

**Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Projecte constructiu d'una nau logística "Amazon" al polígon industrial "Mas Blau" (El Prat de Llobregat)**

**Municipi el Prat de Llobregat**  
**Comarca del Baix Llobregat**

Promotor: Amazon  
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 del Projecte constructiu d'una nau logística "Amazon" al polígon industrial "Mas Blau" (El Prat de Llobregat).

## **1. Antecedents**

Aquest projecte té per objectiu la implantació d'una nau logística especialitzada en la venda d'internet Amazon al polígon industrial Mas Blau II del municipi del Prat de Llobregat. Aquesta es considera una implantació singular segons el Decret 344/2006, i per aquest motiu es requereix la redacció d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Es tracta d'una ubicació estratègica a nivell logístic ja que es troba a 10 minuts del port i de l'aeroport i a 15-20 minuts del centre de la ciutat de Barcelona. En aquests moments els terrenys on es preveu ubicar la implantació només estan ocupats parcialment per un petit aparcament de caravanes.

Al març de 2016 el promotor va presentar a l'ATM un EAMG del qual es va emetre informe favorable amb condicions (data abril de 2016). El present informe analitza l'estudi presentat amb data de maig de 2016 que incorpora algunes modificacions recollides en el darrer informe i sorgides en una reunió de treball realitzada amb la Direcció Tècnica de l'Autoritat del Transport Metropolità, l'INCASOL, el promotor i l'equip redactor de l'estudi de mobilitat.

## **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 desenvolupament d'aquest projecte suposarà un nou centre generador de mobilitat, conseqüència d'una nova implantació logística. Es preveu 204.546,48m<sup>2</sup> de superfície construïda total (201.238,82m<sup>2</sup> de superfície útil) i la creació de 2.400 nous llocs de treball distribuïts en 3 torns.

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

L'Estudi de mobilitat estima que la mobilitat generada per la implantació singular serà de **12.333 desplaçaments en dia feiner (els dies feiners) i de 6.166 desplaçaments en dissabte**.

Per al càlcul de la mobilitat generada l'estudi utilitza dades facilitades per Amazon referents al nombre de llocs de treball que té previstos al magatzem, el nombre de viatges de vehicles de mercaderies, el nombre de viatges dels serveis de la nau industrial i s'ha contrastat amb les ràtios de demanda que exigeix l'Annex nº 1 del decret 344/2006 que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Concretament, s'ha aplicat una ràtio de **6 viatges cada 100 m<sup>2</sup>** considerant que el centre no té ni un ús industrial ni un ús d'oficines, per tant, s'ha estimat una atracció superior a l'industrial tenint en compte:

- Viatges que provocarà la probable ocupació en llocs de treball que donarà el centre logístic.
- Viatges que provocarà l'activitat prevista al centre logístic, extrets d'altres centres AMAZON a la resta del món.

Des de la redacció del present informe es considera que caldria diferenciar la mobilitat associada als treballadors de la corresponent a l'activitat logística, ja que el comportament d'una i d'altra seran molt diferents (tant en horaris com en modes de transport). D'aquesta forma es podria conèixer l'impacte corresponent a la mobilitat dels camions, ja que en aquests moments aquesta diferenciació no queda clara.

La taula següent mostra la mobilitat generada els **dies feiners** i els **dissabtes** segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

**Taula resum de la mobilitat generada (laborables)**

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Industrial	205.546,48		10.277	12.333
<b>TOTAL</b>	205.546,48		10.277	<b>12.333</b>

**Taula resum de la mobilitat generada (dissabtes)**

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Industrial	205.546,48		10.277	6.166
<b>TOTAL</b>	205.546,48		10.277	<b>6.166</b>

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal diferenciant el comportament corresponent a visites i a treballadors, tenint en compte el repartiment modal d'altres polígons industrials del Prat de Llobregat.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat interns	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Visites	3%	18%	79%
Treballadors	5%	18%	77%

En la present versió de l'estudi de mobilitat s'ha incrementat la quota modal del transport públic, passant del 15% al 18%. Tenint en compte l'elevada proximitat a la línia L9 del metro i la proposta inclosa en l'estudi de regular els torns de treball a l'oferta del metro i no coincidir amb les hores punta **es considera que aquest percentatge encara podria ser superior, arribant al 20% però s'accepta la proposta plantejada.**

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'accés en vehicle privat fins a l'àmbit de la implantació singular es pot realitzar des de les vies de la xarxa principal C-31 i C-32b. En aquest sentit, l'estudi valora l'accessibilitat en vehicle privat com a excel·lent des de tots els orígens i cap a totes les destinacions.

