

III.1.2. Mobilitat, transport i accessibilitat

III.1.2.1. Infraestructures viàries

Carreteres

Pel municipi de Banyeres del Penedès discorren diverses carreteres de la *Xarxa de Carreteres de l'Estat* i també d'altres de la xarxa local de carreteres.

A la taula següent tenim resumides les característiques principals:

Taula nº49. Característiques de les carreteres que discorren pel terme de Banyeres del Penedès o per les seves rodalies

Nom de la carretera	Longitud del tram dins el municipi	Característiques	Administració responsable
AP-7	5.500 metres	No existeix cap accés a aquesta via dins el terme municipal. Els accessos més propers són els de Vilafranca del Penedès, a 11,5 km del nucli urbà en direcció nord-est, i el de El Vendrell, a 14,9 km del nucli urbà en direcció sud-oest.	Ministerio de Fomento Concessionari: ACESA
AP-2	1.500 metres	No existeix cap accés a aquesta via dins el terme municipal. L'accés més proper és el de la Bisbal del Penedès, a 8,7 km del nucli en direcció oest.	Ministerio de Fomento Concessionari: ACESA
A-7	0 metres	Antiga N-340. Transcorre pel municipi de l'Arboç, a uns 1,84 km del nucli en direcció sud-est.	Ministerio de Fomento
T-240	100 metres	Carretera local de la Bisbal del Penedès a Llorenç del Penedès.	Diputació de Tarragona
TP-2125	3000 metres	Carretera local del Vendrell a Sant Jaume dels Domenys.	Diputació de Tarragona
TP-2124	2000 metres	Carretera local de l'Arboç a Llorenç del Penedès.	Diputació de Tarragona

Font: elaboració pròpia

En aquest municipi també hi ha una sèrie de camins que donen accés als sis nuclis de població que formen el municipi de Banyeres del Penedès: casc urbà, Saifores, Masies de Sant Miquel, Casa Roja, Priorat de Banyeres i Els Boscos.

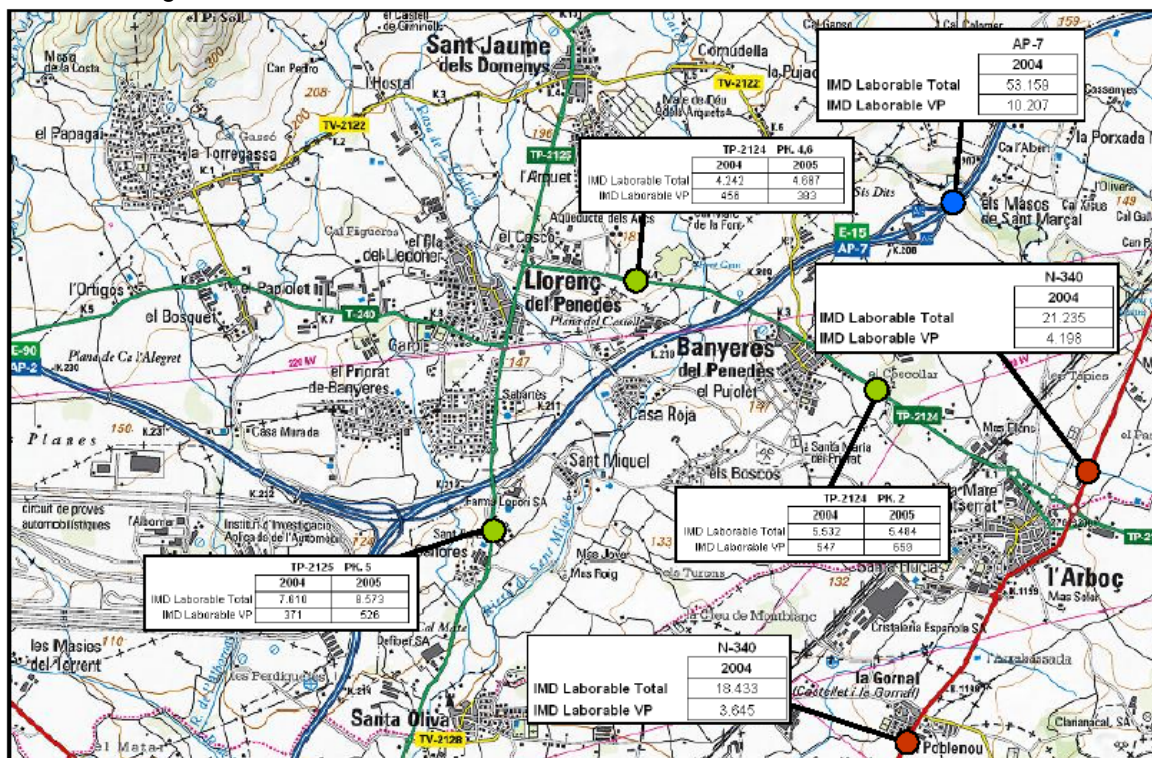


Foto n°56. El conjunt d'autopistes Ap-2/Ap-7 és la principal infraestructura viària del municipi.

Intensitat de trànsit de les carreteres

A continuació es mostra les intensitats mitges diàries (IMD) registrades a les carreteres, comentades a l'apartat anterior, durant els anys 2004 i 2005.

Figura nº42. Representació de les vies de comunicació interurbana del municipi i les seves intensitats mitges diàries



Font: Estudi de Mobilitat del POUM

Autopista AP-7 o Barcelona-Tarragona

Observant les IMD anteriors, s'aprecia que aquesta via presenta valors elevats. Concretament, l'any 2004, la intensitat mitja diària va ser de 53.159 vehicles/dia.

A continuació s'exposen les dades trameses per la concessionària d'autopistes referents als trams – en els 2 sentits de circulació - des del límit de l'autopista Barcelona-Tarragona fins El Vendrell, al llarg de l'any 2005.

Taula nº50. Intensitat de trànsit rodat en els trams Límit B/T-Enllaç Mediterrani i Enllaç Mediterrani-El Vendrell, any 2005

	INTENSITAT MITJANA DIÀRIA (IMD)					
	Km. Tram	Lleugers	Pes.1	Pes.2	Pesats	Total
LÍMIT B/T-ENLLAÇ MEDIT.	5,54	43.052	2.551	7.623	10.174	53.226
ENLLAÇ MEDIT.-EL VENDRELL	7,31	34.607	1.848	6.325	8.173	42.780

Font: elaboració pròpia a partir de dades facilitades per ACESA

Segons dades facilitades també per ACESA, en el primer tram d'aquesta autopista (límit B/T-Enllaç Medit.) hi ha hagut un increment de 0,13 punts respecte l'any anterior (fet observable també si tenim en compte les dades proporcionades en la figura anterior), i en el segon tram (Enllaç Medit.-El Vendrell) l'increment respecte l'any anterior ha sigut de 2,73 punts.

Autopista AP-2 o Alfajarín-Mediterrani

En aquesta via, la circulació és considerablement menor que en l'anterior. Això ho podem observar en les dades trameses per la concessionària d'autopistes referents als trams – en els 2 sentits de circulació - des de Vila-rodonà fins el Mediterrani, al llarg de l'any 2005.

Taula nº51. Intensitat de trànsit rodat en els trams Vila-rodonà-L'Albornar i L'Albornar-Mediterrani, any 2005

	INTENSITAT MITJANA DIÀRIA (IMD)					Total
	Km. Tram	Lleugers	Pes.1	Pes.2	Pesats	
VILA-RODONA – L'ALBORNAR	13,38	13.256	874	1.804	2.678	15.934
L'ALBORANR – MEDITERRANI	4.93	14.306	935	1.791	2.725	17.032

Font: elaboració pròpia a partir de dades facilitades per ACESA

Segons dades facilitades també per ACESA, en el primer tram d'aquesta autopista (Vila-rodonà-L'Albornar) hi ha hagut un descens en la circulació de vehicles de 6,31 punts respecte l'any anterior, i en el segon tram (L'Albornar-Mediterrani) el descens de circulació respecte l'any anterior ha sigut de 5,83 punts.

A-7 (antiga N-340)

En la figura anterior s'observa que aquesta carretera presentava l'any 2004 una intensitat mitjana diària de 21.235 vehicles/dia. La reconversió d'aquesta carretera en autovia és una actuació contemplada al Pla d'Infraestructures de Catalunya 2006-2026.

TP-2124 i TP-2125

Observant aquestes IMD, veiem que les carreteres de Diputació de Tarragona (TP-2124 i TP-2125) presenten valors mitjos. Això ho constatem perquè aquestes carreteres presenten valors inferiors al llindar dels 15000-20000 vehicles/dia, a partir dels quals les carreteres d'una calçada amb dos sentits de circulació presenten problemes de congestió viària.

El control del trànsit per carretera

El control del trànsit per carretera a les vies interurbanes de Banyeres del Penedès correspon al Cos de Mossos d'Esquadra des del dia 1 de desembre de 2000.

Camins

El terme municipal de Banyeres del Penedès, com és característic de la regió mediterrània, va desenvolupar una xarxa de camins que eren utilitzats com eina bàsica de comunicació de béns i persones. Tant per la comunicació entre diversos nuclis que conformen el municipi – incloent nuclis tradicionals i antics com Saifores o Banyeres – com especialment per les finques agrícoles.

Els camins públics del municipi eren tractats específicament a les NNSS (Normes per a la protecció de la xarxa de camins rurals estructuradors d'interès local) actualment vigents (Edicte de la CUT de 28-10-2004, DOGC núm. 4527 de 10-11-04). L'article 185 d'aquestes NNSS catalogava un camí amb categoria interurbans o d'utilització preferent: el Camí de l'Arboç-Banyeres-Llorenç. Un altre llistat de camins tenien la categoria de bàsics i són:

Camí de Papiol

Camí de l'Arboç

Camí de Bellvei

Camí de Sant Miquel a l'Arboç

Camí dels Boscos

Camí de Saifores a Casa Roja

Camí de Saifores a Mas Roig

Camí de l'Estrella

Camí de Casa Murada

Camí de Casa Roja a l'IDIADA

Camí de Saifores a Santa Oliva

Actualment, però, Banyeres del Penedès ha canviat notòriament. Moltes de les activitats tradicionals no hi tenen cabuda, o han canviat substancialment. El sector primari ha perdut moltíssim pes envers el sector terciari. Molts camins principals que unien poblacions han estat convertits en carreteres. L'expansió del nucli urbà ha ofegat o transformat en carrers altres camins. Les infraestructures lineals de comunicació construïdes en el darrer segle s'han fet tot sovint obviant la mobilitat intramunicipal, tallant les comunicacions seculares. Una de les

conseqüències evidents de tot aquest canvi ha estat la degradació, la pèrdua o fins i tot l'oblit d'alguns dels camins de la xarxa antiga, o el deteriorament de sectors dels mateixos.

Tot i així, el territori no és tan elàstic com per poder prescindir de la seva xarxa de camins. Les noves necessitats socials (el lleure –esport, bicicletes, excursionisme - a la natura, la qualitat de vida dels vilatans) precisen de camins ben conservats i senyalitzats. Les “noves” entitats urbanístiques (com les urbanitzacions) necessiten també d'una xarxa de camins ben establertes. Els nous riscos ambientals (com els incendis) precisen d'unes eines de prevenció entre les quals hi destaca una bona preservació d'una xarxa bàsica de camins. Les noves possibilitats econòmiques – com els nous sectors residencials lligats a la qualitat paisatgística i la possibilitat del lleure en la natura – demanden uns vials de comunicació alternatius i integrats en el medi. La nova demanda social de conservació del patrimoni cultural i històric inclou també el coneixement i preservació dels camins com elements propis de la identitat d'un territori o com estructuradors del coneixement d'altres elements culturals.

L'aparcament

Una de les problemàtiques de Banyeres és el tema de l'aparcament, especialment per accedir a la part central de casc urbà, qüestió que va directament relacionada amb l'estructura de nucli antic. Aquest problema es fa especialment greu a l'accés a l'ajuntament i la plaça de l'Om, on els carrers que hi menen tenen seccions molt estretes i tot sovint els vehicles s'aparquen damunt de les voreres. La zona d'aparcament alternativa existeix al voltant del Centre Cívic però aquesta difícilment es troba seguint les indicacions per algú que vulgui anar al centre vila o a l'ajuntament.

III.1.2.2. El transport privat. El parc de vehicles.

El parc de vehicles és una de les variables socioeconòmiques relacionada amb la mobilitat. En concret, si s'analitza l'índex de motorització (vehicles / 1000 · habitants) del municipi, el primer que es detecta és l'elevat valor que aquest índex presenta a Banyeres. Aquesta és una característica típica dels municipis petits, a on la població té una dependència quasi total del vehicle privat per efectuar qualsevol tipus de desplaçament.

Lògicament, Banyeres ha presentat històricament valors de l'índex de motorització més elevats que al global de Catalunya. De la mateixa manera, l'índex de motorització de Banyeres ha estat històricament superior al del global de la comarca del Baix Penedès.

A més, la configuració del municipi de Banyeres, amb una població dispersa pel terme municipal, aglutinada en 6 nuclis de població, fa que la dependència del vehicle privat sigui encara més accentuada.

Taula nº52. Parc de vehicles a Banyeres del Penedès l'any 2004 per cada 1000 habitants.

Categoria	Núm. de vehicles
Camions i furgonetes	101
Motocicletes	65
Turismes	453
TOTAL	799

Font: Ajuntament de Banyeres del Penedès

Tenim un nombre de turismes de 0,45 cotxes per habitant censat. Comparant amb ciutats més grans, podem veure que l'any 2003 València té 0,44 turismes per habitant, Madrid en té 0,43 i Barcelona té 0,38, mentre que el conjunt de l'Estat Espanyol és 0,42 (aquestes darreres dades de 2002).

Tanmateix, a nivell de vehicles totals de motor, el nombre de vehicles per habitant a Banyeres és de 0,79, nombre superior al total de vehicles motoritzats per habitant a Barcelona que és de 0,53.

III.1.2.3. El transport públic

El ferrocarril

El municipi de Banyeres del Penedès no disposa d'estació pròpia de ferrocarril. L'estació ferroviària més propera és la de l'Arboç, a uns 1,5 km. de distància del centre urbà. No es tracta d'una distància excessivament elevada per a ser recorreguda a peu (temps de recorregut a peu aproximat 20-25 minuts), tot i que tampoc es tracta d'una distància que convidi a efectuar el trajecte a peu diàriament.

El servei ferroviari a l'estació de l'Arboç consta de 21 expedicions en dia laborable en direcció El Vendrell (el temps de recorregut L'Arboç - El Vendrell és de 5 min.) i de 19 expedicions en dia laborable en direcció Barcelona (el temps de recorregut L'Arboç - Barcelona és aproximadament de 60 min.).

A continuació es faciliten els horaris dels trens que s'aturen al baixador de l'Arboç

Taula nº53. Horari general dels trens de rodalies que s'aturen a l'estació de l'Arboç i que segueixen dues direccions.

