

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de la Pobla de Lillet

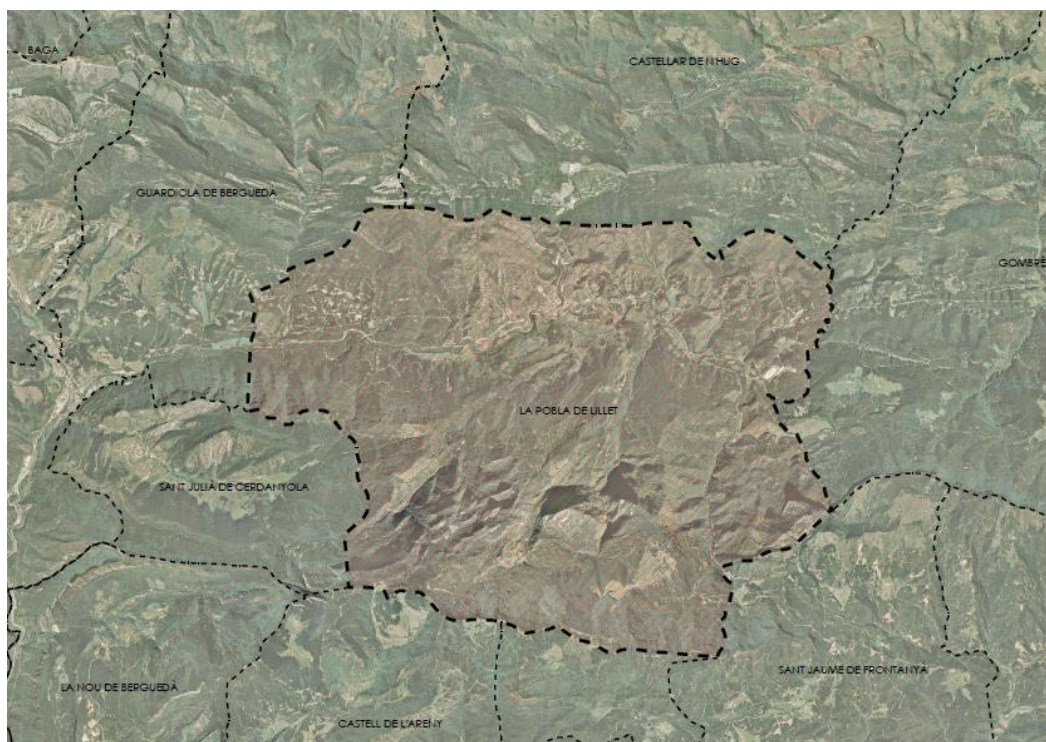
Municipi de la Pobla de Lillet
Comarca del Berguedà
Promotor: Ajuntament de la Pobla de Lillet
Redactor de l'EAMG: TRAÇA

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 la Pobla de Lillet*.

1. Antecedents

La Pobla de Lillet té una població total de 1.101 habitants (2018) i 51,45 km² d'extensió. Els municipis veïns limítrofs són: Castellar de n'Hug, Guardiola de Berguedà, Sant Julià de Cerdanyola, Castell de l'Areny i Sant Jaume de Frontanya a la comarca del Berguedà; i amb els municipis de Gombren i les Llosses de la comarca del Ripollès.

El municipi està format per quatre barris separats pels rius Llobregat i l'Arija: La Vila, El Firal, Les Coromines i La Plana.



2. Objecte

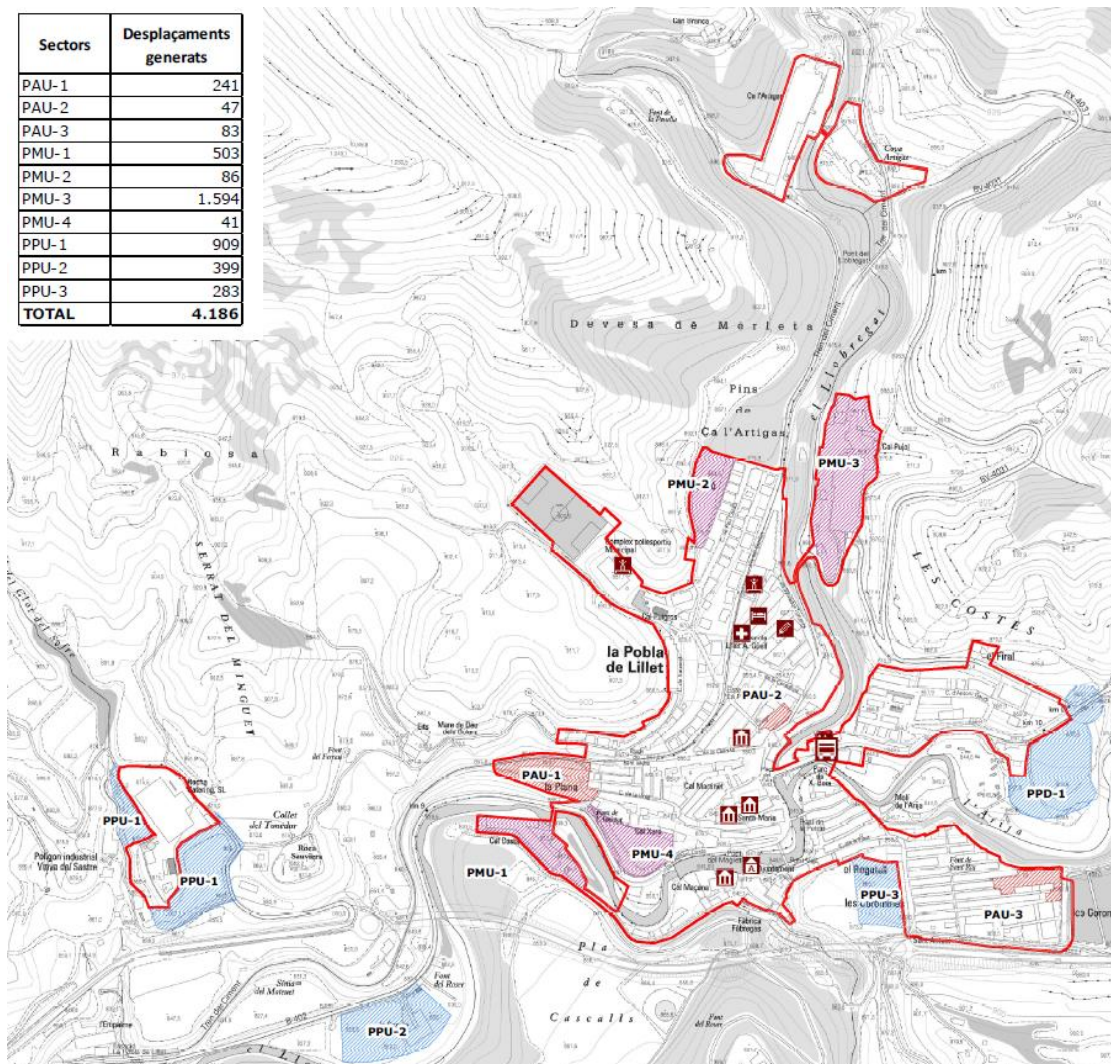
L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de la Pobla de Lillet* als continguts de la Llei de la Mobilitat, i s'aplicaran com a criteris aquells establerts en el Decret 344/2006 de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Els principals objectius del POUM són:

- Millora de l'accessibilitat al nucli i de les comunicacions en general.
- Completament de la trama urbana existent afavorint la compacitat i millorant la connexió entre les diferents parts del nucli.
- Potenciar les activitats turístiques i afavorir un turisme sostenible i respectuós amb la natura.
- Dotar de nous espais d'aparcaments relacionats amb la carretera d'accés i en aquells punts que es considerin.
- Reconsiderar els sòls industrials en estat d'abandonament per la seva transformació i integració dins la trama urbana.
- Protegir els terrenys lliures de valor agrícola i ecològic, d'interès paisatgístic, la recuperació dels camins rurals així com dels torrents i rieres.
- Posar al dia la normativa urbanística adaptant-la a la realitat. Preveure actuacions de remodelació urbana i regularitzar qualificacions.

La proposta s'enfoca en consolidar l'existent i resoldre els problemes actuals a través de la seva gestió sense preveure nous creixements.

Sectors	Desplaçaments generats
PAU-1	241
PAU-2	47
PAU-3	83
PMU-1	503
PMU-2	86
PMU-3	1.594
PMU-4	41
PPU-1	909
PPU-2	399
PPU-3	283
TOTAL	4.186



En relació a la proposta d'aprovació inicial:

- Es redueix el nombre d'habitatges en 109 habitatges
- Es redueix el sostre de nova implantació en 8.401m²st
- Es redueix la superfície de sòl de nova implantació en 4,8 ha de sòl
- Ajust del sòl urbà en 6,95 ha de sòl

El desenvolupament del POUM preveu un màxim de 1.233 habitatges; 1.160 dins el sòl urbà consolidat i 73 estan inclosos en àmbits i sectors en sòl urbà no consolidat i urbanitzable. Cal assenyalar que dins dels 1.160 es troben els existents i els potencials en solars buits urbans.

El Pla preveu un total de 12 figures dels quals 3 són àmbits de gestió (PAU) en sòl urbà no consolidat, 4 són sectors (PMU) en sòl urbà no consolidat, 3 són sectors (PPU) en sòl urbanitzable, 1 en sòl urbanitzable no delimitat (PPD) i un Pla especial (PEU) en sòl no urbanitzable.

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

L'estudi analitza la mobilitat generada, segons les ràtios del Decret 344/2006, per a cada ús del sòl previst. S'han tingut en compte les següents premisses:

Zones residencials d'habitatge:

- Ràtio de 7 viatges per habitatge
- **73 habitatges** inclosos en àmbits i sectors en sòl urbà no consolidat i urbanitzable.
- A partir de la dimensió mitjana de les llars de La Pobla de Lillet (2,23 persones/hab) s'ha determinat un nombre total de **164 habitants**.

Equipaments:

- Es considera una edificabilitat d'1,3 m² de sostre per cada 1 m² de sòl pels equipaments sense sostre definit.

Transformació:

- Ràtio de 20 viatges per 100m²st
- Es tracta de sostre industrial a reconvertir al sostre de transformació. Aquesta transformació serà en altres usos més adients amb les dinàmiques socioeconòmiques dels pròxims anys.

Serveis:

- Servei d'hostaleria, associat un servei de restaurant

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	9.901,56	14.308,30	73	511	511	511
Industrial	4.058,84	8.313,81			416	831
Serveis	3.548,00	2.661,00			532	266
Equipaments	415,44	540,07			108	108
Transformació	5.321,78	9.884,00			1.977	1.976
Zona verda	9.848,14				492	494
TOTAL	33.093,76	35.707,18	73	511	4.036	4.186

Tot i que l'EAMG aplica el Decret 344/2006 per definir la nova mobilitat generada, per a usos industrials i de serveis aplica un factor de 10 viatges/100m²st. Aquest valor és superior a l'establert pel Decret per a usos industrials (5 viatges/100m²st) i inferior per a usos d'equipaments (20 viatges/100m²st).

Recomanació 1.

Es recomana aplicar les ràtios del Decret o bé justificar la necessitat d'aplicar una altra ràtio. Referent als usos denominats com a "transformació", una vegada es concreti el seu us caldrà ajustar la nova mobilitat generada al planejament general o al derivat.

L'EAMG incorpora dades de desplaçaments obligats de l'any 2001, tant per motius laborals com per estudis. S'analitza els principals orígens i destins dels desplaçaments on destaca Castellar de n'Hug, Bagà i Berga, i per modes de transport, on destaca el vehicle privat pels desplaçaments intermunicipals i els mitjans no motoritzats pels desplaçaments per motius laborals dins del municipi.

A partir de les dades de mobilitat obligada del 2001 de l'IDESCAT, l'estudi ha fet una proposta de repartiment modal per la nova mobilitat generada.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU i BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal GLOBAL	30,8%	14,1%	55,1%
Viatges / dia	1.287	586	2.304

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

4. Mobilitat en vehicle privat

Per accedir al nucli de la Pobla de Lillet amb transport privat s'utilitzen principalment la C-16 per Berga i la C-17 per Ripoll si és des de Barcelona; i per la C-16 i N-260 des de Puigcerdà i la Seu d'Urgell. L'estudi descriu la xarxa viària d'accés al municipi i cita les principals característiques de les vies.

S'especifica que el municipi s'estructura a partir de la carretera B-402 i considera que hi ha un problema d'accessibilitat. El poc desenvolupament urbanístic no ha permès resoldre els problemes bàsics.

Dins la trama urbana, l'EAMG destaca els carrers del Carrilet o Ferrocarril i del Pontarró, que connecten amb el nord del nucli, els quals són molt estrets i en alguns trams no poden passar dos vehicles simultàniament.

Per altra banda, la Pobla de Lillet està formada pel viari intern del nucli urbà i una xarxa de camins rurals que connecten amb les zones ramaderes i forestals de l'entorn.

L'EAMG incorpora dades del parc de vehicles, per tipologies de 2003 i 2012, i l'índex de motorització de 2012. Els vehicles han augmentat en deu anys un 9,4%.

S'incorporen dades d'intensitat de trànsit mitjà diari del 2016 de les carreteres B-402 i BV-4031, les quals són majors a la B-402 respecte a la BV-4031, però a totes dues vies el percentatge de vehicles pesants és molt baix.

Es destaca que la intensitat més gran de trànsit se situa entre Bagà, la Pobla de Lillet i Ripoll, per les segones residències, majoritàriament en caps de setmana on la IMD pot

duplicar els valors de dies feiners. Aquest fet, evidència la necessitat de resoldre l'obtenció d'espais d'aparcament i l'accessibilitat en aquells punts que dificulten el trànsit.

Pel que fa a l'aparcament, les principals bosses es troben a l'entrada del nucli. També es permet l'estacionament al carrer d'Antoni Costa i a la plaça del Fort. Es conclou que hi ha una mancança de places d'aparcament i es produeixen situacions d'aparcament il·legal que dificulten la mobilitat de vehicles i de la població.

Es menciona que la regulació de la circulació del trànsit rodat es fa mitjançant senyals verticals i horitzontals, rotondes i enllaços. Alhora es disposa de l'*ordenança reguladora d'infraccions d'estacionament d'aparcament de vehicles de tracció mecànica en vies públiques*.

Es representa gràficament la xarxa viària principal, els itineraris principals dels vehicles privats i la ubicació de l'aparcament actual.

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

5. Xarxa de transport públic

El municipi compta amb 2 línies regulars d'autobús interurbà que connecten amb Berga / Barcelona i amb Ripoll. Alhora també es disposa d'un servei a la demanda entre Castellar de n'Hug i la Pobla de Lillet. Per cada una de les línies es menciona el nombre d'expedicions diàries per sentit.

Es descriu el sistema tarifari del servei el qual des del 2015 forma part de la integració tarifària a la comarca del Berguedà.

L'estudi destaca que la quota d'utilització de l'autobús és molt menor que la del vehicle privat per desplaçaments intermunicipals per motius de treball i estudi.

Mostra gràficament el recorregut de la línia d'autobús, la ubicació de la parada i la seva cobertura amb un radi de 750 m, el qual cobreix tots els sectors exceptuant el sector PPU-1 amb ús industrial.

Des de l'equip redactor del present informe **troba a faltar informació referent a la capacitat i demanda del servei actual d'autobús**.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi menciona que tres dels quatre barris del nucli de la Pobla de Lillet tenen unes característiques que afavoreixen els desplaçaments a peu, degut a les dimensions i l'estructura irregulars dels carrers. Tot i així, no hi ha una àrea exclusiva per a vianants.

El municipi disposa d'una extensa xarxa de senders senyalitzats (gran recorregut (GR), petit recorregut (PR) i senders locals (SL)). Es descriuen els itineraris més

destacats, especificant la dificultat i la distància. Alhora es mostren representats gràficament.

Referent a la xarxa ciclable, la Pobla de Lillet no disposa de carrils bici dins el nucli urbà. Tot i així, la seva estructura permet els desplaçaments en bicicleta, ja que hi ha una intensitat de trànsit baixa, i per tant resulta compatible el trànsit de bicicletes i el rodat en un mateix espai.

S'incorpora gràficament els itineraris principals per a vianants i bicicletes.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

Xarxa viària

L'estudi estima que dels 2.304 desplaçaments en vehicle privat, hi haurà **1.770 nous vehicles** en ambdós sentits. Per calcular el nombre de nous vehicles a la xarxa viària, s'ha aplicat, pels viatges obligats, una ràtio d'ocupació del vehicle d'1,3 persones/vehicle.

L'EAMG ha distribuït la mobilitat en vehicle privat per cada un dels àmbits en estudi. Aquells sectors amb un major increment de vehicles privats són el PMU-3 (676) i el PPU-1 (385).

Des de l'equip redactor del present informe **troba a faltar una anàlisi del nivell de servei de la xarxa viària, i especialment una anàlisi de la capacitat del transport públic per absorbir (o no) la nova mobilitat generada.**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

L'EAMG preveu, d'acord amb el Decret un total de **620 places per a bicicletes, 73 per a turismes i 37 per a motocicletes.**

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'estudi.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	9.901,56	14.308,30	286 (286)	73 (73)	37 (37)
Serveis	3.548,00	2.661,00	27 (27)		
Industrial	4.058,84	8.313,81	83 (83)		
Equipaments	415,44	540,07	27 (27)		
Transformació	5.321,78	9.884,00	99 (99)		
Zona verda	9.848,14		101 (101)		
TOTAL	33.093,76	35.707,18	623 (620)	73 (73)	37 (37)

L'estudi menciona que la reserva de places per bicicleta a usos residencials s'hauran de reservar a l'interior de les parcel·les.

Des de l'equip redactor del present informe considera que **cal preveure places d'aparcament per a vehicles elèctrics d'acord amb els requeriments del Decret 1053/2014, i les places per a PMR tal com marca la normativa vigent. Aquestes apliquen tant a la reserva fora de la via pública com als espais reservats per a aparcament descrits a l'apartat 10 d'aquest informe.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial i d'oficines.

L'estudi menciona que el POUM preveu el desenvolupament d'una zona industrial destinat a ampliar l'actual peça industrial i millorar el seu accés, i una zona de serveis destinat a un servei d'hostaleria (restaurant). Per aquest segon, menciona que caldrà reservar un espai per a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

Des de l'equip redactor el present informe considera que **cal especificar el nombre de places previstes per càrrega i descàrrega.**

10. Mesures correctores

El POUM preveu millorar connexions internes per tal de donar continuïtat als carrers existents i facilitar l'accessibilitat, sobretot al barri de les Coromines. També es reserven nous espais d'aparcament al llarg de la carretera B-402 i al barri de les Coromines.

Xarxa de vehicle privat

L'estudi menciona que el POUM preveu:

- Nova connexió rodada des del barri de les Coromines fins a la B-402 a través d'un pont que travessi el riu Arija. Connexió amb la B-402 a través d'una rotonda.

- Nova connexió directa de la carretera B-402 amb el camí que va a Falgàs per alliberar l'actual carretera que travessa Ca la Xesa.
- Continuació dels carrers 6e i 7e de les Coromines per enllaçar-los amb el camí de Llevant.

Referent a l'aparcament el POUM proposa:

- Qualificar correctament l'actual bossa d'aparcament just a l'entrada al carrer d'Antoni Costa
- Reservar aparcament al barri de les Coromines, al llarg de la pujada de Sant Antoni i del carrer de Llevant
- Transformar l'espai de l'antic escorxador en aparcament. Aquest espai estaria connectat amb l'actual aparcament.
- Qualificar correctament l'actual bossa d'aparcament al llarg del carrer Salvador d'en Torreal, després del nou pavelló.
- Nova peça d'aparcament vinculada a l'estació de ferrocarril a l'entrada al nucli.
- Ampliació de l'aparcament dels Jardins Artigas.

Xarxa de transport públic

L'estudi menciona que tot i que el servei d'autobús és millorable, pel que fa a freqüències de pas, el desenvolupament del POUM no incrementa la pressió sobre els recursos existents.

El POUM considera que caldria potenciar el bus interurbà, lligat a un servei de mini bus que arribi fins a Castellar de N'Hug, alhora que localitzar un punt de parada i mini estació dins el nucli que reforci aquesta possible instauració.

D'acord amb el compliment de les condicions del punt 5 (Xarxa de transport públic) i 7 (incidència de la mobilitat generada), caldrà considerar si és necessari concretar mesures per millorar l'oferta de transport públic. A priori, tenint en compte l'oferta existent i la nova demanda prevista, **caldrà preveure un increment de l'oferta de transport públic per fer front a la demanda prevista en el desenvolupament del POUM.**

Xarxa de vianants i bicicletes

La xarxa d'itineraris principals per a vianants connectarà amb la parada d'autobusos existent a la Pobla de Lillet, les zones d'equipaments comunitaris, les zones verdes, els jardins Artigas i la zona de la vora del riu, amb àrees d'activitat laboral i els sectors de desenvolupament definits en el POUM.

Aquesta xarxa es preveu que circuli per la xarxa viària existent i per la vialitat interna proposada en els diferents sectors definits en el POUM. Pel que fa a la xarxa viària interna es considera que caldria que esdevingui zona 30 per permetre la convivència entre vehicles i bicicletes o realitzar un carril bici.

L'estudi menciona que el POUM preveu:

- Nova connexió per vianants de les dues bosses actuals d'aparcament a l'entrada del poble a través d'una passera que travessa el riu.
- Nova connexió per vianants des de l'antic Escorxador fins a l'espai de l'antic cinema i plaça de l'Ajuntament.
- Nova connexió per vianants des del Carrer Pontarró fins al carrer de la Pujada del Casal.
- Nova connexió per vianants des del carrer del Perdut a la plaça de Sant Isidre.
- Millora de l'actual camí per on s'accedeix a Cal Branca i al parc de la Magnèsia.
- Ampliació del carrer ubicat al costat de la zona esportiva, per sobre del carrer de la Comafiguera.
- Ampliació dels carrers de la pujada de Sant Antoni, del camí Ral de Monestir i al camí de Llevant del barri de les Coromines.
- Millora de l'accessibilitat i la urbanització a la zona esportiva i condicionament del camí existent que continua fins a Roca Sauvièra.
- Millora de la urbanització de l'actual accés al sector de Vinya de Quintana.
- Millora i regulació del camí que connecta la carretera B-402 pel pont d'acer per Cal Costa fins al carrer de l'Escorxador.
- Millora de l'accés per la vora del riu, a l'aparcament ubicat on està l'antic escorxador, just per sota del camí de l'Escorxador.
- Eixamplament del vial en el punt on es troba l'aparcament dels jardins Artigas, al davant de l'actual fàbrica de Cartró.
- Connexió des del carrer d'Antoni Costa a l'antic cinema a través del pont de ferro existent.
- Continuació del passeig d'entrada al poble a través de l'ampliació de les voreres.
- Millora de l'entrada al poble des de l'estació del ferrocarril, passant per la Caseta i fins a Cal Costa.

El POUM preveu potenciar els recorreguts per a vianants ampliant les voreres o preveien una secció més ampla dels carrers nous o bé arreglant i connectant espais existents:

- Des del nou pavelló fins al parc Artigas.
- Des de Cal Costa fins a la plaça del cinema.
- Al barri de les Coromines, preveure en l'ampliació dels vials perimetrals un espai de passeig.
- A l'entrada del poble, a Cal Xeró, permetre la continuació del passeig per a vianants.
- Ampliació de l'espai de passeig d'entrada al poble des de l'estació de ferrocarril.
- Millora dels camins rurals existents, el seu condicionament i la seva senyalització.

L'estudi cita que quan es defineixi l'ordenació de cada sector definit en el POUM amb exactitud, s'haurà de definir la xarxa de referència i que aquesta es connecti amb la que es proposa en el present document. S'inclouen un conjunt de recomanacions a desenvolupar al planejament derivat i concretar en els respectius EAMG:

1. Priorització de la mobilitat "tova" (a peu o bicicleta) en relació als modes de transport motoritzats
2. Fomentar un disseny urbanístic que eviti l'ocupació de l'espai per a vianants i bicicletes per part del trànsit motoritzat.
3. Pacificar els vials que no formen part de la xarxa principal i de distribució del trànsit motoritzat.

Referent a la xarxa ciclable, La xarxa d'itineraris principals per a bicicletes connectarà amb la parada d'autobusos existent a la Pobla de Lillet, amb les zones verdes, els jardins Artigas i la zona de la vora del riu, amb les zones d'equipaments comunitaris i amb els sectors de desenvolupament definits en el POUM.

Aquesta xarxa es preveu que circuli per la xarxa estructuradora local amb velocitat limitada a 50 km/h i 30 km/h (depenent del tram) on hi ha una intensitat de trànsit inferior a 3.000 veh/dia, per la xarxa estructuradora secundària i terciària (zones 30), per la vialitat del nucli antic (zona 30).

L'estudi considera que caldrà estudiar una progressiva pacificació dels vials que formen part de la xarxa secundària per afavorir la convivència entre la bicicleta i el trànsit motoritzat.

Aquesta xarxa d'itinerari per a bicicletes que proposa el POUM s'haurà d'acabar de definir en el planejament derivat del POUM. L'estudi menciona que al planejament derivat caldrà detallar les característiques de disseny dels recorreguts de la xarxa

d'itineraris per a bicicletes, i menciona les característiques que haurà de tenir d'acord amb la normativa vigent.

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

Recomanació 2.

Es recomana preveure aparcament per a bicicletes segurs, en els diferents sectors previstos pel POUM, pels treballadors/es (equipaments, zones industrials).

11. Mobilitat i gènere

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

L'estudi incorpora dades dels desplaçaments obligats del 2001 de l'IDSCAT per gènere.

Des de l'equip redactor del present informe considera que **cal incorporar una anàlisi, amb les dades més recents disponibles, del gènere en el vector de la mobilitat. Alhora, cal considerar que hi hagi uns bons nivells d'il·luminació als itineraris principals de vianants i d'accés al transport públic, per garantir una bona seguretat.**

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no incorpora una proposta de finançament, ja que considera que és en els futurs EAMG del planejament derivat on caldrà detallar les actuacions concretes, pels sectors de desenvolupament que defineix el POUM, i fer una proposta detallada del finançament per cadascuna de les actuacions que finalment es detallin i contemplin com a viables en cada sector.

Des de l'equip redactor del present informe **considera necessària dotar econòmicament aquelles actuacions proposades o que es requereixin per l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada;** com la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, nous carrils bici...

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de La Pobla de Lillet*, 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 **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:

- És necessari incloure informació de la capacitat i demanda del servei actual d'autobús.
- Cal incloure una anàlisi del nivell de servei de la xarxa viària.
- Cal una anàlisi de la capacitat del transport públic.
- És necessari preveure places d'aparcament per a vehicles elèctrics i les places per a PMR, tant fora de la via pública com en els aparcaments previstos al POUM.
- Cal especificar el nombre de places previstes per càrrega i descàrrega.
- Cal preveure un increment de l'oferta de transport públic per fer front a la demanda prevista en el desenvolupament del POUM.
- És necessari analitzar el gènere en el vector de la mobilitat.
- Cal dotar econòmicament les actuacions proposades o que es requereixin per l'EAMG

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 de l'Àrea de
Mobilitat