L'estudi inclou la representació gràfica dels itineraris d'entrada i sortida al sector, tant per a turismes com per a camions.

Pel que fa a la capacitat de la xarxa, l'estudi inclou el resultat de diversos aforaments de trànsit. S'ha aprofitat el resultat d'alguns aforaments realitzats en el marc del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) del Prat de Llobregat i, a part, s'ha realitzat 3 aforaments automàtics i 3 aforaments manuals (febrer de 2016 per actualitzar els valors existents al PMU). Segons els resultats presentats, no es detecten problemes de saturació en cap moment del dia.

S'inclou l'anàlisi dels índexs de saturació corresponents en hora punta (7.45 – 8.45h) no superen en cap cas el 70% de la capacitat de la via. S'inclou informació gràfica al respecte. Únicament en la intersecció de la Ronda Sud amb Onze de Setembre es detectem retencions significatives, però l'estudi ja inclou una proposta de modificació de la intersecció.

#### 5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa d'autobús, la xarxa de metro i ferrocarril, així com les seves interconnexions. Es comenta que l'oferta de transport públic existent que dona cobertura a l'àmbit és bona.

Pel que fa a la xarxa d'autobús que connecta amb l'àmbit es disposa de 2 línies que permeten connectar amb el nucli urbà del Prat de Llobregat, amb l'Hospitalet de Llobregat i amb Barcelona que disposen de parada molt propera a la parcel·la. A part, es disposa d'altres línies amb el punt de parada més allunyat del sector.

Pel que fa a l'oferta de metro, es disposa d'una parada de la línia L9 que coincideix amb el límit del sector (cantonada sud-oest de l'àmbit).

L'oferta de ferrocarril més propera correspon amb la parada de rodalies de l'aeroport (situada a un radi inferior a 500 metres) però no connexió a peu és complicada. L'estudi considera que la connexió fins a aquesta oferta queda garantida mitjançant la línia L9

de metro. Amb aquesta combinació metro tren es pot garantir també la connexió amb l'oferta d'FGC a la Gornal.

L'Estudi incorpora en tots els casos, informació gràfica de les totes les línies esmentades, així com l'emplaçament de les parades existents i de les seves àrees de influència.

Es troba a faltar informació referent a les freqüències i capacitats de les diferents línies d'autobús. Caldria aportar dades d'ocupació de les línies existents per valorar l'absorció de l'oferta. En aquest sentit, es recomana sol·licitar aquestes dades a l'administració titular dels serveis estimats a l'EAMG.

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

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a peu fins a connectar amb el nucli urbà del Prat de Llobregat són bones. Tot i això, es considera que la distància entre la implantació i el centre urbà és massa gran per poder-se realitzar a peu (entre 2 i 2,5km) però sí en bicicleta.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a vianants així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic de l'entorn.

La xarxa ciclable existent de connexió fins a la futura nau logística està formada per la vorera-bici que creua el pont sobre la C-32b fins al límit de la implantació. Aquest itinerari enllaça amb diversos carrils i recorreguts ciclables de dins el nucli urbà del Prat de Llobregat.

Pel que fa a l'aparcament no es disposa de cap estació del sistema de Bicibox propera o aparcament.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a bicicletes i de les estacions de Bicibox i altres aparcaments per a bicicletes.

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes viàries, l'Estudi aporta dades de trànsit de la xarxa viària de l'àrea metropolitana de Barcelona. A part, s'analitza amb major detall la xarxa d'accessos principals, sobretot per accedir des del nord per la C-32b, tant per entrar com per sortir de la parcel·la. Es presenta una anàlisi de la situació actual del trànsit al 2016 i en situació del trànsit futur (+10 anys) tenint en compte el desenvolupament del nou centre logístic.

En l'estudi es comenta que s'ha dissenyat el servei de forma que cap torn de treball coincideix amb cap punta de mobilitat de l'entorn, localitzades a les 8:00h del matí i a les 19:00h de la tarda. D'aquesta forma no es preveu que la incidència de la nova mobilitat corresponent a la nau logística contribueixi en incrementar els desplaçaments en hora punta.

En referència al transport públic, l'Estudi realitza una aproximació d'usuaris en hora punta del servei de metro de la L9, que es preveu que sigui de 900 usuaris/hora o 100 per expedició. En la resta de casos no es mostra cap previsió de desplaçaments ni de capacitat del servei per conèixer l'absorció de la demanda.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de 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.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a vehicles motoritzats** la implantació singular preveu una reserva de 1.420 places d'aparcament situades a l'entorn de la nau logística. En aquest sentit, es preveuen 35 places per a turismes adaptats, i per tant, es dona compliment al codi d'accessibilitat en relació a la proposta de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda ja que es preveuen.

L'Estudi realitza una anàlisi de l'ocupació prevista de l'aparcament prevista per franges horàries. Es preveu que l'ocupació màxima es concentri ens els canvis de torn de les 13.45 i les 21.45h, però en cap cas el superi l'oferta.

Per a camions es preveu reservar 73 places que es preveu que satisfacin la demanda generada per l'activitat logística.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a bicicletes**, es proposa una dotació mínima que es preveu que pugui assumir la demanda prevista segons el nombre de treballadors previstos (2.400) i el repartiment modal. Amb la previsió proposada de 100 places es garantiria capacitat per al 4% dels treballadors. A part, es proposa reservar espais per construir 100 places més si la demanda de treballadors així ho exigeix. Des de la redacció del present informe es considera correcta aquesta proposta.

Es valora positivament la proposta de que aquesta dotació d'aparcament per a bicicletes es trobi sota cobert (marquesina) i amb càmeres de videovigilància per garantir la seva seguretat.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta (Decret )	Total aparcaments bicicleta (EAMG)	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Industrial	205.546,48	2.055	100	1.420	117
<b>TOTAL</b>	<b>205.546,48</b>	<b>2.055</b>	<b>100</b>	<b>1.420</b>	<b>117</b>

L'estudi inclou la proposta de regular les places d'aparcament de dins de la parcel·la per donar prioritat a aquelles persones que comparteixin cotxe o utilitzin vehicles més eficients.

Es preveu reservar **5 places per a la recàrrega de vehicles elèctrics**. Aquesta dotació correspon al 0,35% de les places per a turismes previstes. Es considera correcta inicialment preveure una reserva d'aquestes dimensions i posteriorment ampliar-la en funció de la demanda. Es proposa que el tipus de recàrrega plantejada sigui de 3 places amb recàrrega lenta per a treballadors i dos punts de semiràpida per a visites.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que:

- En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referent a projectes de grans o mitjans establiments comercials s'ha de tenir en compte que:
  - a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3x8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat en terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300m<sup>2</sup>.
  - b) A partir d'aquesta superfície, per els següents 5.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes, i un altre més per cada un dels següents 10.000 m<sup>2</sup>.
- A l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, tret que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

L'Estudi assenyala que la parcel·la Amazon disposa de 57 molls de càrrega per a tràilers de 18 metres. A part, es disposarà de 73 places d'aparcament complementàries per a camions. En tractar-se d'una activitat totalment logística es considera que les característiques dels espais reservats seran els necessaris per a garantir el funcionament de l'activitat.

Es mostra informació gràfica dels itineraris d'accés de camions a la parcel·la.

L'estudi no inclou la tipologia i dimensions dels camions que es preveu utilitzar per a la distribució de mercaderies però segons converses amb el promotor es comenta que en aquests moments no es disposa de suficient detall per determinar aquestes característiques però que la distribució es farà mitjançant camions, no amb vehicles de dimensions més reduïdes. Tot i això, l'EAMG recull la voluntat d'AMAZON d'assolir l'objectiu d'obtenir el "Distintiu de Garantia de Qualitat Ambiental" de la seva flota de vehicles (quan la tingui) o per la flota de vehicles contractades per les empreses que treballin per ell tant directa com indirectament.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic:

L'Estudi assenyala que l'oferta actual de transport públic és suficient per donar servei a la demanda generada i per tant no proposa cap ampliació o creació de nous serveis. Per contra, sí que es plantegen propostes de comunicació i difusió a partir d'engegar anualment campanyes de promoció del transport públic a treballadors i clients, entre les quals s'inclou cercar incentius per la compra de tiquets de transport, campanyes de comunicació interna i la creació d'una pàgina web específica pel transport públic.

D'altra banda, es proposa adaptar els torns de treball a l'horari del transport públic garantint l'accés a la feina des d'un radi de 45 minuts de tota la xarxa. Aquesta mesura pot contribuir a incrementar el nombre de treballadors que accedeixen al lloc de treball amb transport públic.

En aquests moments s'observen problemes per donar cobertura als municipis coberts mitjançant el servei de rodalies al primer torn de treball (només es disposa d'una

expedició que permet arribar al centre a les 5.45h tant des de Castelldefels com des de Barcelona).

Per solucionar aquesta problemàtica l'EAMG recull dues accions alternatives, que es valoren positivament:

- Ajustar les entrades del primer torn més enllà de les 6.00h, recomanablement les 6.15h (permetent connexió amb 3 expedicions de tren per sentit).
- En cas de que no sigui possible modificar els horaris d'accés al lloc de treball, es proposa contractar un servei de bus discrecional d'empresa que connecti amb les ciutats del sud de Barcelona (Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi de Llobregat). Aquesta línia es proposa que segueixi un recorregut per a la N-340 i disposi d'un punt de parada entre l'estació de metro i l'accés al centre, mitjançant una marquesina continua que permeti connectar fins a la porta sota cobert.

D'altra banda, un cop es tingui la informació de les ocupacions dels serveis d'autobús, és convenient que la solució definitiva sigui acordada amb l'administració titular del servei.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'EAMG recull les propostes previstes per l'Incasòl a la vialitat de l'entorn del sector i que han de permetre millorar la circulació en vehicle privat. En aquest sentit, es comenta l'existència d'un projecte que preveu la construcció d'una calçada lateral a la C-32b que connecti amb el límit sud del sector, diverses mesures de millora de l'av. Onze de Setembre i la millora de la intersecció entre aquesta via i la Ronda Sud.

Des de l'ATM es considera que caldrà incloure totes les determinacions que consideri l'administració responsable de la infraestructura.

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

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre les vies actuals. Si que es proposa senyalitzar l'itinerari per a vianants dins de la parcel·la per indicar el pas de vianants dins de l'aparcament des de l'entrada principal fins al carrer i es senyalitzi la posició de l'estació de metro. D'altra banda, es proposa al promotor assegurar que la il·luminació a l'entorn de la parcel·la sigui suficient per garantir la seguretat de les persones que circulin per l'entorn.

En la xarxa viària de bicicletes es proposa construir el carril bici projectat a l'av. Onze de Setembre entre el carrer Canudas i el carrer Alta Ribagorça. La connexió des de l'avinguda fins a l'accés principal al centre, l'estudi proposa que es faci per dins de la parcel·la mitjançant un itinerari exclusiu dins la zona d'aparcament, a partir d'un accés per a vianants i bicicletes al nord del sector.

D'altra banda, l'estudi inclou la proposta de crear 100 places d'aparcament per a bicicletes sota cobert ubicades prop de l'entrada principal de vianants amb càmeres de videovigilància per assegurar-ne el control i seguretat.

### **Mobilitat dels treballadors**

En l'estudi s'inclou diverses propostes que afectaran en la mobilitat dels treballadors:

- Analitzar la possibilitat d'obrir una pàgina web específica de mobilitat per treballadors amb una aplicació que permeti compartir el vehicle per arribar a la feina.
- Reservar places preferents per a vehicles d'alta ocupació.
- Gestionar amb recursos humans i formació la possibilitat de realitzar Cursos de conducció eficient als treballadors.
- Crear la figura de Gestor de la Mobilitat del centre, que vetlli per la seguretat, l'eficiència i la gestió de la mobilitat de tots els treballadors de la nau.

Des de la redacció del present informe es valora molt positivament preveure propostes per afavorir una mobilitat sostenible entre els treballadors del centre. Tot i això, es recomana redactar un pla de desplaçament d'empresa de tot el complex. Aquest pla és millor redactar-lo un cop estigui en funcionament el centre, de manera que actuï tenint en compte la procedència i comportament dels treballadors. En aquest sentit, entre les tasques del gestor de mobilitat previstes en l'EAMG s'inclou la realització d'una enquesta de mobilitat a tots els treballadors per conèixer els seus hàbits i proporcionar alternatives de transport sostenible per arribar a la feina. Es proposa que aquesta acció es faci en el marc del Pla de desplaçaments d'empresa.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'Estudi incorpora un apartat específic d'indicador de mobilitat de gènere corresponent a les dades de mobilitat en base a consideracions molt generals.

## **12. 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 (com el cas del Prat de Llobregat) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG realitza una previsió d'emissions de contaminants a partir de les dades d'IMD i aplicant els factors d'emissió per quilòmetre recorregut extrets de la pàgina web d'Environmental Physics And Chemistry Laboratory.

Des de l'equip de redacció del projecte es considera vàlida aquesta previsió. Si bé, s'indica seria bo incloure en el càlcul la tipologia de vehicles (amb el suport de la eina AMBIMOB-U) i tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu d'incorporar en l'aparcament previst punts de recàrrega com a mínim al 2,5% de les places previstes, per tal de disminuir amb aquesta tecnologia les emissions de contaminants a mitjà termini.

## **13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'Estudi no contempla cap actuació que incorpori finançament per dur a terme actuacions a la xarxa de transport públic existent.



## 14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Projecte constructiu d'una nau logística "Amazon" al polígon industrial "Mas Blau" (El Prat de Llobregat), 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**.

En el darrer informe emès per l'ATM s'establien unes **condicions** relatives al seu desenvolupament a tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui. A continuació es valora la seva incorporació en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada corresponent al maig de 2016.

Condicion informe abril 2016	Incorporació EAMG maig 2016
Cal diferenciar la mobilitat associada als treballadors de la corresponent a l'activitat logística.	En l'estudi no es detalla cap aproximació del nombre vehicles que realitzaran la distribució de mercaderies. L'estudi recull l'objectiu del promotor d'obtenir el "Distintiu de Garantia de Qualitat Ambiental" de la seva flota de vehicles (quan la tingui) o per la flota de vehicles contractades per les empreses que treballin per ell tant directa com indirectament, però no es quantifica el seu impacte.
Cal preveure un repartiment modal més sostenible on el percentatge d'ús del transport públic sigui superior (com a mínim del 20%).	S'incrementa la quota modal del transport públic al 18% (prèviament era del 15%). Des de l'ATM, tenint en compte la cobertura en transport públic del sector, es considera que aquesta valor podria arribar a ser superior però es valora aquesta previsió d'increment.
Caldrà aportar dades d'ocupació de les línies d'autobús existents per valorar l'absorció de l'oferta.	No s'incorporen dades referents a l'ocupació de les línies d'autobús.
Caldrà preveure una solució per accedir mitjançant el servei de rodalies en el primer torn de treball, especialment per als municipis de Castelldefels, Gavà i Viladecans.	El nou estudi presentat inclou dues propostes alternatives per solucionar aquest problema: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Ajustar les entrades del primer torn més enllà de les 6:00, òptimament a les 6:15 per poder donar cobertura fins a 3 expedicions de tren per sentit.</li> <li>b. En el cas de que no fos possible, es contractaria un servei de bus discrecional d'empresa per portar als treballadors de les ciutats del sud de Barcelona: Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi de Llobregat.</li> </ul>

Cal que la connexió en bicicleta des de l'av. Onze de Setembre fins a l'accés principal al centre es realitzi mitjançant un carril bici segregat a partir de reduir l'espai destinat a aparcament.	La versió de l'EAMG que s'informa incorpora la proposta d'obrir una nova entrada a la parcel·la per l'Avinguda Onze de Setembre per tal que vianants i ciclistes puguin circular per dins de la zona d'aparcament per un espai exclusiu.
--	--

Les **condicions** no resoltes en l'estudi presentat al maig de 2016 subjecte del present informe caldrà que siguin resoltes:

- Cal diferenciar la mobilitat associada als treballadors de la corresponent a l'activitat logística.
- Caldria aportar dades d'ocupació de les línies d'autobús existents per valorar l'absorció de l'oferta.

D'altra banda, es **recomana** que un cop estigui iniciada l'activitat laboral es realitzi un pla de desplaçaments d'empresa del centre de treball. Aquest pla caldrà que es presenti a l'Autoritat del Transport Metropolità perquè l'avaluï.

Se sol·licita al promotor que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviï una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 25 de maig de 2016

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic