

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Quirze del Vallès

Municipi de Sant Quirze del Vallès
Comarca del Vallès Occidental

Promotor: Ajuntament de Sant Quirze del
Vallès

Redactor de l'EAMG: MCRIT

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 d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Quirze del Vallès*.

1. Antecedents

El present estudi es desenvolupa sobre el terme municipal de Sant Quirze del Vallès, àmbit d'actuació del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal. El terme municipal té 14,07 km² i hi resideixen 19.939 habitants l'any 2018.

Els municipis veïns limítrofs de Sant Quirze del Vallès són: Terrassa al nord, Sabadell a l'est, Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat del Vallès al sud i Rubí a l'oest.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de Sant Quirze del Vallès* als continguts de la Llei de la Mobilitat, i s'aplicaran com a criteris aquells establerts en el Decret 344/2006 de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

El desenvolupament del POUM preveu un sostre total de 684.986 m², dels quals 267.966 m² tindran ús residencial (1.919 habitatges) i 417.021 m² estaran destinats a altres usos (terciari i industrial).

SECTOR		ESP AIS LLIURES	EQUIPAMENTS	ST TOTAL	ST NO RESIDENCIAL	ST RESIDENCIAL	HBTG TOTALS
PAU 1	Les Fonts-Baix Riera	1.363	0	6.089	0	6.089	57
PAU 2	Carretera de les Fonts	0	0	7.507	0	7.507	101
PAU 3	Poble Sec	0	0	929	0	929	9
PAU 4	Castellet	176.078	15.579	159.990	9.795	150.195	840
PAU 5	Les Casetes Oest	0	0	986	0	986	4
PAU 6	Can Canals C i D	13.363	0	181.277	181.277	0	0
PMU 1	Les Fonts Sud	6.775	208	6.775	1.042	5.732	68
PMU 2	Can Llobateres	25.145	0	24.334	0	24.334	88
PMU 3	Can Ponsic	48.225	0	34.722	16.396	18.325	214
PMU 4	Avinguda Egara	3.696	0	5.486	0	5.486	65
PMU 5	Les Casetes est	384	0	2.245	0	2.245	23
PMU 6	Sotavia	4.783	0	10.522	0	10.522	33
PMU 7	Los Rosales Nou	4.023	10.460	12.070	0	12.070	141
PMU 10	Mas Duran oest	1.626	0	9.290	0	9.290	107
PMU 11	Mas Duran sud	0	1.975	13.249	2.962	10.286	121
PMU 12	Can Corbera	10.595	0	23.494	23.494	0	0
PMU 13	Estació	11.119	0	15.885	11.914	3.971	48
PMU 14	Can Canals Nord	0	0	77.601	77.601	0	0
PMU 15	Can Canals Est	40.960	7.585	92.539	92.539	0	0
TOTAL		348.136	35.808	684.986	417.021	267.966	1.919

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou planejament

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran les diferents activitats i usos del sòl previstos al futur POUM aplicant les ràtios del Decret 344/2006, utilitzant la distribució segons usos de l'àmbit proposats.

L'estudi puntualitza certs aspectes tinguts en compte a l'hora de ponderar la nova mobilitat generada:

- Els viatges generats a causa de l'execució dels nous habitatges s'han calculat aplicant una ràtio de conversió a habitants i posteriorment una ràtio de viatges generats per habitant.
- La dimensió mitjana de les llars era de 2,79 persones/habitatge (2011).
- Una part dels sectors de desenvolupament del POUM es localitzen en sòls amb activitat. En aquests casos l'estudi ha restat les preexistències per tal d'evitar dobles comptatges.

- S'ha considerat una edificabilitat neta d'1 m²st/m² pel que fa a la superfície destinada a equipaments

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darreres dues columnes):

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges nous o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	267.966	1.718	14.380	26.797	14.380
Comercial	23.475			11.738	11.738
Oficines	23.475			3.521	3.521
Industrial	89.321			4.466	4.466
Equip. hotelers	3.740			748	909
Altres equipaments	47.855			9.571	9.577
Zona verda	348.136			17.407	17.407
TOTAL	803.968	1.718	14.380	61.830	61.997

Per tal d'evitar dobles comptatges en el nombre de viatges nous, l'estudi considera, segons dades de l'EMQ 2006, que el 30% de la mobilitat obligada urbana estarà comptabilitzada en la mobilitat ocupacional generada pels usos industrial, comercial d'oficines i hotelers. I el 50% de la mobilitat no obligada urbana ja estarà comptabilitzada en la mobilitat no obligada dels equipaments i comerços.

Segons aquesta consideració, l'estudi preveu una nova mobilitat de **58.859 viatges/dia**.

Des de l'equip redactor s'accepta la proposta de la nova mobilitat generada, si bé aquest criteri no resulti aplicable en els EAMG del planejament derivat.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi realitza una proposta basada amb l'EMQ 2006 i establint una hipòtesi de millora de les quotes de transport públic i modes no motoritzats; diferenciant els desplaçaments interns dels de connexió.

L'estudi incorpora el càlcul per cada un dels sectors del POUM amb l'aplicació de repartiment modal per cada un dels modes de transport.

**Taula resum del repartiment modal considerat
(entre parèntesis els valors corresponents al % proposat)**

Repartiment modal proposat	A PEU – BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Viatges interns (37.920 viatges/dia)			
% quota modal	55,0%	2,0%	43,0%
Total viatges atrets/dia	28.689 (20.856)	410 (758)	8.821 (16.306)

Repartiment modal proposat	A PEU – BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Viatges de connexió (20.938 viatges/dia)			
% quota modal	1,5%	16,0%	82,5%
Total viatges generats/dia	314	3.350	17.274

A l'EAMG, entre les taules 15 i la taula 17 s'observa un desajust entre el percentatge de repartiment modal i la previsió total de desplaçaments per modes. Caldria corregir els càlculs per ajustar el repartiment modal proposat.

A partir de les dades de l'EMQ 2006 es defineix que el 34% de desplaçaments són interns i el 66% són de connexió. En el repartiment modal, l'estudi ha considerat un 64% dels desplaçaments interns i un 36% externs, fonamentalment degut al pes de la mobilitat de les zones verdes (amb un component fonamentalment urbà).

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu i mostra gràficament la xarxa viària externa i els principals accessos al municipi. Destaquen les carreteres C-58, C-16, la C-1413a i la BP-1503.

La xarxa viària està formada per les vies principals urbanes que permeten la connexió entre la xarxa viària local i els accessos amb la xarxa interurbana. La informació es descriu i mostra gràficament.

L'EAMG incorpora una anàlisi de les intensitats de trànsit tant per la xarxa bàsica com la xarxa interna. Les dades més recents de la xarxa viària urbana són de 2004 i segons l'evolució de les intensitats de trànsit de la xarxa interurbana, l'estudi extrapola les dades fent una estimació de les IMD pel 2018.

Respecte a l'oferta d'aparcament, l'estudi identifica l'aparcament públic entorn de cada una de les estacions de ferrocarril. L'ús d'una de les zones d'aparcament està vinculat a l'ús del transport públic. Entorn de l'estació de Sant Quirze s'han quantificat unes 375 places (aparcament en superfície, aparcament d'FGC). Entorn de l'estació de Les Fonts hi ha una oferta aproximada d'un es 360 places.

L'estudi situa gràficament les bosses d'aparcament públic identificades entorn a les estacions ferroviàries.

L'EAMG representa gràficament la xarxa de vehicle privat motoritzat.

Recomanació 1.

Es recomana analitzar l'oferta i demanda d'aparcament a la via pública.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic al municipi composta per l'autobús urbà i interurbà i pel servei ferroviari de FGC.

Autobús

Sant Quirze del Vallès té dues línies urbanes i dues línies interurbanes. A l'estudi s'incorpora informació referent al nombre d'expedicions, l'horari, la freqüència de pas, la localització de les parades i incorpora gràficament el recorregut de la línia. Per altra banda mostra imatges d'alguna parada d'autobús.

Pel que fa a la cobertura del servei amb un radi de 300 metres es detecta que els habitatges més occidentals del nucli de Les Fonts, la urbanització de les Llobateres i el nucli de població de Castelltort, són els sectors que no queden coberts per aquest servei interurbà.

Recomanació 2.

Es recomana analitzar la cobertura del servei d'autobús diferenciant la cobertura del servei urbà de l'interurbà.

Ferrocarril

El municipi compta amb dues estacions de FGC, una a Les Fonts i l'altre a la plaça de l'Estació ("Sant Quirze"). Per la parada Les Fonts hi transcorre la línia S1 (Barcelona – Terrassa) i per l'estació de Sant Quirze la línia S2 (Barcelona-Sabadell). Per cada una de les línies s'incorpora informació referent al nombre d'expedicions, el temps de trajecte fins cada un dels extrems de la línia i el termòmetre de cada una de les línies.

Les dues estacions de ferrocarril del municipi tenen oferta de servei P&R que permeten la intermodalitat.

Per altra banda s'incorporen dades de demanda de 2016 per cada una de les estacions i s'analitzen les principals destinacions dels viatgers amb origen al municipi de Sant Quirze del Vallès.

Pel que fa a la cobertura del servei ferroviari, a un radi de 750 metres l'estació Les Fonts dona cobertura al 100% del nucli urbà Les Fonts, mentre que l'estació de Sant Quirze dona cobertura al 40% de la població del nucli urbà.

L'EAMG representa gràficament la xarxa de transport públic i la cobertura del servei.

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació aportada.

Recomanació 3.

Es recomana incorporar l'oferta nocturna del transport públic, així com informació d'horaris i freqüència de pas del servei ferroviari.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

El nucli principal urbà té una extensió petita que facilita els desplaçaments a peu, però en alguns casos el pendent dificulta l'ús de modes no motoritzats.

El municipi no disposa de cap tram exclusiu pel vianant, tot i que s'identifica un àmbit pacificat amb prioritat pels vianants i urbanitzat amb plataforma única.

Per altra banda, la distància amb el nucli Les Fonts resulta complicada la connexió en modes no motoritzats.

Pel que fa a la xarxa ciclable, el municipi no presenta infraestructura específica per a la bicicleta amb excepció del carril bici a la Ronda d'Arraona, eix principal de connexió amb Sabadell.

A l'estudi s'especifica que el pdM de la Regió Metropolitana de Barcelona preveu la connexió ciclable de Sant Quirze del Vallès i Sabadell.

L'estudi incorporar imatges de la xarxa per a vianants i per a bicicletes, i representa gràficament la xarxa de modes no motoritzats

Recomanació 4.

Es recomana incorporar una anàlisi de la situació actual de les voreres, des del punt de vista de la seva accessibilitat.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG realitza una anàlisi de l'impacte de la mobilitat generada sobre les xarxes de vehicle privat i transport públic.

En relació al **vehicle privat**, l'estudi estima que hi haurà 21.746 nous vehicles dels quals 1.955 seran durant l'hora punta. Conclou que el sector que generarà i atraurà més increment de mobilitat serà el PMU14 – Can Canals Nord.

Per analitzar l'impacte dels nous desplaçaments, l'EAMG ha zonificat el municipi en 5 àmbits i ha distribuït l'increment de vehicles segons tres hipòtesis:

- Distribució de la mobilitat de connexió per punts d'accés
- Distribució de la mobilitat interna per eixos principals de la xarxa urbana
- Distribució de la mobilitat de connexió per eixos principals de la xarxa urbana des dels punts d'accés

L'estudi conclou que amb la nova variant de la C-1413a, prevista al POUM, no es preveuen problemes de capacitat viària.

Pel que fa a la xarxa viària interna es preveu que amb la variant de la C-1413a es produeixi una reducció de la intensitat de trànsit del Pg. Colom i la Ronda d'Arraona, que són els carrers que podrien tenir un major grau de saturació viària.

Els accessos de la C-58 cap al municipi veuran incrementat el seu volum de trànsit. Per tal de garantir uns bons nivells de saturació de la xarxa caldrà comptar amb un informe favorable pel planejament derivat en qüestió.

En relació al **transport públic**, establint un factor d'hora punta del 15%, s'analitza la nova demanda que hi haurà i es distribueix aquesta demanda per cada una de les línies d'autobús i ferrocarril.

Pel que fa a les línies d'autobús, amb l'increment de mobilitat i la capacitat actual, no es preveuen problemes de capacitat en el servei per les línies L10, B8 i L12. En el cas de la línia B9 s'estima la nova mobilitat que haurà d'absorbir però per falta de dades de demanda actual no es pot establir l'ocupació total que es preveu per aquesta línia.

Pel que fa a la xarxa ferroviària l'oferta actual podrà donar resposta a la nova demanda de mobilitat generada, ja que l'increment representa un 3,9%.

Tot i que es preveu que l'oferta actual doni resposta a la nova demanda, l'estudi puntualitza que amb el desenvolupament dels nous sectors es crearan àmbits sense cobertura de transport públic. Es tracta d'àmbits dispersos sense una demanda potencial suficient que justifiqui la dotació d'un servei de transport públic regular. L'EAMG conclou que caldrà millorar la cobertura sobretot del sector PAU 4.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar a fora calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a l'aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament segons l'EAMG
(entre parèntesis s'indica la previsió del Decret)**

Usos	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges nous o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	267.966	1.718	5.637 (5.359)	2.819 (2.680)	1.409 (1.340)
Comercial	23.475		448 (235)		
Oficines	23.475		448 (235)		
Industrial	89.321		2.973 (893)		
Equip. hotelers	3.740		40 (37)		
Altres equipaments	47.855		522 (479)		
Zona verda	348.136		3.481 (3.481)		
TOTAL	803.968	1.718	13.549 (10.719)	2.819 (2.680)	1.409 (1.340)

L'estudi fa una distribució de l'aparcament per cada un dels sectors nous a desenvolupar previstos al POUM, i conclou que la reserva de places per bicicleta fora de la via pública associada als usos no residencials és de 7.912, les quals s'aniran implementant a mesura que s'incrementi la seva demanda.

L'EAMG menciona l'obligatorietat del compliment del Reial Decret 1053/2014 pel que fa a la dotació mínima de places de recàrrega de vehicles elèctrics, però no especifica el nombre de places que caldrà reservar segons l'aparcament previst.

En relació a l'accessibilitat, el Codi d'Accessibilitat de Catalunya determina les reserves necessàries per a l'aparcament de PMR. L'EAMG no realitza cap reserva de places per a PMR.

S'observa un desajust entre la previsió de places d'aparcament i les ràtios del Decret; destaca la previsió de places d'aparcament de bicicletes per a usos industrials.

Des de l'equip redactor del present informe **considera que cal establir el nombre de places que caldrà reservar per a vehicles elèctrics, així com la reserva de places PMR. Aquesta dotació caldrà concretar-la en el planejament derivat.**

9. Distribució urbana de mercaderies

Tal com dicta el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places per a la realització d'operacions de càrrega i descàrrega quan hi ha usos comercials o d'oficines.

El present estudi determina una reserva de 45 places de càrrega i descàrrega per a usos comercials i 22 places per a usos d'oficines. A l'estudi es mostra la reserva que s'ha considerat per cada un dels àmbits del POUM.

Per altra banda estableix que el 10% del sostre dels establiments comercials s'haurà de destinar a magatzem.

Recomanació 5.

No queda clara la previsió de reserva de places per usos comercials i d'oficines. Es recomana la justificació de la proposta de reserva i el seu repartiment entre els diferents sectors del POUM.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona referents a la variable gènere en termes de mobilitat.

Per altra banda, a l'informe s'ha tingut en compte aspectes de seguretat (millora de la il·luminació) a l'hora de desenvolupar propostes per a vianants.

11. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi mostra la proposta d'itineraris prevista al POUM:

- Variant de la C-1413a
- Nova rotonda a Can Canals, en l'enllaç de connexió amb la C-58
- Millora de la intersecció del Pg. Can Barba amb la C-1413a
- Connexió de la variant C-1413a amb la vialitat interna del sector PMU 15 Can Canals Est
- Nova intersecció en T entre la variant de la C-1413a i la C-1413a actual
- Nova connexió entre el nucli del Castellet i la C-1413a amb la prolongació del carrer dels Castanyers.

Des de l'EAMG es proposa regular mitjançant diferents tipologies de carrers la xarxa viària que queda delimitada per l'Av. Camí del Mas, la Ronda d'Arraona, l'Av. Antoni Gaudí i la C-1413a, creant així un nucli urbà de trànsit pacificat.

Xarxa de transport públic

Amb la creació de nous àmbits sense cobertura de transport públic, l'EAMG proposa crear dues noves parades per sentit a la línia B9, a la C-1413a per millorar l'accessibilitat al sector PAU 4 i entre el sector PAU 4 i el PMU 7.

Per altra banda, es proposa la posada en marxa de sistemes de transport privat d'empresa per tal de garantir l'accés dels treballadors/es amb modes alternatius al vehicle privat, per la nova demanda de viatgers associats a serveis d'autobús discrecionals.

Des de l'equip redactor del present informe no es considera vàlida aquesta proposta. L'estudi contempla un repartiment més favorable del transport públic que l'actual, i amb la nova mobilitat generada, si no es preveuen mesures de millora de l'oferta no es podrà donar compliment a la proposta de repartiment modal. **Tenint en compte l'increment de mobilitat vinculat al desenvolupament del POUM resultarà necessari establir una millora de l'oferta de transport públic tan intermunicipals com també dins del propi municipi.**

Xarxa de vianants

L'estudi estableix la necessitat d'identificar una xarxa de vianants, d'acord amb el Decret 344/2006, que connecti tots els nous sectors de desenvolupament. L'EAMG proposa uns itineraris transversals (d'est a oest) i uns altres longitudinals (nord-sud) especificant els carrers que en formen part. Aquesta proposta d'itineraris principals de vianants ve representada gràficament.

Pel que fa a la xarxa interurbana, basada principalment amb la Ronda d'Arraona, es considera que cal reforçar la seguretat, ja que es detecten dèficits d'il·luminació i amplades insuficients de voreres.

L'EAMG també proposa la creació d'un itinerari segregat pels vianants que connecti la plaça de l'Estació de Sant Quirze amb la plaça del Mil·lenari de Sabadell.

Es deixa constància que amb els nous sectors a desenvolupar caldrà connectar-los bé amb el centre urbà garantint uns bons nivells d'accessibilitat i seguretat d'acord amb la normativa.

Finalment l'estudi proposa crear un nucli urbà de trànsit pacificat, limitant velocitats de circulació i donant prioritat als modes no motoritzats.

A l'estudi de mobilitat es llista un conjunt de recomanacions a tenir en compte a l'hora de definir els itineraris de vianants.

Xarxa de bicicletes

L'estudi defineix una xarxa d'itineraris ciclables longitudinals i transversals per tal de poder garantir l'accés als nous sectors previstos al POUM, i preveu fer extensibles aquests itineraris amb la xarxa de camins rurals.

Tal com s'especifica a la xarxa de vianants, l'EAMG proposa la creació d'un itinerari segregat pels vianants que connecti la plaça de l'Estació de Sant Quirze amb la plaça del Mil·lenari de Sabadell.

La proposta de la xarxa d'itineraris ciclables es representa gràficament a l'estudi.

Amb la creació de zones pacificades (zones 30 o carrers de prioritat invertida) s'amplia la xarxa ciclable del nucli urbà. Tot i això, l'estudi proposa que als carrers de zona 30 es doni més visibilitat a la bicicleta amb senyalització horitzontal.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La quarta disposició addicional del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en municipis declarats pel Govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Sant Quirze del Vallès), han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi estima que hi haurà un increment de 18.266.416 veh km/any dins el terme municipal de Sant Quirze del Vallès, i fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada amb vehicles km/any on es preveuen els següents nivells de contaminació:

- Consum: 878 tn combustible/any
- CO₂: 2.634 tn CO₂/any

- NOx: 6,12 tn NOx/any
- PM: 0,61 tn PM/any

Recomanació 6.

Es troba a faltar la implementació de mesures complementàries que minorin la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Així es recomana incorporar mesures com les que se citen al Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire per a ens municipals.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi, d'acord amb les actuacions proposades per la xarxa de transport públic, preveu un cost de 8.000€/ut per la instal·lació de 4 parades. Aquest cost preveu la instal·lació de marquesina, garantint l'accessibilitat i la informació de la parada.

Caldrà fer una proposta econòmica que tingui en compte totes les propostes plantejades per les diferents xarxes de transport. A més a més de donar compliment a la condició esmentada al punt 11 referent a la xarxa de transport públic, i pressupostar les actuacions pertinents.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Quirze del Vallès*, 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 establir el nombre de places que caldrà reservar per a vehicles elèctrics, així com la reserva de places PMR. Aquesta dotació caldrà concretar-la en el planejament derivat.
- Tenint en compte l'increment de mobilitat vinculat al desenvolupament del POUM resultarà necessari establir una millora de l'oferta de transport públic tant intermunicipals com també dins del propi municipi.
- Cal fer una proposta del finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada que tingui en compte totes les propostes plantejades per les diferents xarxes de transport. A més a més de donar compliment a la condició esmentada al punt 11 referent a la xarxa de transport públic, i pressupostar les actuacions pertinents.

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.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic