

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la Mobilitat Generada per una nova tenda IKEA al Parc Empresarial de Sabadell

Municipi de Sabadell

Promotor: IKEA Ibérica SA

Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 per una nova tenda IKEA al Parc Empresarial de Sabadell.

1. Antecedents

El Pla Parcial aprovat que desenvolupa el Sector de Sant Pau de Riu Sec, al sud de Sabadell, es caracteritza per la revitalització d'una zona estratègica de la ciutat dotant-la d'unes activitats terciàries compatibles amb el planejament i d'una sèrie de noves infraestructures viàries que modificaran completament els accessos a Sabadell des de la C-58.

En aquest sector es proposa construir una nova tenda IKEA que doni servei a la comarca del Vallès Occidental. La superfície total destinada a la nova tenda és de **4,27 Ha.**, amb **36.627 m² de sostre construït**, i **24.902 m² de superfície comercial edificada**.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per una nova tenda IKEA al Parc Empresarial de Sabadell als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou pol generador de mobilitat, conseqüència de:

- 36.627 m² de sostre construït amb 24.902 m² de superfície comercial

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

A l'estudi, el càlcul de viatges es realitza tant en dia feiner, que són els dies de major trànsit de les vies principals (AP-7, C-58), així com en dia festiu que seran els dies de major aflluència de viatges al centre comercial IKEA. D'aquesta manera es pot analitzar l'impacte de la nova ubicació de la tenda IKEA sobre la situació actual del trànsit en tots els casos.

Els ratis aplicats en cada cas varien, ja que l'atracció d'una tenda IKEA es major que qualsevol altre superfície comercial. Per això s'aplica per als dies feiners un ràtio diari de 70,2 clients (+ 3,5 treballadors) per cada 100 m² útils, mentre que per al cap de setmana es considera un ràtio diari de 140,4 clients (+ 3,9 treballadors) per cada

100m² útils (Nota: l'estudi utilitza els 36.627 m² de sostre construït en lloc dels 24.902 m² de superfície comercial).

D'aquesta forma, la mobilitat generada per la nova tenda en dies punta (dissabte) es mostra a la taula següent:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		36.627,00			18.314	52.853
TOTAL		36.627,00	0	0	18.314	52.853

S'observa que la generació de mobilitat calculada per l'EAMG (52.853 viatges/dia) és molt superior a la obtinguda a partir dels ratis donats pel Decret (18.314 viatges/dia).

Per al repartiment modal, l'estudi pren com referència els objectius del PMU de Sabadell, adaptant-los a la localització perifèrica de la nova implantació traspasant una part dels viatges no motoritzats a motoritzats:

Repartiment modal proposat		A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Clients	% quota modal	1,0%	4,0%	15,0%	80,0%
	Viatges / dia	514	2.057	7.714	41.139
Treballadors	% quota modal	5,0%	10,0%	35,0%	50,0%
	Viatges / dia	71	143	500	714
Total	% quota modal	1,1%	4,2%	15,5%	79,2%
	Viatges / dia	586	2.200	8.214	41.854

El percentatge de clients que utilitzin el transport privat serà elevat ja que un comerç com IKEA ven mercaderies que en molts casos cal desplaçar en vehicle motoritzat. En canvi, la proximitat de poblacions com Badia o Sabadell així com el bon servei de transport públic que s'espera que hi hagi, permetrà la possibilitat d'arribar còmodament en bus o en bicicleta, com ja succeeix en altres tendes IKEA ja existents.

L'ocupació mitja del transport privat serà força elevada els caps de setmana, arribant a casi tres (2,74) persones (clients) per vehicle (i 1,15 treballadors per vehicle). Aplicant aquest repartiment modal i l'ocupació mitja, els viatges diaris resultants en **vehicle privat** s'estimen en 15.635, **7.818 desplaçaments d'entrada** i **7.818 desplaçaments de sortida**.

S'ha d'assenyalar que els ratis emprats per a aquesta implantació singular han estat calculats tenint en compte l'atracció i generació d'altres centre IKEA de Catalunya i de la resta de la península.

4. Demanda de trànsit i xarxa viària

Actualment, l'accessibilitat en vehicle privat fins al futur Parc Empresarial es realitza a través de l'Avinguda del Cantàbric, ja que la resta de connexions des de la C-58 encara no estan acabades. Per altra banda també és possible accedir a l'àmbit a traves del carrer de l'Algarve de Ciutat Badia.

Per tal de poder portar a terme macrosimulacions de la situació actual i futura de la xarxa, es va realitzar un treball de camp amb aforaments manuals a 4 punts i

automàtics a altres 2. A més, s'ha comptat amb informació de trànsit a la xarxa, de la Generalitat de Catalunya, del Ministerio de Fomento i de la Diputació de Barcelona.

L'estudi realitza la simulació de la situació actual en TransCAD amb un model de 4.075 arcs i 104 centroides. De l'anàlisi dels resultats es conclou que:

- El trànsit no presenta problemes de capacitat per la vessant est de l'àmbit d'estudi.
- Existeixen dificultats d'accés a l'àmbit des de l'Avinguda del Cantàbric, donat que el canvi de sentit es troba a gairebé 2 km del sector en estudi.
- L'avinguda del Cantàbric com accés no presenta cap problema de saturació.
- La sortida de Sabadell Sud presenta problemes de saturació en el seu tram inicial. Tenint en compte el creixement previst seria important planejar nous accessos per al sector o intentar potenciar l'accés per l'avinguda del Cantàbric.
- També es remarcable que els índexs de saturació de l'AP-7 també superen el 75%. Fins i tot, en el punt on aquesta via es creua amb la C-58, els enllaços pateixen índexs de saturació per sobre del 100%.
- Un dels efectes derivats de la saturació que pateix l'autovia C-58, és la quantitat de trànsit que es desvia per la N-150, provocant que aquesta registri un índex de saturació massa elevat per a una via que transcorre per dintre del municipi. Es tracta de trànsit no local que busca evitar el tram de la C-58 abans de l'entrada a la AP-7 direcció Barcelona o en direcció contrària, i també part del trànsit en direcció al centre de Sabadell que intenta evitar el col·lapse de la C-58, tant als matins de sortida com a les tardes de tornada.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual, que inclou:

- Autobusos de Sabadell: Donada la seva situació de perifèria respecte el centre de la població i la baixa densitat de població i d'activitats actual al terreny analitzat, aquesta zona presenta una baixa cobertura de transport públic. Les línies més pròximes a aquest espai són quatre, els números 1, 2, 8 i 11, amb parades situades aproximadament a 1,5 km de la nova implantació.
- Autobusos de Barberà del Vallès: El recorregut d'aquestes línies es molt important, ja que una bona connexió amb la resta de municipis més pròxims és essencial per facilitar les arribades amb transport públic, i d'aquesta manera reduir les arribades amb transport privat. Les línies 1 i 3 donen servei a l'estació de Renfe de Barberà, molt propera a l'espai que ocuparà el futur centre comercial (uns 630 metres). Aquestes línies tenen una parada a uns 380 metres de l'àmbit.
- Autobusos de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB): La proximitat del recinte comercial de Sant Pau de Riu Sec a la Universitat Autònoma de

Barcelona (UAB) (hi ha uns 500-600 metres entre la zona comercial i la parada existent a la Facultat de Filosofia i Lletres) suposa la possibilitat d'aprofitar els serveis d'autobusos que connecten Barcelona i Cerdanyola amb la universitat per connectar també amb Badia del Vallès i el Parc Empresarial. El servei el dona la companyia Sarbus amb les línies A3 i A4. A més hi ha la línia blava de servei intern que (excepte a l'agost) comunica amb l'estació de RENFE de Cerdanyola Universitat.

- Autobusos de Badia del Vallès: El municipi més proper a la nova urbanització és Badia del Vallès, on les zones residencial són contigües a l'IKEA. Per tant es considera que degut a la poca distancia entre les parades de bus d'aquest municipi i el Parc Empresarial (menys de 500 metres), es pot comptar amb l'oferta d'autobús que tenen per donar cobertura al sector. Concretament, la parada de l'ambulatori al carrer Bètica per on passen les línies A2, B1 i B4.
- Estacions de tren: En un radi aproximat d'1,5 Km es troben tres estacions ferroviàries, dos de rodalies RENFE (Sabadell Sud i Barberà del Vallès) i una de Ferrocarrils de la Generalitat (Universitat Autònoma). La més propera de totes tres, és la de Barberà del Vallès, que es troba a una distancia aproximada de 630 metres i encara permet arribar caminant. La de Sabadell, en canvi, necessita un transbordament en autobús per arribar fins la a zona comercial. La més desafavorida de les tres, seria la dels Ferrocarrils Catalans, ubicada a la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), ja que és la que esta a major distancia i no disposa d'un servei d'autobusos directe per arribar fins el Parc Empresarial i per tant requereix de més transbordaments.

S'està estudiant la possibilitat de construir una nova estació dels Ferrocarrils Catalans. entre les estacions de Universitat Autònoma (Bellaterra) i Sant Quirze del Vallès.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Actualment, existeixen diversos camins per accedir a l'espai que ocuparà el futur centre comercial, dintre del Parc Empresarial. Són camins sense asfaltar o parcialment asfaltats. La seva situació, juntament amb la baixa presència de circulació motoritzada, genera unes condicions agradables per a la circulació de vianants i bicicletes.

L'accessibilitat a peu i bicicleta des de l'exterior és difícil, degut a la manca d'una xarxa segregada i continua de camins.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza una distribució horària i territorial de la mobilitat, i conclou que l'hora punta de demanda d'entrada se situa entre les 17:30 i les 18:30 hores, amb una punta de 1.270 vehicles en dies feiners i 1.715 en dissabtes, mentre que la sortida és més distribuïda, amb l'hora punta entre les 19 i les 20 hores, amb 981 vehicles en feiner i 1.325 en dissabte.

Les hores punta d'entrada són els moments més conflictius ja que l'arribada de vehicles es concentra en poc temps amb unes puntes d'entrada de trànsit que ronden el 23% de la IMD, mentre les sortides queden molt més espaciades en el temps, de manera que seran molt menys problemàtiques. Tot i així les diverses opcions d'accés

que ofereix el viari ajudarà a la segregació del trànsit evitant l'acumulació de tots aquest vehicles en un mateix punt.

Quant al transport públic, l'estudi conclou que només amb la quantitat de circulacions ferroviàries dels serveis de RENFE per les estacions de Barbera i Sabadell, tant en dies feiners com en dissabtes, la demanda del recinte comercial queda totalment coberta, només mancaria solucionar les connexions amb les estacions amb alguna línia d'autobús.

8. Estimació de la demanda d'estacionament

Pel que fa a les places d'aparcament fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a **aparcament de bicicletes** per a tots els usos, i a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas dels usos residencials i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents,

Usos	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial	36.627,00	366		
TOTAL	36.627,00	366	0	0

Cal cercar un espai per estacionar al voltant de 366 bicicletes repartits a la calçada o fora de calçada segons el decret, però per el tipus de comerç, a l'estudi s'entén que aquest numero es massa elevat. Inicialment es proposa habilitar un espai als accessos de vianants de la tenda amb capacitat per a 50 bicicletes (25 forquilles) i 50 places suplementàries a l'interior de l'aparcament. La resta de places fins a les 366, s'aniran instal·lant a mesura que la demanda ho exigeixi.

L'estudi estima que L'IKEA de Sabadell necessitarà entre 2.100-2.400 places d'aparcament per a turismes (punta anual). El disseny de l'aparcament de IKEA te capacitat per 2.179 cotxes, pel que l'estudi considera que és suficient per absorbir la punta de demanda anual, centrada en els dissabtes, temporada de Nadal i mesos d'estiu (sobretot el mes d'agost).

Es reservaran places d'aparcament subterrani preferent (prop dels ascensors de càrrega de la botiga) per a cotxes "low CO₂ emissions" (híbrids, biodièsel, etc.) en posicions més properes a l'entrada de la botiga.

9. Distribució de Mercaderies

Pel que fa a l'aparcament de càrrega/descàrrega, IKEA disposa de 4 molls interiors de C/D de 3 x 8 metres, que no interfereixen amb el trànsit general

10. 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.

La caracterització de les emissions dels vehicles s'ha realitzat a partir de les dades d'IMD i aplicant uns factors d'emissió per quilòmetre recorregut. Les dades dels factors utilitzats s'han extret de la pagina web de Environmental Physics And Chemistry Laboratory. Com a base per realitzar els càlculs s'ha suposat que el 100% dels vehicles utilitzaven la tecnologia **Euro II**.

S'estima com a distància mitjana recorreguda en vehicle privat uns 12 km en base als càlculs de la EMEP / CORINAIR (grup 7 taula 6.3) per l'estimació de les emissions contaminats. S'han considerat velocitats de 58,11 km/h, dada obtinguda dels càlculs realitzats amb el model de simulació TransCAD.

El consum de combustible resultant de la mobilitat generada a l'àmbit d'estudi és de **2.507 tones anuals**.

La contaminació atmosfèrica resultant de la mobilitat generada a l'àmbit d'estudi es resumeix a la següent taula:

	CO	NOx	VOC	SOx	PM
Tones anuals	45,39	35,16	9,09	7,02	3,34

Aquest impacte es pot reduir amb l'aplicació de bones pràctiques respecte l'estalvi energètic amb el que es contribuiria a assolir un nou espai equilibrat amb el que aconseguir un balanç de la incidència de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica de valor mig inferior al de la mitjana de la ciutat. La presència de vàries zones verdes ajudaria a esmoreir la influència dels gasos contaminants.

Per últim, l'estudi introdueix una reflexió sobre l'eficiència dels mitjans motoritzats col·lectius i individuals.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

Ampliació de la xarxa d'autobús municipal fins el Parc Empresarial per millorar les connexions de la botiga IKEA: Connexió de Sabadell fins al parc comercial a través de la L11 durant tota la setmana, mantenint el nombre de circulacions/dia actuals en dia laborable, i incrementant substancialment en dissabte. L'Ajuntament de Sabadell té el compromís d'allargar les línies d'autobús al Sector de Sant Pau de Riu Sec amb una oferta de 30 circulacions/dia de dilluns a dissabte, i de 15 circulacions/dia en diumenge.

En dissabte, quan la demanda pràcticament es duplica, la oferta es redueix a menys de la meitat, de manera que els equipaments comercials que es desenvoluparan hauran de fer-se càrrec del dèficit del transport públic. Per poder donar un bon servei al futur IKEA són necessaris de l'ordre de 44 circulacions/dia en dia feiner i de 66 en dissabte. Tot i això, l'EAMG assenyala que la demanda existent en dies feiners, i especialment als divendres tarda, es podria cobrir amb les 30 circulacions/dia de la L11 i amb l'oferta de les línies A1, A2, A3, B1, B4, L1 i L3

Es fa la consideració al promotor que no es resol la connexió amb l'estació ferroviària de Barberà del Vallès amb transport públic la qual cosa pot fer que persones que

vinguin de la zona de Barcelona, Montcada, Cerdanyola hagin de recórrer distàncies a peu molt importants quan han d'accedir o sortir del centre comercial. Així mateix 500 metres és una distància límit per a una parada d'autobús i en aquest cas es considera excessiva la dels autobusos de Badia del Vallès situada a l'Av. Cantabria.

Xarxa de vianants i bicicletes

A l'interior del parc empresarial, està prevista la creació d'un itinerari per a vianants i bicicletes que connecti les zones comercials i verdes amb els municipis de Badia del Vallès i Sabadell. Per a que tinguin sentit, hauran de ser ampliat i millorats per poder compondre una xarxa global dintre d'ambdós municipis. El carril bici - vianant proposat dintre de la zona comercial, finalitzarà el recorregut en una gran zona verda on es localitza una masia, però a través de la parcel·la contigua que disposarà d'un pas de vianants amb aparcament per a bicicletes, aquestes podran tornar a connectar amb la resta de carrils bici.

Un dels projectes aprovats a la ciutat de Sabadell preveu la millora i adequació de la xarxa de carrils bici i la seva connexió amb el rodal, amb l'objectiu de crear un "bicing" a Sabadell. Si el sistema de lloguer de bicicletes planteja una parada a la zona d'IKEA, l'estudi proposa estudiar la possibilitat de finançar la parada.

Es proposa senyalitzar els itineraris de vianants, instal·lar il·luminació més potent als accessos principals de vianants, als itineraris que recorren per l'interior de l'àmbit i a les parades de transport públic, a més de posar grups de bancs a les zones verdes i als itineraris per vianants.

Pel que fa a l'itinerari de vianants fins a l'estació ferroviària de Barberà del Vallès es troba a faltar una anàlisi més detallada dels seus nivells d'accessibilitat i seguretat.

Xarxa viària

Reubicació de les entrades i sortides de la tenda IKEA: l'estudi proposa separar-les per segregat el trànsit d'entrada i sortida i intentar evitar que es creuin. A més, tant l'entrada com la sortida principal estaran situades al vial interior i només una sortida d'emergència (exclusivament s'utilitzarà en moments d'hora punta) que donarà a la rotonda d'accés principal.

Creació d'una rotonda al vial on està situada la sortida principal d'IKEA. La creació d'aquesta rotonda és la millor solució per donar un bon accés als camions d'IKEA als molls de carrega i descarrega, ja que a la proposta inicial, aquest carrer connectava directament amb el vial principal d'accés fet que podia generar disfuncions en el bon funcionament d'aquesta via.

L'objectiu principal de aquestes modificacions és deixar totalment lliure de connexions el vial d'entrada des de la C-58.

Per demostrar quins són els efectes d'aquestes modificacions sobre el vial, s'han realitzat unes microsimulacions i macrosimulacions a partir de l'escenari actual i considerant dos escenaris, un amb la xarxa futura prevista al planejament (2011) i un altre amb la xarxa futura amb la previsió de la construcció del lateral direcció Barcelona

- Com a resultat de les macrosimulacions s'obté que la C-58 quedaria descongestionada en els dos sentits tot i l'augment de més de 100.000 vehicles, beneficiant la circulació de pas i l'accés als municipis del voltant. Per tant, si no s'apliqués cap millora més que la creació del lateral a la C-58, el nou enllaç i els nous vials podrien encara funcionar sense cap disfunció remarcable.
- Com a resultat de les microsimulacions s'observa que els nivells de cua a la xarxa viària interna no superen en cap dels vials d'accés a la rotonda els 10 vehicles i per tant els temps de demora són mínims.

Altres propostes

- Establir un sistema d'incentiu per l'ús el transport públic per part dels treballadors Aquestes propostes es definiran en el Pla de Desplaçaments d'Empresa (PDE).
- Realització de campanyes internes per a afavorir els desplaçaments a IKEA en transport públic.
- Estudi de la possibilitat d'implantar un sistema de transport d'empresa en aquelles zones de generació de viatges amb coincidència de suficient nombre de treballadors del centre comercial.
- IKEA engegarà campanyes promocionals dirigides principalment als visitants o clients que hi accedeixin al centre des de distàncies inferiors a 5 quilòmetres, amb l'objectiu de facilitar el transport de les seves compres a casa.
- Qualsevol persona que compri a IKEA i demostrï amb el seu títol de transport públic que ha arribat al centre en bus o ferrocarril, se li reintegrarà íntegrament l'import del bitllet d'anada i tornada.
- Implantació del sistema de guiat de places lliures a l'interior de l'aparcament, la qual cosa permetrà agilitzar els desplaçaments per l'interior i als accessos de l'aparcament
- Potenciació i incentius interns pels treballadors que utilitzin el sistema del cotxe compartit, que IKEA posa a disposició dels seus treballadors
- Oferir als clients que vénen en transport públic la possibilitat de llogar en la botiga vehicles per a transportar la seva mercaderia; aquests vehicles es caracteritzaran per ser de baixes emissions de CO2 (elèctric, híbrids, biodièsel, etc.) Aquest servei s'està portant a terme en la botiga IKEA de Lyssach i als clients que demostren que han vingut en transport públic els fan un important descompte en el lloguer.
- Es reservaran places d'aparcament subterrani preferent (prop dels ascensors de càrrega de la botiga) per a cotxes "low CO2 emissions" (híbrids, biodièsel, etc.) en posicions més properes a l'entrada de la botiga.

12. Proposta de finançament

L'actuació principal consistirà en el perllongament de la **línea numero 11** fins a Sant Pau de Riu Sec. L'ampliació d'aquesta línia d'autobusos seria d'una distància de **6,94 Km** amb diverses parades al llarg de tot el recorregut, per donar servei no només a la zona comercial (i Badia del Vallès si escau), sinó també a l'aeroport i a l'escola de tir situats a les rodalies de l'àmbit del Parc Empresarial.

S'ha considerat que la inversió per part d'IKEA ha de concentrar-se en els caps de setmana, moment en que hi haurà més atracció de clients, els quals valoren molt el poder accedir el més a prop possible del centre comercial per no haver d'agafar el transport privat.

La proposta de finançament per l'IKEA és de **354.635 € en 10 anys**. Aquest cost representa exclusivament una part, ja que la resta seria coberta per l'ajuntament i pels promotors de la resta d'implantacions singulars, com es mostra a la taula següent:

Proposta de finançament	passos / dia		
	laborable	dissabte	diumenge
Ajuntament de Sabadell	30	30	15
IKEA	0	35	0
Altres implantacions singulars	0	25	0
TOTAL	30	90	15

D'acord amb el que s'ha exposat a l'apartat de transport públic es podria donar la circumstància de què calgués reforçar la connexió amb el municipi de Barberà del Vallès i concretament amb la seva estació ferroviària. També, en aquest cas, caldria que el centre comercial assumís els costos d'explotació aplicant criteris similars als aplicats a la línia 11 de Sabadell.

13. Indicadors de gènere

L'estudi analitza les diferències entre els desplaçaments dels homes i les dones, i incorpora algunes propostes concretes per tenir en compte a tots els col·lectius possibles:

- Els promotors de la implantació singular, instal·laran il·luminació més potent als accessos principals de vianants, als itineraris que recorren per l'interior de la planificació i a les parades de transport públic, per tal de reforçar la seguretat personal.
- S'incorporaran al projecte d'urbanització grups de bancs a les zones verdes i als itineraris per vianants. Aquesta millora en la comoditat en els desplaçaments està orientada a donar servei al passejant i sobretot a la gent gran.
- Totes les parades de bus estaran completament adaptades per discapacitats. La flota d'autobusos urbans de TUS té pràcticament tot el seu parc de vehicles adaptat per a persones amb mobilitat reduïda.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per una nova tenda IKEA al Parc Empresarial de Sabadell, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al seu contingut i propostes.

Tanmateix es demana a IKEA que analitzi la possibilitat de connectar millor el centre comercial amb l'estació ferroviària del municipi de Barberà del Vallès. Es sol·licita a IKEA que envii un exemplar d'aquesta anàlisi a l'ATM.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la Llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 18 de gener de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls

Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López

Director tècnic