

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

**Ref:** 2021SDOF00004

(2021SDGR0067, 2021SDGR0068, 2021SDGR0069, 2021SDGR0071, 2021SDGR0073, 2021SDGR0074, 2021SDGR0075, 2021SDGR0076, 2021SDGR0080, 2021SDGR0081, 2021SDGR0082, 2021SDGR0083, 2021SDGR0084, 2021SDGR0087, 2021SDGR0088, 2021SDGR0089, 2021SDGR0090, 2021SDGR0091, 2021SDGR0092, 2021SDGR0093, 2021SDGR0094, 2021SDGR0095, 2021SDGR0096, 2021SDGR0097, 2021SDGR0098, 2021SDGR0099, 2021SDGR00100, 2021SDGR00101, 2021SDGR00109, 2021SDGR00135)

**Assumpte:** *Les voreres pels vianants*

Benvolguda Alcaldesa,

Us faig arribar aquesta actuació d'ofici, motivada pel fet que hem observat com, en diversos carrers de la ciutat, els cotxes circulen habitualment per sobre de les voreres. Segons hem pogut determinar, en molts casos, la configuració dels carrers o l'existència de places d'aparcament en superfície fan que, molts conductors, considerin que no hi ha suficient espai a la calçada per circular-hi sense fer malbé el seu vehicle. I per aquest motiu opten per enfilarse a les voreres, amb el risc que suposa pels vianants i pel veïnat, a més del deteriorament de les voreres que això comporta.

Com sabeu, la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la ciutat, a l'article XXVII, insisteix en la funció de les sindicatures municipals com a garants dels drets humans a la ciutat i les emplaça a prevenir-ne possibles vulneracions mitjançant les actuacions d'ofici. I el propi Reglament de la Sindicatura municipal de greuges de

Sabadell, a l'article 12 i a l'apartat tercer, faculta la Síndica per realitzar aquest tipus d'actuacions.

### **Normativa aplicable, jurisprudència i bibliografia**

- 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.
- El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell 2023-2028
- 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
- Codi de bones pràctiques del Síndic de greuges de Catalunya
- Llei 39/15 del procediment administratiu comú de les administracions públiques
- Llei 26/2010 del règim jurídic i procediment de les administracions públiques de Catalunya

### **Consideracions i valoracions**

Per conèixer l'estat de la problemàtica a la ciutat, l'any 2021 vaig realitzar una campanya a les xarxes socials, demanant a la ciutadania que m'informés dels carrers on es donava aquesta casuística. A través d'aquest canal, vam rebre un total de 32 denúncies per part de la ciutadania sobre diferents punts negres a la ciutat, que vam recollir i dels que vam demanar informe tècnic als serveis municipals corresponents. Vam rebre informe de Policia Municipal i del Servei de Mobilitat, però un dels extrems que demanàvem (el nombre de sancions per actes d'aquesta naturalesa que s'havien produït a la ciutat) no ha estat mai resposta. Malgrat això, he decidit resoldre l'actuació per poder donar resposta a la ciutadania que es va interessar per posar de manifest la manca de seguretat a carrers i places de la ciutat.



# Sabadell

#LesVorereresPelsVianants

Coneixes carrers a Sabadell  
on els cotxes circulen per  
sobre la vorera?

Fes arribar una **queixa** a la Síndica  
de Greuges de Sabadell

 [www.sindicadesabadell.cat](http://www.sindicadesabadell.cat)



SÍNDICA  
MUNICIPAL  
GREUGES  
SABADELL

Els carrers denunciats per la ciutadania són:

## DISTRICTE 1

Pl. de l'Àngel  
C. Les Paus  
C. Arimon  
C. Calderón  
Via Massagué  
C. Salut  
C. Les Planes  
C. Gràcia  
C. Osca  
Rambla  
C. Portugal  
C. Avellaneda  
C. Illa  
C. Narcisa Freixas  
C. Creueta  
C. Font Nova



c. Arimon



c. Osca



c. Creueta / Font Nova

## DISTRICTE 2

Av. 11 de setembre  
Ptge. Gertrudis Artigas  
C. Major



c. Major

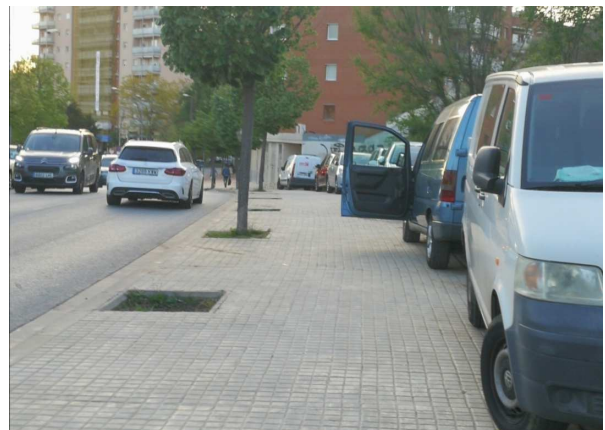
## DISTRICTE 3

C. Alcarria



## DISTRICTE 4

Passatge Moscou



## Casos relacionats

2021SDGR0067, 2021SDGR0068, 2021SDGR0069, 2021SDGR0071, 2021SDGR0073, 2021SDGR0074, 2021SDGR0075, 2021SDGR0076, 2021SDGR0080, 2021SDGR0081, 2021SDGR0082, 2021SDGR0083, 2021SDGR0084, 2021SDGR0087, 2021SDGR0088, 2021SDGR0089, 2021SDGR0090, 2021SDGR0091, 2021SDGR0092, 2021SDGR0093, 2021SDGR0094, 2021SDGR0095, 2021SDGR0096, 2021SDGR0097, 2021SDGR0098, 2021SDGR0099, 2021SDGR0100, 2021SDGR0101, 2021SDGR0109, 2021SDGR0135

## Relació amb el pla d'accessibilitat aprovat al ple de març del 2023

Segons el [Pla d'accessibilitat de Sabadell](#), aprovat en el ple del 7 de març del 2023, l'estat dels districtes i dels carrers afectats és el següent:

### Districte 1

Format pels sectors de St. Oleguer i Centre. Es tracta de la zones de nucli antic, amb carrers que segueixen una trama irregular, especialment a la zona centre, i de forma més ortogonal al seu voltant. És el districte de la ciutat que acull un major nombre d'habitants La tipologia constructiva dels edificis és d'alta densitat. Comprèn la zona del nucli urbà més antic, la morfologia de carrers del qual és eminentment de plataforma única, mentre que a mesura que ens allunyem d'aquesta part més central destaquen zones de tram de carrer amb secció entre façanes de menys de 7 m. Per tant, de carrers estrets típicament dels nuclis urbans antics, i a la part més sud, ja es troben carrers d'amplada entre façanes de més de 7 m. Les voreres, fora de les plataformes úniques són predominantment d'entre 0.9 i 1.5 m, exceptuant els vials principals com la Gran Via o la Rambla. Es tracta de la zona comercial de la ciutat.

#### a) Districte 1 – Nucli històric

Tot i ser un districte amb força presència de vials estrets (amplada entre façanes inferior a 7 m) és constatable l'esforç que s'ha portat a terme per tal de que la via pública sigui accessible per a tothom. Es tracta de trams de carrer amb un pendent molt baix, inferior al 6%. S'han reurbanitzat trams estrets com el c. del Pedregar, c. de St. Antoni M<sup>a</sup> Claret o c. St. Pere en tipologia constructiva de plataforma única.

Moltes d'aquestes actuacions s'han dut a terme en els carrers que presenten més concentració de comerços i serveis i per on es desplacen més vianants. Per tant, apostar per fer accessibles aquests carrers ha sigut una molt bona decisió de l'Ajuntament. Per completar l'accessibilitat del nucli urbà caldrà reurbanitzar a plataforma única trams com una part del c. de la Indústria o del c. de la Lluna.

## **Districte 2**

Es tracta del districte format pels sectors de Creu Alta, Can Puiggener i Togores. En aquest districte es troben principalment carrers amb voreres i secció de carrer superior als 7 m. Tanmateix, en el sector de Can Puiggener poden trobar-se alguns trams amb escales. Pel que fa al pendent, son trams de pendent baix, exceptuant novament el sector de Can Puiggener, on es troben la major part dels trams amb pendents superiors al 6%. La trama urbana segueix la quadrícula més o menys regular en el sector de Creu Alta, i irregular en els sectors de Can Puiggener.

Districte on predominen els trams amb pendent baix (entre el 0 i el 6%), exceptuant trams del sector Can Puiggener, on es troben trams de pendent superior al 6% i fins i tot del 10%. La major part dels carrers tenen voreres d'amplada d'entre 0,9 i 1,5 m i amplada entre façanes superior a 7 m. Pel que fa als guals de vianants, s'han refet moltes cruïlles i s'han executat guals del tipus deprimat. Per completar l'accessibilitat d'aquests caldrà col·locar la franja de senyalització d'invidents. En algunes cruïlles es disposa de guals tipus barca que caldrà refer.

## **Districte 3**

Conformat pels sectors de ca n'Oriac, Nord i St. Julià, es tracta de la zona situada a l'extrem nord-occidental de la ciutat, seguint una xarxa de carrers irregulars i amples. Zona eminentment residencial, de construcció a partir dels anys 60s del segle XX degut a les necessitats d'habitatge davant l'augment de població però també de la voluntat de crear un barri residencial. L'eix comercial del sector és l'av. Matadepera.

Districte on predominen els trams amb pendent baix (inferior al 6%). Una gran part dels trams de carrer d'aquest sector presenten amplada entre façanes superior a 7 m i també alguns són de tipologia constructiva de plataforma única, especialment en vials situats a la part més nord del municipi. Les voreres i les amplades lliures de pas són molt heterogènies, amb trams de voreres d'amplada entre 0,9 i 1,5 m, d'entre 1,5 i 1,8 m i fins i tot de més de tres metres; el mateix que succeeix amb les amplades lliures de pas, que també són heterogènies al llarg del districte.

En altres trams de carrer, on les amplades lliure de pas de les voreres són superiors a 3 m, s'han dut a terme actuacions de millora de l'accessibilitat com són la construcció de guals de vianants i passos elevats: c. d'Àger, c. de Costabona o c. del Bosc. Pel que fa a la resta del districte, s'han refet moltes cruïlles i s'han executat guals del tipus deprimat i tres plans. Per completar l'accessibilitat d'aquests caldrà col·locar la franja de senyalització d'invidents. En algunes cruïlles es disposa de guals tipus barca que caldrà refer.

## **Districte 4**

Zona que comprèn els sectors de Concòrdia, Can Rull i Berardo. És una zona residencial i de baixa densitat, amb predomini de carrers amples i de voreres de més de 2 m, especialment en el sector de Berardo. En el sector de Can Rull l'amplada de les voreres és inferior, situant-se al voltant dels 1,5 m. Can Rull és un dels barris més antics de Sabadell fora del nucli històric.

En concret, al nucli urbà de Sabadell els carrers s'han subdividit en 3098 trams, 327 dels quals pertanyen a la zona d'estudi detallat.

La major part dels trams de carrer d'aquest districte tenen un pendent baix (inferior al 6%). A l'entorn del Parc Catalunya, hi ha alguns carrers amb pendent mitjà (entre el 6 i el 8%), alt (entre el 8 i el 10%) i molt alt (superior al 10%). Alguns d'aquests trams són l'av. d'Andreu Nin o el c. Prat de la Riba. Es tracta de la part de la ciutat que compta amb un major número de trams de carrer amb pendents més alts. Les amplades de voreres també són diverses. Al voltant del Parc de Catalunya predominen els trams amb voreres d'amplada superior als 3,0 m; mentre que a la zona més occidental del districte es troben voreres amb amplades d'entre 0,9 i 1,5 m i també d'amplada inferior als 0,9 m, que per tant no compleixen els criteris mínims d'accessibilitat.

Pel que fa als guals de vianants, predominen els guals de tres plans i els deprimits. Per millorar l'accessibilitat caldrà col·locar la franja de senyalització d'invidents.

#### **Amb voreres i secció de carrer d'amplada < 7 m (164 trams – 5,29%)**

Són els carrers en els quals, tot i existir una diferenciació de nivell entre l'espai de circulació dels vehicles i el dels vianants, generalment caldrà convertir en plataforma única ja que l'espai disponible pels vianants és insuficient. Al nucli urbà de Sabadell aquesta situació es localitza als trams ID8 c. de la Salut, ID14 c. de la Creueta o ID33 c. de la Lluna.

- Si la secció del carrer és inferior als 7 m d'amplada (com en els trams ID31, ID32 i ID33c. de la Lluna): en principi caldrà reconvertir-los a carrers de plataforma única (on no existeix diferència de cota de nivell entre calçada i vorera i hi poden conviure els fluxos de circulació de vianants i de vehicles) ja que no hi ha suficient secció com per fer dues voreres de 2,0 m d'amplada i un carril de circulació de 3,0 m.

#### **Amplada lliure de pas < 0,9 m (333 trams – 10,75%)**

Per tal de que els itineraris siguin adaptats segons el Codi d'accessibilitat es requereix que l'amplada lliure de pas mínima dels itineraris sigui de 0,9 m. Evidentment, si les voreres són de menys de 0,9 m d'amplada incompliran aquest requisit i es proposarà, en funció de l'amplada entre façanes, ampliar-les (com és el cas del tram ID105 c. de



Jovellanos) o convertir el carrer en plataforma única (com és el cas del tram ID32 c. de la Lluna).

En el cas de voreres d'amplada superior, caldrà assegurar que no hi ha elements urbans o mobiliari que en redueixin l'amplada de pas per sota del mínim permès. En cas contrari, caldrà:

- Reubicar-los situant-los propers a la vorada
- Reubicar-los col·locant-los a façana
- Reubicar-los arran de línia de façana, si són elements fàcils de detectar. Cal tenir present que és una solució poc desitjable ja que la línia de façana serveix d'element de guia a les persones amb problemes de visió.
- Redissenyar els elements, com guals de vianants o guals de vehicles, per tal que no malmetin l'itinerari de vianants adaptat. Aquesta situació es dona, per exemple, al tram ID7 c. de la Salut. Es proposa refer el gual de vianants situat en l'estrenyiment puntual que es produeix en la cruïlla amb el c. del Dr. Puig i reemplaçar-lo per un pas elevat.
- Ampliar la vorera, si aquesta no és suficientment ampla, i reubicar els elements a la part ampliada

En alguns casos puntuals, s'han considerat com a adaptats elements que deixaven una amplada lliure de pas d'entre 0,8 m (que és la dimensió mínima de pas per una porta) i 0,9 m entenent que el cost d'intervenció era desproporcionat.

## Conclusions

El 28 de maig del 2020, vaig presentar l'actuació d'ofici [2020SDOF00005 relativa a l'Accessibilitat i mobilitat d'espais Urbans d'ús públic ja existents](#), arran de les polítiques de desconfinament que s'estaven portant a terme per part municipal. En aquest informe, exposava que l'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.

D'ençà del desconfinament degut a la COVID-19 i de les evidències cada cop més esteses de l'impacte dels vehicles de combustió en el canvi climàtic i en les malalties pulmonars de les persones, les ciutats i els estats s'han replantejat els usos de l'espai públic i la prioritització de forma de transport més sostenibles per sobre dels vehicles privats. Totes les persones tenen dret a desplaçar-se de forma segura per l'espai públic, però Sabadell no té carrers accessibles en molts punts de la ciutat, com ha posat de manifest la diagnosi del Pla d'accessibilitat aprovat en el ple municipal del mes de març del 2023. I això passa arreu de la ciutat, on les mides de les voreres no assolixen ni de bon tros els 1,8m que demana la llei, i on, en tot cas, tampoc s'ha optat per solucions com vies de plataforma única en carrers estrets.

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 a més, per les noves normatives en matèria de qualitat de l'aire que es fa indispensable adoptar, com la Zona de Baixes Emissions que Sabadell, per la seva mida, haurà d'implantar en breu.

El pla d'accessibilitat, aprovat al ple de març del 2023, ha de ser una eina que serveixi per pacificar els carrers més conflictius i que permeti el gaudi de la ciutat amb llibertat i seguretat per a totes les persones, independentment de les seves condicions físiques, psíquiques o la seva edat.

El dret a la ciutat també passa pel dret a la lliure circulació de les persones i, de retruc, al dret a la salut derivat de la disminució de la pol·lució provocada per l'ús del vehicle privat a tota la ciutat, incloent aquells carrers tan estrets que obliguen els vehicles rodats a circular per sobre de les voreres.

Es fa necessari actuar de forma prioritària en aquells carrers propers a centres educatius de la ciutat, per tal de millorar la seguretat pels més petits, en virtut de l'interès superior de l'infant. També caldria prioritzar les actuacions en aquells carrers propers a centres de rehabilitació, centres de dia, etc, per tal de facilitar la vida a les persones amb mobilitat reduïda que hi han de anar assíduament.

Així doncs, malgrat el pla d'accessibilitat prioritza aquells carrers on hi ha més pas de vianants, a partir de les dades del pla de mobilitat municipal, podem anar un pas més enllà i tenir una mira més interseccional, per tal que no només el volum de gent determini les actuacions prioritàries, sinó que també l'edat sigui un factor important a tenir en compte.

El pla d'accessibilitat però, és un instrument buit si no se'l dota dels recursos econòmics necessaris per a ser implementat. I aquests recursos no apareixen en els pressupostos

municipals del 2024, fet que sorprèn i preocupa, donat l'estat actual de l'accessibilitat a la nostra ciutat i les nombroses queixes ciutadanes pel que fa a aquest tema.

Les piràmides demogràfiques mostren que, cada vegada més, la població envelleix i cada vegada més es necessitaran ciutats adaptades a la mobilitat reduïda que comporta el fer-se gran. La manca de recursos destinats a aquesta qüestió vulnera clarament la normativa existent a nivell estatal i autonòmic, a més de vulnerar els drets a la ciutat, a la bona administració, a la igualtat entre persones, a l'accessibilitat, i també la seguretat de les persones que caminen per sobre les voreres i es troben vehicles trepitjant els espais per on han de passar els vianants, etc. També vulnera la Convenció Internacional dels Drets de les Persones amb discapacitat, ratificada per Espanya l'any 2006 i, per tant, en virtut de principi de subsidiarietat, d'obligat compliment també pels municipis.

Malgrat que en aquesta actuació d'ofici m'he volgut centrar en els cotxes que circulen per sobre les voreres, també he rebut un gran nombre de queixes, tant formalment com a través de les xarxes socials, sobre els cotxes que aparquen sobre les voreres. Aquest tipus d'incivisme és estès i normalitzat a la nostra ciutat, i caldria prendre mesures contundents per evitar que això passi.

## Decisió i recomanacions

Per tant, donades aquestes circumstàncies, **ESTIMO les queixes presentades** i considero que hi ha GREUGE per part municipal, per no destinar els suficients recursos a tenir una ciutat més accessible. En aquest sentit, **RECOMANO:**

- Que es doti de recursos pressupostaris el Pla d'accessibilitat municipal de Sabadell per tal que, any rere any, es doni compliment a l'adequació dels carrers (per ordre de criticitat) per fer la ciutat transitable per totes les persones.
- Que, mentre no s'arrangen els carrers, **s'eliminin els aparcaments en superfície** d'aquells carrers tan estrets que dificulten el pas del vehicle per la calçada, envaint la vorera en molts casos quan circulen.
  - o C. Arimon
  - o C. Ossa
  - o C. Avellaneda
  - o C. Portugal
  - o C. Major

- Ahora, prioritzar l'adaptació d'aquests carrers a la Ordre VIV /561/2010, d'1 de febrer i posteriors, per tal de fer-los de plataforma única, si s'escau, o bé **ampliar les voreres** tal com marca la norma.
- - o Ptge. Gertrudis Artigas
  - o C. Alcarria
  - o C. Arimon
  - o C. Osca
  - o C. Avellaneda
  - o C. Portugal
  - o C. Major
  - o C. Illa
  - o C. Narcisa Freixas
  - o C. Creueta
  - o C. Font Nova
  
- Que s'actui de forma contundent per **evitar que els cotxes circulin per sobre les voreres** o, directament, s'hi aparquin, amb sancions i retirades de vehicles en aquells casos on es reincideix.
  - o Av. 11 de setembre
  - o Rambla
  - o Passatge Moscou
  - o Pl. De l'Angel
  - o C. Les Paus
  - o C. Salut
  - o C. Calderón
  - o Via Massagué
  - o C. Les Planes
  - o C. Gràcia
  
- Que 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'implementi el Pla d'accessibilitat pel municipi amb un pressupost anual concret que permeti anar millorant l'accessibilitat a l'espai públic de la nostra ciutat.

- Que es facin 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.



En relació a la vinculació d'aquesta resolució amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible de l'Agenda 2030 de les Nacions Unides, considero que les recomanacions efectuades estan vinculades als següents ODS:



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



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

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 municipal 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, i quedo a la vostra disposició per qualsevol aclariment que pugueu necessitar.

Atentament,

**Eva Abellan Costa**

Síndica de greuges de Sabadell

Sabadell, a data de la signatura electrònica.