

Alcaldesa-Presidenta  
Ajuntament de Sabadell  
Plaça Sant Roc, 1  
08201 SABADELL

2020SDOF00005

## INFORME RELATIU A L'ACCESSIBILITAT I MOBILITAT D'ESPAI URBANS D'ÚS PÚBLIC JA EXISTENTS

### I. Justificació de l'actuació

Tal i com recull la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la ciutat, a l'article XXVII, s'estableix que les Síndiques i els Síndics Locals han de poder servir com a mecanisme no sols de garantia dels drets de la ciutadania, sinó també de prevenció de la vulneració d'aquests drets i és per això que s'hauran de potenciar les actuacions d'ofici.

Durant els darrers tres anys, la institució de la Síndica ha rebut varies queixes pel què fa a la situació de l'accessibilitat de diferents carrers de la ciutat. En concret hi ha 16 queixes des de l'any 2017, relacionades bàsicament amb la manca d'accessibilitat a moltes voreres, passos de vianants, i en general queixes per la reordenació del centre de la ciutat. Això va fer que la Síndica obrís un expedient d'ofici l'any 2018, on va per preguntar a l'Ajuntament sobre el Pla urbanístic del centre, el qual roman obert, pendent d'algunes respostes per part de l'aquest. No obstant, davant les queixes que va començar a rebre la Síndica en temps de confinament a causa de la COVID-19, per la utilització de l'espai públic a Sabadell, i les que està rebent a l'actualitat sobre com s'està reobrint l'espai públic a les diferents fases del desconfinament, la Síndica, ha optat per emetre aquesta resolució.

El dia 1 de maig de 2020 el govern espanyol va publicar l'Orde SND/380/2020, de 30 d'abril sobre les condicions en les que es pot realitzar activitat física no professional a l'aire lliure, durant la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19. En l'ordre es feia constar expressament a l'article 3.5 que "Per facilitar que es mantingui la distància de seguretat, les entitats locals, facilitaran el repartiment de l'espai públic a favor del que caminin i dels

qui vagin en bicicleta, en aquest ordre de prioritats”. Per tant, es replanteja l’ús de l’espai públic a favor dels que caminen i van en bicicleta.

La publicació d’aquesta ordre ha fet replantejar a la Síndica la situació en quan a la mobilitat i l’accessibilitat que viu la nostra ciutat, però especialment pel que fa als carrers estrets que, en bona part, es troben al centre de la ciutat. I aquesta recomanació només pretén posar el focus sobre la problemàtica existent i la deixadesa que hi ha hagut en aquest tema, de manca de voluntat política de totes les formacions que han passat pel govern que no han estat capaces d’establir un pla d’actuació a futur per la ciutat, més enllà d’interessos partidistes. Per tant, la Síndica pretén posar sobre la taula el greu problema d’accessibilitat, i el focus en la vulneració dels drets de la ciutadania, que impedeixen el dret humà a la ciutat, entès com aquell dret que tots tenim de relacionar-nos amb el nostre entorn en condicions d’autonomia, seguretat i igualtat d’oportunitats.

Amb aquesta actuació, la Síndica no fa cap menció a l’accessibilitat al transport públic, a les edificacions –tant públiques com privades-, a productes, o a espais naturals d’ús públic, i sobre les quals també en defensa un accés que en permeti el gaudi en igualtat de condicions per tota la ciutadania. La voluntat ha estat centrar-se en els espai urbans d’ús públic ja existents, per tant, tampoc s’ha centrat en els espai urbans de nova construcció, als quals se’ls presumeix (a partir del 2010) l’aplicació dels mínims en quan a accessibilitat. La Síndica s’ha centrat en les condicions d’accessibilitat dels espais urbans d’ús públic ja existents, i bàsicament en les voreres, però sense oblidar que a la ciutat existeixen molt punts on no és possible un itinerari adaptat perquè hi ha mobiliari urbà, escales, rampes, espais verds, guals, zones que també incompleixen la normativa d’accessibilitat. Parlem de punts, -sense poder ser exhaustives per manca d’informació per part de l’ens local des del 2018-, com els carrers Avellaneda, Soledat, Honorat, Osca, Unió, Portugal, les escales entre Gustavo Adolfo Bécquer i Sal.lustí, Lluna, Font Nova, Soledat, Arimón, o les escales carrer de Moratin. La Síndica és conscient que hi ha molts altres problemes d’accessibilitat on caldria posar el focus, però en aquesta actuació s’ha centrat en el tema de les voreres, sense descartar obrir altres expedients en un futur.

## II. Normativa aplicable i bibliografia utilitzada

- Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat
- Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.
- Ordre VIV /561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats-
- Orde SND/380/2020, de 30 d'abril sobre les condicions en les que es pot realitzar activitat física no professional a l'aire lliure durant la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19
- Pla Mobilitat Urbana de Sabadell, 2010
- Plataforma Carrers per tothom
- Diagnosi Pla de drets humans de Catalunya. Drets les persones amb discapacitat. Síndic de Greuges de Catalunya.
- Recomanació any 2011, del Comitè de Drets per al les persones amb Discapacitat ONU
- Convenció sobre els drets de les persones amb discapacitat i protocol facultatiu de les Nacions Unides
- How Do We Rethink Public Space After the Pandemic? Start With Rolls of Tape. By Justin Davidson
- Cosir i repuntejar, Cynthia Echave, de l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, La pacificació de la ciutat
- The Impact of COVID-19 on Public Space: A Review of the Emerging Questions. Jordi Honey-Rosés<sup>1\*</sup>, Isabelle Anguelovski<sup>2,3</sup>, Josep Bohigas<sup>4</sup>, Vincent Chireh<sup>5</sup>, Carolyn Daher<sup>6</sup>, Cecil Konijnendijk<sup>7</sup>, Jill Litt<sup>6</sup>, Vrushti Mawani<sup>1</sup>, Michael McCall<sup>8</sup>, Arturo Orellana<sup>9</sup>, Emilia Oscilowicz<sup>1</sup>, Ulises Sánchez<sup>10</sup>, Maged Senbel<sup>1</sup>, Xueqi Tan<sup>11</sup>, Erick Villagomez<sup>1</sup>, Oscar Zapata<sup>12</sup>, Mark Nieuwenhuijsen<sup>6</sup>
- A Safe Pedestrian Walkway; Creation a Safe Public Space Based on Pedestrian Safety. Author links open overlay panel Sepideh Movahed Sepideh Payami Azad Homa Zakeri.
- European manual for and accessible built.

