

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic sector IPIER, d'Hostalets de Pierola**

**Municipi d'Hostalets de Pierola**  
**Comarca de l'Anoia**  
 Promotor: IPIER S.A.  
 Redactor de l'EAMG: Veveëma s.l.

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Parcial Urbanístic sector IPIER d'Hostalets de Pierola*.

**1. Antecedents**

L'àmbit d'estudi se situa al municipi d'Hostalets de Pierola, concretament al sector definit al PPU sector IPIER.



*Figura 1: Localització del Municipi*

Els objectius del Pla Parcial són:

- a) Disposar d'una gran peça de sòl destinada a sistema d'espais lliures i equipaments, que actualment ja està parcialment ocupada pel camp de futbol municipal, que estigui correctament urbanitzada.

- b) Desenvolupar una peça de sòl residencial i preveure la seva urbanització, per tal de poder-hi situar fins a 30 habitatges unifamiliars, de preu assequible, per a famílies del municipi, promogudes pel propi Ajuntament. La cessió del 15% de l'aprofitament es concretarà, preferentment, en aquesta peça de sòl residencial.
- c) Desenvolupar un sector de sòl correctament urbanitzat i que possibiliti l'ampliació de les actuals instal·lacions de Ceràmiques Pierola i també que afavoreixi la implantació de noves activitats al municipi d'Els Hostalets de Pierola.
- d) Minimitzar l'impacte ambiental que suposarà l'ampliació de les instal·lacions existents i la implantació d'unes noves activitats en un entorn en part rústic.

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El Pla Parcial inclou tres peces de sòl amb una superfície de 170.527 m<sup>2</sup>.

- Peça de 125.537 m<sup>2</sup>. Situada a 1 km a l'est del nucli urbà d'Els Hostalets de Pierola. Inclou les actuals instal·lacions de Ceràmiques Pierola i una reserva d'espai per a la seva ampliació.

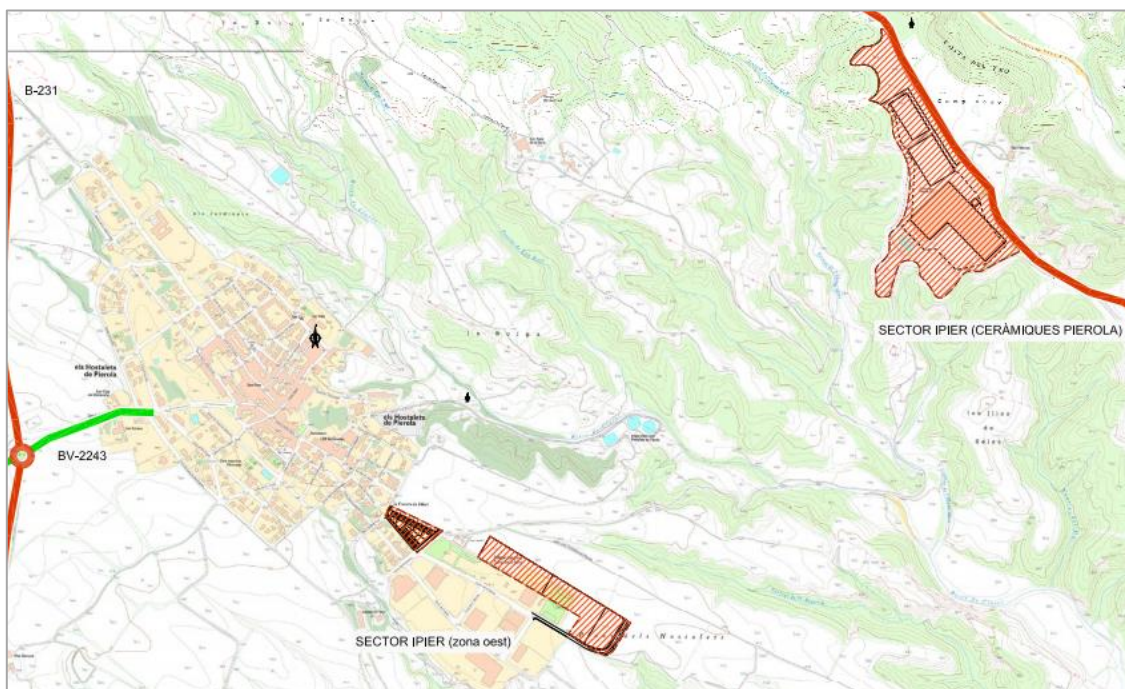
Es preveu la formació d'un segon accés per l'extrem sud de la parcel·la, únicament pels moviments amb girs a dretes.

- Peça de 36.000 m<sup>2</sup>. Situada entre els sectors de sòl urbanitzable Camp de la Serra 1 i Camp de la Serra 2, on actualment hi ha part de les instal·lacions esportives municipals.

L'àmbit complementa i amplia un equipament existent i habilita una superfície de zones verdes.

- Peça de 8.720 m<sup>2</sup>. Situada a l'illa delimitada pel Camí del Cementiri, el carrer de la Indústria i el carrer de Joan Garcia. Correspon a terrenys inclosos a l'antiga UA1 de les NNSS i que amb la Modificació Puntual han estat incorporats en aquest sector.

El carrer Indústria i el carrer Joan Garcia, ja urbanitzats (resta completar la urbanització existent amb les voreres i serveis necessaris, i l'execució de la part del carrer no urbanitzada) i el Camí del Cementiri.



Es preveu una superfície residencial amb 5.265 m<sup>2</sup> de sostre amb 30 habitatges i 60.000 m<sup>2</sup> de sostre industrial.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Estudi ajusta les ràtios del Decret, d'acord amb les particularitats de les activitats que s'hi preveu desenvolupar:

- Zones verdes: 0,5 viatges/100 m<sup>2</sup> de sòl (funció paisatgística dins del polígon industrial).
- Equipaments: 2 viatges/100 m<sup>2</sup> de sòl (ampliació del cementiri i la zona esportiva).
- Industrial: Ceràmiques Pierola preveu passar de 30.000m<sup>2</sup>st a 60.000m<sup>2</sup>st. Actualment es realitzen 150 viatges diaris. L'estudi estima que hi haurà **300 viatges diaris**.
- Residencial: l'estudi aplica la ràtio de 7 viatges/habitatge

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		5.265	30	210	527	210
Industrial		60.000			3.000	300
Equipaments	13.237	13.237			2.647	265
Zona verda	39.039				1.952	169
<b>TOTAL</b>	52.276	78.502	30	210	7.809	944

L'estudi quantifica els desplaçaments existents de la fàbrica Ceràmiques Pierola, els quals són 150 desplaçaments diaris. Per tant, considera que hi haurà **821 viatges nous** (411 per sentit).

Des de l'equip redactor del present informe **no considera prou justificada la reducció de desplaçaments previstos per a usos industrials, i es considera que cal revisar la nova mobilitat generada.**

#### Recomanació 1.

Des de l'equip de redacció del present informe s'ha identificat un error de càlcul al sumatori dels nous desplaçaments, ja que els quantifica amb 971. Es recomana ajustar l'error.

L'EAMG analitza l'EMO 2001 i afirma que la mobilitat obligada del municipi per motiu d'estudi o treball és realitza majoritàriament en transport privat (61%) i la resta a peu. Referent als desplaçaments externs es quantifica que els viatges amb destí a Hostalets de Pierola, provenen de Piera (57%); en canvi els desplaçaments generats al municipi tenen com a principal destins Barcelona i Piera.

Pel que fa a la distribució modal dels desplaçaments generats, l'estudi ha considerat les dades de l'EMO de 2001 i les característiques de les indústries a la zona d'estudi. A continuació es mostra la proposta de repartiment modal:

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	12,1%	6,1%	81,9%
Viatges / dia de màxima demanda	99	50	672

Es desglossen els viatges segons la via que s'utilitzarà; el 30% dels desplaçaments es produiran direcció Piera B-231, un altre 30% en direcció Esparreguera BV-2243, i el 40% d'Hostalets de Pierola.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal, tot i que a l'hora de quantificar els desplaçaments totals per mode, cal considerar el total de desplaçaments que es produiran, i no només els nous desplaçaments.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi analitza les diferents vies que conformen la xarxa comarcal i local, i per cada una en fa una breu descripció. Aporta dades d'intensitats de trànsit de l'A2 de 2013.



Identifica els principals accessos al municipi formats per la carretera BV-2243 i la BV-2242 que connecten Hostalets de Pierola amb Piera i Sant Sadurní d'Anoia. Per aquestes dues vies, s'inclou la IMD de 2013 de la Diputació de Barcelona per diferents trams de la via.

Pel que fa a la xarxa veïnal, s'inclouen totes les vies que connecten el poble d'Hostalets amb el polígon del Camp de la Serra.

L'EAMG afirma que cap de les vies analitzades té problemes de capacitat.

Es mostra gràficament la xarxa viària comarcal.

L'estudi menciona l'accés rodat al polígon Camp de la Serra, i afirma que cal potenciar que els usuaris del polígon que resideixen als Hostalets utilitzin altres alternatives possibles al transport privat, per accedir-hi.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació facilitada.

#### **Recomanació 1.**

Es recomana incloure dades d'intensitat de trànsit més actualitzades i que s'inclouguin els vials d'accés als sectors.

### **5. Xarxa de transport públic**

Hostalets de Pierola no disposa de transport públic urbà. Tot i així, utilitza el servei de taxi de Piera, per la seva proximitat.

A nivell interurbà, Hostalets disposa de tres línies (L0366, L0367 i L1310) les quals connecten amb el CAP de Piera, l'estació de FGC, Esparreguera i Collbató. Per cada una de les línies es concreten el nombre d'expedicions diàries, els horaris del servei i se situa gràficament la ubicació de les parades al municipi.

Cap de les línies disposa de parada propera a l'àmbit del sector IPIER. La línia d'Esparraguera i Collbató té parada davant de la fàbrica de Ceràmiques Pierola.

Es mostra gràficament el recorregut i ubicació de les parades de la línia d'autobús que connecta amb l'estació FGC i Piera.

L'estudi, a partir de dades de l'EMO 2001 menciona que els desplaçaments en transport públic al municipi són entorn del 5%.

#### **Recomanació 2.**

Es recomana aportar informació referent a l'anàlisi de la tipologia de parades d'autobús existents, així com els itineraris en modes no motoritzats entre les parades i el sector.

### **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'EAMG no analitza la xarxa de vianants.

Pel que fa a la xarxa ciclable, es menciona que l'ús de la bicicleta és pràcticament residual i actualment Hostalets no disposa de cap carril bici.

Des de l'equip redactor del present informe considera que **cal analitzar la xarxa de vianants d'accés als sectors i la seva connexió cap a les polaritats de l'entorn i cap a les parades de transport públic.**

## 7. Incidència de la mobilitat generada

Dels desplaçaments en **vehicle privat**, s'estima una taxa d'ocupació dels vehicles d'1,3 persones/vehicle. Aquesta ocupació representa que dels 672 desplaçaments, hi haurà 517 nous vehicles a la xarxa viària.

L'estudi quantifica l'increment de les IMD per cada una de les 3 vies d'accés a Hostalets de Pierola (B-231, BV-2243 i C-54). Conclou que l'increment que representa la nova mobilitat generada pot ser assumible dins de l'actual xarxa viària.

Pel que fa al **transport públic** considera una taxa d'ocupació de 20 persones/vehicle, tenint en compte que són transports comarcals i municipals. L'estudi estima que el 50% dels desplaçaments en transport públic faran ús de les línies direcció Piera i el 50% restant de les línies direcció Esparreguera. Amb aquest repartiment conclou que per cada direcció es requerirà 1 vehicle.

L'estudi estima que la connexió entre Hostalets i Piera incrementarà la demanda i amb l'oferta actual no es dona resposta a la nova demanda.

Referent als modes **no motoritzats**, es preveu que pels nous àmbits residencial, equipament i zones verdes, els desplaçaments a peu seran rellevants. Es quantifica que la distància màxima a peu ha de ser de màxim 1,5 km per incrementar els usuaris d'aquest mode. S'afirma que les dimensions del municipi i la proximitat dels nous àmbits fan possible els desplaçaments.

En el cas de la bicicleta aquesta distància incrementa entre 5 i 7,5 km. Aquest fet implicaria que caldria donar cobertura a la carretera que connecta Hostalets amb Piera, a més de l'accés d'Hostalets a l'àmbit del sector IPIER adossat a la trama urbana.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera que una vegada es doni resposta a les condicions marcades al punt 3, caldrà revisar la incidència de la nova mobilitat a les xarxes actuals.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

L'estudi considera la reserva de **60 places d'aparcament per a vehicles i 40 per a bicicletes.**

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesis s'indica la dotació prevista segons el Decret 344/2006)**

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial		5.265	30	(60)	30 (30)	0 (15)
Industrial		60.000		(600)	30 (0)	
Equipaments	13.237	13.237		(132)		
Zona verda	39.039			(390)		
<b>TOTAL</b>	52.276	78.502	30	<b>40 (1.183)</b>	<b>60 (30)</b>	<b>0 (15)</b>

D'acord amb l'aplicació del Decret es requereixen 1.183 places d'aparcament per a bicicletes (395 al sector IPIER i 788 a la Fàbrica de Ceràmiques Pierola). Tot i així, l'EAMG afirma que la previsió del Decret és per a zones urbanes consolidades i per tant, pel **sector IPIER** considera la reserva d'un del 10% de les places marcades pel Decret (**40 places**) i pel sector de la Fàbrica de Ceràmiques Pierola considera que no es pot quantificar degut a les condicions de localització de la fàbrica, però menciona que existeix la possibilitat d'aparcar les bicicletes a l'interior del recinte.

Referent al vehicle privat, l'estudi estima que dels 821 desplaçaments en vehicle privat 150 seran de la **Fàbrica de Ceràmiques Pierola**; generant una necessitat de **30 places**. Aquestes es preveuen a l'interior del recinte.

En el cas del **sector IPIER** per habitatge es requeriran **30 places d'aparcament**. Per a usos d'equipaments i zona verda l'estudi no quantifica el nombre de places, ja que dependrà en funció de l'ús que es destinin aquests espais. Tot i així, afirma que caldrà preveure places d'aparcament a l'interior dels sistemes d'espais públics i la resta a la vialitat perimetral.

Des de l'equip de redacció del present informe no considera prou justificada la reducció de places d'aparcament per a bicicletes prevista i per tant es considera que **cal fer la reserva de les places per a bicicletes marcades pel Decret**, encara que es justifiqui una implementació per fases a partir de la demanda creixent i a càrrec del promotor.

Pel que fa al vehicle privat, cal considerar el total de desplaçaments previstos a la Fàbrica de Ceràmiques Pierola i no només la nova mobilitat. Alhora, per donar compliment del Reial Decret 1053/2014 **cal preveure una reserva de places d'aparcament amb punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, així com dotar d'un mínim de places d'aparcament reservades per a PMR d'acord amb el Codi d'Accessibilitat**.

## 9. Mesures correctores

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi preveu que l'increment de la mobilitat podrà ser absorbida per a la xarxa viària actual i no desenvolupa propostes.

Afirma que el sector IPIER assumeix la modificació dels accessos a la zona industrial Ceràmiques Perola.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'EAMG defineix uns eixos cívics en els quals cal garantir unes condicions òptimes d'accessibilitat. Afirmar que cal que aquests eixos tinguin amplades de voreres idònies i es garanteixi una seguretat pels vianants.

Esmenta que els passos de vianants hauran d'estar separats entre ells un màxim de 100 m, i a les cruïlles els passos de vianants s'allunyan 5 m de la cruïlla.

Amb relació a la bicicleta, l'estudi afirma que les seccions de carrer no permeten la implantació d'una via segregada segura per les bicicletes, però planeja la possibilitat de preveure carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta de vehicles.

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi proposa ampliar el recorregut de la línia d'autobusos (L0366 i L0367) que connecta amb FGC i Piera i introduir una nova parada de transport. L'ampliació representa un increment de 1.250 m diaris. Es mostra gràficament el nou recorregut, el tram de recorregut a eliminar i la ubicació de les dues noves parades. Aquesta mesura dona cobertura al sector IPIER.

Aquesta millora donarà servei als treballadors/es provinents de Piera, Hostalets, Barcelona i rodalies.

L'estudi inclou a la proposta una anàlisi de la interconnexió entre l'horari d'autobús i el tren. Conclou que hi ha 6 expedicions diàries d'autobús que permeten l'enllaç amb el tren.

Des de l'equip redactor es considera que donant resposta a la condició del punt 7, caldrà valorar la necessitat o no d'implementar millores al servei actual.

## **10. Mobilitat i gènere**

Segons l'article 10 del Decret 344/2006 referent als indicadors de gènere es determina que *"per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic"*.

L'Estudi no incorpora dades de mobilitat per gènere.

Des de l'equip redactor del present informe considera que **cal analitzar la mobilitat segons el gènere, garantint uns bons nivells d'accessibilitat i seguretat**.

## **11. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.



Hostalets de Pierola no es troba inclòs dins de la zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric i per tant, no cal incloure l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

## 12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi menciona que els costos d'enllaç amb la infraestructura viària: xarxa de vianants, xarxa de carril bici i xarxa de circulació de vehicles, quedaran incorporats dins del projecte d'urbanització del PP i que inclouran la formació de la vialitat prevista, la millora dels accessos a la zona industrial Ceràmiques Pierola des de la carretera B-231, les seves connexions amb les preexistències i la formació d'eixos de vianants mitjançant l'arranjament del Camí del Cementiri.

Per l'ampliació de la línia d'autobús, el projecte d'urbanització assumirà el cost de les dues noves parades de bus. Alhora es calcula el dèficit d'explotació, el qual és de **14.279,3€ anuals** (142.793€ en 10 anys).

Es calcula que aquesta línia, assumint 240 dies laborables anuals i l'assoliment del 75% de la xifra de viatges en transport públic, generarà 4.050€ anuals d'ingressos.

### Recomanació 3.

Es recomana quantificar els costos derivats de les propostes d'aparcament de bicicletes previstes.

## 13. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla Parcial Urbanístic sector IPIER, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal revisar la nova mobilitat generada i justificar la previsió de desplaçaments previstos per usos industrials. Segons aquesta revisió caldrà una nova avaluació de la incidència de la mobilitat generada sobre el conjunt de xarxes de transport.
- Cal analitzar la xarxa de vianants.
- Cal fer la reserva de les places per a bicicletes marcades pel Decret.
- És necessari preveure una reserva de places d'aparcament amb punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, així com dotar d'un mínim de places d'aparcament reservades per a PMR.
- Cal analitzar la mobilitat segons el gènere.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat