



Análisis de los Proyectos del Plan de Movilidad local, a realizar con los Fondos Estatales de Inversión contra la crisis y el paro.

- Anexo con nuestra propuesta presentada en el 2001 -

Desde el año 1991 la ley obliga a los ayuntamientos a reservar unas partidas de sus Presupuestos para eliminar las barreras arquitectónicas de las calles y edificios públicos, cosa que se ha incumplido en Sant Esteve, por ello, **en el 2001 las personas de la Entesa presentamos en el Ayuntamiento un Plan local de movilidad y accesibilidad**, el cual fue aprobado pero los grupos de gobierno que se han sucedido los han ido dejando en el cajón. Posteriormente hemos presentado otras propuestas las cuales fueron rechazadas en su mayoría con la excusa de que estaban elaborando un Plan Local de Movilidad y Accesibilidad.

Han tenido que pasar 7 años para que un proyecto de este tipo se pueda llevar adelante en St. Esteve, eso sí gracias a la financiación del Fondo Estatal de Inversión contra el paro, porque sino no lo hubieran realizado.

Desde el día 4 de diciembre que aprobaron desarrollarlos y hasta el día de hoy, el grupo de gobierno no ha presentado, como es de ley, estos proyectos al resto de grupos municipales del Ayuntamiento. La Entesa tras solicitarlos oficialmente tres veces, lo hemos obtenido de la página Web del ayuntamiento, donde los han colocado ahora.

En un primer análisis de los Proyectos hemos observado lo siguiente:

- Su aplicación se hará en la mayoría de calles situadas en el cuadrilátero de la Av. de Montserrat, la Chupa Chups, las calles del Alba y St. Joan, con un costo total de 1.186.000 euros. **Es decir los 6 proyectos costarán menos que el Muro de la Residencia.**
- Sus contenidos se centran en tres actuaciones; construcción de calles con plataforma única de aceras y calzada al mismo nivel, la ampliación de algún ancho de acera y la construcción de diversos pasos peatonales sin barreras arquitectónicas. Las plataformas únicas eliminan plazas de aparcamientos, tienen el riesgo de entradas de aguas en las casas en días de lluvia torrencial, en ellas no amplían los anchos de aceras diciendo el Informe técnico la siguiente aberración **“no habrá problema peatonal de paso, porque estando enrasadas calle y aceras la gente podrá ir por la calzada de la calle”.**
- Se ciñen a una parte del centro urbano de St. Esteve, sin prever actuaciones en las áreas más sensibles y conflictivas de los barrios de Vallserat y Ca n'Amat, donde están ubicados centros sociales y comerciales, campos de fútbol, centros educativos, así como rotondas, cruces y caminos de alta peligrosidad.
- No prevén la apertura de caminos o mejora de los existentes para unir con seguridad Ca n'Amat con Vallserat, o de Vallserat con Masía Bach, o de Masía Bach con El Parany, o la unión del Pou del Merli con Martorell, o de Can Bargalló con El Maset.
- No prevén actuaciones de pavimentación antideslizantes sobre aceras con excesiva pendiente.
- No prevén el acabado de la “acera incompleta” que une el Centro urbano y Ca n'Amat por la zona de la Residencia.
- No crearán aparcamientos de proximidad y de futuro, para paliar los que ahora van a eliminar, así como para prevenir las nuevas necesidades.
- No corregirán los déficits e ilegalidades actuales de los aparcamientos para personas discapacitadas.

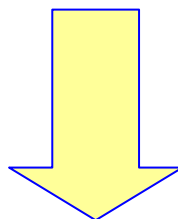
- No prolongarán la acera de la calle del Motor hasta el Parque Canals.
- No modificarán los guardarrailes o "quitamiedos" en las vías urbanas, para mejorar la seguridad de los vehículos de dos ruedas.
- No prevén la municipalización y mejora del camino, confluente con la Av. del Estatut, que une Ca n' Amat con la Estación del ferrocarril.
- No consideran la problemática de acceso a la Deixalleria y a la zona comercial del Polígono industrial Sesrovires.
- Finalmente, el Plan no considera las necesidades y alternativas al crecimiento urbano y poblacional inmediato que se derivarán por los planes urbanísticos aprobados ya por el ayuntamiento, para nuevos barrios con unas 2600 viviendas más.

Los proyectos contienen mejoras exigidas en el pasado por la Entesa y negadas por el gobierno local, como por ejemplo:

- La corrección de los vados peatonales "mal adaptados" de la Isla peatonal, mal construidos en el pasado.
- La corrección de los anchos de acera de la Av. de Montserrat, calle St. Joan adyacente a los Jardinets, así como de la calzada y aceras de la calle Gaudí.
- La construcción de Pasos peatonales sin barreras o bordillos.
- La no reubicación o eliminación de árboles prevista en una acera de la calle El Alba, colocando alternativamente enrejillados en sus brocales.

Sant Esteve Sesrovires, 19 de marzo de 2009

**Ver y leer a continuación
la Moción aprobada por el ayuntamiento en el 2001,
a propuesta nuestra y que
desde entonces la dejaron "olvidada" en el Ayuntamiento.**



- Anexo con nuestra propuesta presentada en el 2001 -

Moción al Pleno de la Corporación Municipal, noviembre del 2001

PLAN DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD PARA ST. ESTEVE

Nota previa:

La Moción que se adjunta **está abierta al consenso y otras alternativas**, de los grupos municipales, que lleven a conseguir una ciudad más accesible que mejore la movilidad social.

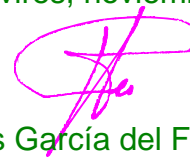
Elaboración de la moción: Se ha tenido en cuenta la legislación vigente referida a,

- ❑ Realidad urbanística de St. Esteve Sesrovires.
- ❑ Legislación sobre las personas discapacitadas y de movilidad reducida.
- ❑ Legislación del Suelo.

Documentación adjunta:

- ❑ Moción: PLAN DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD PARA ST. ESTEVE
- ❑ Decret 135/1995, de 24 de març
- ❑ Decret Legislatiu 6/1994, de 13 de juliol
- ❑ Decret 204/1999, de 27 de juliol
- ❑ Informe sobre Accessibilitat al Municipi: Espai Públic per a tothom, de Francesc Aragell, gerent del CRID.
- ❑ Informe gráfico legislativo de la Junta de Andalucía
- ❑ Resumen Encuesta discapacitados, elaborada por el INE y la ONCE.

St. Esteve Sesrovires, noviembre del 2001



Andrés García del Fresno

Moción al Pleno Ordinario de la Corporación Municipal de St. Esteve Sesrovires de noviembre del 2001.

Moción al Pleno:

PLAN DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD PARA ST. ESTEVE

PREÁMBULO:

Durante el año 2001 hemos ido exponiendo en los plenos de la Corporación Municipal los déficits urbanísticos de St. Esteve que afectan a la movilidad de las personas, destacando aquellos que por sus características obsoletas son inseguros para la mayoría de la población o inaccesibles para las personas discapacitadas. Déficits que en unos casos son consecuencia del crecimiento rápido y continuo de nuestra población y en otros a la falta de un Plan Urbanístico con criterios constructivos de calidad urbana para la accesibilidad y movilidad de las personas.

Para la eliminación paulatina de las barreras arquitectónicas, las adaptaciones y mejoras precisas de las calles, edificios y lugares públicos, así como de las vías de accesos de St. Esteve, es posible que necesitemos el apoyo de otras administraciones superiores, como la Diputación de Barcelona, pero antes vamos hacer un resumen sobre el tema, que hemos expuesto durante el año 2001 en los Plenos Ordinarios de la Corporación Municipal del Ayuntamiento:

Pleno de enero del 2001.

1. Se solicitaba estudiar y eliminar las barreras arquitectónicas de las calles más concurridas, como la Av. de Montserrat y sus accesos.
2. Se solicitan datos sobre el índice de accidentes producidos en los caminos de la Vinya de La Passada y de Vallserat a Ca n' Amat y que los Servicios Técnicos Municipales estudien la posibilidad de eliminar curvas o colocarles peraltes, ya que consideramos que la mayoría de accidentes son debidos a la estructura de los caminos.
3. El acceso a la Deixellería, se ha de sortear el giro a 90° dentro de la carretera a Martorell-Capellades, cruzando a través de su carril contrario, después continua por unas calles de tierra con baches profundos (a determinadas horas se ha de hacer el recorrido en la oscuridad, dado la falta de alumbrado público). Se solicita mejorar la seguridad y llevar a cabo las medidas siguientes:
 - a) Que se señalice mejor el acceso desde la carretera, tanto en indicadores de acceso como de reducción de la velocidad.
 - b) Que se allane y mejore el firme de las calles de acceso.
 - c) Que se coloque provisionalmente, hasta que se urbanice el polígono, puntos de luz pública en las calles de acceso.
4. Se solicita que el acceso oficial del público al Pabellón Polideportivo Municipal, disponga de una rampa anexa a las puertas principales, para que puedan acceder las personas con movilidad reducida. Actualmente se hace por medio de unas escaleras que parten del plano superior de la Isla Deportiva, resultando las mismas una barrera arquitectónica que discrimina a las personas con disminución física al no pueden acceder a las gradas para ver los eventos deportivos junto a sus amistades.

- Entre el número 10 de la calle Martorell y la empresa Manufacturas ISART, se han edificado dos bloques de viviendas, accediéndose a las mismas sólo por una acera. Se solicita si está previsto que se dote a estas casas de un vial de acceso y de alumbrado público.

Pleno de marzo del 2001

- De conformidad con la legislación vigente en materia de Integración Social de los Minusválidos o personas con movilidad reducida preguntamos, por qué no están eliminadas las Barreras Arquitectónicas en las áreas de responsabilidad municipal (vías públicas, jardines, edificios y dotaciones públicas) que se relacionan a continuación. Asimismo solicitamos saber en qué plazos serían resueltas.

Áreas municipales con Barreras Arquitectónicas:

- Plaza del Doctor Tarrés: aceras de acceso sin vados, jardines y zona central de la plaza de la Iglesia sin rampas de acceso.
- Plaza Rosa Comajuncosa: aceras de acceso sin vados y paso entre niveles sin rampas.
- Plaza de “Els jardinets” situados entre calles St. Joan, Pau costas y Jardinets: aceras de acceso sin vados y niveles de entrada sin rampas.
- Instalaciones Deportivas del Paseo de las Oliveras y Jardines de La Coma: aceras de acceso sin vado.
- Plazoleta jardines de La Gleva, anexos a calle del Alba: aceras sin vado y escalera de acceso sin rampas anexas.
- Acera esquina confluencia Av. Montserrat con Paseo de la Estación, esquina peligrosa correspondiente con jardines municipales.
- Patronato Municipal: bordillos, externo e interno del edificio de ubicación sin vados de acceso.
- Juzgado de Paz: bordillo en zona interna del edificio de ubicación, sin vado.
- Plazoleta, anexa a Parking, colindante con las calles St. Joan y Ponent: acera sin vado y escalera de acceso sin rampa anexa.
- Plaza “Xic Mateu”: a) revisar rampa de acceso situada junto a la fuente. La falta de rugosidad del pavimento y el agua provocan que las personas resbalen y caigan. b) acera de acceso sin vados.
- Jardines de la Vinya de La Passada: aceras de acceso sin vados y escaleras sin rampas anexas.
- Plaza de la Constitución de Vallserat: aceras de acceso sin vados.
- Acceso al Campo de Fútbol: aceras de acceso sin vados, escaleras metálicas sin rampa anexa y puerta metálica con bordillo y distancia estrecha a la barra interna del campo.
- Acceso al Campo de Fútbol 7: aceras de acceso sin vado.
- Puerta principal de entrada al Cementerio: escalones de acceso, falta una rampa anexa.
- Plazoleta ajardinada de la Av. Vallserat anexa a la calle Vinya del Forn: aceras de acceso sin vados.
- Campo de Fútbol Municipal de Ca n’ Amat: aceras de acceso sin vado. A este hay que añadir el abandono urbanístico del mismo.

A estas áreas se ha de añadir las barreras arquitectónicas que aún mantiene en el sector antiguo del Colegio público “La Roureda”, así como la falta de:

- Vados peatonales en la mayoría de calles de St. Esteve, especialmente del casco central.
- Rampa de acceso al Pabellón Polideportivo.
- Pasos de cebrada o seguridad peatonal para acceder a la mayoría de dotaciones o edificios públicos, plazas y jardines.

Recordemos que según los resultados de la primera Encuesta realizada recientemente por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en colaboración con la O.N.C.E., el 9% de la población sufre algún tipo de discapacidad y deficiencia. La solución a estos problemas no sólo es por tanto una imposición legal, sino una necesidad social hacia los discapacitados, así como para las familias con bebés portados en sillas o cochecitos, e incluso para el traslado de la compra alimentaria familiar en carro.

7. Pregunta sobre si tienen previsto la instalación de lavabos y WC para discapacitados o disminuidos en los locales públicos municipales.
8. Ante el compromiso de realizar un nuevo plan de viviendas sociales de protección oficial, se ruega que se programe en el Proyecto un mínimo del tres por ciento, con las características constructivas que facilite el acceso de los minusválidos, tal y como regula la legislación.

Pleno de mayo del 2001

9. La legislación y normativas básicas relativas al urbanismo, así como las referidas a la movilidad de las personas regulan el desarrollo y características de franjas de seguridad o aceras de las vías públicas. El incremento continuo o masificación del automóvil y demás medios de transporte urbano, hacen preciso que la administración local considere con mayor atención la seguridad vial de sus infraestructuras especialmente las aceras, como áreas de disfrute público que son para el desplazamiento y la comunicación peatonal de los ciudadanos.

Las características dimensionales mínimas, referidas en dicha normativa básica para el desplazamiento peatonal, tienen que ver con el hecho de que una persona discapacitada o una familia pueda desplazarse por las aceras de un lugar a otro con seguridad, es decir por dentro de la misma, sin bajarse a la calzada, incluso al cruzarse con otras personas.

El criterio de mínimos es el siguiente:

- Para las calles de más de 6 metros de anchura, la anchura mínima de las aceras ha de ser de 1,5 metros. Las calles de menos de 6 metros tendrán una reducción proporcional, si bien en las calles más estrechas las aceras nunca han de ser menores de 0,9 metros.
- En las aceras con obstáculos físicos como árboles, mobiliario urbano, farolas, etc., estos han de estar situados a una distancia mínima entre ellos de 1,2 metros y una altura libre de obstáculos de 2,10 m.
- La pendiente longitudinal de las aceras no ha de superar el 8% y la transversal el 2%. El pavimento ha de ser duro, sin resaltes y no resbaladizo.

Por dicha razón solicitamos que en St. Esteve se tenga en cuenta esta problemática y se programe una solución progresiva que mejore y facilite la seguridad de las personas, especialmente las discapacitadas y de movilidad reducida ya que hemos observado que la **anchura de las aceras** de las calles de:

- El **Casco Central**, incluidas dentro del perímetro formado por la Av. de Montserrat, Passeig de les Oliveres, C/St. Joan y C/Major, están fuera de las medidas mínimas de seguridad y contienen algunos obstáculos físicos situados a menos de 1,2 metros.
- **Vallserrat** no la cumplen en el primer sector el 60% y en el 2º y 3º afecta al 30% de las aceras.
- **Ca n' Amat** no la cumplen el 70% de las mismas.
- **Can Bargalló** en el nuevo Plan Urbanístico algunas calles no prevén las dos aceras por motivos económicos.
- **La Beguda Alta**, sin aceras en el sector de St. Esteve.

En los barrios periféricos el número de obstáculos físicos que impiden el paso peatonal por las aceras es muy elevado.

10. En el Polígono Industrial Anoia, hemos observado que sus calles y aceras están degradadas por grietas, roturas, matojos, suciedad, etc. Asimismo hay tramos de las mismas sin pavimentar. Se solicita saber cómo y cuándo se hace el mantenimiento de las mismas.

11. El sector de calle de La Gleva correspondiente con el Camino del cementerio, es estrecho y falta una de las aceras. Se solicita mejorar la seguridad peatonal y vial, ensanchando y haciendo la acera que falta.

12. Si nos remontáramos al origen de los caminos obtendríamos todo tipo de definiciones, menos las relativas a un vial de paso de los automóviles. Algunas de estas vías de comunicación y unión de personas y medios que se desplazaban a velocidades peatonales, han perdido su función original convirtiéndose en carreteras de hecho, este es el caso de los caminos que unen Vallserat y La Vinya de la Passada con Ca n' Amat, esto ha provocado la inseguridad de las personas que se desplazan por los mismos. Para recuperar estos espacios peatonales y naturales sin poner en riesgos la vida de las personas se ha solicitado que se haga una acera o vial peatonal paralelo a estos caminos.

13. **RECUPERACIÓN DE LA CALLE PARA EL PEATÓN.** Propuesta de actuación sector Pza. del Doctor Tarrés.

"**Recuperar la calle**" es un lema que está indisolublemente unido a una mejora sustancial de las condiciones en las que realizamos la mayor parte de nuestros desplazamientos en la ciudad, andando. Hemos de empezar a diseñar una ciudad en la que los recorridos peatonales se realicen con seguridad, comodidad y continuidad. Para ello sirvan estas medidas:

- ❑ Buscar la continuidad en los recorridos peatonales.
- ❑ Ensanchar aceras, rebajando los bordillos para discapacitados,...
- ❑ Estudio de recorridos peatonales en los diferentes barrios buscando unir, sobre todo, aquellos servicios más utilizados (comercios, escuela, centro de salud, biblioteca, centro cívico,...)
- ❑ Diseño urbanístico que no sólo recoja el tránsito sino también la permanencia (presencia de bancos, árboles o jardines), posibilitando así el diálogo y la convivencia.

El Plan debe centrarse en el incentivo del desplazamiento peatonal haciendo atractivo y agradable el paseo urbano a través de áreas de *prioridad peatonal* en las que las condiciones del pavimento, mobiliario urbano, juegos infantiles, equipamientos de disfrute al aire libre y arbolado haga cómodo y agradable el desplazamiento a pie.

Considerando que la recuperación de la calle para las personas puede crear inicialmente problemas, al no ser siempre bien entendida por todos y teniendo en cuenta que en los próximos días ha de cortarse los accesos a la plaza del Doctor Tarrés por las obras de ampliación y remodelación del Ayuntamiento, se debe aprovechar la oportunidad del cambio de hábitos de las personas que habitualmente aparcen en esta área urbana para iniciar su proceso de recuperación peatonal, llevando a cabo un **Plan de actuación** que la remodele.

Sobre la base expuesta, solicitamos que se llevase a cabo un **Plan de actuación urbanística en el sector Pza. del Doctor Tarrés.**

Consideramos que este Plan:

- ❑ Debería comprender la peatonalización de las calles Bon Aire y Major (esta última desde la Avg. de Montserrat hasta la calle Martorell) así como la totalidad de la calle y plaza del Doctor Tarrés. Esta zona será integrada con las calles peatonales Pau Costas y Serafí Julià.
- ❑ Debería tener por objetivos, además de recuperar la calle, (aumentando e integrando las áreas peatonales actuales) la mejora de la calidad de vida y las relaciones vecinales, la potenciación del turismo local, la mejora de la calidad del aire, la reducción del ruido y las barreras arquitectónicas, y el aumento de la seguridad urbana.

- ❑ Para ser más acorde con las necesidades de la sociedad, debe incluir unos servicios y mobiliario urbano a disposición del ocio como, juegos infantiles, bancos, arbolado, jardines y restauración.
- ❑ Debe desplazar, en el área de la plaza, la ubicación actual de servicio de taxis. Dejar el paso necesario para los vehículos de los vecinos de dicha zona. Sustituir e incentivar el aparcamiento en superficie por aparcamiento subterráneo o cerrado.

Pleno de julio del 2001

14. La plaza Rosa Comajuncosa está muy degradada y abandonada. Considerando al mismo tiempo que los niños menores de 8 años, que salen a la calle acompañados de sus padres, no disponen de espacios adecuados para jugar a la pelota u otras actividades, creemos que sería bueno recuperar dicha plaza colocando bancos, una fuente de agua, papeleras y otras dotaciones. Se solicita que el Ayuntamiento estudie la recuperación de esta Plaza para niños menores que vayan acompañados de familiares.

Pleno de septiembre del 2001

15. Las características del asfaltado de las calles, como es el empleo de materiales porosos y drenantes, son un requisito importante para aumentar la seguridad vial y reducir la contaminación acústica. Se solicita que se estudie este tema para aplicarlo en el asfaltado y urbanización de las calles y avenidas que resultan más concurridas.

Pleno de noviembre del 2001

16. La normativa vigente sobre eliminación de barreras arquitectónicas, se dice que la administración actuante la ha de tener en cuenta, para no crear más en el caso de obras nuevas o eliminarlas al modificar una infraestructura pública antigua, pues bien, en los últimos meses esto no ha sido así en St. Esteve:

- Los postes del alumbrado nuevo situado en la calle Martorell han aumentado las barreras arquitectónicas sobre la acera.
- La modificación del alumbrado del Campo de fútbol no ha servido para eliminar algunas de las barreras físicas de acceso al mismo.
- En la Plaza Xic Mateu se ha eliminado una de sus rampas de acceso creándose nuevas barreras al colocar en su lugar tres escalones.
- En la nueva calle de acceso a la Piscina cubierta, desde la calle Fusalba, se está haciendo sin prever el vado para las personas con movilidad reducida.

Reiterado en diversos Plenos de noviembre de 1996 al 2001

17. Se solicita que se urbanice la calle peatonal que va desde la plaza de la Constitución a la Avenida de Vallserrat.

18. La entrada en funcionamiento de la Autovía del Llobregat, que dispone de una oferta rápida y gratuita del acceso a Barcelona, para las poblaciones de las comarcas del Anoia y Penedès, en alternativa a la B-224 de Capellades-Martorell, a través del acceso natural de Ca N'Amat, ha supuesto unas consecuencias negativas para la seguridad de la población de St. Esteve, por el fuerte incremento del paso de automóviles por nuestras calles en busca de dicha vía rápida. Desde noviembre de 1996, durante el debate sobre la Financiación de las obras de Ca N'Amat, venimos proponiendo que no se convirtieran las calles de Ca N'Amat en carretera, y que no empeore la

circulación sobre el casco central de St. Esteve. Para mejorar esta situación solicitamos que se desarrolle el proyecto previsto en el Plan General Urbano de circunvalación o desvío del tráfico rodado por fuera de los núcleos urbanos.

Mientras tanto, continuamos con unos accesos a St. Esteve arriesgados dadas las características inseguras del trazado de sus caminos municipales, como lo demuestran los informes de la policía local. Por ejemplo el Camino Municipal de Can Domenech, según controles del año 2000, se dice que un 65% de las causas de los accidentes son imputables a las irregularidades del camino y un 28,6% al exceso de velocidad, indicando que este camino es de alto riesgo, especialmente cuando las condiciones climáticas son adversas, debido a sus pronunciados desniveles.

CONSIDERACIONES:

- Observando los déficits expuestos, consideramos necesario un Plan a realizar por fases, para hacer St. Esteve más accesible y mejorar su movilidad urbana. Para esto es necesario hacer un estudio técnico y económico de las necesidades reales de la población, que mejore la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas, a partir de la intervención en ámbitos como; la vía pública, locales y espacios de concurrencia pública edificios municipales, transportes y accesos entre barrios.
- El Plan debería comprender una serie de intervenciones para descubrir las deficiencias del municipio, por ejemplo, en materia de vía pública debe prever el ensanchamiento de aceras, la eliminación de obstáculos, la mejora de la seguridad en los viales de acceso a St. Esteve y entre barrios o la modificación de secciones de determinadas calles, en cuanto la adaptación de edificios municipales, se ha de analizar la viabilidad de adaptar los inmuebles, etc. También ha de permitir diseñar estrategias e incentivos para que los propietarios de comercios y otros edificios privados hagan sus negocios más accesibles.
- Para la realización de este Plan de Accesibilidad y Movilidad es necesario la concurrencia del Ayuntamiento de St. Esteve Sesrovires con el Ministerio de Asuntos Sociales, la Diputación de Barcelona y la Fundación ONCE (a través del CRID, el Consorcio de Recursos y Autonomía Personal).

Sobre la base de todo lo expuesto la Corporación Municipal de St. Esteve Sesrovires, reunida en Pleno ACUERDA:

1. Realizar un Estudio técnico y económico sobre las necesidades presentes y futuras de accesibilidad y movilidad de St. Esteve. Informando a la población de St. Esteve y a sus entidades sobre los resultados del Estudio, con el fin de que puedan enriquecer el plan con sus propuestas.
2. Solicitar la realización de un Convenio con el CRID (el Consorcio de Recursos y Autonomía Personal) de la Diputación de Barcelona para la realización del Plan de Accesibilidad y Movilidad de St. Esteve.
3. Concretar a través del CRID la participación del Ministerio de Asuntos Sociales, la Diputación de Barcelona y la Fundación ONCE en el Plan de Accesibilidad y movilidad de St. Esteve Sesrovires.
4. Dar cuenta de este acuerdo al Consell comarcal del Baix Llobregat, al Ministerio de Asuntos Sociales, a la Diputación de Barcelona y la Fundación ONCE.

St. Esteve Sesrovires, noviembre del 2001

Andrés García del Fresno