Augment del nombre d'estudiants que van a peu o en bicicleta a l'escola. • Compliment de les mesures de seguretat: Avaluació de l'efectivitat de les mesures implementades

FITXA D'ACTUACIÓ: 2.1

1. Objectiu a què fa referència:

Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià mitjançant la creació d'una infraestructura segura, accessible i interconnectada, acompanyada d'accions de sensibilització i promoció per integrar aquest mitjà en els hàbits de mobilitat de la ciutadania.


2. Títol de l'actuació:

Dissenyar i construir un carril bici segur i continu que connecti el nucli urbà amb La Baronia.

3. Descripció actuació:

L'actuació consisteix en el disseny i la construcció d'un carril bici segur i continu que connecti el nucli urbà de Bellvei amb la zona de La Baronia. Aquest carril bici tindrà com a objectiu principal fomentar la mobilitat sostenible, reduir l'ús del vehicle privat i millorar la connectivitat entre aquests dos punts estratègics del municipi. El traçat del carril bici s'haurà de planificar tenint en compte criteris de seguretat viària, accessibilitat universal i integració paisatgística. Inclourà senyalització vertical i horitzontal, il·luminació adequada, i mesures de protecció per als ciclistes (com barreres físiques o separació de la calçada). A més, es podrien incorporar elements complementaris com àrees de descans, aparcaments per a bicicletes i punts d'informació turística.

4. Àmbit d'actuació:

<p>Carretera TV-2126</p>	
--------------------------	--

<p>5. Fase:</p>	<p>6. Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 2</p>	<p>120.000 €</p>
<p>7. Possibles fonts de finançament:</p>	<p>8. Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament de Bellvei Servei Català de Trànsit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ús del carril bici: Nombre de ciclistes que utilitzen el carril bici diàriament o setmanalment. • Reducció del trànsit

<p>Diputació de Tarragona</p>	<p>motoritzat: Disminució del nombre de vehicles privats que circulen entre Bellvei i La Baronia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seguretat viària: Reducció d'accidents o incidents relacionats amb bicicletes a la zona. • Satisfacció ciutadana: Enquestes als veïns per avaluar la percepció de seguretat i utilitat del carril bici. • Impacte ambiental: Disminució de les emissions de CO₂ derivades de la reducció de l'ús del cotxe. • Connectivitat: Millora en el temps de desplaçament entre Bellvei i La Baronia en bicicleta.
-------------------------------	--

FITXA D'ACTUACIÓ: 2.2

1. Objectiu a què fa referència:

Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià mitjançant la creació d'una infraestructura segura, accessible i interconnectada, acompanyada d'accions de sensibilització i promoció per integrar aquest mitjà en els hàbits de mobilitat de la ciutadania.


2. Títol de l'actuació:

Dissenyar i implementar una segmentació adequada de l'espai públic per protegir l'ús de la bicicleta incloent la creació de carrils bici segregats del trànsit motoritzat, la delimitació amb barreres físiques o senyalització clara, i la connexió efectiva amb les principals rutes urbanes i interurbanes.

3. Descripció actuació:

L'actuació busca reconfigurar l'espai públic per prioritzar la bicicleta com a mitjà de transport sostenible, garantint seguretat i connectivitat. Les accions principals inclouen:

1. Carrils bici segregats:
 - Creació de carrils bici físicament separats del trànsit motoritzat mitjançant barreres físiques (com voreres elevades, separadors de plàstic resistent o jardineres), per evitar invasions per part de vehicles.
 - Amplada mínima de 2 metres per carril (2,5 m en zones de gran ús) per permetre l'avançament entre ciclistes.
2. Senyalització clara i intuïtiva:
 - Pintura horitzontal en verd o blau amb símbols de bicicleta i fletxes direccionals.
 - Senyals verticals que indiquen prioritat ciclista, límits de velocitat per vehicles i punts de conflicte (ex: creuaments).
3. Connexió amb rutes existents:
 - Integració dels nous carrils amb les xarxes ciclistes urbanes (ex: connexions amb escoles, centres comercials o estacions) i interurbanes (rutes cap a municipis veïns).
 - Millora de creuaments perillosos amb semàfors adaptats a bicicletes o passos elevats per evitar conflictes amb vehicles.
4. Elements de seguretat addicionals:
 - Il·luminació específica per als carrils bici.
 - Miralls de visibilitat en zones amb poca perspectiva.
 - Paviment antilliscant i drenatge adequat per evitar acumulacions d'aigua.
5. Participació ciutadana:

<ul style="list-style-type: none"> ○ Campanyes per fomentar l'ús de la bicicleta i enquestes per adaptar el disseny a les necessitats dels usuaris. 	
<p>4. Àmbit d'actuació:</p>	
<p>Municipi de Bellvei</p>	
<p>5. Fase:</p>	<p>6. Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 2</p>	<p>75.000 €</p>
<p>7. Possibles fonts de finançament:</p>	<p>8. Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament de Bellvei</p> <p>Servei Català de Trànsit</p> <p>Diputació de Tarragona</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Augment d'usuaris: Nombre de ciclistes que utilitzen els carrils diàriament. • Reducció d'accidents: Disminució de col·lisions entre vehicles i bicicletes als carrils segregats. • Connectivitat efectiva: Percentatge de punts estratègics (escoles, centres, etc.) connectats per la xarxa ciclista. • Satisfacció dels ciclistes: Enquestes sobre percepció de seguretat i comoditat. • Impacte ambiental: Dades de reducció d'emissions de CO₂ per desplaçaments en bicicleta vs. cotxe. • Manteniment: Nombre d'incidències resoltes (ex: reparació de separadors o paviment).

FITXA D'ACTUACIÓ: 2.3

1. Objectiu a què fa referència:

Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià mitjançant la creació d'una infraestructura segura, accessible i interconnectada, acompanyada d'accions de sensibilització i promoció per integrar aquest mitjà en els hàbits de mobilitat de la ciutadania.

2. Títol de l'actuació:

Instal·lar aparcaments segurs i accessibles per a bicicletes als principals equipaments públics i centres d'activitats.

3. Descripció actuació:

L'actuació té com a objectiu fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual, oferint infraestructures segures i accessibles per estacionar bicicletes en punts estratègics del municipi. Les accions inclouen:

1. Ubicacions prioritàries:
 - Aparcaments prop d'escoles, centres de salut, biblioteques, parcs, estacions de transport públic i zones comercials.
2. Disseny segur i accessible:
 - Estructures de pàrquing fixes (racks en forma de U invertida o doble altura) amb materials resistents a les intempèries i el vandalisme.
 - Cobertes o marquesines per protegir les bicicletes de la pluja i el sol.
 - Sistemes d'ancoratge amb cadenes o cables de seguretat integrats als racks.
3. Accessibilitat universal:
 - Espais reservats per a bicicletes adaptades (ex: tricicles o handbikes) i ubicacions properes a rampes o ascensors.
 - Paviment tàctil i senyalització clara per a persones amb discapacitat visual.
4. Elements de seguretat addicionals:
 - Instal·lació de càmeres de vigilància o sistemes d'il·luminació amb sensors de moviment.
 - Col·locació de plafons informatius amb consells de seguretat i números d'emergència.
5. Integració amb altres mitjans de transport:
 - Connexió dels aparcaments amb carrils bici i parades de transport públic per facilitar la intermodalitat.
6. Manteniment i gestió:
 - Neteja periòdica, revisió dels sistemes d'ancoratge i reparació ràpida de danys.

Àrees: Escola La Muntanyeta i/o Zona esportiva Municipal de Bellvei, Consultori Local Bellvei.

<p>4. Àmbit d'actuació:</p>	
<p>Municipi de Bellvei</p>	
<p>5. Fase:</p> <p>Fase 3</p>	<p>6. Estimació cost (en €):</p> <p>25.000 €</p>
<p>7. Possibles fonts de finançament:</p> <p>Ajuntament de Bellvei</p> <p>Servei Català de Trànsit</p> <p>Diputació de Tarragona</p>	<p>8. Indicador d'avaluació de proposta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ús dels aparcaments: Nombre mitjà de bicicletes estacionades diàriament per punt. • Seguretat percebuda: Enquestes als usuaris sobre la confiança en deixar la bicicleta als aparcaments. • Reducció de robatoris: Dades comparatives de denúncies per robatori de bicicletes abans i després de la instal·lació. • Accessibilitat: Percentatge d'aparcaments adaptats a la Llei 3/2014 d'accessibilitat de Catalunya. • Integració amb xarxa ciclista: Proporció d'aparcaments connectats directament a carrils bici o transport públic. • Sostenibilitat: Augment del nombre de desplaçaments en bicicleta registrats als equipaments públics.

FITXA D'ACTUACIÓ: 2.4

1. Objectiu a què fa referència:

Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià mitjançant la creació d'una infraestructura segura, accessible i interconnectada, acompanyada d'accions de sensibilització i promoció per integrar aquest mitjà en els hàbits de mobilitat de la ciutadania.

2. Títol de l'actuació:

Organitzar el dia de la bicicleta

3. Descripció actuació:

1. Ruta ciclista familiar:
 - Un recorregut urbà o interurbà adaptat a tots els públics (nens, adults, persones amb mobilitat reduïda).
 - Punt de sortida i arribada al centre del poble, amb parades informatives sobre seguretat viària i mobilitat sostenible.
2. Tallers educatius:
 - Taller de reparació bàsica de bicicletes.
 - Taller de normativa de circulació i seguretat viària per a ciclistes.
 - Activitat infantil: "Aprèn a anar en bici" per a nens i nenes.
3. Exposició de bicicletes:
 - Mostra de bicicletes innovadores (elèctriques, plegables, càrregues, etc.) amb demostracions pràctiques.
4. Concursos i jocs:
 - Concurs de decoració de bicicletes per a nens.
 - Circuit d'habilitats per a ciclistes (slalom, frenada de precisió, etc.).
5. Punts informatius:
 - Estands de l'Ajuntament, entitats ciclistes i marques de bicicletes per informar sobre mobilitat sostenible, subvencions i activitats relacionades.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Bellvei



5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	5.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Bellvei	<ul style="list-style-type: none"> • Participació: Nombre de persones inscrites o assistents a les activitats. • Satisfacció dels participants: Enquestes post-esdeveniment sobre la qualitat de les activitats i la logística. • Impacte mediàtic: Abast de la cobertura en mitjans locals i xarxes socials. • Augment de l'ús de la bicicleta: Dades comparatives de desplaçaments en bicicleta abans i després de l'esdeveniment. • Col·laboracions generades: Nombre d'entitats o empreses implicades en l'organització.

FITXA D'ACTUACIÓ: 3.1

1. Objectiu a què fa referència:

Optimitzar l'oferta d'aparcament al municipi per respondre de manera equilibrada a les necessitats de residents, comerços i visitants, fomentant la mobilitat sostenible i minimitzant l'impacte ambiental de l'ús del vehicle privat.


2. Títol de l'actuació:

Reorganitzar l'aparcament al municipi, definint les zones habilitades i gestionant aquelles zones o carrers no habilitades per a l'ús.

3. Descripció actuació:

L'objectiu és optimitzar l'espai públic, reduir el caos circulatori i prioritzar la mobilitat sostenible mitjançant una gestió ordenada de l'aparcament. Les accions principals inclouen:

1. Zonificació i definició d'àrees:
 - Zones d'aparcament regulades: Delimitació d'àrees específiques per a residents, comerços i visitants, amb senyalització clara. Exemple: Habilitar la zona de parking del carrer Montserrat amb la plaça Catalunya i habilitar zona d'aparcament a la plaça Nova.
 - Zones d'aparcament restringit: Prohibició d'aparcar en carrers estrets, voreres, o zones properes a escoles o passos de vianants. Exemple carrer Montserrat zona escolar, Josep Urgell i Vidal, plaça Catalunya.
 - Zones verdes o peatonals: Conversió d'espais actualment ocupats per cotxes en àrees verdes, terrasses o carrils bici. Exemple, carrer del Sol.
2. Reorganització de les zones d'aparcament no regulat. Redefinició del costat de l'estacionament en carrers del municipi. Exemple: carrer Lluís Companys.
3. Sistema de permisos i tarifes:
 - Permisos residents: Implementació d'un sistema per sol·licitar permisos d'aparcament prioritari per als veïns.
4. Alternatives a l'aparcament privat:
 - Park & Ride: Creació d'aparcaments dissuasius a les entrades del municipi.
 - Promoció de mobilitat sostenible: Ampliació de carrils bici, aparcaments per a bicicletes i bonificacions per a usuaris de cotxe compartit.
5. Participació ciutadana:
 - Enquestes i tallers per recollir propostes dels veïns sobre les zones d'aparcament prioritàries.

4. Àmbit d'actuació:	
Municipi de Bellvei	
5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	5.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Bellvei	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció d'aparcaments il·legals: Disminució del nombre de vehicles mal estacionats. • Utilització de zones regulades: Augment del percentatge d'ocupació en àrees d'aparcament habilitades. • Satisfacció ciutadana: Enquestes sobre la percepció d'ordre i accessibilitat als carrers. • Augment de l'ús de transports alternatius: Dades de disminució del trànsit motoritzat en zones regulades. • Millora ambiental: Augment d'espais verds i reducció de la contaminació acústica i atmosfèrica.

FITXA D'ACTUACIÓ: 3.2

1. Objectiu a què fa referència:

Optimitzar l'oferta d'aparcament al municipi per respondre de manera equilibrada a les necessitats de residents, comerços i visitants, fomentant la mobilitat sostenible i minimitzant l'impacte ambiental de l'ús del vehicle privat.

2. Títol de l'actuació:

Implantar aparcaments dissuasius a les entrades del municipi o prop de les principals vies d'accés, amb l'objectiu de reduir el trànsit al nucli urbà.

3. Descripció actuació:

Aquesta actuació consisteix en la creació d'aparcaments gratuïts situats estratègicament a les entrades del nucli urbà, prop de les vies d'accés principals (com autopistes o carreteres comarcals).

L'objectiu és incentivar que els conductors deixin els vehicles privats en aquests punts i utilitzin modes de transport sostenibles (autobusos, bicicletes, o vianants) per accedir al centre.

Els aparcaments inclouran senyalització clara, connexions amb transport públic, i mesures de seguretat (il·luminació, càmeres). Això redueix el trànsit al centre, millora la qualitat de l'aire i alleugereix la demanda d'aparcament en zones urbanes congestionades.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Bellvei



5. Fase:

Fase 1

6. Estimació cost (en €):

10.000 €

7. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Bellvei

8. Indicador d'avaluació de proposta:

- **Reducció del trànsit al centre:**
Disminució del % de vehicles privats que entren al nucli urbà (mesurat amb comptadors de trànsit).
- **Ús dels aparcaments dissuasius:**
Nombre mitjà de vehicles

	<p>estacionats/dia i ocupació màxima en hores punta.</p> <ul style="list-style-type: none">• Impacte en la mobilitat sostenible: Augment d'usuaris de transport públic o bicicleta (enquestes o dades de l'operador de transport).• Qualitat ambiental: Reducció de nivells de NO₂ i partícules fines al centre (dades d'estacions de qualitat de l'aire).• Satisfacció ciutadana: Enquestes als usuaris sobre accessibilitat, seguretat i conveniència dels aparcaments.• Cost-benefici: Estalvi econòmic en manteniment de carrers i salut pública (per reducció de contaminants).
--	--

FITXA D'ACTUACIÓ: 4.1

1. Objectiu a què fa referència:

Redefinir i adequar la jerarquia de la xarxa viària del municipi per optimitzar els fluxos de trànsit, millorar la seguretat viària i garantir una distribució equilibrada de l'espai públic entre vianants, bicicletes, transport públic i vehicles privats.

2. Títol de l'actuació:

Aprovació de la xarxa bàsica de circulació (jerarquia viària): Definir les vies principals del municipi on es concentra el pes del trànsit, establint al mateix temps altres tipus de vies que es poden pacificar per fomentar l'ús d'altres modes de transport més sostenibles.

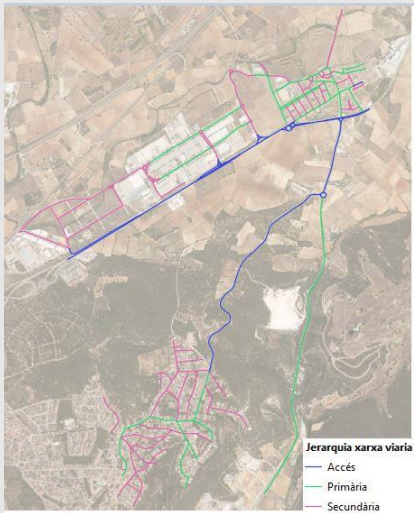
3. Descripció actuació:

L'actuació consisteix en definir una jerarquia clara de les vies públiques per redistribuir el trànsit, reduir la congestió i fomentar modes de transport més sostenibles (a peu, en bicicleta o transport públic). Les accions clau són:

1. Classificació de les vies segons la seva funció:
 - **Vies principals (arterials):** Carrers amb major flux de trànsit motoritzat (ex: eixos de connexió amb municipis veïns o accés a zones industrials). S'hi permetrà trànsit de vehicles, però amb mesures de seguretat reforçada (semàfors, límits de velocitat, carrils bus).
 - **Vies secundàries (col·lectores):** Carrers amb trànsit moderat, on es prioritzarà la convivència entre vehicles, vianants i bicicletes (ex: carrils bici protegits, passos elevats per vianants).
 - **Vies locals pacificades** (zones 30 km/h): Carrers residencials, escolars o comercials amb límit de velocitat a 30 km/h, ampliació de voreres, prioritat vianant i elements de pacificació de trànsit.
 - **Zones de prioritat peatonal:** Àrees centríques o comercials convertides en semipeatonals o peatonals (ex: horaris restringits per vehicles o tancament permanent).
2. Mesures per a cada tipus de via:
 - Vies principals:
 - Instal·lació de semàfors intel·ligents que adaptin els temps de pas segons el flux.
 - Vies secundàries:
 - Integració de carrils bici segregats i ampliació de voreres.
 - Vies locals:
 - Implementació de zones 30 km/h, amb senyalització clara i elements físics que obliguin a reduir la velocitat.

- Zones peatonals:
 - Eliminació de l'aparcament en superfície i creació de places o àrees verdes.
- 3. Connexió amb altres modes de transport:
 - Garantir l'accés segur a parades de transport públic, aparcaments dissuasius i xarxa ciclista des de totes les vies principals.
- 4. Participació ciutadana i ajustos:
 - Enquestes als veïns per identificar punts conflictius i tallers de co-disseny per a les zones pacificades.

4. Àmbit d'actuació:

<p>Municipi de Bellvei</p>	
<p>5. Fase:</p>	<p>6. Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 1</p>	<p>5.000 €</p>
<p>7. Possibles fonts de finançament:</p> <p>Ajuntament de Bellvei</p>	<p>8. Indicador d'avaluació de proposta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducció de la congestió: Dades de temps de desplaçament en hores punta a les vies principals. • Augment de la mobilitat sostenible: Percentatge de desplaçaments a peu, en bici o transport públic. • Seguretat viària: Disminució d'accidents a les vies pacificades • Qualitat de l'espai públic: Enquestes de satisfacció sobre les zones peatonals

FITXA D'ACTUACIÓ: 4.2

1. Objectiu a què fa referència:

Redefinir i adequar la jerarquia de la xarxa viària del municipi per optimitzar els fluxos de trànsit, millorar la seguretat viària i garantir una distribució equilibrada de l'espai públic entre vianants, bicicletes, transport públic i vehicles privats.

2. Títol de l'actuació:

Revisar i actualitzar la senyalització per a vehicles, ordenar els sentits de circulació i establir un pla de sentits únics, si és necessari, per millorar l'eficiència i seguretat viària.

3. Descripció actuació:

Aquesta actuació té com a objectiu optimitzar la fluïdesa del trànsit i incrementar la seguretat viària mitjançant:


1. Actualització de la senyalització vertical i horitzontal: Substituir senyals obsoletes i millorar la visibilitat nocturna amb materials reflectants.
2. Reordenació de sentits de circulació: Analitzar punts conflictius (interseccions, zones amb congestió recurrent) per redistribuir els fluxos de vehicles i evitar conflictes.
3. Implantació de sentits únics: Definir carrers o àrees on la circulació en un sol sentit redueixi accidents, faciliti l'accés a vianants i alleugereixi la congestió. Exemple: Direcció única del carrer del Sol.
4. Integració amb mobilitat sostenible: Prioritzar carrils bici o zones de prioritat residencial en els nous dissenys.


4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Bellvei



5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	25.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Bellvei	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció d'accidents: Disminució del nombre de col·lisions o atropellaments en els carrers. • Fluïdesa del trànsit: Temps mitjà de desplaçament en hores punta (mesurat amb aplicacions de trànsit en temps real). • Efectivitat de la senyalització: Percentatge de conductors que respecten les noves normes (observació directa o enquestes). • Impacte en la mobilitat no motoritzada: Augment de vianants o ciclistes a les zones pacificades. • Satisfacció ciutadana: Enquestes a residents i comerciants sobre percepció de seguretat i accessibilitat.

FITXA D'ACTUACIÓ: 4.3	
1. Objectiu a què fa referència:	
Redefinir i adequar la jerarquia de la xarxa viària del municipi per optimitzar els fluxos de trànsit, millorar la seguretat viària i garantir una distribució equilibrada de l'espai públic entre vianants, bicicletes, transport públic i vehicles privats.	
2. Títol de l'actuació:	
Millorar l'accés al casc antic mitjançant la regulació del trànsit, la prioritització de vianants i ciclistes, i la implantació de zones d'accés restringit.	
3. Descripció actuació:	
Implementació de mesures per millorar l'accés al casc antic, afavorint la mobilitat sostenible i reduint la presència de vehicles motoritzats. Les accions inclouen la regulació del trànsit mitjançant la limitació d'accés a vehicles no autoritzats, la prioritització de vianants i ciclistes amb ampliació d'espais reservats per a ells, i la implantació de zones d'accés restringit, com àrees de vianants o carrers amb ús preferent per a residents i serveis essencials.	
4. Àmbit d'actuació:	
Cas antic Bellvei	
5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 2	15.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Bellvei	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció del trànsit de vehicles motoritzats al casc antic • Augment del nombre de vianants i ciclistes a la zona • Grau de compliment de les normatives d'accés restringit • Nivell de satisfacció ciutadana respecte a la mobilitat i accessibilitat al centre

FITXA D'ACTUACIÓ: 4.4	
1. Objectiu a què fa referència:	
Redefinir i adequar la jerarquia de la xarxa viària del municipi per optimitzar els fluxos de trànsit, millorar la seguretat viària i garantir una distribució equilibrada de l'espai públic entre vianants, bicicletes, transport públic i vehicles privats.	
2. Títol de l'actuació:	
Implantar mesures per evitar el pas de camions pel mig del poble, establint rutes alternatives per al trànsit de vehicles pesants.	
3. Descripció actuació:	
Aplicació de mesures per restringir el pas de camions pel nucli urbà, establint rutes alternatives específicament dissenyades per al trànsit de vehicles pesants. Això inclou la senyalització de desviaments, la creació de circumval·lacions o vies alternatives, la regulació horària per a càrrega i descàrrega, i la implementació de controls per garantir el compliment de la normativa.	
4. Àmbit d'actuació:	
Municipi de Bellvei	
5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	10.000 €

7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
<p>Ajuntament de Bellvei</p> <p>Diputació de Tarragona</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció del nombre de camions que circulen pel nucli urbà • Millora dels temps de trànsit i seguretat viària al municipi • Grau de compliment de la regulació per part de transportistes

FITXA D'ACTUACIÓ: 4.5

1. Objectiu a què fa referència:

Redefinir i adequar la jerarquia de la xarxa viària del municipi per optimitzar els fluxos de trànsit, millorar la seguretat viària i garantir una distribució equilibrada de l'espai públic entre vianants, bicicletes, transport públic i vehicles privats.


2. Títol de l'actuació:

Millorar l'entrada i sortida de l'escola mitjançant la creació de zones segures per als infants, com passos de vianants ben senyalitzats, zones d'aparcament per a cotxes i bicicletes, i la regulació del trànsit en horaris clau.

3. Descripció actuació:

Aquesta iniciativa té com a objectiu garantir la seguretat dels infants, pares i personal educatiu durant les hores puntes d'entrada i sortida de l'escola. Les accions inclouen:

1. Zones de pas segur:
 - Creació de passos de vianants elevats (amb paviment antilliscant) i senyalització horitzontal/vertical amb colors vius per a major visibilitat.
 - Instal·lació de semàfors peatonals amb temporitzadors o sensors de moviment.
2. Àrees d'aparcament ordenades:
 - *Per a vehicles:* Habilitar zones d'aparcament de curta durada (màxim 5-10 minuts) amb senyals horàries i personal de vigilància per evitar congestió.
 - *Per a bicicletes i patinets:* Instal·lar aparcaments coberts i segurs prop de l'entrada, amb càmeres de vigilància.
3. Regulació del trànsit en horaris clau:
 - Limitació temporal de l'accés de vehicles al carrer de l'escola durant 30-45 minuts al matí i a la tarda.
 - Implementació de "carrils escola" exclusius per a vianants i bicicletes durant aquests horaris.
4. Elements addicionals de seguretat:
 - Miralls convexos en punts cecs, barreres físiques entre vorera i calçada, i il·luminació LED amb sensors de moviment.

4. Àmbit d'actuació:	
Entorn escola	
5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 2	10.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Bellvei	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció del nombre d'incidents o accidents a l'entorn escolar • Augment del percentatge d'infants que accedeixen a peu o en bicicleta a l'escola • Millora de la fluïdesa del trànsit en horaris d'entrada i sortida • Grau de satisfacció de les famílies i la comunitat educativa

FITXA D'ACTUACIÓ: 5.1

1. Objectiu a què fa referència:

Promoure una cultura de mobilitat sostenible i respectuosa al municipi a través de campanyes de sensibilització i conscienciació ciutadana, fomentant canvis d'hàbits que prioritzin els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb transport públic.

2. Títol de l'actuació:

Millorar la informació dirigida a la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.

3. Descripció actuació:

Millora de la informació dirigida a la ciutadania sobre mobilitat sostenible i senyalització viària per fomentar un ús més eficient i segur de l'espai públic. Aquesta acció inclou la instal·lació de senyalització més clara i accessible, l'ús de panells informatius i digitals, el desenvolupament de campanyes de sensibilització sobre mobilitat sostenible i la difusió de materials explicatius a través de diferents canals (web municipal, xarxes socials, tríptics informatius, etc.).

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Bellvei



5. Fase:

Fase 1

6. Estimació cost (en €):

Sense cost

7. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Bellvei

8. Indicador d'avaluació de proposta:

- Nombre de punts de senyalització renovats o instal·lats
- Abast de les campanyes informatives
- Grau de comprensió i ús de la informació per part de la ciutadania (enquestes de satisfacció)

FITXA D'ACTUACIÓ: 5.2**1. Objectiu a què fa referència:**

Promoure una cultura de mobilitat sostenible i respectuosa al municipi a través de campanyes de sensibilització i conscienciació ciutadana, fomentant canvis d'hàbits que prioritzin els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb transport públic.


2. Títol de l'actuació:

Dissenyar i realitzar campanyes d'informació destinades a sensibilitzar la ciutadania sobre temes relacionats amb la mobilitat, la seguretat viària, l'ús de transport sostenible i altres bones pràctiques urbanes.

3. Descripció actuació:

Aquesta iniciativa busca fomentar un canvi de comportament mitjançant l'educació i la conscienciació ciutadana. Les accions inclouen:

1. Campanyes temàtiques:
 - *Mobilitat sostenible*: Promoure l'ús de transport públic, bicicleta, compartir cotxe o vianants.
 - *Seguretat viària*: Informar sobre límits de velocitat, perills de l'alcohol al volant, i respecte als vianants/ciclistes.
 - *Bones pràctiques urbanes*: Incentivar la reducció de residus, l'eficiència energètica o l'apropament al comerç local.
2. Estratègies de comunicació:
 - Mitjans digitals (xarxes socials, vídeos virals, apps interactives).
 - Material gràfic (fulletons, cartells en parades d'autobús o escoles).
 - Esdeveniments presencials (workshops, maratons de mobilitat, jornades sense cotxe).
3. Col·laboracions clau:
 - Centres educatius (activitats per a infants i adolescents).
 - Empreses locals (promoció de descomptes per a usuaris de transport sostenible)

4. Àmbit d'actuació:	
Municipi de Bellvei	
5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	5.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Bellvei	<ol style="list-style-type: none"> Abast i participació: Nombre de persones assolides (visualitzacions a xarxes, assistència a esdeveniments). Canvi de comportament: Augment d'usuaris de transport sostenible. Impacte en la conscienciació: Resultats d'enquestes pre/post campanya sobre coneixement de bones pràctiques. Enginyament ciutadà: Interaccions a xarxes socials. Col·laboracions generades: Nombre d'empreses o entitats que s'incorporen voluntàriament a les campanyes. Retorn mediàtic: Espais gratuïts en premsa local o canals de televisió per difondre el missatge.

FITXA D'ACTUACIÓ: 5.3

1. Objectiu a què fa referència:

Promoure una cultura de mobilitat sostenible i respectuosa al municipi a través de campanyes de sensibilització i conscienciació ciutadana, fomentant canvis d'hàbits que prioritzin els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb transport públic.

2. Títol de l'actuació:

Incentivar la celebració de dies emblemàtics que apostin per una mobilitat sostenible, com per exemple el Dia sense cotxes, la setmana de la mobilitat sostenible, etc.

3. Descripció actuació:

Organització i promoció d'esdeveniments que fomentin la mobilitat sostenible, com el *Dia sense cotxes* o la *Setmana de la Mobilitat Sostenible*. Aquestes accions poden incloure tancament temporal de carrers al trànsit, activitats educatives i de sensibilització, tallers de mobilitat activa (bicicletes, patinets, caminar), transport públic gratuït o amb descomptes, i accions de conscienciació ciutadana per reduir la dependència del vehicle privat.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Bellvei



5. Fase:

Fase 1

6. Estimació cost (en €):

5.000 €

7. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Bellvei

8. Indicador d'avaluació de proposta:

- Nombre de participants en les activitats organitzades
- Reducció del trànsit i ús del cotxe durant l'esdeveniment
- Increment en l'ús del transport públic, bicicleta o mobilitat a peu
- Grau d'impacte en la percepció ciutadana sobre la mobilitat sostenible

FITXA D'ACTUACIÓ: 6.1

1. Objectiu a què fa referència:

Implementar l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) com a eina estratègica per planificar i promoure una mobilitat inclusiva, eficient i sostenible, adaptada a les necessitats del municipi i en harmonia amb els objectius ambientals i socials.

2. Títol de l'actuació:

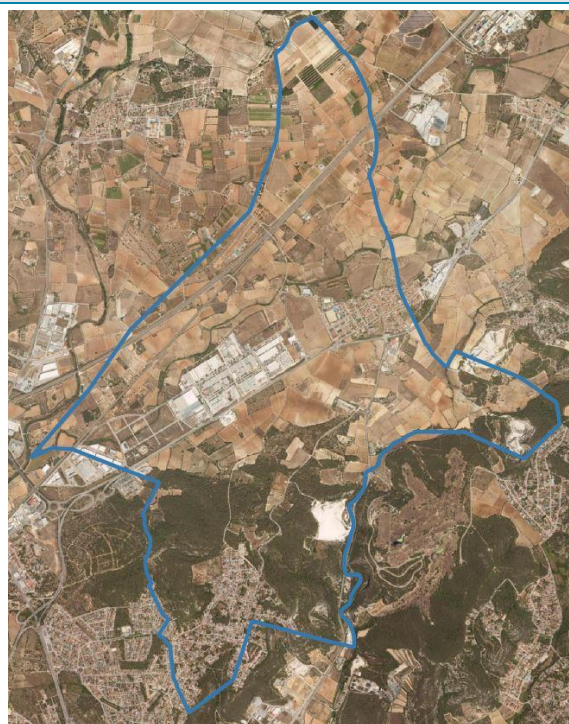
Crear una comissió de seguiment amb una estructura administrativa i tècnica que asseguri el desenvolupament eficient de l'EMUS i permeti l'actualització de les ordenances municipals segons les noves iniciatives.

3. Descripció actuació:

Creació d'una comissió de seguiment de l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS), formada per representants polítics, tècnics municipals, experts en mobilitat i societat civil. Aquesta comissió s'encarregaria de supervisar l'execució de les accions previstes, avaluar-ne l'impacte i proposar millores o adaptacions en les ordenances municipals segons l'evolució de la mobilitat i noves normatives.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Bellvei



5. Fase:

Totes les fases

6. Estimació cost (en €):

Sense cost

7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
<p>Ajuntament de Bellvei</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Compliment del calendari: Percentatge d'actuacions de l'EMUS executades en els terminis previstos. • Actualització normativa: Nombre d'ordenances modificades/adaptades anualment. • Participació ciutadana: Nombre de veïns implicats en enquestes o tallers. • Eficiència pressupostària: Desviació entre el pressupost previst i el real. • Impacte en la mobilitat: Dades de reducció de trànsit motoritzat

FITXA D'ACTUACIÓ: 6.2

1. Objectiu a què fa referència:

Implementar l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) com a eina estratègica per planificar i promoure una mobilitat inclusiva, eficient i sostenible, adaptada a les necessitats del municipi i en harmonia amb els objectius ambientals i socials.


2. Títol de l'actuació:

Incloure les despeses associades a les actuacions de l'EMUS dins de la línia del pressupost municipal per garantir els recursos econòmics necessaris per a la seva implementació.

3. Descripció actuació:

Integració de les despeses derivades de l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) dins del pressupost municipal, assegurant una dotació econòmica estable per a la seva implementació. Aquesta mesura assegura la disponibilitat de recursos econòmics necessaris per a la seva implementació, facilita una planificació eficient i garanteix la continuïtat de les accions en mobilitat sostenible dins del municipi.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Bellvei	
---------------------	--

5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Totes les fases	Pressupost municipal
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Bellvei	<ul style="list-style-type: none"> • Percentatge del pressupost municipal destinat a mobilitat sostenible • Grau d'execució de les actuacions de l'EMUS • Nombre de projectes implementats anualment

ANNEX 4. REPORTATGE FOTOGRÀFIC



Foto 1: Entorn escola pública La Muntanyeta



Foto 2: Carrer amb plataforma única ocupada per contenidors



Foto 3: Carrer sense vorera



Foto 4: Tram d'Av. de nostra senyora de l'Assumpció



Foto 5: Tram d'Av. de nostra senyora de l'Assumpció



Foto 6: Carrer amb plataforma única



Foto 7: Plaça nova



Foto 8: Carrer amb plataforma única



Foto 9: Carrer amb plataforma única



Foto 10: Tram d'Av. de nostra senyora de l'Assumpció



Foto 11: Carrer amb plataforma única



Foto 12: Carrer amb plataforma única



Foto 13: Aparcament Passatge Escoles



Foto 14: Carrer amb plataforma única



Foto 15: Entorn Plaça Catalunya



Foto 16: Tram de carrer sense vorera



Foto 17: Entorn Plaça Catalunya



Foto 18: Entorn Plaça Catalunya



Foto 19: Carrer Montserrat



Foto 20: Carrer del nucli de Bellvei



Foto 21: Pas elevat



Foto 22: Entorn escola pública La Muntanyeta



Foto 23: Accés al municipi des de la N-340

ANNEX 5. AFORAMENTS MANUALS

Any:	2025	
Data:	4/2/2025	
Dia de la setmana:	Dimarts	
Lloc:	Avinguda de Nostra Senyora de l'Assumpció 45	
Municipi:	Bellvei	
Tipus:	Vehicles	
Horari matí:	8:00 a 11:00h.	
Horari tarda:	16:00 a 18:00	
Coeficient:	8:00 a 11:00h.	0,334
Coeficient:	16:00 a 18:00	0,245

Data:	febr-25	2025	Dimarts
Lloc:	Avinguda de Nostra Senyora de l'Assumpció 45		

Municipi: Bellvei						
Mov: 1 Tipus: Vehicles						
HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL	
6-7					0	
7-8					0	
8-9	15	20	25	22	82	
9-10	18	15	12	10	55	
10-11	9	8	6	6	29	
11-12					0	
12-13					0	
13-14					0	
14-15					0	
15-16					0	
16-17	12	15	18	20	65	
17-18	25	22	20	18	85	
18-19					0	
19-20					0	
20-21					0	
21-22					0	
22-23					0	
Total de:	8:00 a 11:00h.				166	
Total de:	16:00 a 18:00				150	

Mov: 2 Tipus: Vehicles						
HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL	
6-7					0	
7-8					0	
8-9	15	20	25	22	82	
9-10	18	15	12	10	55	
10-11	8	6	5	5	24	
11-12					0	
12-13					0	
13-14					0	
14-15					0	
15-16					0	
16-17	12	15	18	20	65	
17-18	25	22	20	18	85	
18-19					0	
19-20					0	
20-21					0	
21-22					0	
22-23					0	
Total de:	8:00 a 11:00h.				161	
Total de:	16:00 a 18:00				150	

Mov: 3 Tipus: Vehicles						
HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL	
6-7					0	
7-8					0	
8-9	10	15	20	18	63	
9-10	12	10	8	7	37	
10-11	6	5	4	4	19	
11-12					0	
12-13					0	
13-14					0	
14-15					0	
15-16					0	
16-17	8	10	12	15	45	
17-18	20	18	15	12	65	
18-19					0	
19-20					0	
20-21					0	
21-22					0	
22-23					0	
Total de:	8:00 a 11:00h.				119	
Total de:	16:00 a 18:00				110	

Mov: 4 Tipus: Vehicles						
HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL	
6-7					0	
7-8					0	
8-9	10	15	20	18	63	
9-10	12	10	8	8	38	
10-11	7	6	5	5	23	
11-12					0	
12-13					0	
13-14					0	
14-15					0	
15-16					0	
16-17	8	10	12	15	45	
17-18	20	18	15	12	65	
18-19					0	
19-20					0	
20-21					0	
21-22					0	
22-23					0	
Total de:	8:00 a 11:00h.				124	
Total de:	16:00 a 18:00				110	

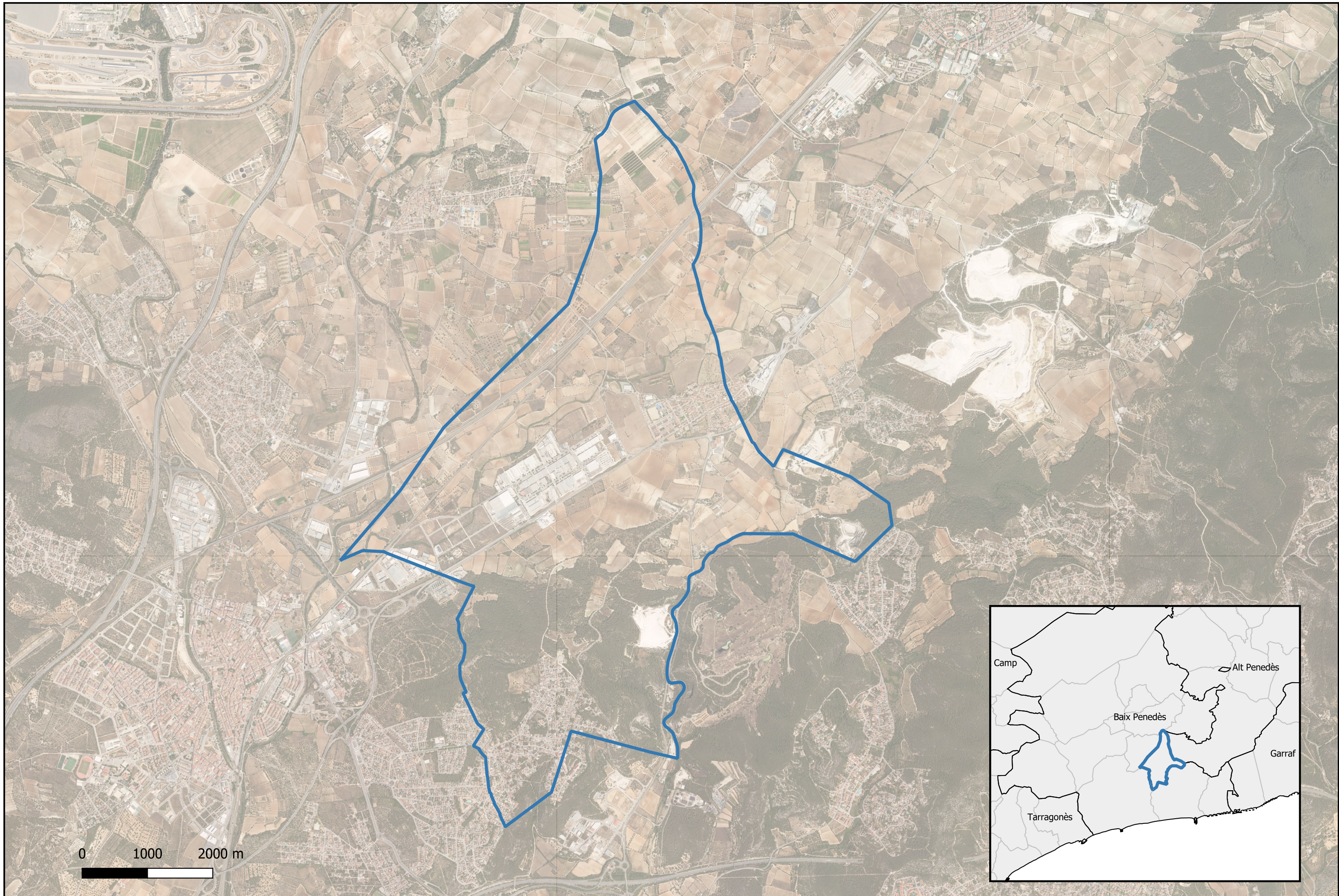
VOLUM DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT

Moviment	Coef. M	8:00 a 11:00h	Coef. T	16:00 a 18:00	Suma 2 períodes	24 Hores
1	0,151	166	0,117	150	316	1.179
2	0,151	161	0,117	150	311	1.160
3	0,106	119	0,123	110	229	1.000
4	0,106	124	0,123	110	234	1.022

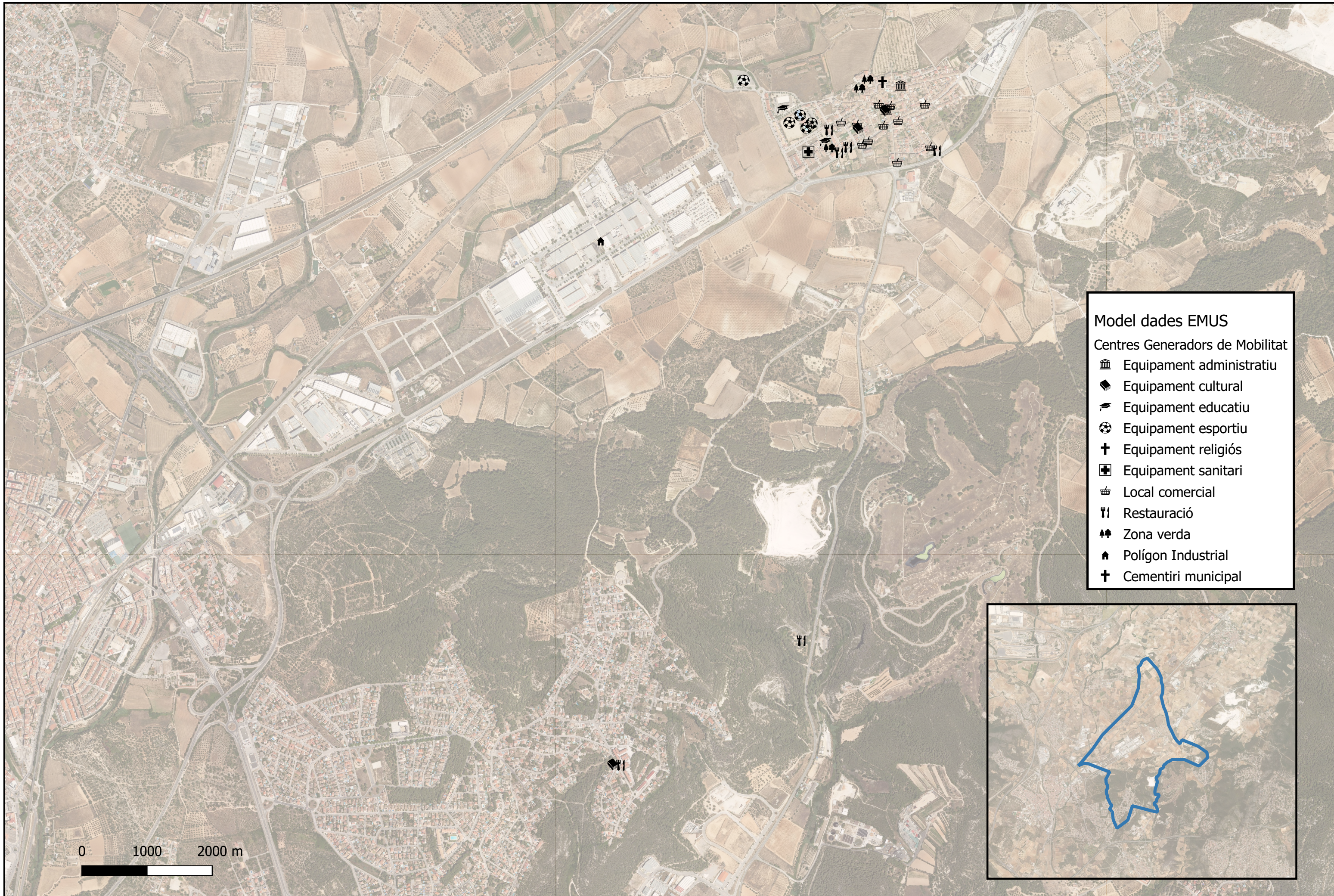
VOLUM DE TRÀNSIT A CADA SECCIÓ

Secció	Coef. T	8:00 a 11:00h	Coef. T	16:00 a 18:00	Suma 2 períodes	24 Hores
A	0,334	327	0,117	300	627	2.340
B	0,334	243	0,117	220	463	2.022

7 PLÀNOLS



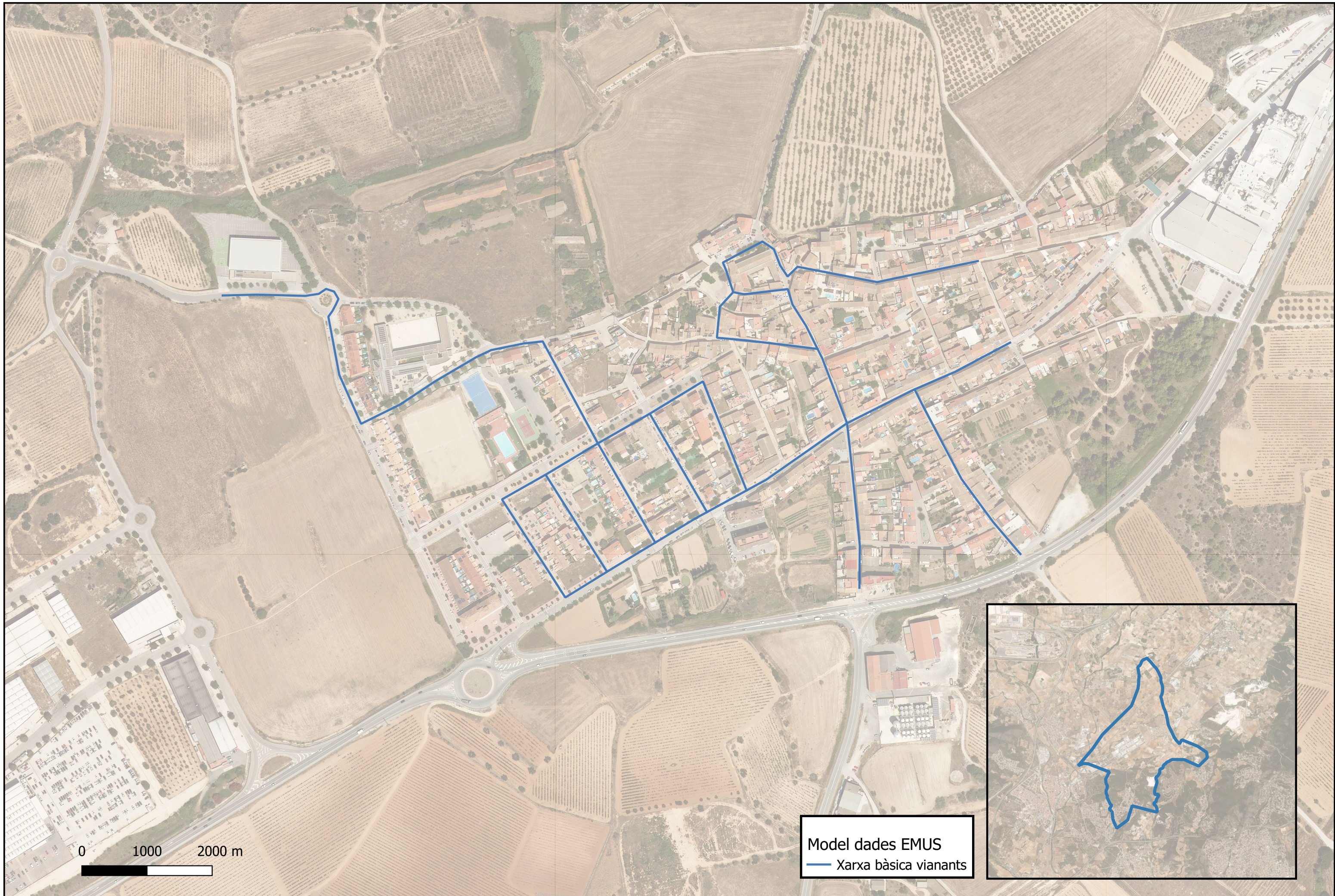
0 1000 2000 m



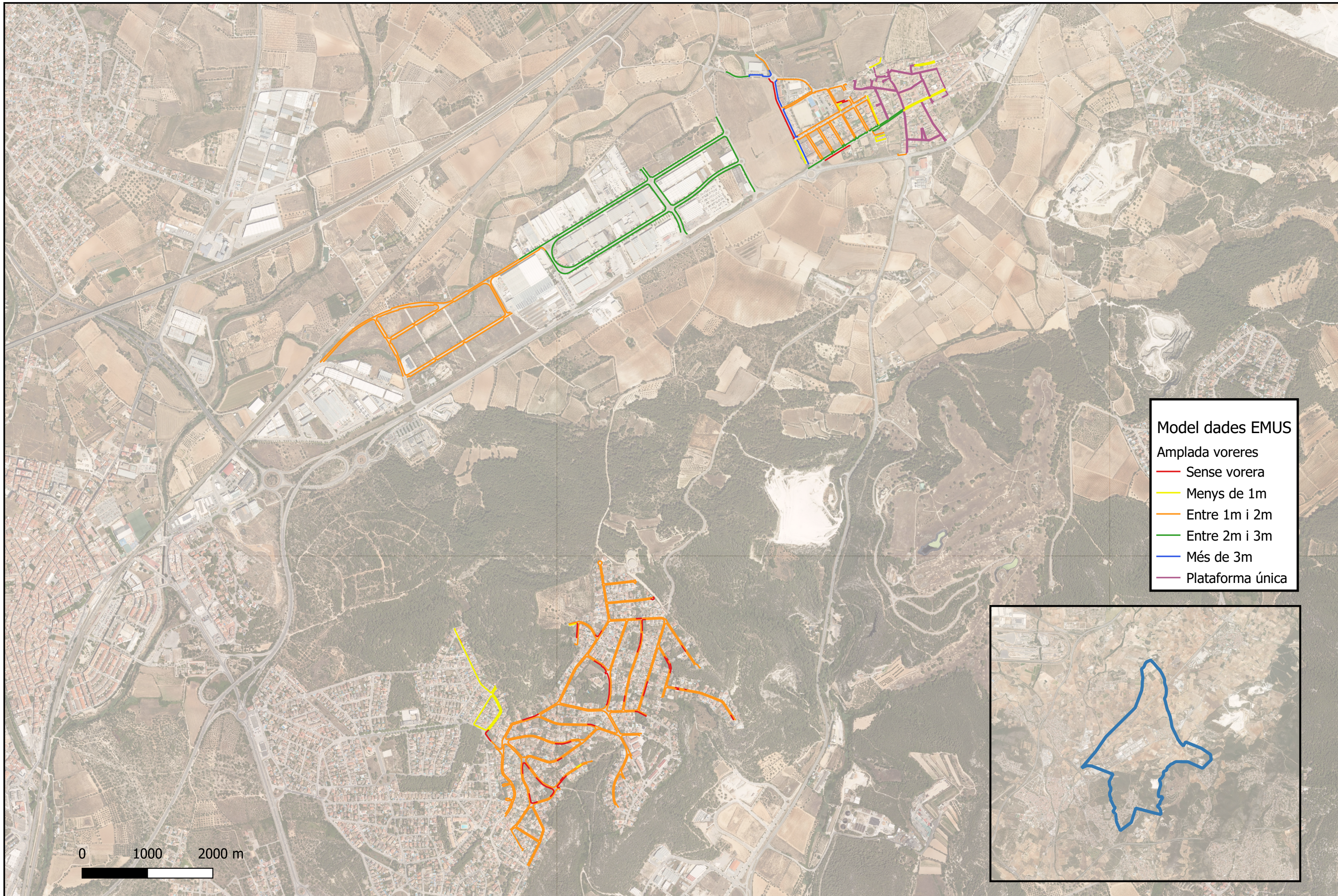
- Model dades EMUS**
- Centres Generadors de Mobilitat
- 🏛️ Equipament administratiu
 - 🎨 Equipament cultural
 - 🎓 Equipament educatiu
 - ⚽ Equipament esportiu
 - ✝️ Equipament religiós
 - 🏥 Equipament sanitari
 - 🛍️ Local comercial
 - 🍴 Restauració
 - 🌳 Zona verda
 - 🏠 Polígon Industrial
 - ✝️ Cementiri municipal

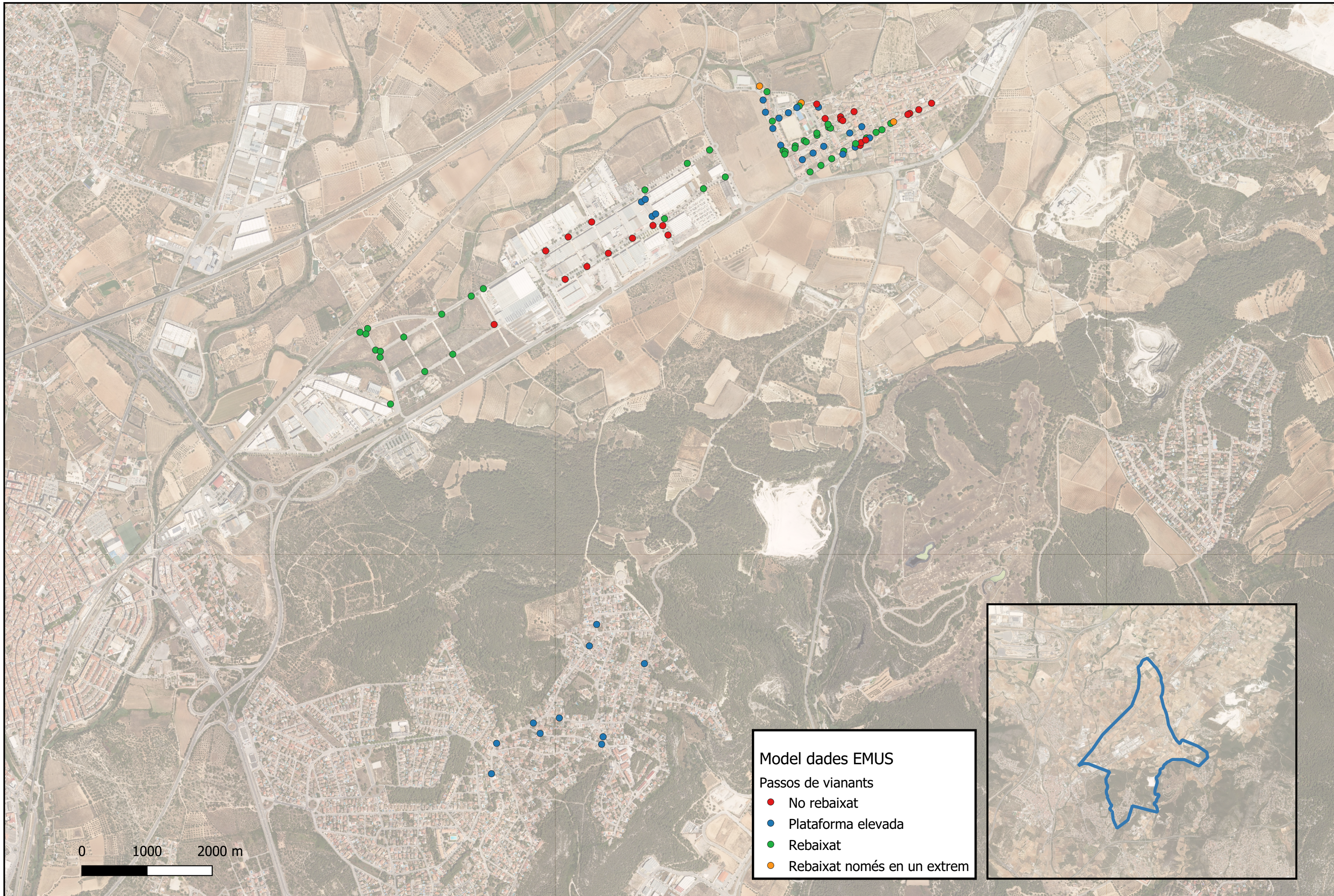
0 1000 2000 m

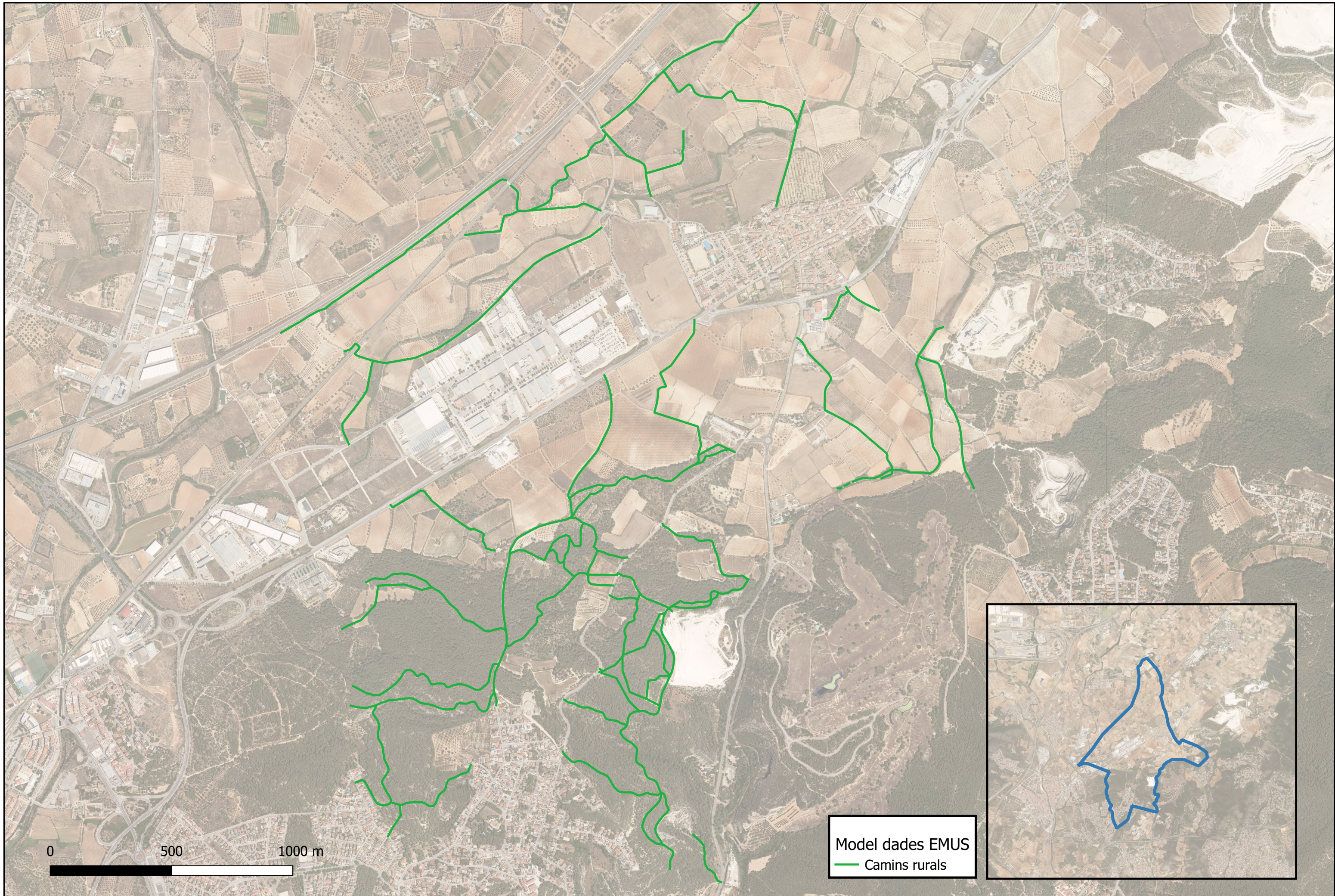




Model dades EMUS
— Xarxa bàsica vianants

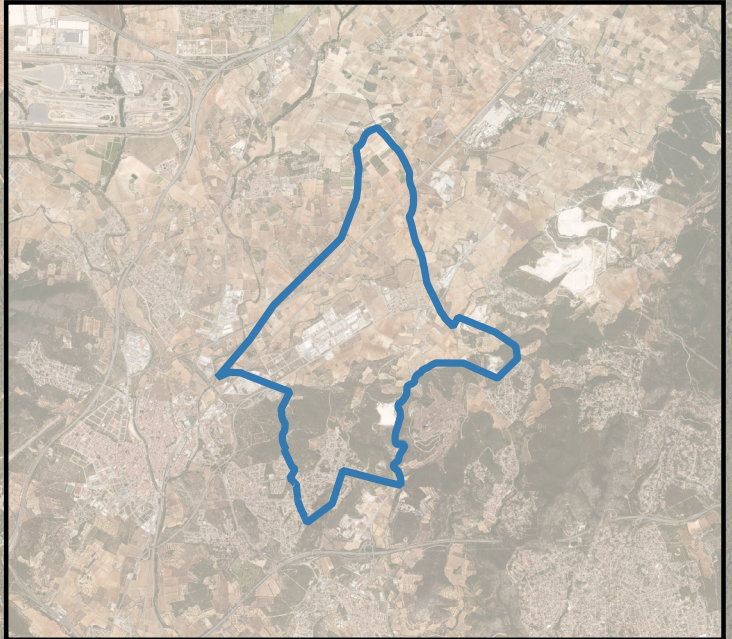


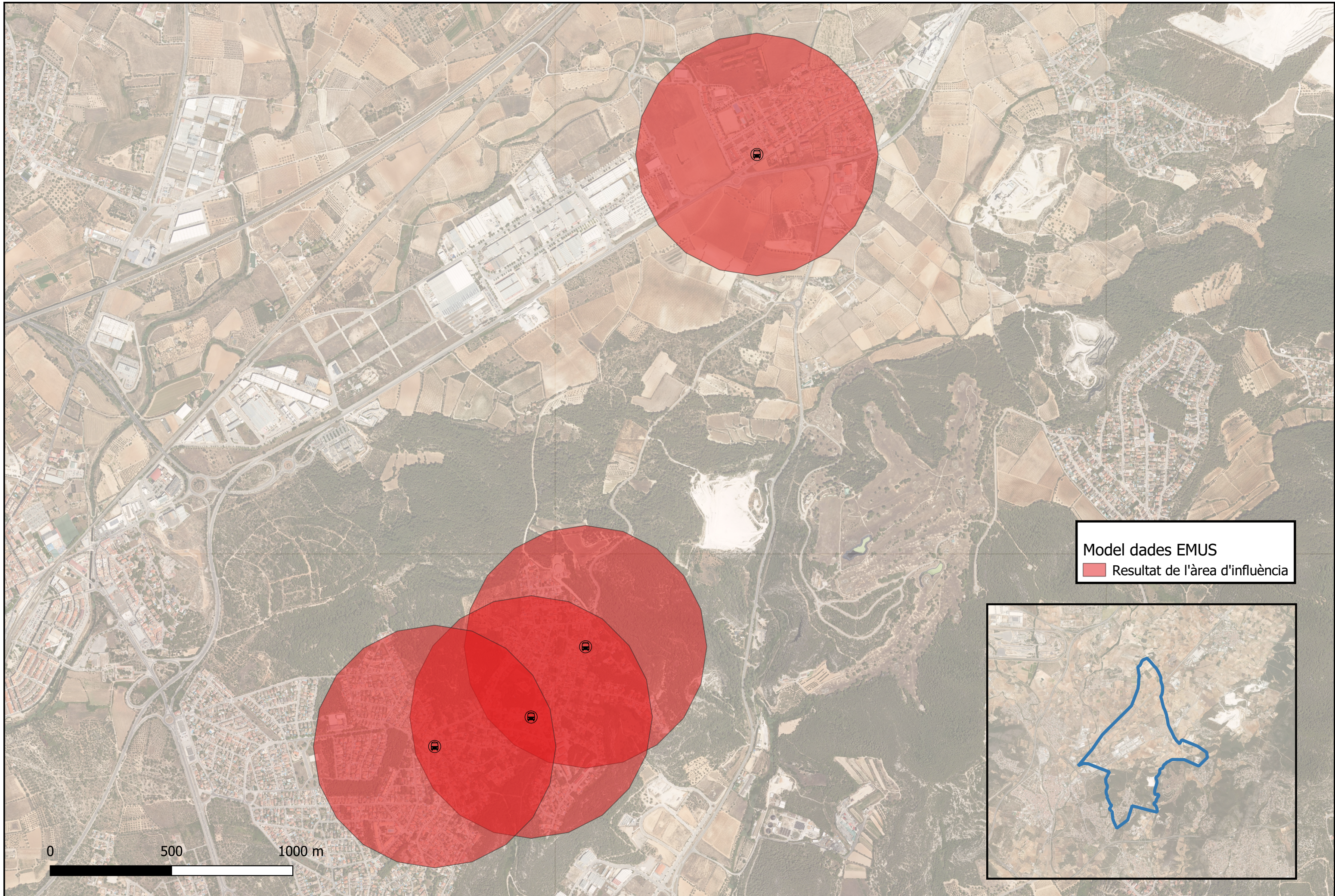




0 500 1000 m

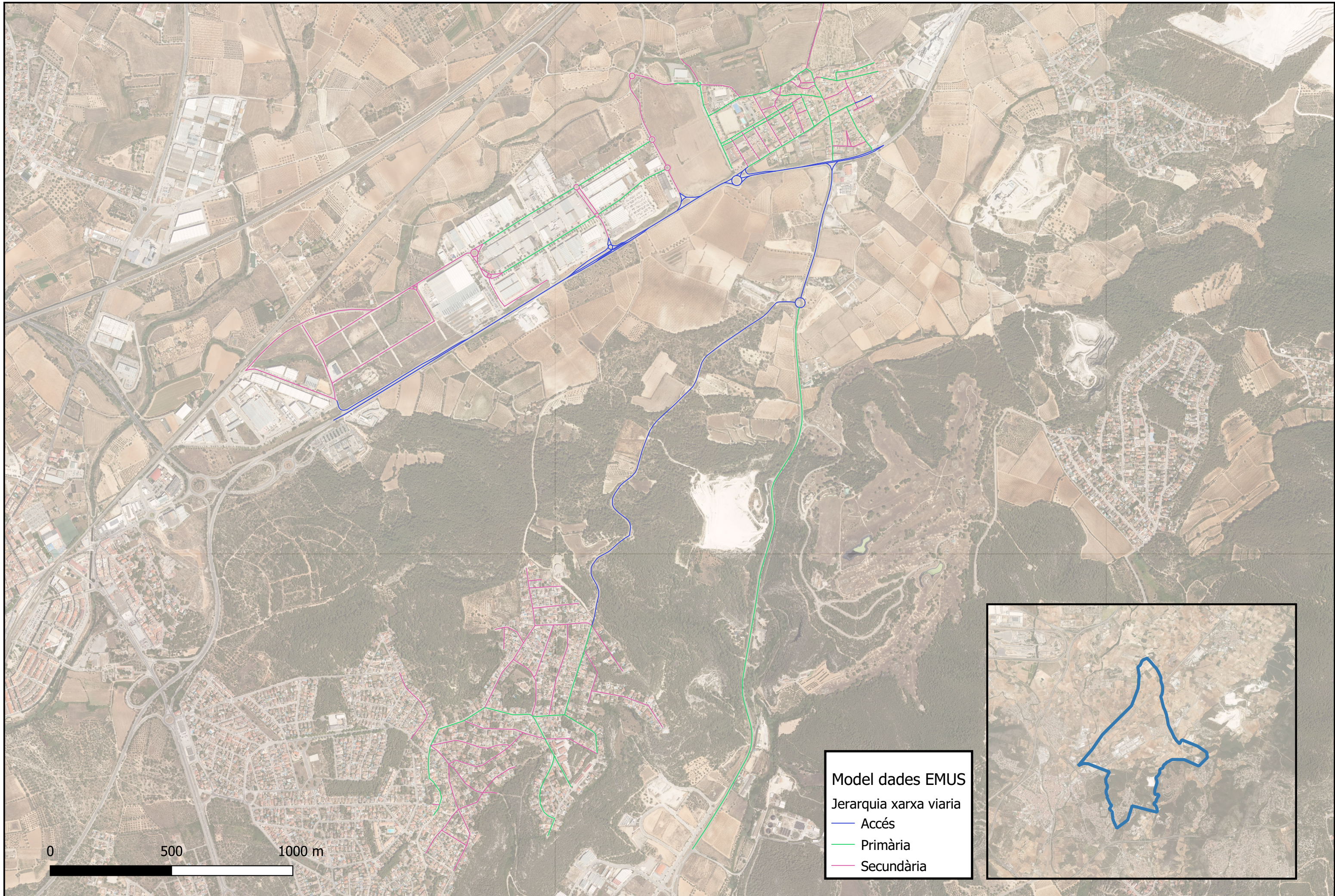
Model dades EMUS
— Camins rurals



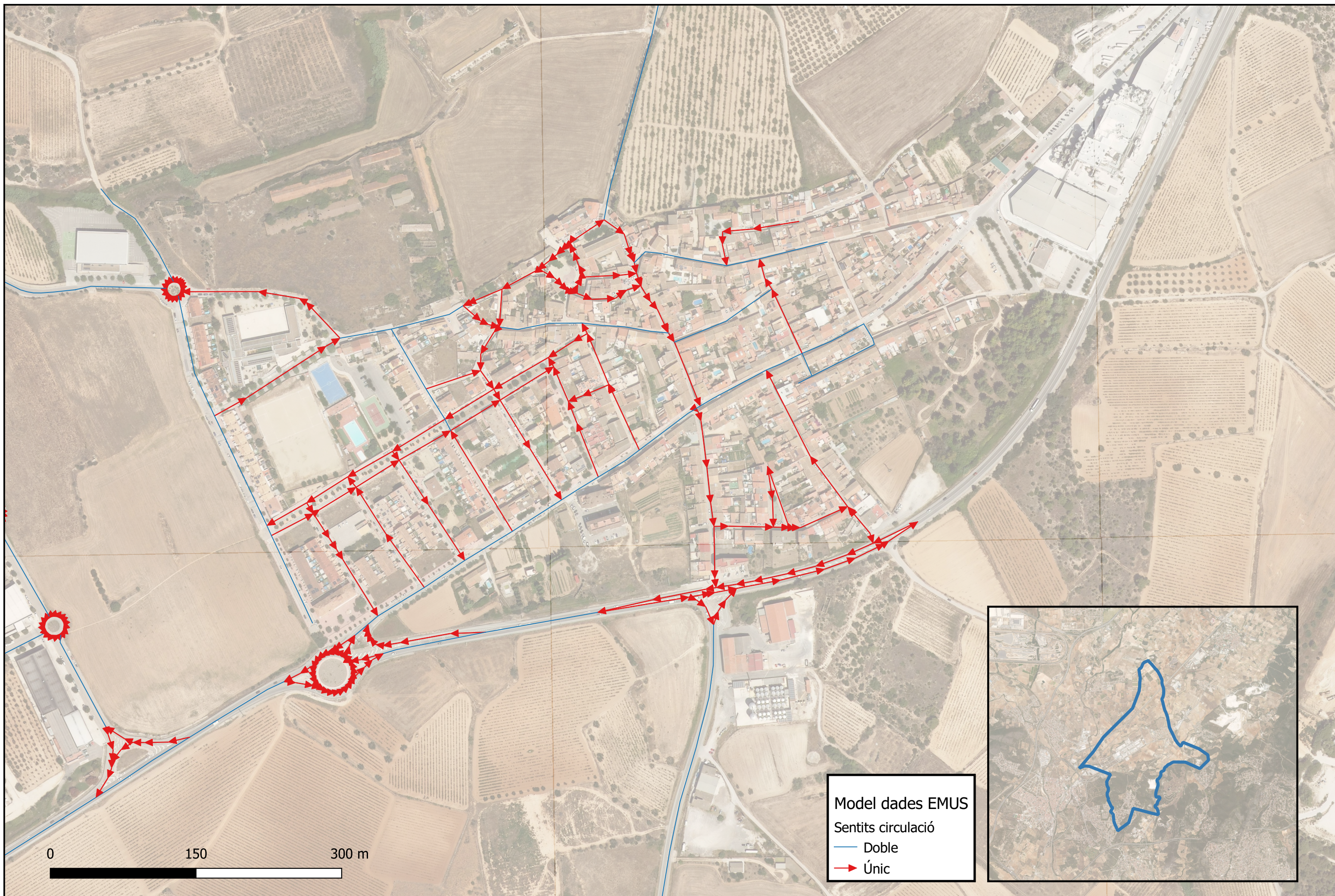


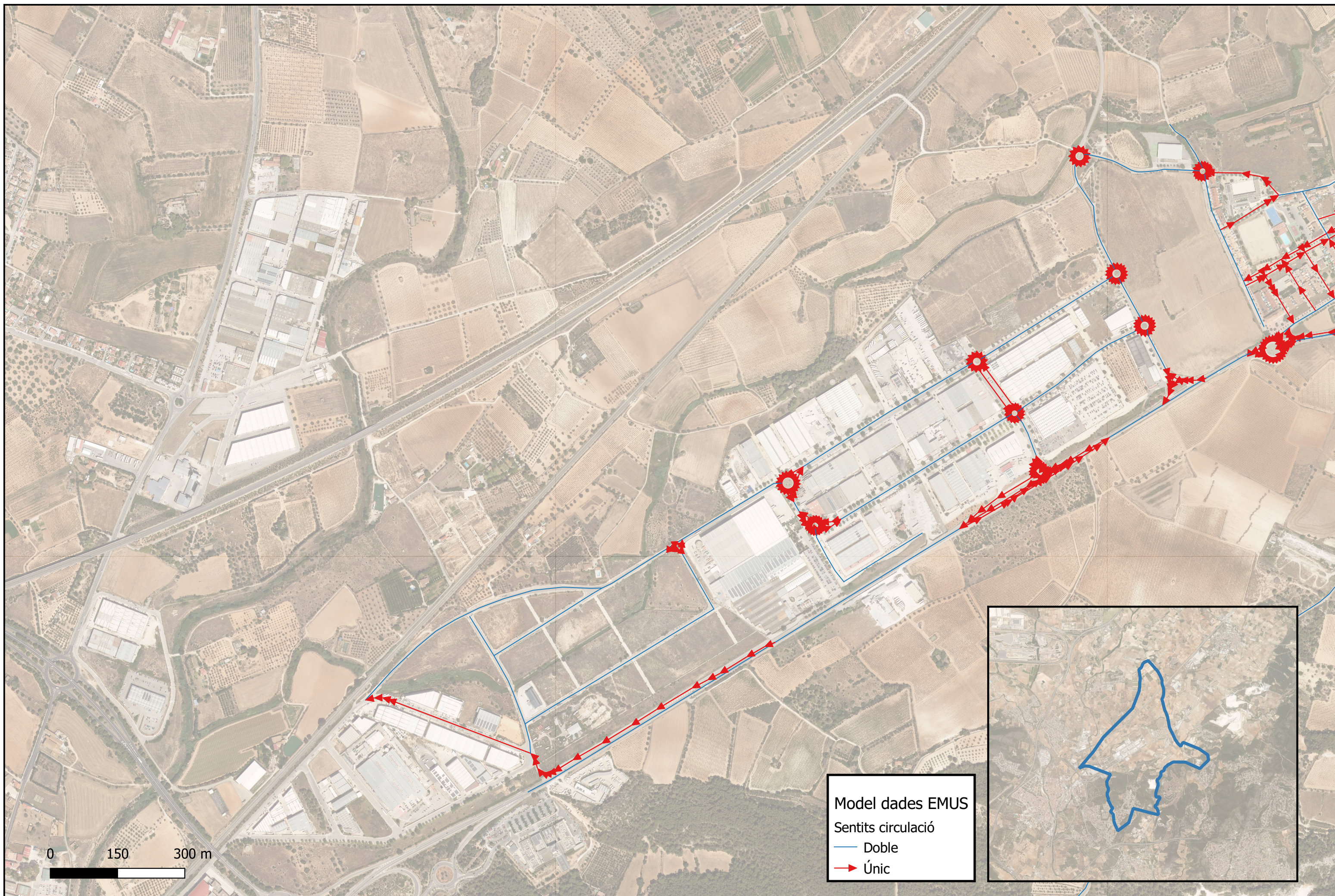
Model dades EMUS
Resultat de l'àrea d'influència



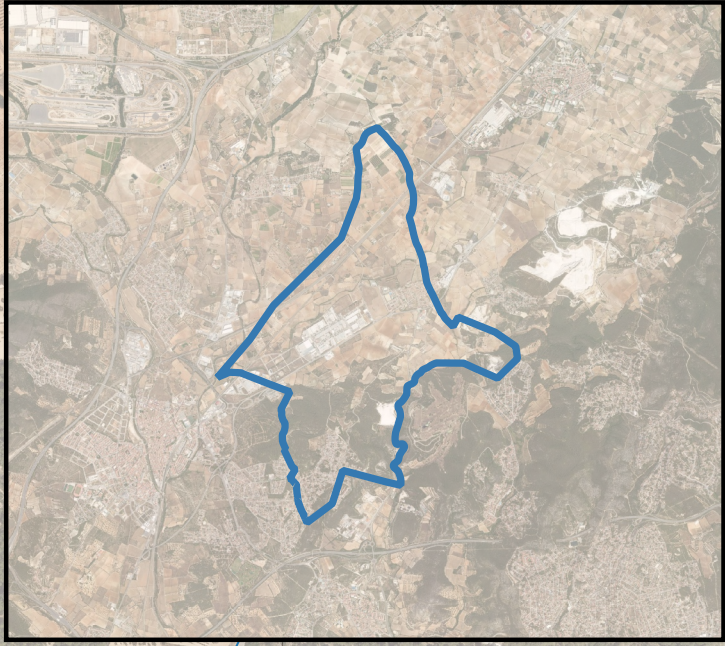


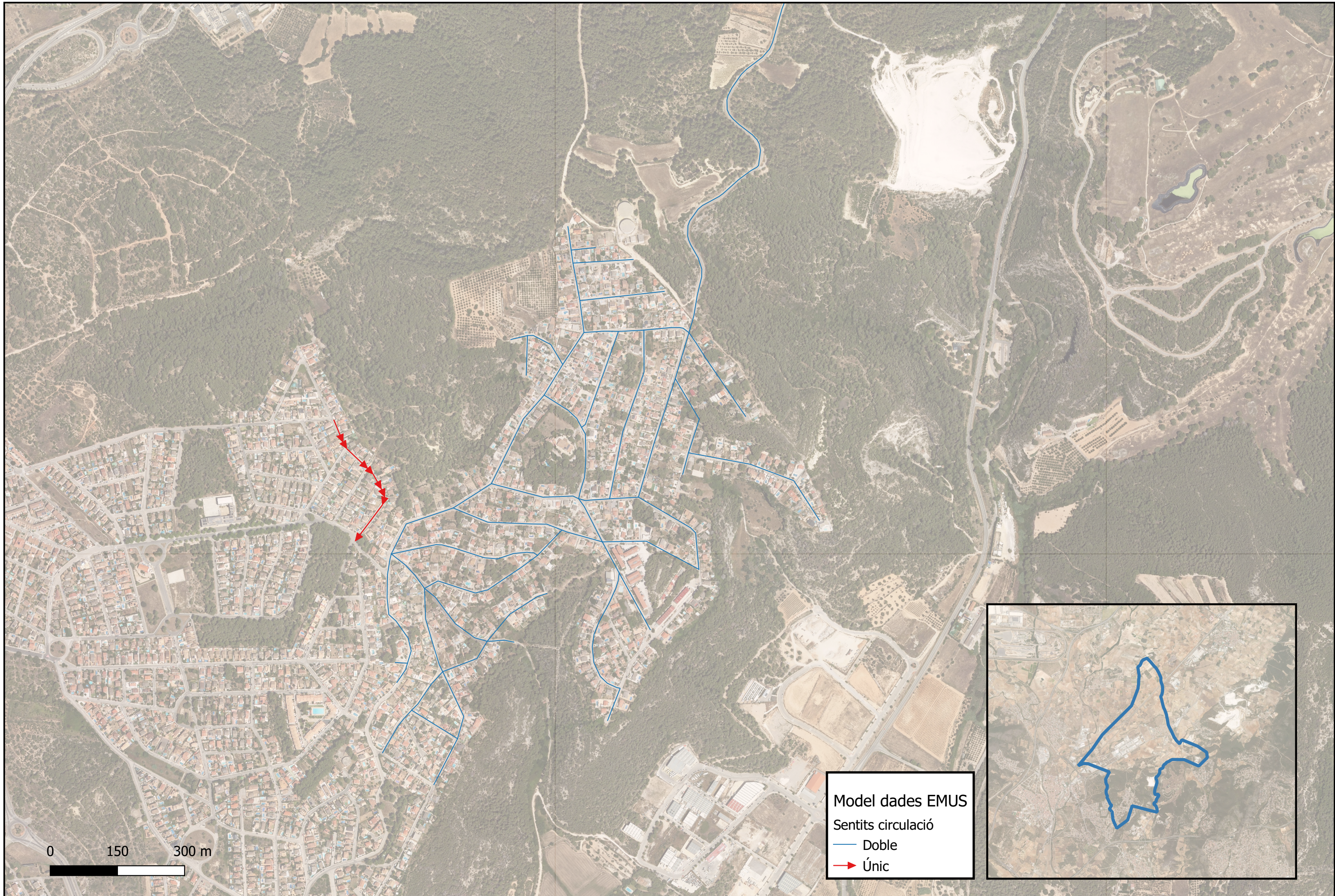
Model dades EMUS
Jerarquia xarxa viària
— Accés
— Primària
— Secundària



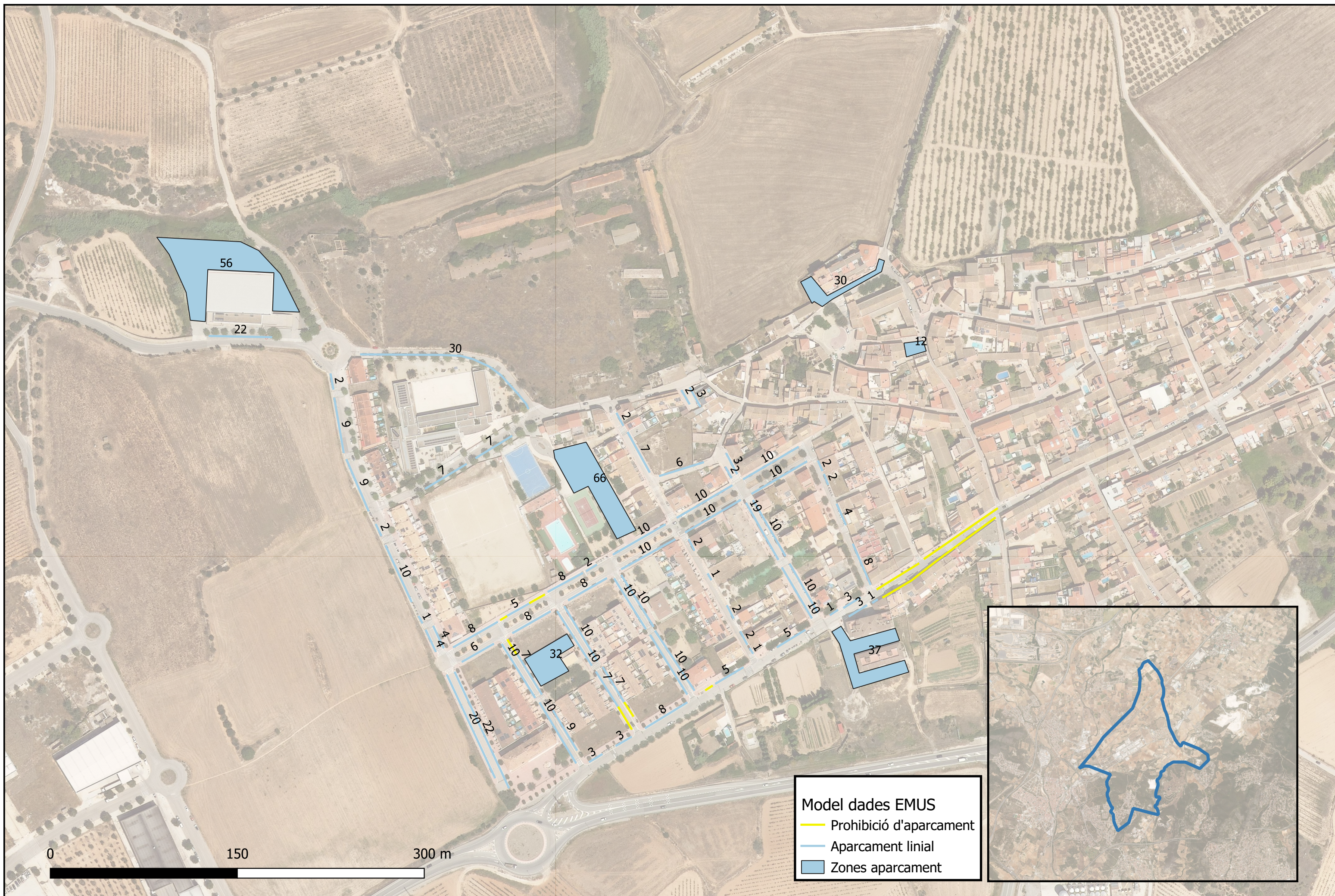


Model dades EMUS
 Sentits circulació
 — Doble
 — Únic





Model dades EMUS
Sentits circulació
— Doble
→ Únic



Model dades EMUS

- Prohibició d'aparcament
- Aparcament lineal
- Zones aparcament