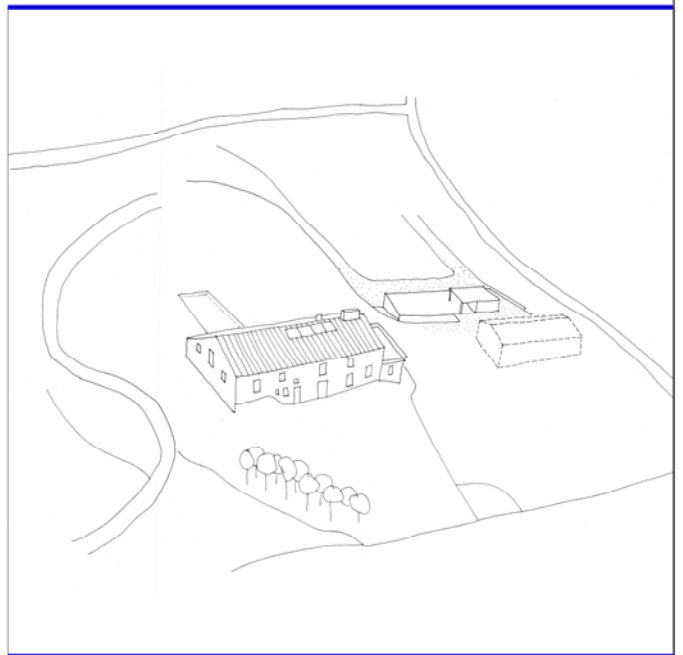


PEU-61 PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE CAN SOLER
(MATARÓ)





Especialistes en
Medi Ambient,
Qualitat
i Protecció Civil

ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA DEL PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO – CAN SOLER (PEU-61) EN EL MUNICIPIO DE MATARÓ

PROMOTOR: GOODMAN ADVISORS SL



GPM Consultors, S.C.P.

Enero 2025

ÍNDIX

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	SITUACIÓN ACTUAL	5
3.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERADA	5
4.	RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES PARA VEHÍCULOS	12
5.	RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES VIANANTES	13
6.	TRANSPORTE COLECTIVO	15
7.	RED DE ITINERARIOS PARA BICICLETAS	17
8.	CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS.....	18
10.	EQUIPO TÉCNICO.....	18

1. INTRODUCCIÓN

Los estudios de evaluación de la movilidad generada analizan el aumento potencial de desplazamientos que puede provocar una nueva planificación o la implantación de nuevas actividades, así como la capacidad de los servicios viales y los sistemas de transporte para absorber dicho incremento.

El Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, sobre la regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, establece la obligatoriedad de incorporar este tipo de estudios en el planeamiento urbanístico derivado que contemple la implantación de nuevos usos o actividades.

En concreto, el artículo 3 Ámbito de aplicación establece:

3.1 Los estudios de evaluación de la movilidad generada se tienen que incluir, como documento independiente, en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística siguientes:

- a) Planes territoriales sectoriales relativos a equipamientos o servicios.*
- b) Planeamiento urbanístico general y sus revisiones o modificaciones, que comporten nueva clasificación de suelo urbano o urbanizable.*
- c) Planeamiento urbanístico derivado y sus modificaciones, que tengan por objetivo la implantación de nuevos usos o actividades.*

3.2 No es obligatorio realizar un estudio de evaluación de la movilidad generada en las figuras de planeamiento urbanístico derivado de los municipios de población inferior a 5.000 habitantes, excepto que formen parte de un sistema urbano plurimunicipal, en los siguientes supuestos:

- 1. Actuaciones que supongan la implantación de nuevos usos residenciales hasta un máximo de 250 viviendas.*
- 2. Actuaciones que supongan la implantación de usos comerciales o terciarios en sectores de una superficie de hasta 1 ha, siempre y cuando no supongan una implantación singular, de acuerdo con el artículo 3.3 de este Decreto.*
- 3. Actuaciones que supongan la implantación de usos industriales en sectores de una superficie de hasta 5 ha, siempre y cuando no supongan una implantación singular, de acuerdo con el artículo 3.3 de este Decreto.*

3.3 Los estudios de evaluación de la movilidad generada también se tienen que incorporar en los proyectos siguientes:

- a) Proyectos de nuevas instalaciones que tengan la consideración de implantación singular.*
- b) Proyectos de reforma de instalaciones existentes que como consecuencia de la reforma pasen a tener la consideración de implantación singular.*
- c) Proyectos de ampliación de las implantaciones singulares existentes.*

3.4 A los efectos del apartado anterior, se consideran implantaciones singulares:

- a) Establecimientos comerciales, individuales o colectivos, con superficie de venta superior a 5.000 m².*
- b) Edificios para oficinas con un techo de más de 10.000 m².*
- c) Instalaciones deportivas, lúdicas, culturales, con un aforo superior a 2.000 personas.*
- d) Clínicas, centros hospitalarios y similares con una capacidad superior a 200 camas.*
- e) Centros educativos con una capacidad superior a 1.000 alumnos.*
- f) Edificios, centros de trabajo y complejos donde trabajen más de 500 personas.*
- g) Otras implantaciones que puedan generar de forma recurrente un número de viajes al día superior a 5.000.*

En el caso del PEU-61 Can Soler, no se cumplen los supuestos que harían obligatorio disponer de un Estudio de Movilidad Generada.

No obstante, según el Documento de Alcance y, en particular, el informe de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), se considera que: *no resulta estrictamente necesario, pero sí recomendable, elaborar un Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada.*

En base a la mencionada recomendación se redacta el presente documento Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada que acompaña al PEU-61 Can Soler.

El presente documento se redacta conforme a las pautas establecidas en el Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, sobre la regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, garantizando su adecuación a los requisitos legales y técnicos.

2. SITUACIÓN ACTUAL

Mataró es un municipio situado en la comarca del Maresme, en la provincia de Barcelona. Con una población aproximada de 130,000 habitantes, Mataró es la capital de la comarca y cuenta con una extensión de 24,21 km². Su núcleo urbano se caracteriza por una gran densidad poblacional y una importante infraestructura comercial e industrial.

El municipio se distribuye entre la zona litoral y las áreas interiores, donde predominan las colinas y zonas boscosas, especialmente al norte, en el entorno del Parque Natural del Montnegre y el Corredor. Además, la ciudad cuenta con una importante red de comunicaciones, que incluye una estación de tren, una autopista y varios accesos por carretera, lo que la conecta con la ciudad de Barcelona y otros municipios cercanos.

El Plan Especial Urbanístico tiene como objetivo la restauración de una finca de 25,75 hectáreas ubicada en la zona norte de Mataró, delimitada por las rieras de Masriera y Can Soler. Gran parte del norte del terreno forma parte del Parque Natural del Montnegre y el Corredor y, en el sud, la finca alberga una masía catalogada como Bien Cultural de Interés Local (BCIL), que se encuentra actualmente en estado de abandono y en mal estado de conservación, junto con un almacén metálico y diversos campos de cultivo que han quedado en abandono.

La parcela está desconectada de las principales infraestructuras viarias, accediéndose solo a través de caminos secundarios no asfaltados.

El propósito de la restauración de la masía y los terrenos es revitalizar este espacio, integrándolo de forma sostenible con el entorno natural y garantizando que las nuevas actividades no afecten de manera negativa al paisaje ni al medio ambiente.

3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERADA

3.1 EXPOSICIÓN DE LA PROPUESTA DEL PEU-61 CAN SOLER:

La finca objeto de estudio comprende unos terrenos clasificados como suelo no urbanizable situado al norte de Mataró.

El plan especial urbanístico (PEU-61), para restaurar la finca y recuperar su funcionalidad, primeramente, se prevé una rehabilitación respetuosa de la masía para devolverle su uso como vivienda sin alterar sus características permitiendo la conservación de su valor arquitectónico.

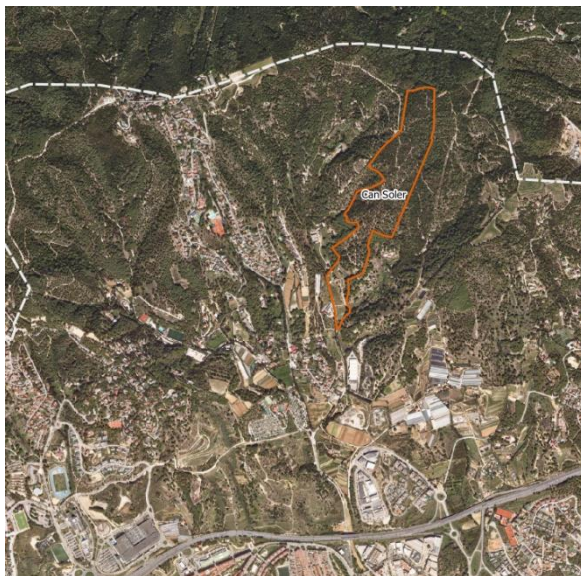
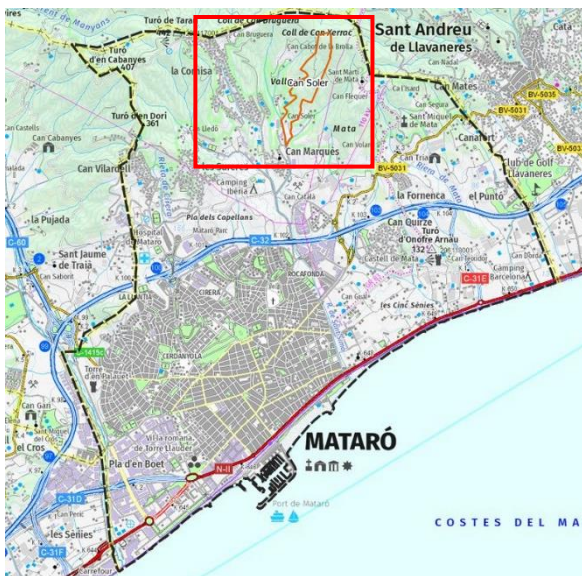
En segundo lugar, se propone la recuperación de aproximadamente dos hectáreas de terreno agrícola, que serán destinadas a cultivos de viña, almendreros y olivos, siguiendo la tradición agrícola de la zona. La intervención incluirá la construcción de

aterrazamientos agrarios de piedra seca, una práctica común en el paisaje rural de la comarca y que anteriormente caracterizaba la finca.

El proyecto también contempla la construcción de una bodega de 442 m², que servirá tanto para la producción de vino como para el almacenamiento de cosechas y herramientas. Esta construcción permitirá la demolición del almacén metálico actual, que presenta un alto impacto paisajístico en el área.

Para garantizar la seguridad de la finca y sus cosechas contra animales presentes, como el jabalí, se propone la instalación de un vallado perimetral, que se realizará principalmente con malla cinegética y pilares de madera, recomendada por el Parque Natural del Montnegre y el Corredor para mantener la conectividad ecológica de insectos, reptiles y mamíferos pequeños.

Esta medida busca no solo delimitar y proteger la propiedad sin afectar a la biodiversidad, sino también fomentar la integración con la zona forestal de la finca, donde actualmente se está llevando a cabo un Plan de Gestión Forestal (PGF) aprobado. Este plan tiene como objetivo mejorar la salud del bosque y reducir el riesgo de incendio.





Situación de la parcela

Font: Portal d'informació urbanística (PIUM)

En cuanto a la accesibilidad interna dentro de la parcela, se prevé que no haya grandes modificaciones, ya que se mantendrá la estructura y la topografía natural de la zona. Los caminos existentes serán reforzados con sauló, un material local y compatible con el entorno, sin que se recurra a pavimentaciones. De esta manera, se garantiza una circulación adecuada sin comprometer el carácter rural y natural de la finca.

En lo que respecta al acceso exterior, este se encuentra ubicado en la parte sur de la parcela en la riera d'en Masriera y se plantea rehabilitar también otra entrada unos metros más al sur, ahora cubierta por vegetación, en la confluencia de las dos rieras que delimitan la propiedad.

Estas rieras están la mayor parte del año totalmente secas y son usadas como caminos por todos los habitantes de las masías de la zona. Esta problemática de usar rieras secas como caminos es una práctica común en la comarca del Maresme ya la presencia de torrentes secos entre la montaña y el mar es muy alta.

Doble calificación de las rieras

Tal y como se menciona en el plan especial urbanístico, en lo que respecta al acceso de Can Soler, se puede resumir de la manera siguiente:

- *Aguas abajo de la confluencia de las rieras de Can Soler y de Masriera (vértice Sur-Este de la finca), la riera de Can Soler está calificada actualmente exclusivamente como sistema hidrológico (clave H), hasta que desemboca en la rotonda asfaltada del polígono industrial*

- *Dicho problema ocurre fuera del ámbito de la propiedad, y por tanto no es objeto de este PEU*
- *En ese mismo tramo, y en el ámbito de Can Marqués, el PGOU prevé la construcción de un vial nuevo, que correrá paralelo a la riera de Can Soler, por su margen derecho*
- *aguas arriba de la confluencia de las dos rieras (acceso a la finca) y en el sector que discurre paralelo a los campos de cultivo, a la bodega, y a uno de los tramos del muro nº2, la riera de Can Soler tiene actualmente doble calificación como sistema hidráulico y sistema viario (claves H/Cr).*

Si bien es cierto que una serie de informes sectoriales y otras leyes particulares instan a mejorar la calidad de las rieras y los torrentes, y restringen la circulación rodada por su lecho, la situación actual y futura presenta varias alternativas de acceso que resuelven esta cuestión.

3.2 DETERMINACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA POR EL DESARROLLO DEL PEU-16 CAN SOLER

El PEU-61 Can Soler prevé la construcción de una pequeña bodega-almacén, la rehabilitación de la masía de Can Soler para su uso residencial y la recuperación de terrenos agrícolas para su explotación.

De acuerdo con la memoria descriptiva del PEU-61 Can Soler, en la nueva bodega-almacén define que en la planta inferior se situará el almacén para la maquinaria, las cosechas y la bodega con una superficie de 442,76 m² mientras que la superior, se destinará al laboratorio, con una superficie de 57,24m².

Según el Anexo 1 del Decreto 344/2006, estas áreas generarán los siguientes desplazamientos:

Uso	Referencia para el cálculo según Anexo I	m ² sostre previstos	Viajes generados día del PEU-61	% viajes generados/uso
Industrial (Anexo 1- número de viajes/100 m ² sostre)	5	500,00	25	78,13 %
Vivienda (número de viajes/vivienda)	7	----	7	21,88 %
Total de viajes día generados			32	100
Total de viajes/año			7040	

La realidad de PEU-61 Can Soler no es la de un uso industrial convencional, sino que se trata de una pequeña bodega-almacén agrícola y los viajes generados asociados a la explotación agraria. Los valores obtenidos en el cálculo en base a la normativa de referencia distan mucho de la realidad de la explotación.

En los siguientes apartados desarrolla una estimación de viajes generados por la nueva actividad.

3.3 ESTIMACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS ASOCIADOS A LA EXPLOTACIÓN AGRÍCOLA

Para estimar el número de desplazamientos asociados a los cultivos de viñedo (1,37 ha), almendros (0,37 ha) y olivos (0,32 ha), es importante tener en cuenta los factores y procesos vinculados a cada actividad agrícola.

Estos incluyen:

1. **Labores de cultivo:** preparación del suelo, plantación, podas, tratamientos fitosanitarios, fertilización y mantenimiento general.
2. **Recolección y transporte:** desplazamientos necesarios durante las cosechas de uvas, almendras y aceitunas.
3. **Gestión de consumibles y maquinaria:** transporte de fertilizantes, pesticidas, herramientas y equipos.
4. **Personal:** traslados diarios o periódicos de trabajadores agrícolas y de la bodega.
5. **Actividades adicionales:** visitas técnicas, inspecciones, y transporte de los productos cosechados.

El número de desplazamientos puede variar según la intensidad de las operaciones, mecanización de los procesos y época del año. Utilizando datos generales de movilidad agrícola y teniendo en cuenta una recolección manual se estiman el cálculo de desplazamientos:

Viñedos (1,366 ha)

1. Labores anuales generales:
 - Podas, tratamientos fitosanitarios, mantenimiento del terreno: 10-12 desplazamientos anuales (entrada y salida).
 - Incluye transporte de herramientas, fertilizantes y otros insumos.
2. Vendimia:
 - Producción estimada para 1,366 ha de viñedo en el Penedès: 9.500-11.000 kg de uva/año.
 - Recolección manual con 2 trabajadores durante 6 días.
 - Desplazamientos: 12-15 viajes (2 viajes diarios por trabajador).

3. Otros desplazamientos:
 - Asistencia técnica, visitas de proveedores o maquinaria: 3-4 desplazamientos anuales.

Total estimado para viñedos: 25-28 desplazamientos anuales.

Almendros (0,321 ha)

1. Labores anuales generales:
 - Poda, tratamientos, riego (si aplica): 4-6 desplazamientos anuales.
2. Cosecha:
 - Producción estimada: 160-200 kg de almendra seca/año.
 - Recolección manual durante 1 día con 2 trabajadores.
 - Desplazamientos: 2-3 viajes (trabajadores y transporte).
3. Otros desplazamientos:
 - Asistencia técnica o visitas esporádicas: 1-2 desplazamientos anuales.

Total estimado para almendros: 7-10 desplazamientos anuales.
--

Olivos (0,367 ha)

1. Labores anuales generales:
 - Poda, tratamientos, mantenimiento: 4-6 desplazamientos anuales.
2. Cosecha:
 - Producción estimada: 400-450 kg de aceituna/año.
 - Recolección manual durante 1 día con 2 trabajadores.
 - Desplazamientos: 3-4 viajes (trabajadores y transporte).
3. Otros desplazamientos:
 - Asistencia técnica o visitas esporádicas: 1-2 desplazamientos anuales.

Total estimado para olivos: 8-12 desplazamientos anuales.

3.4 ESTIMACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS ASOCIADOS A LA EXPLOTACIÓN AGRÍCOLA

Para estimar el número de desplazamientos asociados a la actividad de la bodega cabe tener en cuenta las siguientes actividades:

1. Recepción de la uva:
 - Transporte de la vendimia desde el viñedo a la bodega: 5-6 viajes anuales.
2. Procesos de vinificación y embotellado:
 - Insumos (botellas, corchos, etiquetas, productos enológicos): 8-10 desplazamientos anuales.

- Salida de vino embotellado: 6-8 viajes anuales (distribución o almacenamiento).
- 3. Visitas técnicas, mantenimiento y supervisión:
 - Consultores, enólogos y técnicos externos de mantenimiento (5-10 visitas anuales): 10-20 desplazamientos anuales
- 4. Trabajadores de la bodega:
 - Producción estimada: 8.000 botellas/año.
 - Personal requerido: 1-2 trabajadores a tiempo parcial
 - Frecuencia laboral: 90 días/año (época de vendimia y vinificación)
 - Cálculo: 1,5-2 trabajadores x 90 días: 135-180 viajes anuales.

Total estimado para la bodega: 153-206 desplazamientos anuales.

En base a las estimaciones expuestas se presenta resumen de desplazamientos:

Actividad	Desplazamientos estimados (anuales)
Viñedo (1,37 ha)	25-28
Almendros (0,32 ha)	7-10
Olivos (0,37 ha)	8-12
Procesos de bodega	153-206
Desplazamientos totales anuales estimados	193-256

Consideraciones adicionales:

Estos cálculos son aproximados y dependen de factores como la mecanización, la ubicación de proveedores y clientes, y la eficiencia en la planificación logística.

La mayoría de los desplazamientos para este tipo de actividad son concentrados en períodos clave:

- Viñedo: Los desplazamientos se concentran en agosto y septiembre debido a la vendimia. El resto del año incluye tratamientos, podas y mantenimiento. El hecho de disponer de bodega en la propia finca reduce el número de desplazamientos desde la zona agrícola a la bodega.
- Almendros: Actividad moderada durante el año, con un ligero incremento en marzo (fertilización) y octubre (recolección).
- Olivos: Similar a los almendros, con picos en marzo (fertilización) y octubre (recolección).
- Bodega: La mayor actividad se da entre agosto y septiembre (vendimia, fermentación) y octubre (embotellado y etiquetado).

3. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES PARA VEHÍCULOS

3.1 RED VIARIA EXISTENTE:

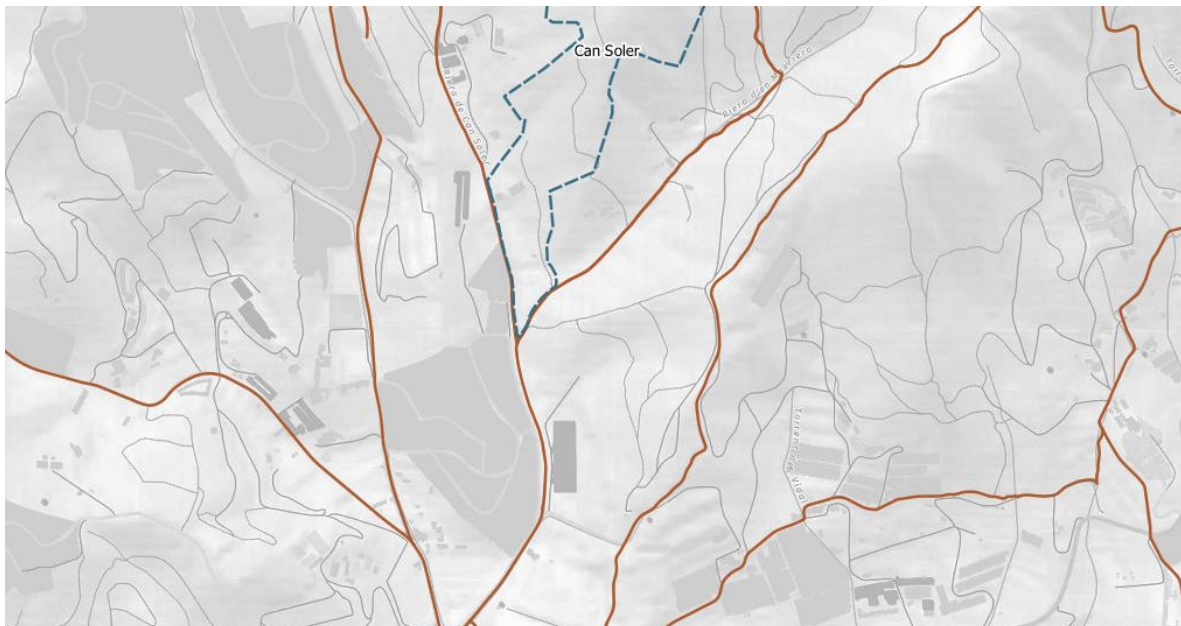
Mataró, como capital de la comarca del Maresme, dispone de una red viaria bien estructurada que facilita la conexión entre el municipio, su entorno inmediato y las principales infraestructuras de transporte de Cataluña.

Entre las vías más destacadas se encuentran:

La Carretera Nacional II (N-II): Esta vía se sitúa paralela a la línea de costa, actuando como un eje principal que conecta Mataró con las localidades vecinas y con Barcelona.

La Autopista C-32: Esta infraestructura de alta capacidad atraviesa el municipio, permitiendo una conexión rápida y fluida tanto con Barcelona como con el resto del litoral del Maresme.

En el caso del proyecto objeto de este estudio, la parcela se encuentra en una zona de mosaico agroforestal situada en el norte del municipio, alejada de estas principales infraestructuras viarias. El acceso a la finca se realiza a través de un camino rural que discurre por la Riera d'en Masriera. Este camino, sin pavimentar y con una anchura aproximada de cuatro metros, es compartido por peatones, ciclistas y vehículos motorizados. Su carácter rural y su estado actual limitan el flujo de tráfico y garantizan un impacto mínimo sobre el entorno.



Principales caminos rurales. Elaboración propia

4.1 Situación actual

La finca se encuentra en un estado de abandono, sin actividad agrícola ni residencial, lo que implica que actualmente no existe frecuentación significativa asociada a la parcela.

Sin embargo, los caminos rurales que rodean la zona son utilizados ocasionalmente por los pocos residentes de las áreas colindantes y por visitantes que acceden al entorno natural. Debido a la baja densidad de población en esta área agroforestal, el uso de estos caminos es muy limitado y no genera conflictos significativos.

4.2 Propuesta

El plan especial urbanístico plantea la recuperación de la actividad agrícola en la finca, centrada en una escala pequeña y sostenible. Como se ha detallado en el apartado correspondiente, la movilidad generada por esta nueva actividad será muy reducida, lo que la hace perfectamente compatible con la red viaria existente. La propuesta se ha diseñado teniendo en cuenta la capacidad limitada de los caminos rurales de la zona y priorizando la integración con el entorno.

Aún así, para minimizar el impacto en la red viaria durante los periodos de mayor actividad, como las cosechas, se implementarán las siguientes medidas:

1. Optimización de los desplazamientos de los trabajadores:

- Se promoverá el uso compartido de vehículos por parte de los trabajadores.
- Se adaptarán los horarios de trabajo para concentrar las actividades en franjas continuas, reduciendo los desplazamientos intermedios, como los relacionados con las comidas.

2. Reducción de desplazamientos asociados a la logística:

- Se optimizarán las compras de materiales y suministros, planificando adquisiciones en volúmenes mayores para disminuir la frecuencia de los viajes necesarios.
- Durante la cosecha de olivos y almendros, se acumularan en el almacén propio con el fin de minimizar los desplazamientos hasta el punto de elaboración.

4. RED DE ITINERARIOS PRINCIPALES PARA VIANANTES

4.1 Rutas existentes

Mataró cuenta con una red de itinerarios peatonales que conecta el núcleo urbano con su entorno rural y natural, promoviendo la movilidad sostenible y el disfrute del paisaje.

Esta red incluye paseos urbanos, senderos rurales y caminos señalizados dentro del Parque Natural del Montnegre y el Corredor.

En el caso del proyecto en estudio, la finca está situada en un área agroforestal al norte del municipio, donde predominan los caminos rurales no asfaltados. Estos caminos, desempeñan un doble papel al actuar tanto como acceso vial a propiedades agrícolas y forestales como itinerarios peatonales.

4.2 Situación actual

Actualmente, la finca se encuentra en estado de abandono, y no existe una frecuentación significativa por parte de peatones en su interior. Sin embargo, los caminos rurales que la rodean, son utilizados de manera ocasional por senderistas, vecinos de la zona y visitantes que acceden al Parque Natural del Montnegre y el Corredor.

La baja densidad de población en el área y el carácter rural de los caminos contribuyen a que su uso sea limitado, sin que se produzcan conflictos importantes entre usuarios.

4.3 Propuesta

El plan especial urbanístico incluye la recuperación de la finca con actividades agrícolas sostenibles y la rehabilitación de la masía, lo que generará un leve incremento en la frecuentación peatonal dentro de la parcela.

No obstante, fuera de esta no se espera un incremento de peatones más que las ocasionales caminatas de los residentes de la masía (2 personas).

Se ha planificado que nueva actividad sea compatible con los itinerarios existentes, priorizando la integración con el entorno y minimizando el impacto sobre los usos actuales.

Para garantizar esta compatibilidad, se han diseñado las siguientes medidas:

1. Fomento del uso sostenible de los itinerarios:

- Se señalarán adecuadamente los accesos principales y secundarios para garantizar la seguridad de los viandantes y evitar conflictos con vehículos.

2. Minimización del impacto en los periodos de mayor actividad:

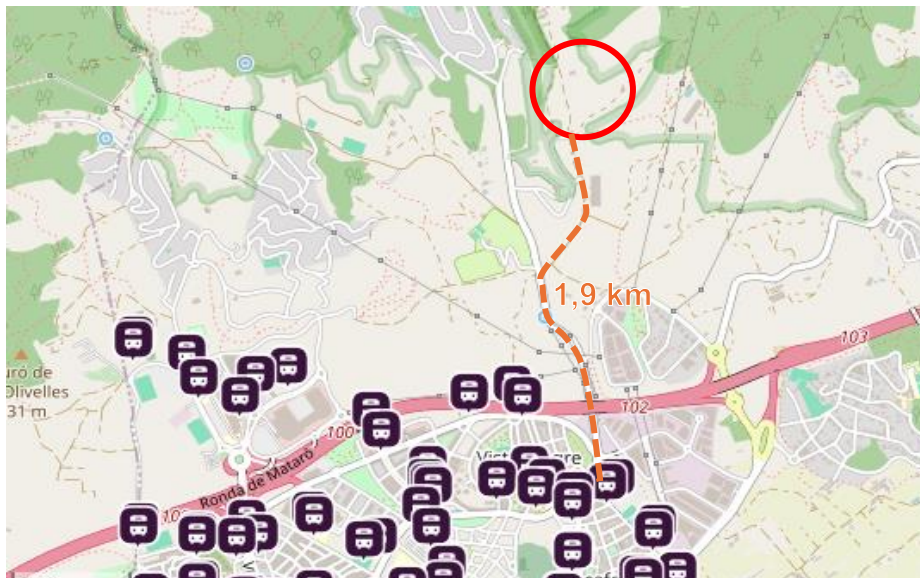
- Durante las cosechas y otras actividades agrícolas, se organizarán las operaciones logísticas para evitar interferencias con los viandantes.
- Se promoverá el respeto por los usuarios del camino, fomentando la convivencia entre actividades agrícolas y el tránsito peatonal.

5. TRANSPORTE COLECTIVO

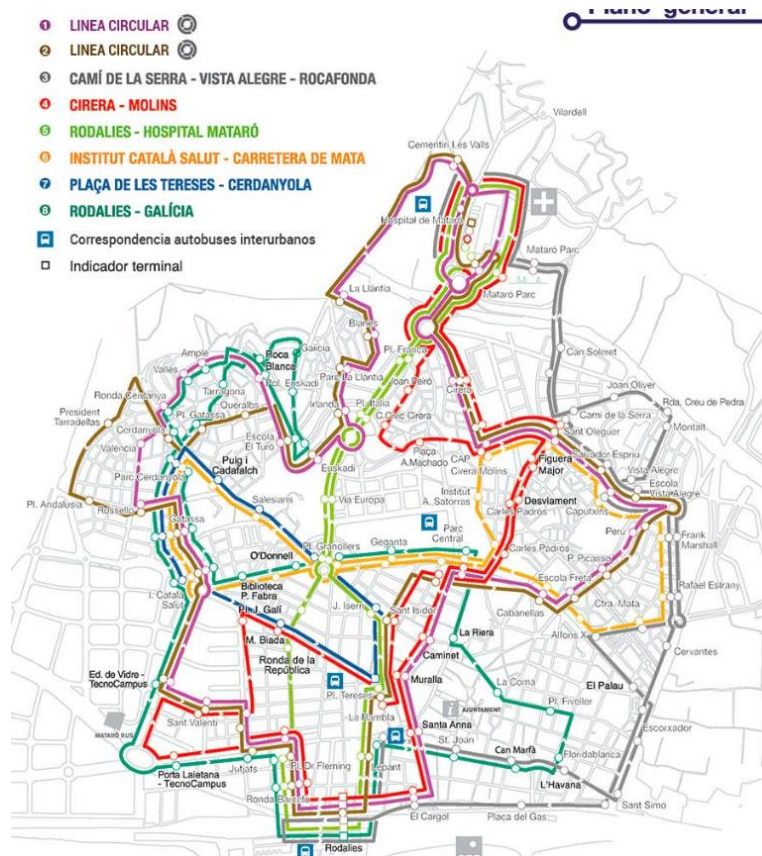
5.1 Transporte colectivo existente

Mataró dispone de una red de transporte colectivo bien desarrollada que dispone de trenes (Renfe-cercanías) autobuses interurbanos y interurbanos que conecta el núcleo urbano con sus barrios y áreas. El transporte público incluye autobuses urbanos gestionados por Mataró Bus y líneas interurbanas que enlazan la ciudad con otros puntos del Maresme y la región metropolitana de Barcelona.

No obstante, debido a la localización de la parcela objeto del presente estudio, en una zona agroforestal al norte del municipio, el acceso mediante transporte colectivo resulta poco viable. La parada de transporte público más cercana se encuentra en el barrio de Rocafonda, a una distancia aproximada de 1,9 km de la finca. Este recorrido, por caminos rurales no asfaltados, dificulta el acceso directo para usuarios del transporte colectivo.



Paradas de autobuses (mataro.avanzagrupo.com)



Líneas de autobús (Web del Ajuntament de Mataró)

5.2 Situación actual

En el estado actual, la finca no genera desplazamientos significativos ni demanda de transporte colectivo. Las características de la parcela, la poca anchura de las vías y su aislamiento respecto a los principales núcleos urbanos hacen que este modo de transporte no sea una opción habitual para los residentes o usuarios ocasionales de la zona.

Además, la falta de infraestructuras adecuadas para el tránsito de peatones entre la parada de transporte público más cercana y la finca, así como la distancia considerable, refuerzan la dificultad de utilizar el transporte colectivo como medio de acceso a la parcela.

5.3 Propuesta

El presente plan especial urbanístico prevé una actividad agrícola y una recuperación patrimonial a pequeña escala, por lo que no se espera que la finca genere una demanda significativa de transporte colectivo. Sin embargo, para minimizar el impacto de los desplazamientos y fomentar la sostenibilidad, se plantean las siguientes medidas:

1. Gestión de la demanda de transporte colectivo:

- Informar a los usuarios sobre las opciones de transporte público disponibles, aunque estas impliquen un desplazamiento adicional desde la parada más cercana en Rocafonda.

6. RED DE ITINERARIOS PARA BICICLETA

6.1 Red existente

Mataró cuenta con una red de itinerarios ciclables que conecta distintas áreas del municipio, facilitando la movilidad sostenible y promoviendo el uso de la bicicleta tanto para desplazamientos diarios como para actividades recreativas. La red incluye carriles bici urbanos y caminos rurales que enlazan con el entorno natural del Parque del Montnegre y el Corredor, ofreciendo rutas atractivas para ciclistas.

En el caso de la finca objeto de estudio, su ubicación en un área agroforestal al norte del municipio, accesible principalmente por caminos no asfaltados que son aptos para ciclistas gracias a su carácter rural y a su tráfico reducido, lo que lo convierte en una opción viable para usuarios habituales o recreativos.

6.2 Situación actual

En el estado actual, la finca no genera desplazamientos en bicicleta de manera significativa, ya que se encuentra abandonada y sin actividad. Sin embargo, los caminos rurales que la rodean son utilizados ocasionalmente por ciclistas locales y visitantes que acceden a las áreas naturales del Parque del Montnegre y el Corredor.

6.3 Propuesta

El plan especial no prevé un aumento de bicicletas a excepción de los ocasionados puntualmente para el ocio de los residentes (2 personas).

La parcela será privada y no se espera afluencia de clientes por lo que no se requieren estacionamientos de bicicletas ya que las personales de los residentes serán almacenadas en las propiedades y, en el caso de trabajadores que decidan usar este método de transporte, podrán usar el espacio de la finca.

7. CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍA

Según el artículo 6 del Decreto 344/2006, se establecen pautas relacionadas con la carga y descarga de mercancías. Sin embargo, estas están enfocadas principalmente en casos de usos comerciales y oficinas, por lo que no son aplicables al PEU-61 Can Soler.

La carga y descarga de mercancías se llevará a cabo dentro de la misma finca, no procede la reserva de suelo público para este fin.

8. EQUIPO TÉCNICO

La presente evaluación de movilidad ha estado elaborada por el siguiente grupo de profesionales competentes:

Gemma Pellisa – Llic. En ciencias Ambientales, colegiada núm. 1.153

Júlia Jané – Geógrafa, Máster en Sistemas de Información geográfica

Las técnicas redactoras, Olèrdola, a data de la signatura digital

Gemma Pellisa
GPM CONSULTORS, SCP
Ambientóloga