L'Arboç – El Vendrell				
Hora de Sortida	Hora d'Arribada	Línia	Temps de Viatge	Dies que circula
06.29	06.34	C4	0.05	De dilluns a divendres
07.52	07.57	C4	0.05	De dilluns a diumenge
08.30	08.35	C4	0.05	Dissabte i diumenge
08.43	08.48	C4	0.05	De dilluns a divendres
09.29	09.34	C4	0.05	Dissabte i diumenge
09.43	09.48	C4	0.05	De dilluns a divendres
10.30	10.35	C4	0.05	Dissabte i diumenge
10.44	10.49	C4	0.05	De dilluns a divendres
11.29	11.34	C4	0.05	Dissabte i diumenge
12.13	12.18	C4	0.05	De dilluns a divendres
12.30	12.35	C4	0.05	Dissabte i diumenge
13.14	13.19	C4	0.05	De dilluns a divendres
13.29	13.34	C4	0.05	Dissabte i diumenge
14.13	14.18	C4	0.05	De dilluns a divendres
14.30	14.35	C4	0.05	Dissabte i diumenge
15.29	15.34	C4	0.05	Dissabte i diumenge
15.14	15.19	C4	0.05	De dilluns a divendres
16.14	16.19	C4	0.05	De dilluns a divendres
16.30	16.35	C4	0.05	Dissabte i diumenge
17.14	17.19	C4	0.05	De dilluns a divendres
17.30	17.35	C4	0.05	Dissabte i diumenge
18.13	18.18	C4	0.05	De dilluns a divendres
18.30	18.35	C4	0.05	Dissabte i diumenge
19.14	19.19	C4	0.05	De dilluns a divendres
19.30	19.35	C4	0.05	Dissabte i

				diumenge
20.14	20.19	C4	0.05	De dilluns a divendres
20.26	20.31	C4	0.05	De dilluns a divendres
20.33	20.38	C4	0.05	Dissabte i diumenge
20.44	20.49	C4	0.05	De dilluns a divendres
20.57	21.02	C4	0.05	De dilluns a divendres
21.28	21.34	C4	0.05	De dilluns a divendres
21.30	21.35	C4	0.05	Dissabte i diumenge
21.54	21.59	C4	0.05	De dilluns a divendres
22.51	22.56	C4	0.05	De dilluns a divendres
23.18	23.23	C4	0.05	Dissabte i diumenge
23.39	23.44	C4	0.05	De dilluns a divendres
00.21	00.26	C4	0.05	Dissabte i diumenge

L'Arboç - Barcelona				
Hora de Sortida	Hora d'Arribada	Línia	Temps de Viatge	Dies que circula
05.38	06.38	C4	1.00	De dilluns a divendres
06.08	07.07	C4	0.59	De dilluns a divendres
06.19	07.20	C4	1.01	De dilluns a divendres
06.36	07.38	C4	1.02	De dilluns a diumenge
06.48	07.50	C4	1.02	De dilluns a divendres
07.43	08.45	C4	1.02	Dissabte i diumenge
08.38	09.39	C4	1.01	De dilluns a diumenge
09.40	10.39	C4	0.59	De dilluns a diumenge
10.38	11.39	C4	1.01	De dilluns a diumenge
11.39	12.38	C4	0.59	Dissabte i diumenge
12.10	13.09	C4	0.59	De dilluns a divendres
12.37	13.38	C4	1.01	Dissabte i diumenge
13.07	14.08	C4	1.01	De dilluns a

				divendres
13.39	14.38	C4	0.59	Dissabte i diumenge
14.11	15.09	C4	0.58	De dilluns a divendres
14.37	15.38	C4	1.01	Dissabte i diumenge
15.10	16.09	C4	0.59	De dilluns a divendres
15.39	16.38	C4	0.59	Dissabte i diumenge
16.10	17.09	C4	0.59	De dilluns a divendres
16.37	17.38	C4	1.01	Dissabte i diumenge
17.07	18.08	C4	1.01	De dilluns a divendres
17.37	18.38	C4	1.01	Dissabte i diumenge
18.09	19.08	C4	0.59	De dilluns a divendres
18.37	19.38	C4	1.01	Dissabte i diumenge
19.09	20.08	C4	0.59	De dilluns a divendres
19.39	20.38	C4	0.59	Dissabte i diumenge
20.19	21.20	C4	1.01	De dilluns a divendres
20.37	21.38	C4	1.01	Dissabte i diumenge
20.55	21.54	C4	0.59	De dilluns a divendres
21.36	22.38	C4	1.02	Dissabte i diumenge
21.53	22.55	C4	1.02	De dilluns a divendres

Font: RENFE

La companyia RENFE no ha facilitat dades sobre el nombre de viatgers que agafen o deixen el tren a l'Arboç, al·legant que la no disponibilitat de personal en aquesta estació ho fan impossible. No es coneix, per tant, el grau d'utilització de l'estació de manera directa.

Tanmateix, segons el Cens Nacional de 2001, unes 26 persones de Banyeres del Penedès utilitzaven el tren per desplaçar-se a la feina, suposant gairebé el 4% del total de desplaçaments.

Els autobusos

El municipi de Banyeres del Penedès està servit per 7 expedicions diàries d'una línia explotada per Autocars Poch que connecta el municipi de Banyeres amb Sant Jaume dels Domenys, Llorenç del Penedès, Sta. Oliva i el Vendrell (entenent per expedició un recorregut sencer de la línia amb anada i tornada). Algunes d'aquestes expedicions efectuen també parada a l'Arboç (2 expedicions al dia) i la Bisbal del Penedès (3 expedicions al dia).

Disposa també d'1 sortida direcció Tarragona i de 3 sortides direcció Vilafranca, de la línia Vilafranca-Tarragona explotada per Autocars del Penedès.

Finalment, la línia Barcelona-Valls de la Hispano Igualadina, efectua 1 parada a Banyeres del Penedès direcció Valls i 1 parada direcció Barcelona.

A continuació es faciliten els horaris dels autobusos de les rutes que passen pel municipi de Banyeres.

Taula nº54. Horaris d'autobusos de les diferents línies que passen pel terme municipal de Banyeres del Penedès

DIRECCIÓ EL VENDRELL			
De dilluns a divendres feiners		Dissabtes	
Parada de sortida	Hores de sortida	Parada de sortida	Hores de sortida
Banyeres	7,10 / 8,08 / 11,30 / 13,18 / 16,15 / 18,02 / 20,17	Banyeres	9,00 / 12,32
Saifores	7,30 / 8,00 / 11,10 / 13,10 / 15,52 / 17,52 / 20,02	Saifores	9,20 / 12,09
Les Masies	7,29 / 8,02 / 11,12 / 13,12 / 15,54 / 17,54 / 20,07	Les Masies	9,19 / 12,11
Priorat de Banyeres	7,27 / 8,04 / 11,14 / 13,14 / 15,56 / 17,56 / 20,12	Priorat de Banyeres	9,17 / 12,13

DIRECCIÓ TARRAGONA	
De dilluns a divendres feiners	
Parada de sortida	Hores de sortida
Banyeres	6,30

DIRECCIÓ VILAFRANCA	
De dilluns a divendres feiners	
Parada de sortida	Hores de sortida
Banyeres	12,30 / 14,50 / 19,50

DIRECCIÓ BARCELONA	
Parada de sortida	Hores de sortida
Banyeres	7,20

DIRECCIÓ VALLS	
Parada de sortida	Hores de sortida
Banyeres	19,20

Font: pàgina web Ajuntament de Banyeres del Penedès

De la mateixa manera que pel cas del ferrocarril, el cens nacional de 2001 facilita algunes dades concretes; així, de tots els banyerencs i banyerenques que es desplacen per motius de feina, uns 76, gairebé l'11%, ho fan en autobús.

III.1.2.4. Mobilitat de la població

Com ja s'ha comentat al capítol III.1.2.2., la població de Banyeres es troba dispersa pels diferents nuclis presents al municipi. La població a aquests nuclis l'any 2005 era:

Taula nº55. Distribució espacial de la població a Banyeres del Penedès, 2005

<u>Entitats de població</u>	<u>Població 2005</u>
Nucli urbà de Banyeres	1.346
Priorat de Banyeres	492
Masies de Sant Miquel	159
Casa Roja	145
Els Boscos	85
Saifores	76
Total	2.303

Font: Informe de mobilitat del POUM de Banyeres.

En aquest capítol es vol incidir en quin ha estat i quina és la **mobilitat espacial** associada al municipi de Banyeres del Penedès. Per mobilitat espacial de la població s'entenen els desplaçaments diaris originats per motiu de treball i/o estudi amb una destinació territorial i un mitjà de transport concrets. Aquest tipus d'informació s'analitza en base la població de dret, de totes les edats, ocupada, escolar o estudiant.

La informació que es presenta agrupa els desplaçaments en 3 grans apartats:

- Desplaçaments "**dins**": aquells que tenen l'origen i la destinació en el municipi de referència.
- Desplaçaments "**a fora**": aquells que tenen l'origen dins el municipi de referència i la destinació fora del mateix
- Desplaçaments "**des de fora**": els que tenen l'origen en un altre àmbit territorial fora del municipi de referència i la destinació dins l'àmbit tractat.

Com a complement de les taules es donen el total de desplaçaments generats i atrets; s'entenen per "desplaçaments generats" tots aquells que tenen origen en el municipi de referència i per "desplaçaments atrets" tots aquells que tenen com a destinació el municipi de referència.

Per altra banda, també podem fixar-nos en el mitjà de transport utilitzat en aquests desplaçaments: col·lectius (autobus, tren,...) , privats (cotxe, moto o bicicleta) i altres.

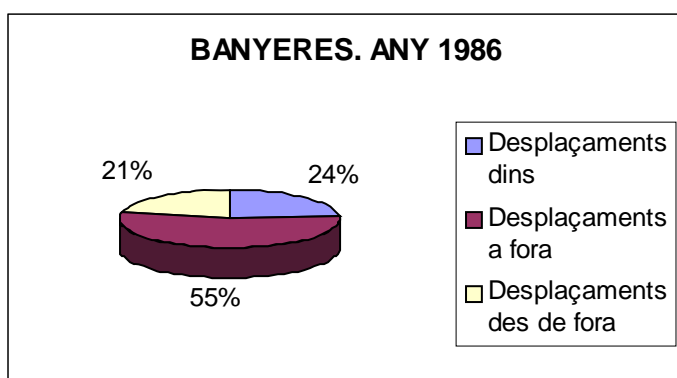
Mobilitat per TREBALL

La mobilitat per motiu treball, s'analitza amb dades dels anys 1986, 1991, 1996 i 2001 (aquests són els 4 darrers anys en els que es van efectuar enquestes de mobilitat obligada per treball amb el cens de població).

La mobilitat obligada diària per raons de treball correspon al desplaçament de la població ocupada (que treballa en un ofici, professió o lloc de treball remunerat o bé en una empresa familiar) realitzat diàriament per assistir al seu lloc de treball.

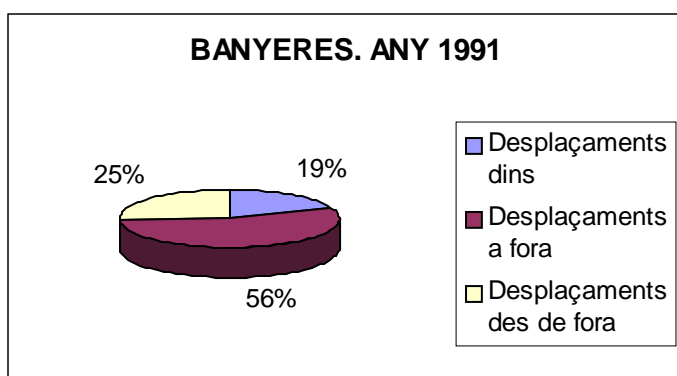
A continuació s'exposa la gràfica de la mobilitat espacial del municipi de Banyeres del Penedès.

Figura nº43. Anàlisi de dades de mobilitat al municipi de Banyeres. 1986



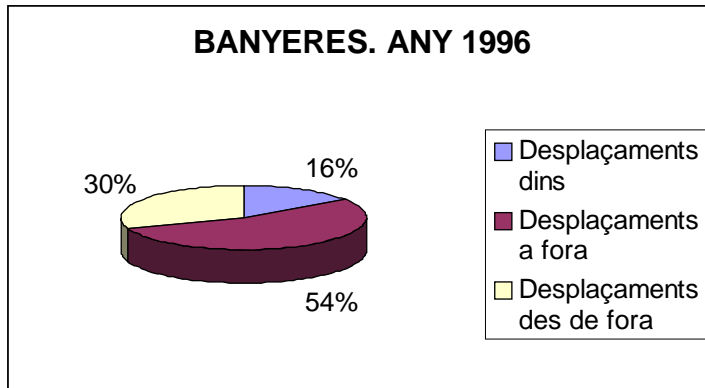
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº44. Anàlisi de dades de mobilitat al municipi de Banyeres. 1991



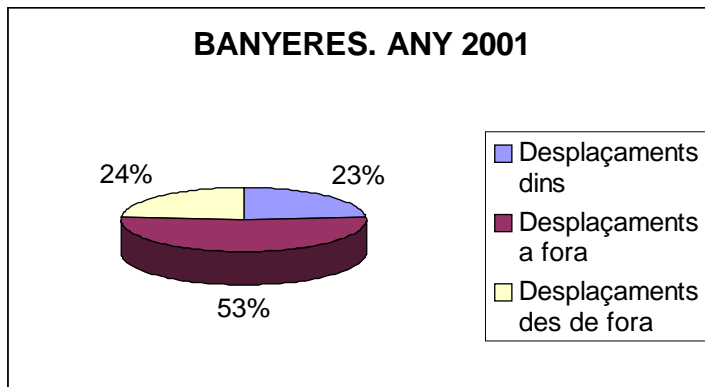
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº45. Anàlisi de dades de mobilitat al municipi de Banyeres. 1996



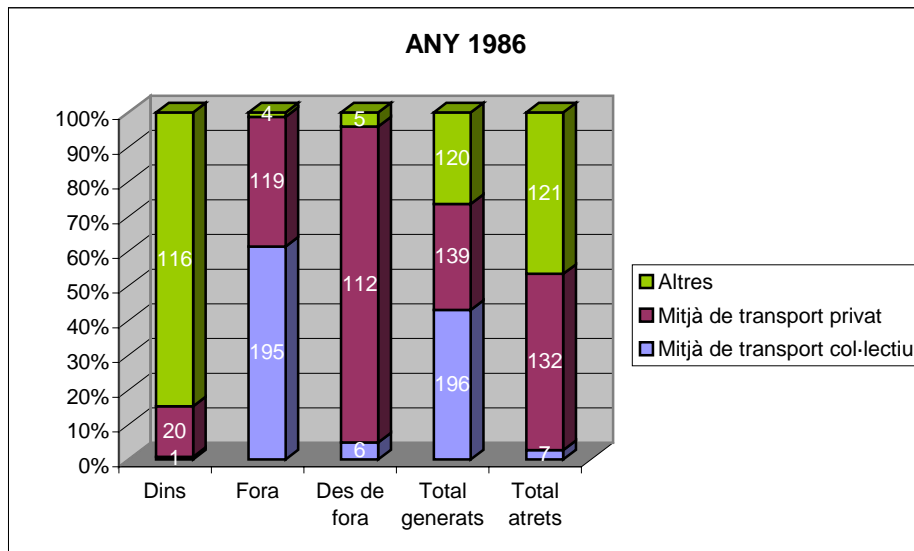
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº46. Anàlisi de dades de mobilitat al municipi de Banyeres. 2001



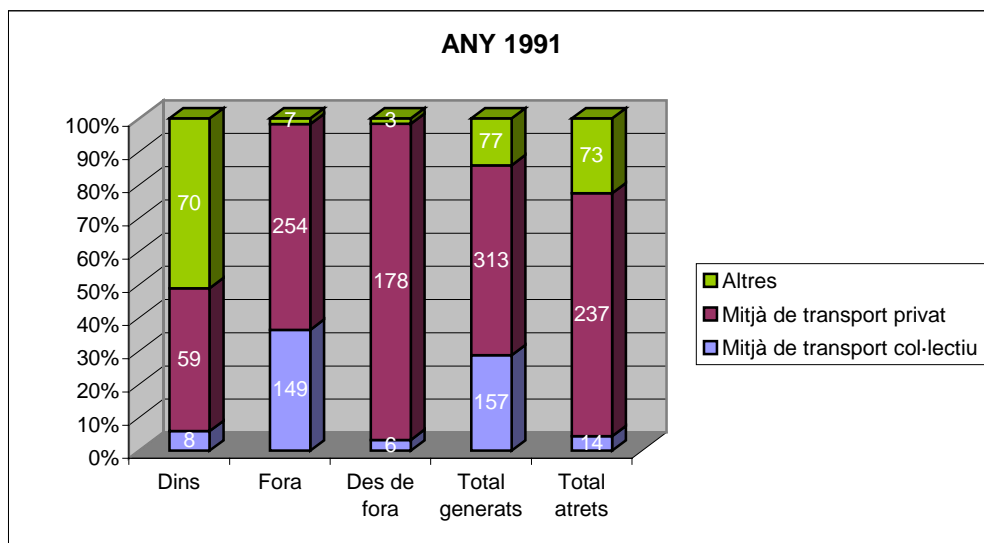
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº47. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball segons el mitjà de transport utilitzat, 1986



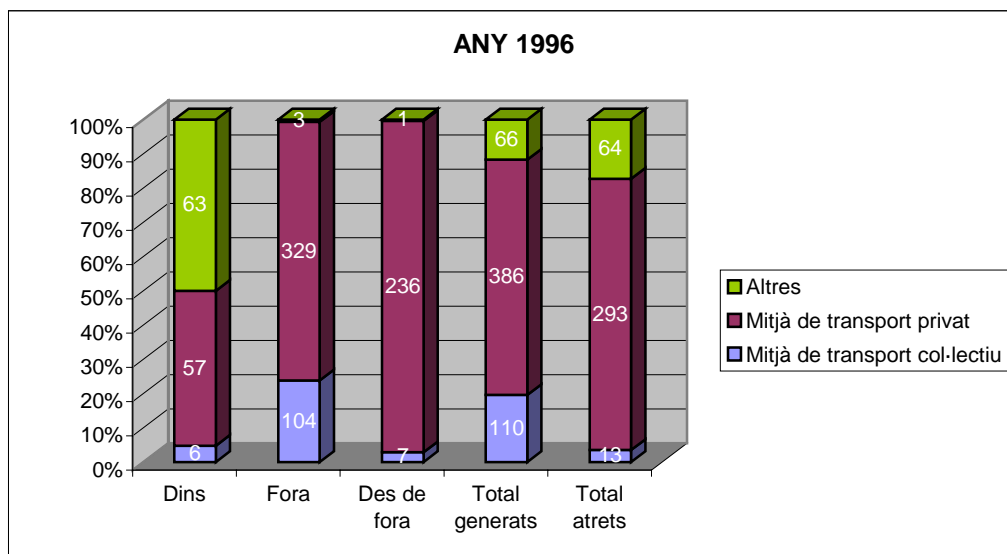
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº48. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball segons el mitjà de transport utilitzat, 1991



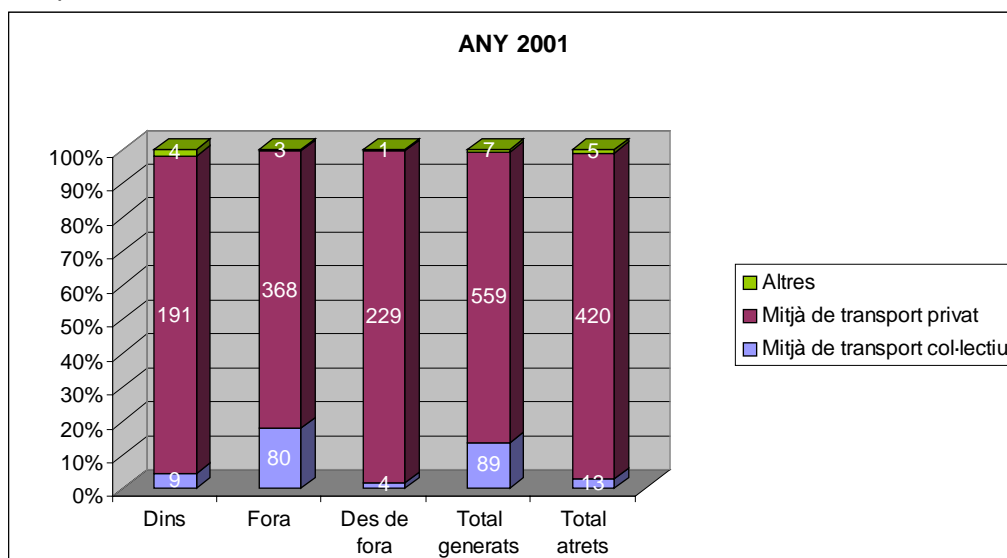
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº49. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball segons el mitjà de transport utilitzat, 1996



Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº50. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball segons el mitjà de transport utilitzat, 2001



Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Podem observar que, ja al 1986, la majoria d'habitants utilitzen el transport privat com a base de la seva mobilitat residència-treball, fenomen especialment remarcat en els desplaçaments realitzats que tenen origen en el municipi de Banyeres del Penedès i la destinació en un altre. En els moviments dins del propi municipi, el mitjà de transport anomenat com a altres (a peu, no es desplaça) va ser força important en anys anteriors (el 1986, 1991 i 1996) però observem que en l'últim any de l'estudi aquest mitjà de transport va ser radicalment desplaçat pels mitjans privats.

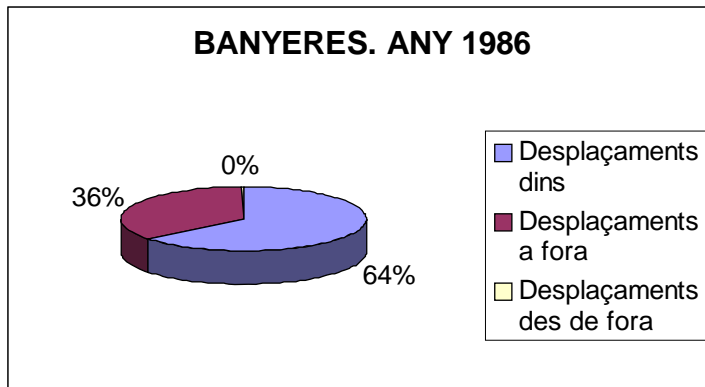
A tall de conclusió, s'observa també que Banyeres del Penedès ha estat i és, un municipi més autosuficient que autocontingut (té més capacitat d'ocupar els seus llocs de treball amb treballadors que resideixen al propi municipi, que d'oferir llocs de treball als residents d'altres municipis veïns). En altres paraules, i segons dades de mobilitat obligada del 2001, dels 784 treballadors que residien a Banyeres, 241 treballaven al propi municipi (30.74%) mentre que els 543 restants (69.26%) ho feien a altres municipis. En relació als llocs de treball, dels 483 que es registren a Banyeres, 241 estan ocupats per treballadors del propi municipi (49.90%) mentre que els 248 restants corresponen a treballadors que resideixen a altres municipis (50.10%).

Mobilitat per ESTUDI

La mobilitat obligada diària per raons d'estudi correspon al desplaçament de la població escolar o estudiant (la que assisteix regularment a un centre d'ensenyament sigui quina sigui la mena o el nivell d'estudis i el mètode o modalitat d'ensenyament. S'analitza amb dades dels anys 1986, 1991, 1996 i 2001. El Cens de població del 2001 així com dels anys anteriors, no preveia la recollida d'informació sobre mobilitat per als escolars en edat obligatòria (3 a 15 anys) i només reflectia dades d'estudiants majors de 16 anys.

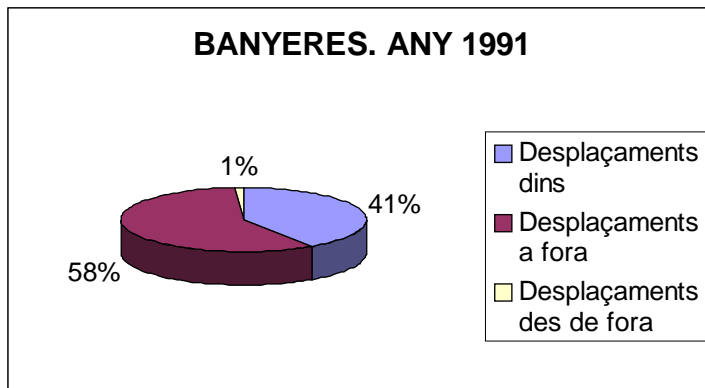
A continuació s'exposa la gràfica de la mobilitat espacial del municipi de Banyeres del Penedès.

Figura nº51. Anàlisi de dades de mobilitat per estudi al municipi de Banyeres. 1986



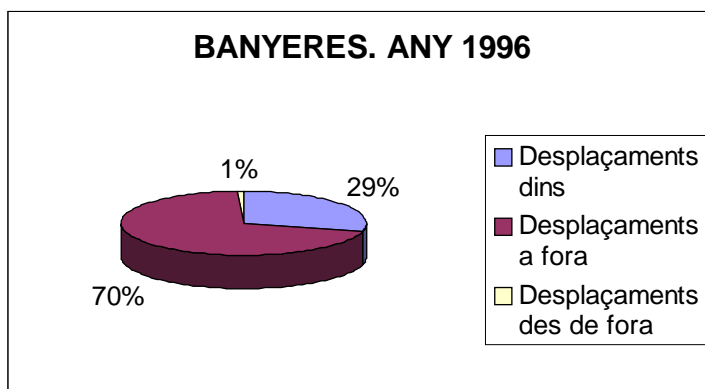
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº52. Anàlisi de dades de mobilitat per estudi al municipi de Banyeres. 1991



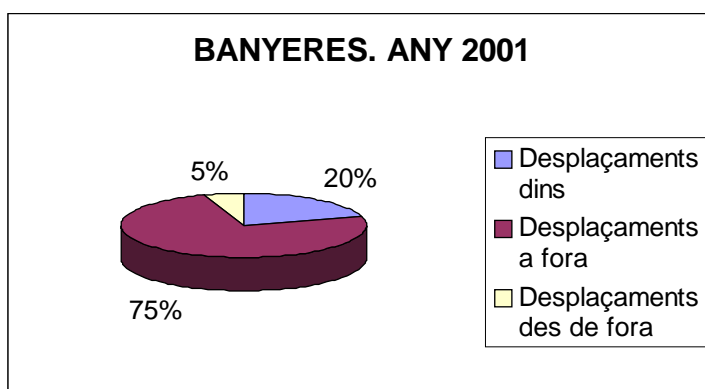
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº53. Anàlisi de dades de mobilitat per estudi al municipi de Banyeres. 1996



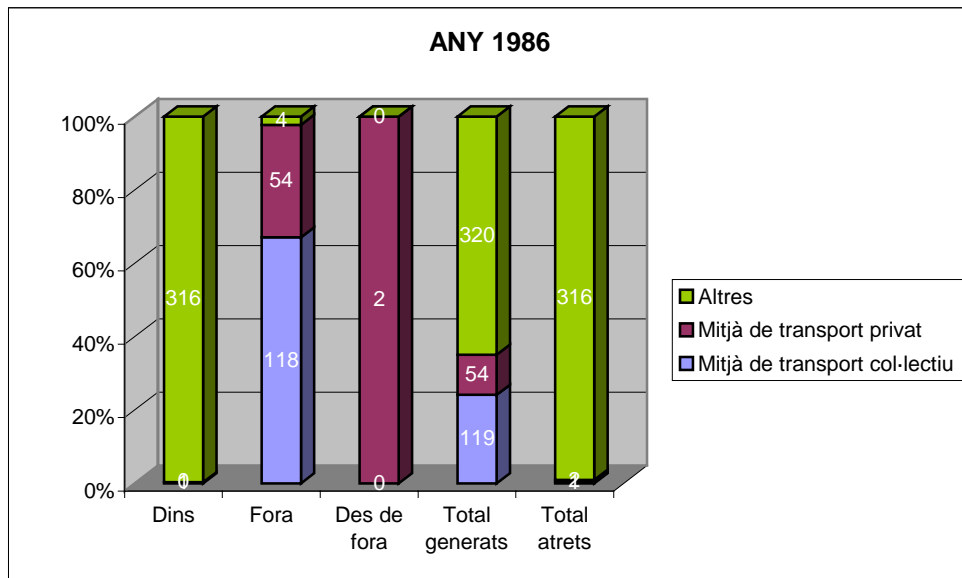
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº54. Anàlisi de dades de mobilitat per estudi al municipi de Banyeres. 2001



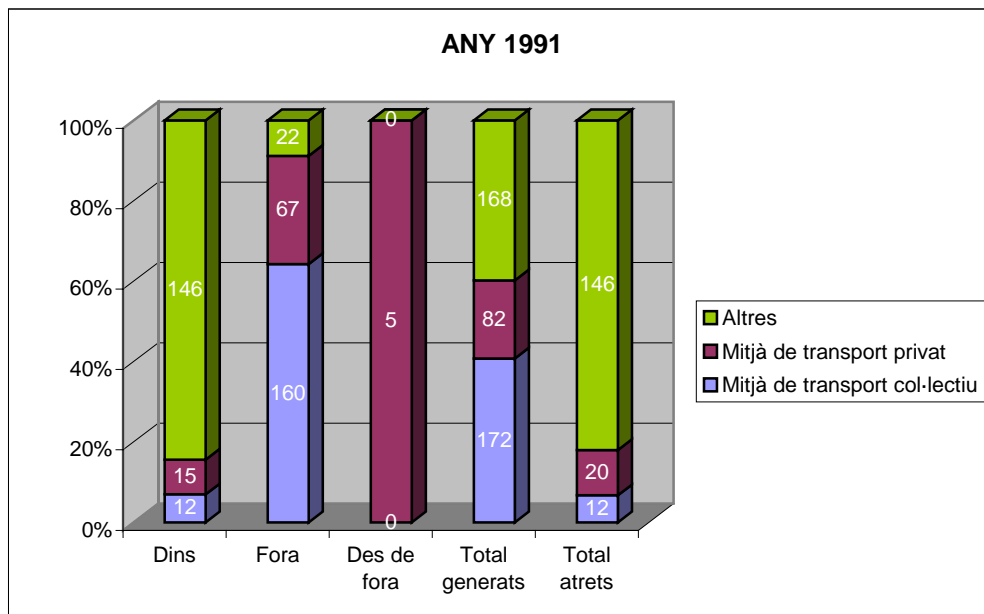
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº55. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi segons el mitjà de transport utilitzat, 1986



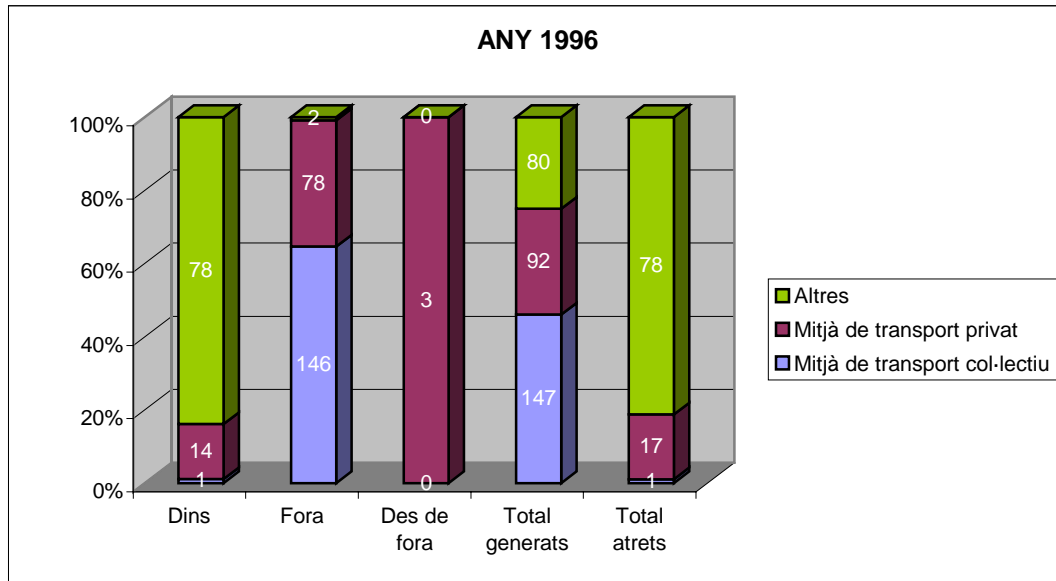
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº56. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi segons el mitjà de transport utilitzat, 1991



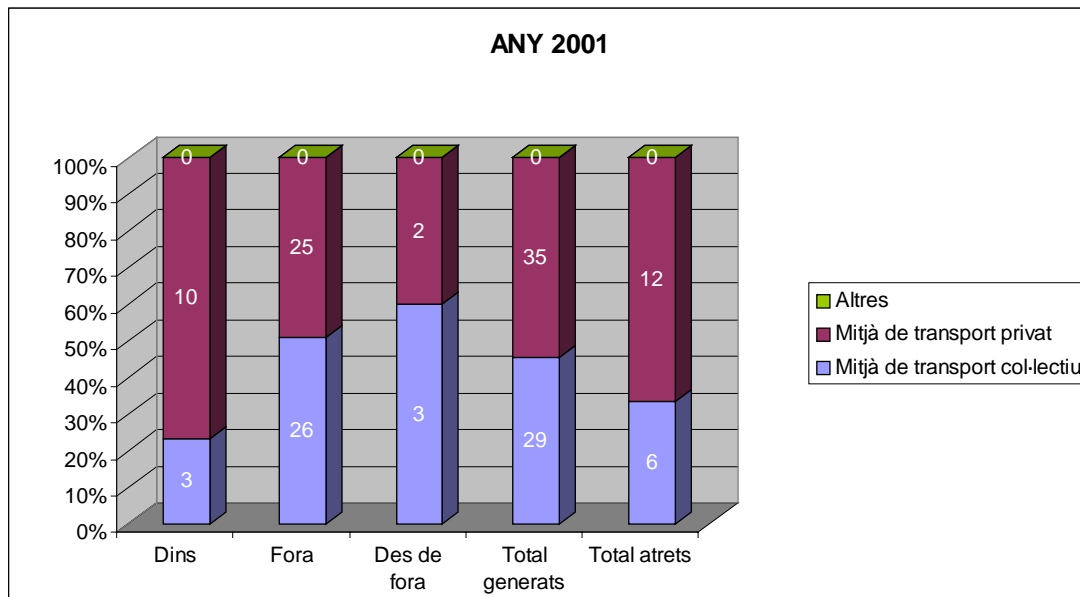
Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº57. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi segons el mitjà de transport utilitzat, 1996



Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Figura nº58. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi segons el mitjà de transport utilitzat, 2001



Font: elaboració pròpia a partir de la "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya"

Tot afegint els desplaçaments que es produeixen també per estudi, podem calcular el total de desplaçaments atrets per Banyeres. Per això hem de sumar, tenint en compte les dades de l'any 2001, els prop de 247 que tenen el seu origen fora del municipi (no els que marxen cap a fora) i els 260 amb origen i destinació al municipi mateix, la qual cosa significa uns 507 desplaçaments diaris per motius de treball o estudi, tenint en compte tots els mitjans de transport. D'aquests 507 desplaçaments, prop de 432 es realitzen en vehicle privat.

Referent als desplaçaments generats a Banyeres, cal dir que aquesta és una xifra superior a l'anterior (desplaçaments atrets), prop de 872 desplaçaments diaris (any 2001) i que correspon als desplaçaments generats pels residents a Banyeres, que són els que es desplacen dins el municipi més els que surten cap a fora per motius de treball o estudi, dels quals 594 ho fan en vehicle privat.

El paràmetre diferència desplaçaments atrets-generats per Banyeres del Penedès l'any 2001 és força rellevant, ja que ens indica si un determinat municipi pateix les conseqüències del que podríem catalogar de *sobremobilitat* al seu territori o, per contra, prima l'exportació de desplaçaments cap a altres municipis.

Banyeres pertany al segon cas, ja que la diferència entre els desplaçaments que es dirigeixen cap a fora del municipi i els que entren, en ambdós casos per motiu de treball o estudi, és de més de 365 desplaçaments diaris; d'aquesta xifra, prop de 162 es realitzen amb vehicle privat.

Aquesta informació pot ser complementada amb les dades obtingudes pel Cens Nacional de 2001 i recopilades per l'Institut Nacional de Estadística, dades que permeten elaborar la taula següent:

Taula nº56. Ocupats de 16 anys o més en habitatges familiars segons mitjà utilitzat per anar al lloc de feina, Banyeres del Penedès i conjunt província de Tarragona (2001)

	TOTAL	Cotxe particular, conduïnt	Cotxe particular, passatger	Autobús	Metro	Moto	Caminant	RENFE	Altres trens	Bicicleta	Altres mitjans
TOTAL província Tarragona	229300	135827	17998	10421	319	7368	49103	4098	93	1487	2586
%		59,23	7,84	4,54	0,13	3,21	21,41	1,78	0,04	0,64	1,12
43020-Banyeres del Penedès	701	471	36	76	1	19	57	26	0	4	11
%		67,19	5,14	10,84	0,14	2,71	8,13	3,71	0	0,57	1,57

Font: Cens Nacional de 2001, Institut Nacional de Estadística.

Per començar, podem veure com el nombre de banyerencs i banyerenques que es desplaçaven per motius de feina ha augmentat notablement en el període 1986-2001, dels 578 a 701. L'any 2001, els banyerencs i banyerenques que es desplacen per motius de feina en transport públic no arriba al 15%, havent baixat considerablement respecte el 1986, on aquest transport gairebé arribava al 35%.

Taula n°57. Temps de desplaçament fins a la feina, per ocupats de 16 anys o més en habitatges familiars. Banyeres del Penedès i conjunt de la província de Tarragona (2001)

	Menys de 10 minuts	Entre 10 i 20 minuts	Entre 20 i 30 minuts	Entre 30 i 45 minuts	Entre 45 minuts i 1 hora	Entre 1 hora i mitja	Més d' hora i mitja	TOTAL
TOTAL província Tarragona	37,98%	37,70%	15,24%	4,40%	2,19%	1,91%	0,58%	223339
43020-Banyeres del Penedès	41,73%	36,81%	9,69%	4,17%	2,53%	4,02%	1,04%	671

Font: Cens Nacional de 2001, Instituto Nacional de Estadística

Podem veure com a Banyeres, el conjunt de desplaçaments entre 10 i 45 minuts suposa el 50,67% de les persones que es desplacen per motius de feina a Banyeres. Cal destacar també que fins a un 5,06% dels desplaçaments tarden més d'una hora, el que deu correspondre a persones que treballen a Barcelona o la seva rodalia.

Taula n°58. Lloc de treball dels ocupats majors de 16 anys, Banyeres del Penedès i conjunt de la província de Tarragona (2001)

	TOTAL	Domicili propi	Varis municipis	Mateix municipi al de residència	Altre municipi de la mateixa província	Distinta província de la mateixa comunitat	Altra comunitat	altre país
TOTAL província Tarragona	261042	8592	19972	145183	70583	13605	2374	733
%		3,29	7,65	55,61	27,03	5,21	0,90	0,2808
43020-Banyeres del Penedès	784	19	62	222	266	147	65	3
%		2,42	7,91	28,32	33,93	18,75	8,29	0,38

Font: Cens Nacional de 2001, Instituto Nacional de Estadística

Les dades anteriors semblen confirmar-se. Només un 28% dels banyerencs treballen al mateix municipi de Banyeres, mentre que gairebé un 34% treballen en altres municipis de la província de Tarragona, i un no menyspreable 18% treballen fora de la província de Tarragona.

Les conseqüències de tot plegat és que Banyeres genera molts més moviments dels que atreu – on els seus ciutadans treballen en alts percentatges en altres municipis, fins i tot a distàncies

considerables, i que utilitzen majoritàriament el transport privat per accedir a la feina, destinant-hi important temps cada dia. Indicadors, tots ells, de certes característiques de poble-dormitori.

III.1.2.5. Reflexions entorn del cost social i ambiental del transport.

Durant l'any 2006, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya ha publicat un *Informe de Sostenibilitat Ambiental de les Directrius Nacionals de Mobilitat*, concretant la seva avaluació ambiental estratègica. Aquest estudi aporta unes dades contundents que aquí resumim per tal de convidar a la reflexió.

El principal consumidor d'energia a Catalunya, i a nivell mundial, és el transport. Segons el Pla de l'Energia de Catalunya, el 37,7% del consum final d'energia de Catalunya té el seu origen en el transport, i el 98% d'aquest consum final d'energia prové de derivats del petroli, esdevenint també el principal emissor de contaminants a l'atmosfera i de gasos amb efecte hivernacle.

El transport per carretera domina i continua guanyant mercat tant per la mobilitat de passatgers com de mercaderies, front del ferrocarril o l'avió. Els problemes ambientals derivats d'aquestes tendències del transport i la mobilitat són:

- Degradació de la qualitat de l'aire
- Acceleració del canvi climàtic
- Fragmentació i ocupació del territori
- Contaminació acústica
- Generació de residus
- Consum de recursos energètics
- Salut i accidentalitat

A partir d'un estudi dels costos externs del transport a nivell europeu, es disposa d'una estimació dels costos externs per a Catalunya per l'any 2003. Com a costos externs entenem els costos suportats, en general, per la societat. Es consideren externs els costos dels accidents no suportats per les asseguradores, invalideses, danys psíquics... També són externalitats la contaminació sonora, la pol·lució atmosfèrica o els costos de producció i desballestament de vehicles i infraestructures.

Així, la següent taula estima els costos socials i ambientals del transport a Catalunya i els seu percentatge respecte el PIB total català de l'any 2003.

Taula nº59. Costos socials i ambientals del transport a Catalunya, any 2003.

Costos	MEUR/any	% sobre el PIB català
Accidents	1.490	1,07
Soroll	399	0,29
Contaminació atmosfèrica	1.757	1,26
Canvi climàtic	1.162	0,83
Danys natura i paisatge	184	0,33
Aigües amunt i avall	467	0,24
Efectes urbans	108	0,08
TOTAL	5.567	4,00 % PIB

Font: Informe de Sostenibilitat Ambiental de les DNM

Els costos socials i ambientals del transport a Catalunya l'any 2003 van suposar 5.567 MEUR, que correspon aproximadament a un 4 % del PIB. La contaminació atmosfèrica, el canvi climàtic i els accidents són també els majors costos externs.

En el context català, els mitjans de transport que més contribueixen al canvi climàtic, la degradació de l'aire i als costos externs que se'n deriven són el vehicle privat i el camió. Conseqüentment, cada català dedica més de 830 euros a l'any per costejar la factura social i ambiental del vehicle privat.

El manteniment de les tendències actuals del transport i la mobilitat augmenten la pressió sobre el medi ambient i s'allunyen alhora dels objectius de la política de transports europeu pel 2010. Sense mesures addicionals i un canvi en la planificació i el model de mobilitat de passatgers i mercaderies, l'escenari previst pels propers anys ofereix una perspectiva preocupant pel medi ambient.

Cal recordar que l'emissió de contaminants atmosfèrics pels vehicles que circulen a Banyeres del Penedès és avaluat a l'apartat d'aire, mentre que la generació de gasos d'efecte hivernacle per aquest mateix motiu és avaluada a l'apartat d'energia.

També s'ha fet públic recentment un estudi de la Universitat de Karlsruhe (Alemanya) i la consultoria suïssa Infrac⁶¹ referent als països de la Unió Europea més Noruega i Suïssa amb dades de referència de l'any 2000, que posaven de referència que els costos més o menys ocults del transport, com ara la sinistralitat, el soroll, la contaminació atmosfèrica i les conseqüències per al clima, es mengen entre el 5,4% i el 7,3% del PIB, depenent de si es pren

⁶¹ Diari Avui, 5-11-04

com a referència l'escenari més benigne o el més greu per al canvi climàtic. L'anàlisi per modes no deixa cap dubte: la carretera suposa el 77% dels costos externs del transport, sobretot pel pes de la sinistralitat en el transport de viatgers i els gasos d'efecte hivernacle, mentre que l'aviació n'aporta el 19% i el ferrocarril només l'1,9%. A Espanya, la factura externa del transport representa 58.162 milions d'euros i és atribuïble en un 42% a la circulació de camions i furgonetes, suposant una proporció del 9,56% del PIB, proporció només superada per Grècia i Portugal en el conjunt dels 17 països analitzades.

Tenint en compte que el transport com a sector econòmic aporta un 4,5% del PIB espanyol, es pot concloure que "la societat està subvencionant un sistema que no és eficient i en què els efectes negatius superen els positius. A més, cal afegir que el cost de la congestió suposa a Espanya 3.880 milions d'euros anuals, i això sense comptar els costos de retards.