1. La LLEI 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat estableix:

**Article 5**

Competències dels ens locals

1. Correspon als municipis:

- a) Aplicar la normativa d'accessibilitat, en l'àmbit de llurs competències, d'acord amb la normativa municipal i de règim local de Catalunya, sens perjudici de les normes específiques que estableix la legislació sectorial corresponent.
- b) Elaborar, aprovar i executar el pla municipal d'accessibilitat i les revisions corresponents, i també els plans d'actuació i gestió en àmbits concrets amb afectacions en matèria d'accessibilitat, i determinar anualment les actuacions que s'han de dur a terme i el pressupost corresponent.
- c) Establir i coordinar els serveis de transport adaptat de viatgers.

**Article 7**

Condicions d'accessibilitat dels espais urbans d'ús públic de nova construcció

1. La planificació i la urbanització dels espais urbans d'ús públic n'han de garantir l'accessibilitat, per mitjà del planejament general, del planejament derivat i dels altres instruments d'ordenació i d'execució urbanístiques, d'acord amb els criteris establerts per aquesta llei i per la corresponent normativa de desplegament.

**Article 8**

Condicions d'accessibilitat dels espais urbans d'ús públic existents

Els espais urbans d'ús públic considerats *existents* d'acord amb el que estableix l'apartat 1 de la disposició transitòria tercera, i també les instal·lacions de serveis i el mobiliari urbà respectius, s'han d'anar adaptant segons les determinacions del pla municipal d'accessibilitat elaborat per l'ens local i, en tots els casos, les intervencions que s'hi facin han de complir els ajustos raonables i els terminis establerts per aquesta llei i per la corresponent normativa de desplegament.

**Article 42**

Contingut dels plans d'accessibilitat

1. Les administracions públiques han d'elaborar plans d'accessibilitat, en l'àmbit de les pròpies competències, que identifiquin i planifiquin les actuacions necessàries perquè el territori, els edificis, els mitjans de transport, els productes, els serveis i la comunicació assoleixin, per mitjà d'ajustos raonables, les condicions d'accessibilitat establertes per aquesta llei i per la corresponent normativa de desplegament. Les administracions poden incloure l'elaboració d'aquests plans en els contractes de

serveis que subscriuguin amb les entitats que gestionin serveis públics en règim de concessió.

2. Els plans d'accessibilitat elaborats pels ens locals i els departaments de la Generalitat han de contenir una diagnosi de les condicions existents; determinar les actuacions necessàries per a fer accessibles els àmbits esmentats en l'apartat 1 que són de llur competència; establir criteris de prioritat que permetin de decidir quines actuacions s'han d'executar en diferents períodes; definir les mesures de control, de seguiment, de manteniment i d'actualització necessàries per a garantir que, una vegada assolides les condicions d'accessibilitat, perdurin al llarg del temps, i establir el termini màxim per a llur revisió, d'acord amb els criteris que siguin establerts per reglament.

3. Cada municipi ha de tenir un pla municipal d'accessibilitat que ha d'incloure tots els àmbits i els territoris de la seva competència. Aquest pla d'accessibilitat, si l'ens local ho considera pertinent, es pot integrar en altres documents anàlegs, sia de tipus general, com ara el Pla d'actuació municipal, sia de tipus sectorial, com el Pla de mobilitat urbana. El Pla municipal d'accessibilitat pot incorporar el Pla de manteniment dels espais i els edificis de titularitat pública a què fa referència l'article 37 o fer referència al seu desenvolupament en documents específics, en funció de la complexitat del contingut. Així mateix, el Pla municipal d'accessibilitat es pot completar amb plans sectorials que regulin actuacions en matèria d'accessibilitat en altres àmbits de gestió municipal.

### Article 43

Execució i revisió dels plans d'accessibilitat

3. Els ens locals han de destinar una part de llur pressupost anual a les actuacions de supressió de barreres a l'accessibilitat previstes en el pla d'accessibilitat respectiu i, si disposen d'un pla d'actuació municipal, aquest ha d'incloure aquestes actuacions.

## DISPOSICIONS ADDICIONALS

### Primera

Plans d'accessibilitat

1. Les administracions públiques han de revisar els plans d'accessibilitat vigents en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei per a adequar-ne el contingut a les disposicions de la Llei en el termini de tres anys des de l'entrada en vigor del reglament que la desplegui. Aquesta revisió no obsta perquè s'executin les actuacions determinades pels plans vigents.

2. Les administracions públiques que en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei no disposin de pla d'accessibilitat l'han d'elaborar en un termini de tres anys des de l'entrada en vigor del reglament que la desplegui.
3. Els ens locals han d'executar els plans d'accessibilitat en els terminis següents, a comptar de l'entrada en vigor del reglament de desplegament d'aquesta llei:
  - a) Vuit anys, els municipis de més de cinquanta mil habitants.
  - b) Dotze anys, els municipis d'entre vint mil i cinquanta mil habitants.
  - c) Quinze anys, els municipis de menys de vint mil habitants.

La llei catalana no fixa els criteris tècnics concrets d'accessibilitat, per tant mentre no hi hagi un desplegament, mitjançant el Reglament d'aquesta llei, els criteris tècnics a considerar són els que es detallen en les dues normatives següents (Decret 139/1995 i Ordre VIV 561/2010). En el cas que de concurrència, cal l'aplicació del requisit més exigent des del punt de vista de l'accessibilitat

El Decret 135/1995 que serà vigent fins que es publiqui el nou Decret, desplegament de la Llei 13/2014. En data 21 de febrer de 2020, es va dictar un decret pel qual s'obria un nou termini d'informació pública sobre el Projecte de decret pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya, que va finalitzar el 19 de març.

I l'Ordre VIV / 561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats. L'aplicació d'aquestes condicions bàsiques es realitzarà en primer lloc en les àrees de nova urbanització, el que facilita la introducció dels nous criteris a partir l'esperit i la lletra de el Reial Decret. Aquests canvis, que apunten a un nou concepte d'espai públic, més obert a la diversitat i amb una major qualitat d'ús, s'han d'aplicar també a qualsevol espai públic urbanitzat amb anterioritat i susceptible d'ajustos raonables, a partir d'1 de gener de 2019 . En aquest sentit, resulta imprescindible recórrer a la definició de «ajustos raonables» que conté la Convenció de Nacions Unides sobre els drets de les persones amb discapacitat, d'acord amb la qual «s'entendran com les modificacions i adaptacions necessàries i adequades que no imposin una càrrega desproporcionada o indeguda, quan es requereixin en un cas particular per a garantir a les persones amb discapacitat el gaudi o exercici, de la igualtat de condicions amb les altres, de tots els drets humans i llibertats fonamentals ». En el citat termini, i amb la introducció dels nous requisits presents en aquest document, hauran d'haver canviat aspectes importants del disseny, l'execució i gestió dels espais públics urbanitzats, de manera que la seva generalització als espais existents sigui més senzilla.

## 2. Les condicions que estableix el Decret 135/1995, de 24 de març,

### Article 12

Adaptació d'espais urbans existents

12.1 Les vies públiques, els parcs i els altres espais d'ús públic existents, i també les respectives instal·lacions de serveis i mobiliari urbà, seran adaptats gradualment en la forma que determina el present Reglament.

12.2 Als efectes del que estableix l'apartat anterior, els ens locals han d'elaborar plans especials d'actuació per tal d'adaptar les vies públiques, els parcs i altres espais d'ús públic a les normes establertes en el present Reglament.

12.3 Per a la finalitat prevista en aquest article, els projectes de pressupostos dels ens públics han de contenir en cada exercici econòmic les consignacions necessàries per al finançament d'aquestes adaptacions.

### Article 13

Condicions mínimes d'accessibilitat

13.1 Una via pública o un tram d'aquesta es considera adaptada si compleix les condicions d'accessibilitat següents:

Constitueix un itinerari adaptat de vianants o mixt de vianants i vehicles, segons els requeriments de l'apartat 1.1 de l'annex 1.

Els elements d'urbanització d'aquest itinerari estan adaptats, segons l'apartat 1.2 de l'annex

1.

El mobiliari urbà accessible des d'aquest itinerari és adaptat, segons l'apartat 1.3 de l'annex 1.

### Article 52

Competències dels municipis

Correspon als municipis l'aplicació de la normativa d'accessibilitat i supressió de barreres, en l'àmbit de les competències que hagin d'exercir, d'acord amb l'article 63 de la Llei 8/1987, de 15 d'abril, municipal i de règim local de Catalunya:

L'aplicació de les normes d'accessibilitat i supressió de barreres en l'urbanisme en exercici de l'ordenació, gestió, execució i disciplina urbanístiques; els parcs i els jardins; la pavimentació de les vies públiques urbanes; la conservació de camins i vies rurals i la protecció del medi.

## Annex 1

Normes d'accessibilitat urbanística

1.1 Itineraris adaptats.

1.1.1 Itinerari de vianants adaptat.

Un itinerari de vianants es considera adaptat quan compleix els requisits següents:  
Tenir una amplada lliure mínima de 0,90 m i una alçada lliure d'obstacles de 2,10 m.  
En els canvis de direcció, l'amplada lliure de pas permet inscriure un cercle d'1,50 m de diàmetre.

No incloure cap escala ni graó aïllat.

El pendent longitudinal no supera el 8%.

El paviment és dur, no lliscant i sense reguixos diferents als propis del gravat de les peces.

Té un pendent transversal no superior al 2%.

Els elements d'urbanització i de mobiliari que formen part d'aquest itinerari són adaptats.

1.1.2 Itinerari mixt de vianants i vehicles adaptat.

Un itinerari mixt es considera adaptat quan compleix els següents requisits:

Tenir una amplada lliure mínima de 3,00 m i una alçada lliure d'obstacles en tot el recorregut de 3,00 m. Els espais per al gir de vehicles permeten el gir amb un radi mínim de 6,50 m respecte a l'eix de l'itinerari. No incloure cap escala ni graó aïllat.

El paviment és dur, no lliscant i sense reguixos diferents als propis del gravat de les peces. Té un pendent transversal no superior al 2%.

Els elements d'urbanització i de mobiliari que formen part d'aquest itinerari són adaptats.

### 3. El criteri que fixa l'Ordre VIV /561/2010, d'1 de febrer

Disposició transitòria. Règim d'aplicació.

1. El Document Tècnic aprovat per aquesta Ordre no serà d'aplicació obligatòria als espais públics urbanitzats nous, els plans i projectes siguin aprovats definitivament durant el transcurs dels sis primers mesos posteriors a la seva entrada en vigor.

2. 2. En relació amb els espais públics urbanitzats ja existents a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre, els continguts del document tècnic seran d'aplicació a partir de l'1 de gener de l'any 2019, en aquells que siguin susceptibles d'ajustos raonables, mitjançant



les modificacions i adaptacions que siguin necessàries i adequades i que no imposin una càrrega desproporcionada o indeguda.

Article 3. Els espais públics urbanitzats.

1. Els espais públics urbanitzats comprenen el conjunt d'espais de vianants i vehiculars, de pas o estada, que formen part del domini públic, o estan destinats a l'ús públic de forma permanent o temporal.
2. Els espais públics urbanitzats nous seran dissenyats, construïts, mantinguts i gestionats complint amb les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat que es desenvolupen en el present document tècnic.

Article 5. Condicions generals de l'itinerari de vianants accessible.

1. Són itineraris de vianants accessibles aquells que garanteixen l'ús no discriminatori i la circulació de forma autònoma i contínua de totes les persones. Sempre que hi hagi més d'un itinerari possible entre dos punts, i en l'eventualitat que tots no puguin ser accessibles, s'habilitaran les mesures necessàries perquè el recorregut de l'itinerari per a vianants accessible no resulti en cap cas discriminatori, ni per la seva longitud, ni per transcórrer fora de les àrees de major afluència de persones.

2. Tot itinerari per a vianants accessible ha de complir els requisits següents:

- a) Discorrerà sempre de manera confrontant o adjacent a la línia de façana o element horitzontal que materialitzi físicament el límit edificat a nivell de terra.
- b) En tot el seu desenvolupament posseirà una amplada lliure de pas no inferior a 1,80 m, que garanteixi el gir, encreuament i canvi de direcció de les persones independentment de les seves característiques o manera de desplaçament.
- c) En tot el seu desenvolupament posseirà una alçada lliure de pas no inferior a 2,20 m.
- d) No presentarà graons aïllats ni ressalts.
- e) Els desnivells seran salvats d'acord amb les característiques establertes en els articles 14, 15, 16 i 17.
- f) La seva pavimentació reunirà les característiques definides en l'article 11.
- g) El pendent transversal màxima serà de el 2%.
- h) El pendent longitudinal màxim serà de el 6%.
- i) En tot el seu desenvolupament disposarà d'un nivell mínim d'il·luminació de 20 luxs, projectada de forma homogènia, evitant-se el enlluernament.
- j) Disposarà d'una correcta senyalització i comunicació seguint les condicions establertes en el capítol XI.

3. Quan l'ample o la morfologia de la via impedeixin la separació entre els itineraris vehicular i vianants a diferents nivells s'adoptarà una solució de plataforma única d'ús mixt.
4. En les plataformes úniques d'ús mixt, la vorera i la calçada estaran a un mateix nivell, tenint prioritat el trànsit de vianants. Quedarà perfectament diferenciada en el paviment la zona preferent de vianants, per la qual discorre l'itinerari per a vianants accessible, així com la senyalització vertical d'avís als vehicles.
5. Es garantirà la continuïtat dels itineraris de vianants accessibles en els punts d'encreuament amb l'itinerari vehicular, passos subterranis i elevats.
6. Excepcionalment, en les zones urbanes consolidades, i en les condicions previstes per la normativa autonòmica, es permetran estrenyiments puntuals, sempre que l'amplada lliure de pas resultant no sigui inferior a 1,50 m.

### III. Consideracions

#### L'accessibilitat als carrers de Sabadell

Avui dia, la normativa existent és la mencionada anteriorment, i segons l'article 5 de la Llei catalana, els municipis han d'aplicar la normativa d'accessibilitat, i han d'elaborar, aprovar i executar el pla municipal d'accessibilitat i les revisions corresponents, i també els plans d'actuació i gestió en àmbits concrets amb afectacions en matèria d'accessibilitat, i determinar anualment les actuacions que s'han de dur a terme i el pressupost corresponent. Cada municipi ha de tenir un pla d'accessibilitat municipal (art. 42.3). El Pla d'accessibilitat municipal es pot integrar en altres documents anàlegs, sia de tipus general (com el Pla d'actuació municipal), com el sectorial (com el Pla de mobilitat urbana) (art. 42.3).

Per tant, les dues premisses són clares: la primera, que s'ha d'aplicar la normativa existent i la segona, que hi ha d'haver Plans d'accessibilitat i s'han d'executar.

#### **a. Aplicar la normativa**

El què es després de la normativa actual, és que les voreres haurien de tenir un ample de 1,80, o excepcionalment 1,50 en zones urbanes consolidades, que s'haurien hagut de dur a terme mitjançant les modificacions i adaptacions necessàries, i que en tot cas no imposin una càrrega desproporcionada o indeguda. I aquesta és la qüestió, un concepte jurídic indeterminat que permet als governs

locals invocar-lo en els seus discursos per vulnerar el dret a l'accessibilitat i per tant, el dret a la ciutat. Perquè denegar aquests ajustaments es converteix en una discriminació per motius de discapacitat amb el què aquest fet por comportar (art 2 LGDPD) Entenent que si es nega un ajust raonable, també s'està discriminat a una persona per raó de la seva discapacitat. Es defineix l'ajust raonable com 'les modificacions i adaptacions necessàries i adequades que no imposin una càrrega desproporcionada o indeguda, quan siguin necessàries en un cas particular, per garantir a les persones amb discapacitat el gaudi o l'exercici, en igualtat de condicions amb les altres, de tots els drets humans i llibertats fonamentals'. Les barreres vulnereu drets i cal remoure-les. No per paternalisme ni per compassió, sinó perquè en la societat actual no és admissible la vulneració de drets que afectin al nucli més bàsic de participació en la societat. Remoure les barreres dins els paràmetres de la Convenció sobre els drets de les persones amb discapacitat no és més que el compliment de la legalitat atès que la convenció és part del nostre ordenament jurídic i és exigible el seu compliment als tribunals.

A la vista d'això és evident que no es compleix la normativa perquè en tot l'itinerari hi ha d'haver una amplada lliure de pas no inferior a 1,80 m, que garanteixi el gir, encreuament i canvi de direcció de les persones independentment de les seves característiques o manera de desplaçament. És cert que excepcionalment, en les zones urbanes consolidades, i en les condicions previstes per la normativa autonòmica, es permetran estrenyiments puntuals, sempre que l'amplada lliure de pas resultant no sigui inferior a 1,50 m. Però hi ha molts carrers de la ciutat que tampoc compleixen aquests ample lliure de pas. Finalment, la llei estableix que quan l'ample o la morfologia de la via impedeixin la separació entre els itineraris vehicular i vianants a diferents nivells s'adoptarà una solució de plataforma única d'ús mixt.

Per tant, dels tres nivells que la normativa fixa: 1,8m; 1,50m; i vies amb plataforma única; es constata que hi ha un incompliment de la normativa.

Certament a la disposició transitòria de l'ordre VIV/5661/2010 s'estableix a l'apartat segon, que en relació amb els espais públics urbanitzats ja existents a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre, els continguts del document tècnic seran d'aplicació a partir de l'1 de gener de l'any 2019, en aquells que siguin susceptibles d'ajustos raonables, mitjançant les modificacions i adaptacions que siguin necessàries i adequades i que no imposin una càrrega desproporcionada o indeguda.

El tema està en determinar què considerem que esdevé una càrrega desproporcionada o indeguda pel municipi. Ho és assegurar el dret a la ciutat per tothom? Ho és garantir que les persones amb capacitats diverses puguin moure's lliurement per la ciutat? Ho és ara –en temps de la COVID-19 que es pugui garantir el dret a la salut? Doncs tot depèn de les prioritats dels governs. I ara, amb la pandèmia, a banda de la seguretat física a l'espai públic de la nostra ciutat, que és un element clau en la mobilitat; a banda de que la manca d'aquesta seguretat que pot provocar l'increment de lesions i morts per accidents; i a banda de desincentivar la mobilitat activa de les persones, a peu o en bicicleta; ara, l'espai públic també, pot incidir especialment en la salut de les persones si aquest no permet garantir les distàncies de seguretat que exigeixen les ordres imposades a causa del COVID-19.

#### **b. Els plans d'accessibilitat**

Fer una ciutat que garanteixi l'accessibilitat universal és part indestriable del dret a la ciutat. Una ciutat que no sigui accessible per a tots i totes és, per definició, una ciutat que s'assenta en una injustícia, exerceix una discriminació quotidiana cap a una part molt important dels seus veïns i veïnes. La ciutat ha d'esdevenir una ciutat inclusiva que haurà de modificar-se tal com calgui per respondre a les necessitats de la ciutadania. En aquest sentit, l'únic Pla existent que es refereix en algun dels seus aspectes a la mobilitat, és del Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell de 05/10/2010. Per tant, un pla elaborat amb anterioritat a la Llei Catalana del 2014, i que no s'hi ha adaptat, en el termini de 3 anys que disposava per fer-ho, a comptar des d'entrada en vigor de la Llei, i avui, segueix sense fer-ho. És important destacar que el Pacte és un instrument de garantia de drets per tothom, perquè ningú compta amb les mateixes aptituds i capacitat funcionals durant tota la vida. Però encara és més evident, perquè fer una ciutat d'accessibilitat universal vol dir que ho és per a tots els cicles de vida, des de que ets un infant fins que et fas gran. El centre del pla ha de ser la persona. En aquest sentit la manca d'aquest instrument, vulnera clarament el dret de la ciutadania de Sabadell. Cal doncs que l'Ajuntament elabori aquest pla, on es determini el mètode de planificació i les diferents fases, i on també ha s'analitzin els programes d'inversions previstos, per definir i pressupostar, tant com sigui possible, la inversió en accessibilitat.

La llei preveu pels espai públics ja existents, l'adaptació de forma gradual mitjançant els plans especials d'accessibilitat que han d'elaborar els ens locals,

perquè l'accessibilitat sigui realment universal, i la manca d'aquest, no ha fet possible que a Sabadell s'avanci en els drets de la ciutadania.

### **c. Les vies de plataforma única**

En aquells carrers estrets de la ciutat, en que no es possible l'acompliment dels metres de vorera que estableix la normativa, sembla evident que les solucions passen perquè els carrers siguin d'ús exclusiu de vianants, o per fer carres de plataforma única d'ús mixt. L'aposta per la implementació d'aquest model de carrers respon, si es té en compte el decret 135/1995, a la necessitat de dotar de l'amplada necessària per a la circulació segura dels vianants en espais urbanitzats existents o zones urbanes consolidades. Un dels principals objectius d'aquesta solució urbanística era, a través de l'Ordre VIV 561/2010, dotar a un espai urbanitzat existent o zona urbana consolidada, l'amplada mínima de pas d'un itinerari de vianants a fi de fer-lo accessible, amb una voluntat de prioritzar el vianant sobre el vehicle, i de pacificar el trànsit dels municipis. Però aquesta hauria de ser la solució urbanística acceptable únicament en entorns urbans consolidats, en els que sigui estrictament necessari com a conseqüència d'una amplada insuficient de la via per garantir un itinerari de vianants amb unes mínimes condicions d'accessibilitat i seguretat. Per tant, és totalment inacceptable la solució de plataforma única d'ús mixt en les zones de nova urbanització i en els espais urbanitzats en els quals es disposi de prou amplada de carrer per tal que hi hagi voreres segures i còmodes per a tothom.

En aquestes vies, el perill rau, en la majoria de situacions, en que el vianant depèn de la voluntat i el criteri del conductor del vehicle –cotxe, furgoneta, moto, bicicleta...- per a evitar l'accident, o la situació de perill amb el component d'estrès que genera la vivència d'aquest tipus de situacions. Tanmateix, diversos estudis han constatat que la situació d'estrès i incertesa no només la pateixen els vianants, sinó també qui condueix el vehicle, que per manca de senyalització adequada, no sap si es tracta d'un carrer estrictament per a vianants, d'una "zona 30", un espai restringit només per al veïnat, ... i, conseqüentment, no sap tampoc quin és el límit de velocitat, com ha de circular ni per on.

En els carrers estrets, s'entén que és inevitable la utilització de la plataforma única per millorar la mobilitat i garantir un accés segur a tots els vianants, sense perill de caigudes i incomoditats per als usuaris de cadira de rodes, cotxets de nadons i altres, a causa de les voreres estretes. En aquests tipus de carrers, caldria procurar la peatonalització total, estudiant i planificant prèviament la mobilitat d'aquell entorn urbà. En els casos que no sigui possible la peatonalització de la via per motius justificats, caldrà senyalitzar degudament el paviment. Tenint en compte que les persones amb capacitats diverses pugui transitar de forma segura. Algunes demandes de col·lectius amb problemes visuals, que han fet a la Síndica, en el cas que no hi hagi alternativa a la plataforma única, és la instal·lació de paviment podotàctil d'avís (botons); que no s'instal·li ni mobiliari urbà, ni pilones, ni cap element vertical que delimiti la zona de pas de vehicle de la de pas de vianants, que provoqui l'estrenyiment de l'amplada lliure de pas de l'itinerari de vianants fins a fer-ho inaccessible i obligui a les persones a caminar per l'espai de calçada.

### Espai públic i COVID-19 a Sabadell

Ara cal revisar com la crisi actual de salut pública arrel del COVID-19 pot canviar el disseny de l'espai públic, les percepcions, i l'ús i la gestió. La Síndica és conscient en la dificultat actual de prendre decisions a tots nivells perquè el futur és incert i l'abast de la pandèmia gegantí, però és moment d'identificar els diferents escenaris, i tenir clar quin tipus de ciutat volem. Certament avui per avui, és un tòpic afirmar que aquesta crisi és una oportunitat, però ara més que mai, hem de dedicar atenció a la ciutat i a la salut, de forma connexa i interrelacionada, com mai abans s'havia plantejat, esdevenint una oportunitat sense precedents per examinar els vincles entre l'urbanisme, l'espai públic i el benestar. La nostra futura ciutat serà el resultat de decisions específiques que es prenguin sobre l'espai públic. L'espai públic ha de ser un lloc bàsic per la socialització, l'edificació de la comunitat i la formació de la identitat en un món post-COVID. Per tant, tenint en compte la transformació que estem vivint, el pròxims mesos seran fonamentals per observar els canvis i l'ús i les percepcions dels espais públics per tal d'informar el disseny i el planejament urbanístic.

Per abordar la crisi COVID-19 cal doncs replantejar-se com pot ser el disseny de l'espai públic, per protegir i promoure la salut de la ciutat, i també del planeta. I això només es pot aconseguir si hi ha una veritable voluntat política, un lideratge clar, cap a on cal anar, guiat per una participació de la societat, en tot el procés. Els professionals de la planificació

i la salut pública s'han de reunir per construir ciutats més sanes durant aquesta crisi i després d'ella, però sempre tenint present les necessitats de la ciutadania, com a eix vertebrador de les propostes i decisions que es vagin adoptant.

En els primers dies de la crisi hi va haver molt debat sobre la necessitat d'eixamplar temporalment voreres, o d'advertir als vianants de l'obligació de distanciament, mitjançant senyals horitzontals pintats a les vies, per poder complir recomanacions de distanciament social (Alter, 2020). Però s'ha constatat que aquestes mesures esdevenen insuficients. Per això les ciutats de Nova York, per exemple, o Milà han hagut de prendre mesures més ambicioses i canvis permanents, com l'eixamplament de les voreres, nous carrils per a bicicletes i l'eliminació dels carrils per a vehicles. Aprofitant l'estat d'alarma i les restriccions, alguns governs locals han posat més carril bicis, prohibit la circulació als centres urbans amb vehicles privats o desencoratjat l'ús del transport públic i el cotxe. Berlín i Nova York van ser les primeres a posar carrils bici d'emergència per facilitar la mobilitat durant la pandèmia, una tendència que ara s'està estenent a Europa. A la capital europea, per exemple, han optat per crear 40 kilòmetres més de carrils bici per desincentivar l'ús del transport públic. I fa pocs dies coneixíem la notícia que el centre de Londres serà la zona sense vehicles més gran de les capitals del món, perquè els seus governants consideren que augmentar els desplaçament a peu o en bicicleta, és la única forma de millorar la salut de les persones; posaven de manifest que, com el qualsevol canvi, hi haurà defensors i detractors, però que són moments en que cal prendre decisions valentes per defensar la ciutadania i afirmaven que així es "podria convertir Londres en un lloc molt més humà i una nova ciutat, amb beneficis per a la salut enormes per a tothom".

Precisament l'any passat, es va celebrar el I Congrés de Qualitat de l'Aire, i Sabadell en va ser l'organitzadora i amfitriona. El congrés tenia per objectius afavorir la projecció dels diferents agents sectorials i recolzar les sinèrgies i aliances necessàries per enfortir i visibilitzar el sector de la gestió de la qualitat de l'aire; involucrar els agents clau per afavorir l'adopció de polítiques integrals en favor de la qualitat de l'aire; reflexionar i debatre sobre les estratègies i accions necessàries per resoldre l'immens repte tècnic que demana la societat per aconseguir uns nivells òptims de qualitat de l'aire a l'entorn urbà; i finalment, estudiar les solucions tecnològiques presents al mercat i dinamitzar la seva implantació territorial. La contaminació atmosfèrica és una de les majors causes de mort a escala global. Vuit de cada deu ciutats superen els nivells d'orientació de la qualitat de l'aire de l'Organització Mundial de la Salut. A Catalunya, se superen els nivells de NO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub> en zones habitades per milions de persones. Per tant, ara que la pandèmia ha permès baixar els límits tant de NO com de PM, caldria no fer cap pas endarrere, i dirigir

els esforços cap a una política que incentivi el canvi d'hàbits, per promoure una mobilitat sostenible i saludable.

Els carrers han de ser repensats i redissenjats per satisfer les necessitats emergents, a banda de les necessitats socials tradicionals. Aquest és el cas de la Gran Via i de la ciutadania que viu en aquest entorn, on els nivells de contaminació i soroll són altíssims i crea un trencament espacial a la ciutat que dificulta la qualitat de vida i la interconnexió dels espais.

Aquest període hauria de servir per implementar mesures i projectes de pacificació i peatonalització dels carrers. La Síndica és conscient que el govern local no disposa de tots aquells recursos que voldria, i necessaris per invertir en plans a llarg termini i amb enormes costos d'infraestructura fixa, però la gestió dels carrers i els espais públics, requereix quelcom més que pintura, cinta adhesiva, i cons de trànsit.

Quan finalment sortim de casa, els vianants, els ciclistes, les mares i els pares que porten cotxets, els usuaris de cadires de rodes i caminadors, els nostres avis i àvies, i en definitiva tota la ciutadania, necessitarem més superfície. Davant d'aquesta realitat que s'aproxima, s'han de prendre mesures ambicioses.

Aquests canvis que cal implementar de forma urgent, no han de ser puntuals, sinó que han de ser permanents i mantenir-se en el futur. A més, tampoc no sabem si la gent seguirà amb la forma en què s'han desplaçat per la ciutat durant el confinament. Cal tenir en compte que, fins ara, la gent no podia anar gaire lluny i, per tant, la bicicleta i caminar eren bones opcions, inclús les úniques, però si a partir d'ara es va desescalant, i les fases del desconfinament avancen, la ciutadania haurà de reincorporar-se a la feina, i si s'han de desplaçar més enllà del seu barri (ja no parlem aquí de sortir de la ciutat) potser les opcions de la bicicleta o caminar ja no seran factibles per la inseguretat de transitar en vies concorregudes de vehicles de motor. Alhora, i a causa de la incertesa i/o por a contagis, hi ha més possibilitats que la gent prefereixi el cotxe particular al transport públic. Per tant, davant del canvi de paradigma cal fer una aposta de futur perquè la gent no canviï del transport públic al cotxe, i l'ús de la bicicleta no perdi els adeptes que ha recuperat aquests dies per la inseguretat de transitar en vies concorregudes.

Els vianants d'una ciutat mig buida necessiten espai, i a mesura que el desconfinament avanci i les voreres s'omplin, en necessitarem més. Robar l'espai dels cotxes podria fins i tot permetre que els restaurants reobrissin parcialment i s'estenguessin al carrer, fent



possible mantenir les taules espaiades i limitant el contacte entre la gent. L'argument de permetre mantenir la primacia dels vehicles per damunt de bicicletes i vianants, en defensa dels comerços o les indústries, no és un argument vàlid a parer de la Síndica, doncs si hi ha una bona planificació estratègica, de pàrquings i transport públic, la reordenació permetrà revitalitzar els espais comercials. Perquè de res servirà que es deixi transitar els vehicles per determinats carrers, si després, en aquests carrers, els comerços no poden posar taules, o no es permet garantir la distància de seguretat que exigeix la COVID-19 si cal fer cua al carrer per garantir les distàncies mínimes de seguretat.

La Síndica és conscient de la dificultat actual i que el virus demanda l'habilitat d'improvisar i fer estratègies al mateix temps. La flexibilitat s'ha de convertir en una de les eines més importants de la governança, perquè les decisions sobre l'espai públic, els carrers i el trànsit s'han de prendre en un moment en què ningú sap res. Però aquests nivells d'incertesa deixen dues opcions: no fer res i veure què passa, o perseguir el resultat que es desitja, en lloc de què s'espera, i és en aquest sentit que cal repensar la ciutat i pacificar-la.

El divendres 15 de maig, el govern municipal va presentar la proposta "Sabadell, després de la COVI-19. Proposta d'un debat de ciutat per sortir de la crisi". En ell, les mesures per l'impuls i reorientació de la planificació i execució de les polítiques de mobilitat passen bàsicament per (pagines 130-135): l'obertura puntual d'eixos de vianants; la senyalització per afavorir les mesures de distanciament social; l'eixamplament tàctic de voreres o la vertebració de l'eix ciclable de nord a sud. La Síndica valora positivament l'esforç que s'ha fet, en un moment tant difícil com l'actual, per elaborar aquest document, i el considera una proposta positiva i un bon punt de partida, però sobre el qual cal ser més ambiciós per garantir els drets de la ciutadania.

#### **IV. Conclusions**

Totes les persones tenen dret a desplaçar-se de forma segura per l'espai públic, i la COVID-19 està redefinit la nostra relació amb l'espai personal i públic.

Sabadell no té carrers accessibles en molts punts de la ciutat, pensem en el centre, però també en carrers de molts barris. Les mides de les voreres no assoleixen ni de bon tros els 1,8m o 1,5 metres; i en tot cas, tampoc s'ha optat per solucions com vies de plataforma única en carrers estrets.

Fins ara, tampoc ha existit un veritable Pla d'Accessibilitat, malgrat les exigències de la llei, i per tant, no s'ha implementat com demanava la normativa.

En aquest context específic de ciutat, és urgent i imprescindible una autèntica voluntat política dels qui governen per solucionar aquesta manca d'accessibilitat, que s'ha vist agreujada per les necessitat que imposa la crisi sanitària del COVID-19, i que han de fer replantejar l'espai públic, repensant-lo des del factor humà, des de la ciutadania i la seva diversitat, i treballar conjuntament amb ella.

Amb voluntat de sumar esforços, i sense obviar que s'incompleix la normativa, és moment per un replantejament global, per fixar una estratègia de futur, que consideri la mobilitat de dins de la ciutat però també la interurbana, per una ciutat més amable, amb zones segures per a vianants i persones que van en bicicleta, i on la gent recuperi la confiança en el transport públic. En definitiva, la Síndica considera que no es pot tornar a la normalitat dels cotxes i la contaminació d'abans, i menys en una ciutat com la de Sabadell on l'accessibilitat no queda garantida en moltes vies. L'altre repte ha de ser recuperar el patró de mobilitat dominat pel transport públic, i treballar perquè la ciutadania confii novament en ell, per damunt del vehicle privat. En els darrers dos mesos la contaminació ha caigut significativament per la reducció del trànsit i si la gent agafa més el cotxe per evitar el transport públic, empitjorarà la mobilitat i la pol·lució. La inseguretat viària, la contaminació de l'aire i la congestió, no poden ser la sortida a la crisi de salut que estem vivint a causa de la COVID-19.

La Síndica considera insuficients les mesures anunciades en la Proposta. Considera que no acaben d'estar a l'alçada de la magnitud del moment i no permeten garantir la distància física de la majoria de la gent. La ciutadania ha fet arribar a la Síndica la seva preocupació de sortir al carrer. Per exemple, una mare manifestava l'angoixa de sortir amb els infants, sense les garanties del distanciament de seguretat.

Així doncs, **la Síndica vol observar**: en primer lloc, pel que fa a l'obertura d'eixos de vianants proposat pel Govern, aquest hauria de ser permanent, i no només en dies festius. En segon lloc, la senyalització amb pintura als carrers no serveix de res si les voreres no garanteixen l'ample suficient de pas i no són accessibles, altra cosa seria si la pintura servís per delimitar un eixamplament de la vorera (que hauria d'anar de la mà d'altres accions, evidentment). En tercer lloc, pel que fa a l'eixamplament tàctic de voreres proposat per l'ens municipal, es constata el poc impacte de la mesura quan els tres espais es concreten sobre el mapa de Sabadell. I, en quart lloc, sobre la vertebració de l'eix ciclable, si aquest

no s'acompanya d'altres mesures de delimitació de l'espai, més enllà d'algun senyal horitzontal o vertical a les vies, pot posar en risc la integritat de les persones, amb alts índex de sinistralitat, desincentivant-ne l'ús, fet que impedeix que sigui un veritable eix ciclable nou per la ciutat.

La Síndica considera que cal aprofitar el context, i posar fil a l'agulla per pacificar els carrers de Sabadell, jerarquizant l'ús de l'espai públic de forma que es prioritzin els vianants per damunt de tot, les bicicletes, coordinat amb un transport públic eficient i eficaç, i en última instància, la utilització del vehicle privat. El trànsit de vehicles ha ocupat de forma preeminent els carrers de la ciutat, fent més complicada la vida a les persones. Per tant, cal dissenyar una ciutat més habitable per les persones; amb la participació d'aquestes i redefinit les relacions entre ambdós col·lectius. El trànsit rodat és l'ús que cal minvar a la ciutat. Fins abans de la pandèmica, les ciutats solien destinar entorn un 60% de de l'espai viari al cotxe, mentre que l'altre 40% se'l reparteixen bicicletes i vianants, per tant, és un bon moment per posar fre al trànsit rodat, amb la millora del transport urbà i restriccions a determinades zones.

Actualment, quan es manté la prioritat de pas dels vehicles particulars a motor en moltes zones de la ciutat, el que passa *de facto* és que es garanteixen els drets d'uns pocs (conductors particulars) davant de la majoria (vianants i conductors de vehicles de mobilitat personal) per la quantitat d'espai públic que l'administració permet que utilitzi un i altre col·lectiu. Però a més, l'ús massiu i no regulat del vehicle privat, condiona també el dret a la salut de tota la ciutadania de Sabadell, pel nivell de contaminació que genera. Així doncs, mantenir els percentatges d'ús de l'espai públic en els nivells pre-Covid incompleix la normativa estatal, impossibilita el principi d'equitat pel fet de perjudicar la majoria davant d'una minoria i, a més, vulnera el dret a la salut de la totalitat de la població de Sabadell.

En aquest sentit la Síndica recolza el lema de "Confinem els cotxes, recuperem la ciutat!", una campanya de la Plataforma per la Qualitat de l'Aire, acció a través de la qual es demana un pla de desconfinament en què es prioritzin les persones i la mobilitat justa i sostenible envers l'ús del vehicle privat. Un canvi que ha vingut per quedar-se, i sobre el que cal treballar des de ja perquè sigui real quan abans millor.

## V. Propostes de millora i recomanacions

Amb aquesta anàlisi, la Síndica posa damunt de la taula un tema que preocupa molt a la ciutadania, i des de la seva òptica, aporta una visió basada en els drets de les persones, una visió per una ciutat més igualitària on la redistribució de l'espai doni lloc a un espai públic on es protegeixin els drets.

En el benentès que cal que es tingui en compte el criteri dels tècnics municipals per definir les solucions més idònies, ja que són els qui poden aportar la seva expertesa a l'hora de planificar i pacificar la nostra ciutat, les **RECOMANACIONS** de la Síndica són les següents.

En primer lloc, que es prenguin decisions immediates a curt termini per permetre que en aquesta transició cap a “una nova normalitat” es compleixi l'ordre SND 380/2020, adoptant solucions, en la línia d'altres capitals mundials, fonamentades en prioritzar jeràrquicament els vianants, les bicicletes, i en darrera instància el vehicle, però passant per prioritzar i reforçar el transport públic. A parer de la Síndica cal anar cap a una pacificació de la ciutat, el què passa necessàriament per peatonalitzar vies, guanyant espai per qui es desplaça a peu o en bicicleta, i fer-ho de forma permanent, eliminant el pas de trànsit rodat en aquelles vies amb insuficiència de pas per garantir la salut i l'accessibilitat. Quan la peatonalització no sigui possible, optar per carrers de plataforma única d'ús mixt, amb les especificitats tècniques que garanteixin els drets a tothom, i que l'espai lliure de pas dels itineraris accessibles per als vianants, sigui una realitat. La Síndica també entén que per aconseguir una ciutat més amable i segura, cal una ciutat amb una velocitat màxima que no superi, segons els informes dels experts, els 30 Km/hora, el què permet reduir la sinistralitat però també millorar la convivència. Accions que caldria juxtaposar amb els Camins Escolar o altres projecte que puguin sorgir, per blindar les escoles. Finalment, fer complir la normativa existent perquè l'Ajuntament disposa d'instruments normatius per remoure obstacles a la línia de façana –contenidors, expositors, cartells d'anunci, motos o bicicletes aparcades, etc.-, que sense cap mena de dubte, també impedeixen l'accessibilitat a les vies. Alhora, la Síndica també demana que aquesta prioritització d'ús de l'espai públic a què està obligat l'Ajuntament en virtut del decret SND 380/2020 es quantifiqui efectivament, és a dir, que l'administració doni dades de quin increment de l'espai públic destinat a vianants i bicicletes aconseguix amb les diferents mesures que proposa en el pla de post-COVID per tal d'aconseguir donar més percentatge de l'espai públic als col·lectius prioritzats pel govern espanyol en el Reial Decret.

En segon lloc, que s'elaborin plans a llarg termini, perquè és evident que cal una estratègia més complexa que afegir un carril bici o pintar les voreres, buscant la pacificació de la ciutat, dissenyant, primer i executant després, el tipus de ciutat que volen les persones per millorar la seva qualitat de vida. La qual cosa passa per determinar com es traçarà i funcionarà la pacificació en l'entorn urbà adjacent, és a dir, la mobilitat de les persones que van en transport públic; com es gestionaran els serveis que ha d'utilitzar el veïnat (recollida d'escombraries, càrrega i descàrrega per als comerços, etc.); establir espais o estratègies d'estacionament per als vehicles del veïnat, per tal que en cap cas no envaeixin l'amplada lliure de pas dels itineraris de vianants accessibles; i finalment, projectar places d'aparcament reservades a persones amb mobilitats diverses. En aquest sentit, cal doncs elaborar un Pla, que contempli la mobilitat i l'accessibilitat, que faci possible la transformació del municipi de cara al futur; on es fixi el programa d'intervencions que permeti conèixer quines són les intervencions a dur a terme; que contempli les necessitats municipals i les capacitats d'inversió per tal que pugui ser assumit per l'Ajuntament; i finalment dur-lo a terme.

En tercer lloc, aquestes mesures, passen necessàriament perquè l'Ajuntament compleixi amb la normativa de mobilitat i accessibilitat que fins ara s'ha incomplert de forma reiterada. Per tant, cal que aquesta sigui presa en consideració quan es prengui qualsevol decisió, i s'estableixi un Pla d'accessibilitat pel municipi amb dates concretes i en el termini més curt possible, per la seva implantació.

I finalment, per assolir aquest canvi de paradigma, cal dur a terme periòdicament campanyes de conscienciació i civisme perquè tota la ciutadania participi activament en la garantia de l'accessibilitat als nostres carrers i places, dirigides a conductors, comerciants, etc. a fi de fer palesa la necessitat d'evitar obstacles a la via pública, aparcar correctament i mantenir els límits de velocitat, entre altres mesures. I en última instància establir els mecanismes de control necessaris per assegurar que la normativa es compleix.

Com a darrer punt, la Síndica **SOL·LICITA**, que aquesta resolució sigui valorada com una proposta més a considerar en el debat de ciutat per sortir de la crisi, i alhora, que consideri la institució de la Sindicatura com un agent més que pugui expressar el seu posicionament en aquest àmbit de l'espai públic i sempre amb una voluntat de sumar esforços i sinergies cap a una millora dels drets de la ciutadania de Sabadell.

#### VI. Vinculació d'aquesta resolució amb els ODS (Objectius de Desenvolupament Sostenible) de l'Agenda 2030 de les Nacions Unides.

Aquestes recomanacions estan vinculades amb els ODS següents:



Objectiu 16. Promoure societats pacífiques i inclusives per tal d'aconseguir un desenvolupament sostenible, proporcionar accés a la justícia per a totes les persones i desenvolupar institucions eficaces, responsables i inclusives a tots els nivells



Objectiu 3. Garantir una vida sana i promoure el benestar per a totes les persones a totes les edats.



Objectiu 11. Aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusius, segurs, resilents i sostenibles.



Objectiu 13. Adoptar mesures urgents per a combatre el canvi climàtic i els efectes d'aquest



Quedo a la vostra disposició per qualsevol aclariment que necessiteu, ahora que us sol·licito que en el termini màxim de dos mesos a comptar des de la notificació d'aquest document -i de conformitat amb l'article 22.4 del Reglament de la Síndica de greuges-, s'emeti l'oportuna resolució en quan a l'acceptació o no de l'esmentada recomanació. Finalment, us agraeixo la confiança dipositada en aquesta institució.

Atentament,

Eva Abellan Costa  
Síndica de greuges de Sabadell

Sabadell, a data de la signatura electrònica