
This is the **published version** of the bachelor thesis:

Òrrit Garcia, Marc; Avellaneda Garcia, Pau, dir. Accessibilitat urbana a Sabadell: una anàlisi des de la mobilitat reduïda. 2025. 13 pag. (Grau en Gestió de Ciutats Intel·ligents i Sostenibles)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/317297>

under the terms of the  license

ACCESSIBILITAT URBANA A SABADELL: UNA ANALISI DES DE LA MOBILITAT REDUÏDA

Marc Òrrit Garcia

Resum – Aquest article presenta una anàlisi crítica de l'accessibilitat urbana a la ciutat de Sabadell, centrant-se especialment en les barreres que afecten les persones amb mobilitat reduïda. A través de l'estudi del marc normatiu, l'observació directa del territori i entrevistes amb persones afectades, es posa en evidència la manca d'infraestructures adaptades i el compliment irregular de la normativa vigent. L'objectiu d'aquest treball és detectar aquestes mancances i proposar actuacions concretes per millorar l'accessibilitat i promoure un urbanisme inclusiu.

Paraules Clau – Accessibilitat, mobilitat reduïda, disseny universal, inclusió urbana, Sabadell.

1. INTRODUCCIÓ

DINS de la legislació catalana en matèria d'accessibilitat s'ajusta, en línies generals, a la normativa estatal vigent, tot i que desenvolupa amb més especificitat alguns aspectes per adaptar-los a la realitat territorial. En l'àmbit estatal, la Llei General de drets de les persones amb discapacitat i de la seva inclusió social (Reial decret legislatiu 1/2013, de 29 de novembre [\[1\]](#)) estableix les bases per garantir l'accessibilitat universal en l'entorn físic, el transport, les comunicacions i la informació. En aquest marc, cal remarcar el Reial decret 193/2023, de 21 de març [\[2\]](#), com la normativa estatal més recent que regula les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat per a l'accés i utilització dels serveis a disposició del públic. El creixement del nombre de persones amb discapacitat ha augmentat en els darrers anys, i les barreres físiques presents en l'entorn urbà dificulten o impossibiliten l'autonomia d'aquest col·lectiu. Aquestes barreres no només compliquen la vida quotidiana de les persones amb mobilitat reduïda, sinó que també contribueixen a augmentar l'exclusió social i la desigualtat d'oportunitats. Aquest treball analitza les polítiques i transformacions de l'espai públic a Sabadell, amb una èmfasi especial en la realitat de les persones que es desplacen en cadira de rodes. Mitjançant una avaluació detallada, es busca identificar les mancances en les infraestructures i espais urbans. En aquest sentit, és fonamental considerar el Pla d'Accessibilitat de Sabadell de 2023, un document clau que hauria de marcar les línies d'actuació concretes per adaptar l'espai urbà a les necessitats de totes les persones, especialment aquelles amb diversitat funcional. L'accessibilitat juga un paper fonamental en aquests eixos, ja que no només facilita la mobilitat de les persones amb diversitat funcional, sinó que també redueix les desigualtats i millora el benestar de tota la població. Pel que fa al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) 2023-2028, aquest té com a

objectiu millorar la seguretat viària, fomentar els desplaçaments actius i reduir la dependència del cotxe particular. Aquesta manca d'enfocament inclusiu constitueix el repte que aquest treball pretén abordar.

2. OBJECTIU

L'objectiu d'aquest Treball de Final de Grau és dur a terme un examen exhaustiu i crític del panorama d'accessibilitat a la ciutat de Sabadell, centrant-se específicament en els desafiaments que afronten les persones amb mobilitat reduïda, amb una atenció particular als usuaris de cadira de rodes. Aquesta recerca es basa en la comprensió que una ciutat veritablement "intel·ligent" i "sostenible", segons l'enfocament del grau, ha de prioritzar la inclusió i el moviment sense obstacles de tots els seus ciutadans.

Per assolir aquest objectiu, el TFG adopta un enfocament metodològic robust, del qual cal tenir en compte que es desenvoluparan els següents punts:

- **Observacions de camp en profunditat:** Això implica una avaluació directa i in situ de l'entorn urbà de Sabadell. L'objectiu aquí és identificar i documentar sistemàticament les barreres físiques existents en els espais públics, les infraestructures i els edificis. Aquest enfocament pràctic permet una comprensió realista i a nivell de terra dels obstacles que impedeixen el lliure moviment de les persones amb mobilitat reduïda.
- **Entrevistes qualitatives:** Un component crucial d'aquest estudi és la interacció directa amb els principals grups d'interès: persones amb mobilitat reduïda, especialment usuaris de cadira de rodes i carrecs polítics dins de l'ajuntament de l'àrea estudiada. Aquestes entrevistes tenen com a objectiu recopilar relats de primera mà de les seves experiències diàries, els desafiaments específics que troben,

les seves percepcions sobre la infraestructura existent i els seus suggeriments de millora. Aquestes dades qualitatives proporcionen coneixements inestimables sobre l'impacte humà de les deficiències d'accessibilitat.

- **Anàlisi documental exhaustiva:** El TFG revisarà i analitzarà meticulosament els marcs reguladors i els plans estratègics pertinents. Això inclou, entre d'altres, el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible [3], que idealment hauria d'integrar l'accessibilitat com a principi fonamental; i el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, que estableix els estàndards legals i tècnics per a l'accessibilitat a tota la regió. Aquesta anàlisi avaluarà fins a quin punt aquestes polítiques s'estan implementant eficaçment sobre el terreny i on existeixen llacunes entre la política i la pràctica.

Mitjançant la integració d'aquests diversos mètodes de recerca, es pretén:

- **Diagnosticar l'estat actual de l'accessibilitat a Sabadell:** Això implica una identificació clara de les barreres arquitectòniques específiques, les deficiències del disseny urbà i els problemes sistèmics que dificulten la mobilitat per a la població objectiu.
- **Destacar les discrepàncies entre la política actual i la implementació pràctica:** L'estudi assenyalarà on les regulacions i els plans existents no s'estan aplicant de manera efectiva en el món real.
- **Proposar recomanacions concretes i aplicables:** A partir de l'evidència i l'anàlisi recollides, el TFG presentarà solucions pràctiques, viables i impactants destinades a millorar l'accessibilitat urbana. Aquestes propostes s'esforçaran per informar les futures decisions de planificació urbana i polítiques a Sabadell, contribuint a la creació d'un entorn urbà genuïnament inclusiu i accessible per a tots els seus habitants. L'objectiu final és fomentar una ciutat on els principis de disseny universal no siguin només aspiracions, sinó realitats viscudes, promovent una major inclusió social i qualitat de vida per a tothom.

3. METODOLOGIA

Per abordar amb rigor la problemàtica de l'accessibilitat urbana a Sabadell, s'ha adoptat una metodologia combinada que integra tècniques qualitatives i quantitatives, amb l'objectiu d'analitzar de manera transversal tant els aspectes físics com normatius i vivencials.

Aquesta aproximació permet examinar no només la realitat material de l'espai públic, sinó també la seva incidència directa en la qualitat de vida de les persones amb mobilitat reduïda, especialment usuàries de cadira de rodes. L'estudi combina l'anàlisi documental i normativa amb observació de camp, diagnosi de

barreres físiques, entrevistes en profunditat i la utilització de dades participatives obtingudes mitjançant una Mapathon. Aquesta triangulació metodològica proporciona una visió completa i crítica de la situació actual de l'accessibilitat a Sabadell.

3.1. REVISIÓ BIBLIOGRÀFICA I DOCUMENTAL

La investigació s'ha iniciat amb una revisió exhaustiva de la literatura acadèmica i normativa relacionada amb l'accessibilitat i la mobilitat inclusiva. Aquesta etapa ha estat crucial per establir una sòlida base teòrica i contextualitzar la problemàtica.

S'han analitzat documents legals fonamentals com el Codi d'Accessibilitat de Catalunya (Llei 13/2014, [4]) i la normativa estatal sobre accessibilitat. L'objectiu ha estat comprendre les obligacions legals vigents i comparar-les amb la realitat observada a Sabadell. Així mateix, s'han examinat plans municipals, incloent-hi el PMUS i el Pla d'Accessibilitat Municipal de Sabadell, per avaluar la incorporació de mesures d'accessibilitat universal en les polítiques locals.

A més, s'han integrat informes i coneixements derivats de l'experiència pràctica en entitats especialitzades en accessibilitat, la qual cosa ha permès obtenir una perspectiva més àmplia sobre bones pràctiques i el seu impacte en la qualitat de vida de les persones amb mobilitat reduïda. Durant aquesta experiència, s'ha elaborat un article [Annex 1] que aprofundeix en les mancances d'inclusió en el teixit urbà, posant de manifest la preocupació per la manca de llibertat en termes de mobilitat, seguretat, autonomia i dignitat per a totes les persones.

3.2. OBSERVACIÓ DEL CAMP I DIAGNOSI DE BARRERES FÍSQUES

La realitat de l'accessibilitat urbana sovint difereix de la planificació teòrica recollida en els documents oficials. Per aquesta raó, s'ha dut a terme un treball de camp a Sabadell per identificar les barreres físiques que dificulten la mobilitat de les persones amb discapacitat.

S'han analitzat diferents tipologies de teixit urbà, incloent-hi el centre històric, les zones d'eixample i els entorns industrials, per observar com pot variar l'accessibilitat segons el tipus d'espai. L'estudi s'ha realitzat mitjançant itineraris específics, que han estat documentats amb fotografies i cartografies detallades.

3.3. ENTREVISTES I TESTIMONIS

Per obtenir una perspectiva més profunda i experiencial sobre els reptes de l'accessibilitat a Sabadell, s'han dut a terme entrevistes a individus amb mobilitat reduïda i a una professional del sector. Aquesta metodologia ha permès recollir informació directa sobre les dificultats diàries dels usuaris de cadira de rodes i reflexionar sobre les deficiències en el disseny urbà i les polítiques públiques locals.

Concretament, s'han entrevistat dos residents de

Sabadell amb mobilitat reduïda, Albert Avellaneda i Josep Abad. Ambdós han proporcionat testimonis significatius sobre les mancances en infraestructures urbanes, transport públic, senyalització i l'ús inadequat de les places d'aparcament per a persones amb discapacitat. També han ofert suggeriments específics per millorar la inclusió i la seguretat a l'espai públic.

Addicionalment, es va entrevistar l'arquitecta Emma Maria Vives, especialitzada en accessibilitat. Tot i no tenir cap discapacitat, la seva trajectòria professional ha estat influenciada per experiències de vulnerabilitat personal. El seu compromís amb una ciutat més inclusiva es reflecteix en la seva feina en projectes d'accessibilitat universal i la seva col·laboració amb diversos col·lectius. El detall d'aquesta entrevista es presenta posteriorment.

3.4. MAPATHON: DIAGNOSI PARTICIPATIVA CIUTADANA

Aquesta iniciativa participativa ha permès identificar i geolocalitzar nombroses barreres a l'espai públic des de la participació de la ciutadania. Cal destacar que, tot i ser una eina de la UPC, les dades van ser recollides per PEUS. L'objectiu de l'ús d'aquestes dades, complementades amb una revisió bibliogràfica, és fomentar una radiografia precisa dels problemes existents i poder dissenyar propostes de millora adaptades a les necessitats reals de la ciutat. El document «Mapathon Sabadell», amb data de febrer de 2022, constitueix una font de dades primàries de gran rellevància per a la comprensió de les deficiències en l'accessibilitat urbana de Sabadell.

Aquesta activitat va ser impulsada pel col·lectiu PEUS, en col·laboració amb la Universitat Politècnica de Catalunya, utilitzant la metodologia i l'aplicació participativa del Mapathon desenvolupada per aquesta universitat.

4. MARC TEÒRIC

Aquest Treball de Final de Grau, es fonamenta en el concepte d'Accessibilitat Universal, que va més enllà de la simple "adaptació" per a persones amb discapacitat. Es tracta d'un dret humà reconegut que busca garantir que els entorns, productes i serveis puguin ser utilitzats per totes les persones, en les mateixes condicions i amb la màxima autonomia possible, sense necessitat d'adaptacions o dissenys especialitzats. Aquesta filosofia entronca directament amb el Disseny per a Tothom (Universal Design), que proposa la creació d'espais i elements des de la concepció inicial pensant en la diversitat humana, minimitzant la necessitat de modificacions posteriors.

Aquesta aproximació teòrica s'oposa al model mèdic o rehabilitador de la discapacitat, que tradicionalment ha posat l'èmfasi en la "deficiència" de la persona, per abraçar el model social de la discapacitat. Segons aquest model, la discapacitat no és inherent a l'individu, sinó que sorgeix de la interacció entre les limitacions funcionals de la persona i les

barreres (físiques, socials, actitudinals) presents en l'entorn. Així, les "barreres arquitectòniques" esdevenen un obstacle per a la plena participació i inclusió social, i la seva eliminació és una responsabilitat de la societat en el seu conjunt.

4.1. ACCESSIBILITAT UNIVERSAL I DISSENY PER A TOTHOM

L'accessibilitat universal és un principi fonamental dels drets humans que estableix que totes les persones han de poder accedir, comprendre i utilitzar els espais, serveis i productes de manera autònoma, segura i en condicions d'igualtat. Aquest concepte va més enllà de l'adaptació puntual d'elements per a col·lectius específics, com les persones amb discapacitat, i defensa un enfocament inclusiu des del disseny inicial de l'entorn.

Segons la Convenció Internacional sobre els Drets de les Persones amb Discapacitat [\[5\]](#) (ONU, 2006), l'accessibilitat és una condició prèvia per a la inclusió social, la participació ciutadana i l'exercici ple dels drets fonamentals. La legislació catalana (Llei 13/2014, d'accessibilitat) i el Codi d'Accessibilitat [\[6\]](#) també reconeixen aquest dret com a universal i obligatori en l'espai públic.

El concepte de "disseny per a tothom" o universal design sorgeix precisament d'aquesta visió. Es defineix com el procés de crear entorns, productes i serveis pensant des del principi en la diversitat de les capacitats humanes, de manera que siguin accessibles per a tothom, sense necessitat d'adaptacions posteriors. El disseny universal busca reduir la dependència, millorar la seguretat i facilitar la mobilitat independent de persones amb discapacitat, però també beneficia col·lectius diversos: persones grans, infants, persones amb càrregues o maletes, entre d'altres.

Aquest enfocament no només té un impacte tècnic o arquitectònic, sinó també social i cultural: promou una societat més justa, inclusiva i equitativa. Dissenyar espais pensant en tothom significa reconèixer la diversitat com a valor, i no com a excepció.

Així doncs, l'accessibilitat universal i el disseny per a tothom han de ser principis bàsics en qualsevol actuació urbanística, especialment en el context d'una ciutat que es vol "intel·ligent" i "sostenible". Sense accessibilitat, la ciutat deixa de ser inclusiva. Sense disseny per a tothom, es perpetuen les desigualtats.

4.2. BARRERES ARQUITECTÒNIQUES I EXCLUSIÓ SOCIAL

El treball s'endinsa en l'estudi de les barreres arquitectòniques a Sabadell, enteses com qualsevol impediment físic que dificulta o impossibilita el moviment i l'ús autònom dels espais per part de les persones amb mobilitat reduïda. Aquestes barreres no són merament un inconvenient pràctic; tenen un impacte directe en la mobilitat urbana i, per extensió, en la inclusió social. La teoria de la mobilitat i l'accessibilitat subratlla que la capacitat de desplaçar-se

lliurement per la ciutat és fonamental per accedir a serveis bàsics (sanitat, educació), oportunitats laborals, activitats d'oci i relacions socials. Quan les barreres arquitectòniques restringeixen aquesta mobilitat, es produeix una forma de desigualtat urbana i exclusió social, limitant la participació plena d'un segment de la població en la vida de la ciutat. Aquest TFG, per tant, analitza com la configuració física de Sabadell pot estar generant o perpetuant aquestes dinàmiques d'exclusió.

4.3. EL MARC NORMATIU COM A EINA I REFLEX DE LA INCLUSIÓ

El TFG s'estructura sota el paraigua de la legislació i la planificació urbana, que constitueixen un pilar teòric fonamental. Es parteix de la premissa que la legislació en matèria d'accessibilitat, com el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, no és només un conjunt de normes tècniques, sinó un reflex d'un compromís social amb la igualtat d'oportunitats i els drets de les persones amb discapacitat.

L'anàlisi del Pla d'Accessibilitat Municipal de Sabadell [7] i el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible no només es farà des d'una perspectiva de compliment normatiu, sinó també des de la seva capacitat per traduir els principis d'accessibilitat universal en accions concretes. El marc teòric aquí posa l'accent en la importància de la planificació estratègica com a eina per a la transformació urbana, reconeixent que la mera existència d'una normativa no garanteix la seva aplicació efectiva ni la superació de les barreres existents. Es buscarà, per tant, identificar les possibles desconexions entre el que la normativa exigeix i la realitat observada a Sabadell.

4.4. CIUTATS INTEL·LIGENTS I SOSTENIBLES: ACCESSIBILITAT COM A PILAR CLAU

Finalment, el TFG s'emmarca en el paradigma de les ciutats intel·ligents i sostenibles. Des d'aquesta perspectiva, l'accessibilitat universal no és un afegit opcional, sinó un component intrínsec i essencial per a la definició d'una ciutat que sigui veritablement "intel·ligent" (pel seu ús de la tecnologia i la informació per millorar la qualitat de vida) i "sostenible" (pel seu enfocament en l'equitat social i la resiliència).

La teoria de les ciutats intel·ligents reconeix que la tecnologia pot jugar un paper crucial en la millora de l'accessibilitat, des de sistemes d'informació intel·ligents sobre rutes accessibles fins a l'ús de sensors per detectar obstacles. No obstant això, el marc teòric d'aquest TFG subratlla que la "intel·ligència" d'una ciutat ha de mesurar-se també per la seva capacitat d'integrar totes les persones, garantint l'accés a serveis i oportunitats. Una ciutat no pot ser considerada realment sostenible si ignora les necessitats de mobilitat d'una part significativa de la seva població.

En resum, el marc teòric del teu TFG fusiona aquestes quatre línies de pensament per proporcionar

una anàlisi robusta i fonamentada de l'accessibilitat a Sabadell, buscant no només diagnosticar els problemes, sinó també proposar solucions que contribueixin a la construcció d'una ciutat més justa, equitativa i inclusiva.

5. CONTEXT DE LA MOBILITAT A SABADELL

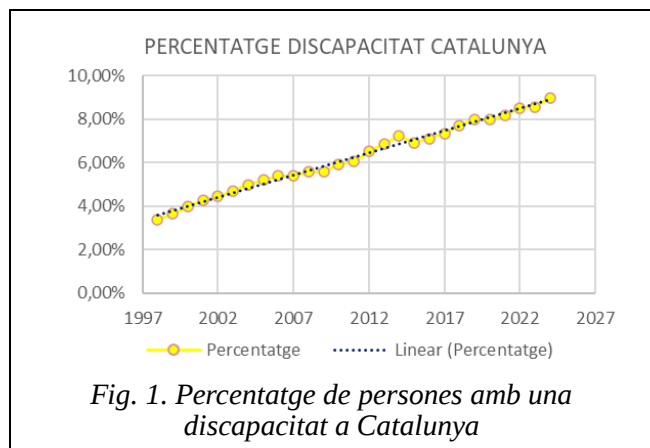
La ciutat de Sabadell actua, a través dels seus dos instruments municipals principals: el PMUS i el Pla d'Accessibilitat de Sabadell (2023).

S'identifica una manca de coordinació i integració real entre ambdós plans. El PMUS, que busca fomentar la mobilitat sostenible (reducció del vehicle privat, promoció del transport públic i desplaçaments actius), no incorpora de manera transversal els criteris d'accessibilitat universal. Això es manifesta en la manca d'elements com paviments tàctils, senyalització accessible o rebaixos adequats a les voreres en les seves actuacions.

Per contra, el Pla d'Accessibilitat de Sabadell es centra específicament en l'eliminació de barreres arquitectòniques i ha de ser executat abans de finals de 2024. Tot i que proposa accions concretes (adaptació de parades d'autobús, instal·lació de rampes, ampliació de voreres), no disposa d'un calendari de seguiment clar ni d'un pressupost suficient, dificultant la seva implementació efectiva.

La desconexió entre ambdós plans genera una planificació fragmentada, on els criteris d'inclusió queden relegats. Les dades del PMUS i de la Mapathon UPC Sabadell confirmen l'existència de nombroses barreres (voreres inaccessibles, passos de vianants mal adaptats, absència de senyals tàctils i acústics), afectant especialment persones d'entre 30 i 64 anys. A més, el nombre significatiu de persones amb discapacitat reconeguda a Sabadell (més de 7.300) i a Catalunya (677.540 el 2023) subratlla la urgència de polítiques integrades i finançades.

A partir de l'estudi de dades [Annex 2] obtingudes a partir del Institut Estadístic de Catalunya (IDESCAT), es pot obtenir el següent gràfic [Fig.1], el qual es mostra un increment constant i sostingut de la població amb discapacitat durant les darreres dècades. El percentatge ha passat de prop del 3,5% l'any 1997 a més del 8,5% el 2023, amb una tendència que continua a l'alça. Aquesta evolució posa de manifest la necessitat urgent d'adaptar l'entorn urbà i les infraestructures públiques per garantir una vida digna, autònoma i segura per a un col·lectiu cada cop més nombrós.



Aquesta realitat demogràfica no pot ser ignorada per les polítiques urbanes. Més enllà del compliment normatiu, cal entendre l'accessibilitat com una inversió social necessària, especialment en un context de progressiu envelliment de la població i de reconeixement creixent de la discapacitat com a diversitat funcional i no com a excepció.

En aquest sentit, el creixement del col·lectiu amb discapacitat reforça la urgència de desenvolupar espais públics veritablement accessibles, no només pensats per al present, sinó per a les necessitats futures.

Finalment, es destaca la desigualtat territorial: mentre que algunes zones centrals han millorat, els barris perifèrics i industrials presenten greus deficiències. Això perpetua una ciutat desigual on no tots els ciutadans tenen garantits els mateixos drets de mobilitat.

En conclusió, per aconseguir una Sabadell plenament accessible, és fonamental considerar l'accessibilitat com un eix transversal i prioritari en la política urbana, assegurant una planificació coordinada i que cada actuació pública integri l'accessibilitat universal com un requisit fonamental.

6. ANÀLISI DE LES DEFICIÈNCIES D'ACCESSIBILITAT A SABADELL

Tot i els avenços normatius i els compromisos municipals, la ciutat de Sabadell continua presentant múltiples barreres urbanes que dificulten la mobilitat de les persones amb discapacitat, especialment dels usuaris de cadira de rodes. Aquest apartat recull els resultats de l'anàlisi de camp i la revisió documental, centrant-se en la identificació, quantificació i caracterització de les deficiències d'accessibilitat observades en diversos punts de la ciutat.

L'objectiu és oferir una visió detallada de l'abast i distribució d'aquests problemes, així com del seu impacte real en la vida quotidiana i en la seguretat de les persones amb mobilitat reduïda. A més, es reflexiona sobre aquells aspectes que van més enllà de les infraestructures físiques, com la manca de manteniment o la percepció de la ciutat com un espai exclouent.

6.1. QUANTIFICACIÓ I DISTRIBUCIÓ DELS PROBLEMES

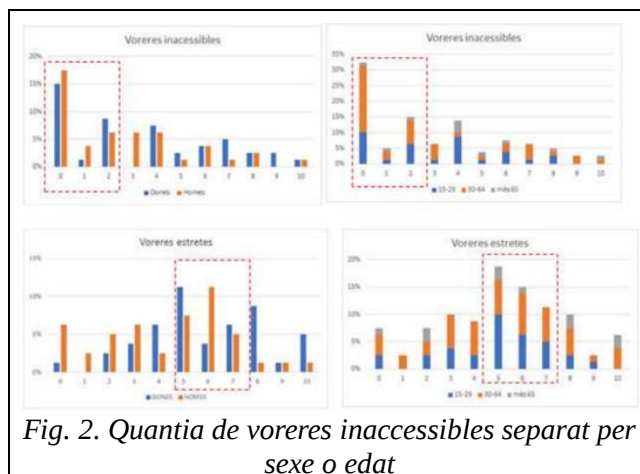
La xifra de 1.000 punts geolocalitzats és altament significativa i reflecteix una problemàtica d'accessibilitat àmplia i estesa arreu del municipi. La distribució d'aquests punts per categories (com ara Espai Públic – Absència de..., Espai Públic – Obstacles, Accessos, Comerços i Serveis, i Altres) posa de manifest la complexitat de la mobilitat inclusiva. Aquesta no es redueix només a l'àmbit viari, sinó que afecta múltiples dimensions de l'entorn construït i dels serveis quotidians.

6.2. PREDOMINI DE DEFICIÈNCIES EN L'ESPAI PÚBLIC

Les categories vinculades a l'Espai Públic (tant "Absència de..." com "Obstacles") acumulen la majoria dels punts detectats. Aquest fet indica que les deficiències més freqüents es concentren en la infraestructura bàsica de la ciutat, com voreres, passos de vianants i encreuaments. Els problemes més habituals inclouen la manca d'elements essencials (guals adaptats, encaminaments tàctils o passos senyalitzats) i la presència d'obstacles (paviment en mal estat, pilones, mobiliari urbà o vehicles estacionats indegudament).

6.3. IMPACTE EN LA SEGURETAT I AUTONOMIA

Les mancances detectades tenen un impacte directe en la seguretat i l'autonomia de les persones amb discapacitat. Encreuaments no senyalitzats, voreres massa estretes o sense guals, i absència d'itineraris accessibles són situacions que comprometen seriosament la mobilitat independent de persones amb discapacitat visual, intel·lectual o física. Aquestes dificultats [Fig.2] posen en relleu la importància de desplegar el disseny universal com a criteri essencial en la planificació urbana.



6.4. MÉS ENLLÀ DE LES INFRAESTRUCTURES BÀSIQUES

Tot i la forta presència de deficiències en l'espai públic, l'anàlisi també revela barreres importants en l'accés a edificis, establiments i serveis. Les dificultats per entrar a comerços, equipaments i transport públic evidencien que una mobilitat plenament inclusiva no es pot assolir només actuant sobre el carrer: cal garantir també l'accessibilitat als espais de vida social, econòmica i cultural.

A partir dels resultats del Mapathon Sabadell [8], es reafirma la necessitat d'implementar millores significatives i urgents per fer de Sabadell una ciutat més accessible. La quantitat i la diversitat dels problemes detectats mostren que les propostes de millora han de ser holístiques, abastant tant la transformació física de l'espai públic com accions de formació, sensibilització i participació ciutadana, tot promovent una cultura de la inclusió i una corresponsabilitat entre institucions, professionals i comunitat.

7. ANALISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

El PMUS i el Pla d'Accessibilitat de Sabadell són dues eines de planificació que, tot i tenir enfocaments diferents, es complementen. El PMUS promou una mobilitat més sostenible (a peu, en bici o transport públic), mentre que el Pla d'Accessibilitat busca garantir l'ús inclusiu de l'espai urbà, amb atenció especial a les persones amb mobilitat reduïda (PMR).

Aquestes dues perspectives convergeixen en la millora de la ciutat: eliminar barreres, adaptar voreres i passos de vianants o garantir l'accessibilitat del transport públic són mesures que afavoreixen tant la inclusió com la sostenibilitat.

Per analitzar l'accessibilitat real de Sabadell, s'ha dissenyat un itinerari [Fig. 3] a peu per diferents zones representatives del teixit urbà. El recorregut s'estructura en quatre trams, amb l'objectiu de detectar barreres, bones pràctiques i espais amb potencial de millora [9].

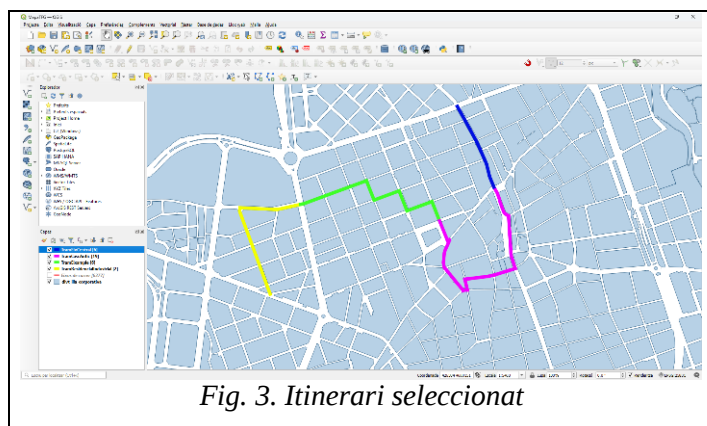


Fig. 3. Itinerari seleccionat

L'itinerari comença a la Plaça dels Dolors i avança pels carrers Joaquim Costa, Valentí Almirall i Moratín, on es troben rampes mal adaptades, superfícies rugoses, voreres mal conservades i vehicles mal aparcats que dificulten el pas segur de les PMR. A la Ronda de Ponent, la manca de rebaixos adequats torna a evidenciar problemes d'accessibilitat.

En trams com el de Garcilaso o la Unió amb Estrella, es detecten voreres estretes, pilones mal col·locades i paviments afectats per arrels. En canvi, a carrers com l'Escola Pia, Coromines o el Pare Sallarès, es veuen exemples positius, com mobiliari ben ubicat o voreres ben adaptades.

El recorregut continua pel centre, passant per la Plaça del Mercat, Marquilles, Sant Feliu i fins a la Plaça de les Dones del Tèxtil. En general, s'hi detecta una bona accessibilitat, tot i que encara hi ha punts crítics, com a la Via Massagué, on només un extrem del pas de vianants està rebaixat.

Aquest itinerari posa de manifest la convivència entre bones pràctiques i deficiències greus. Sabadell ha fet avenços, però encara queden reptes importants per assolir una accessibilitat universal. L'anàlisi següent aprofundeix en les problemàtiques detectades en cada tram mitjançant una mirada crítica.

7.1. ANALISI DE L'ESTUDI RESPECTE LES TIPOLOGIES DE VORERES A SABADELL

Tot i que la normativa actual —com el Codi d'Accessibilitat de Catalunya— estableix que les voreres han de tenir una amplada mínima lliure de pas de com a mínim 1,80 metres en àrees urbanes consolidades, les dades extretes dels estudis cartogràfics mostren que una gran quantitat de carrers de Sabadell no compleixen amb aquest requisit mínim. De fet, molts trams presenten voreres per sota dels 0,90 metres, fet que impossibilita la circulació segura i autònoma de persones amb mobilitat reduïda, especialment les que utilitzen cadira de rodes. Aquesta situació suposa un incompliment flagrant de la normativa vigent i posa de manifest la necessitat urgent d'actuar per garantir el dret a una mobilitat segura, digna i universal. L'elevat nombre de trams afectats reflecteix una mancança estructural i sistèmica, i no pas casos aïllats, reforçant la tesi que l'accessibilitat no ha estat fins ara una prioritat real en la planificació urbana de la ciutat.

7.1.1. INCOMPLIMENTS NORMATIUS EN L'AMPLADA DE LES VORERES

La següent imatge mostra de manera visual i detallada la distribució de les voreres de Sabadell segons la seva amplada. Elaborada a partir de dades de Doymo i l'Ajuntament de Sabadell [Fig. 4], aquesta cartografia distingeix els trams que es troben per sota dels valors mínims establerts per la normativa. S'hi poden observar nombrosos carrers amb voreres que no arriben als 0,90 metres, així com una gran extensió de trama urbana amb amplades

compreses entre els 0,90 i els 1,80 metres. Segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, l'amplada mínima recomanada per a garantir un pas segur i accessible és de 1,80 metres lliures. Això fa evident que moltes de les voreres actuals no compleixen amb els estàndards normatius, cosa que compromet greument la mobilitat de les persones amb diversitat funcional. Aquesta realitat no només afecta usuaris de cadira de rodes, sinó també persones grans, acompanyants amb cotxets o qualsevol vianant que necessiti un espai segur i accessible per desplaçar-se.

Aquesta distribució posa de manifest que l'accessibilitat no ha estat una prioritat en la planificació urbana històrica de Sabadell. La presència generalitzada de voreres per sota dels valors normatius evidencia la urgència d'actuar per adaptar l'espai públic a les necessitats de tota la ciutadania, seguint els principis del disseny universal.

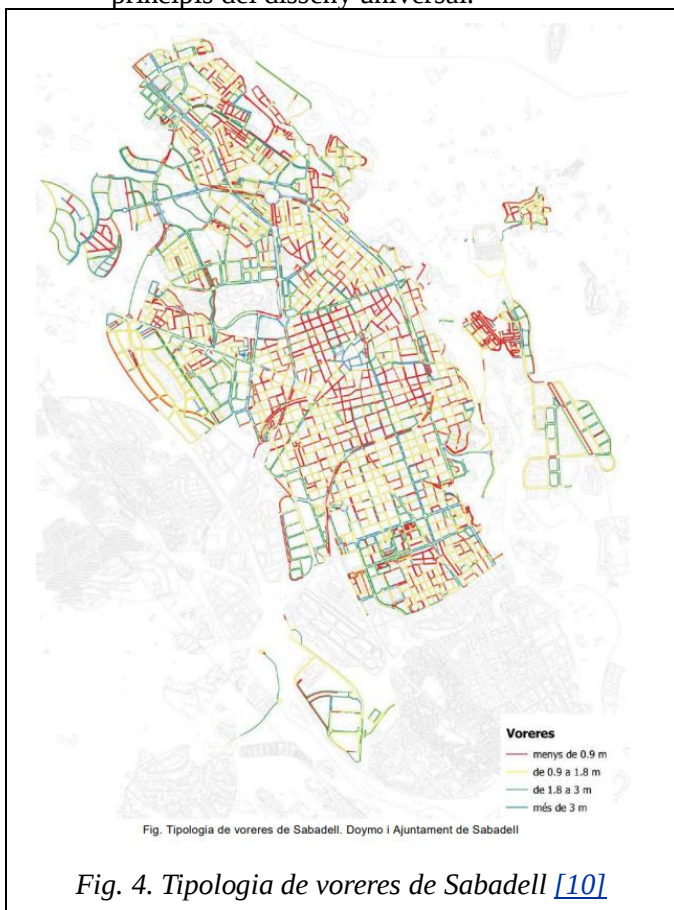


Fig. 4. Tipologia de voreres de Sabadell [10]

7.2. MAPATHON

El document "Mapathon Sabadell", amb data de febrer de 2022, constitueix una font de dades primàries de gran rellevància per a la comprensió de les deficiències en l'accessibilitat urbana de Sabadell. Aquesta activitat va ser impulsada pel col·lectiu PEUS (Plataforma d'Entitats per un Urbanisme Sostenible), en col·laboració amb la Universitat Politècnica de

Catalunya (UPC – Campus de Terrassa), utilitzant la metodologia i l'aplicació participativa del Mapathon desenvolupada per aquesta universitat.

7.2.1. ORIGEN I METODOLOGIA

La iniciativa del Mapathon Sabadell va ser impulsada pel col·lectiu PEUS en col·laboració amb la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC – Campus de Terrassa). Es va utilitzar la metodologia i l'aplicació participativa desenvolupada per aquesta universitat. L'activitat va comptar amb la implicació directa d'una vintena de participants, incloent persones amb diversitat funcional, estudiants i professionals vinculats a l'urbanisme i l'accessibilitat. Mitjançant una recollida col·laborativa de dades a peu de carrer, es van geolocalitzar gairebé 1.000 punts distribuïts en dos projectes Mapathon diferents, reflectint així l'abast i la profunditat de la diagnosi ciutadana.

7.2.2. RESULTATS PRINCIPALS DEL MAPATHON

Els resultats del Mapathon Sabadell revelen una problemàtica d'accessibilitat àmplia i estesa al municipi, amb gairebé 1.000 punts geolocalitzats que evidencien deficiències. La majoria dels problemes detectats es concentren en la infraestructura bàsica de la ciutat, com voreres, passos de vianants i encreuaments, on és freqüent trobar l'absència d'elements essencials com guals adaptats, encaminaments tàctils o passos senyalitzats, així com la presència d'obstacles com paviment en mal estat, pilones, mobiliari urbà mal ubicat o vehicles estacionats indugudament. Aquestes mancances comprometen seriosament la mobilitat independent de persones amb discapacitat visual, intel·lectual o física, afectant directament la seva seguretat i autonomia.

No obstant això, l'anàlisi també va més enllà de l'espai públic estrictament viari, ja que es van identificar dificultats importants en l'accés a edificis, establiments i serveis. Aquesta realitat posa de manifest que l'accessibilitat plena no només depèn de les infraestructures del carrer, sinó també de la facilitat per accedir als espais de vida social, econòmica i cultural.

La distribució dels punts geolocalitzats per categories (com "Espai Públic – Absència de...", "Espai Públic – Obstacles", "Accessos", "Comerços i Serveis", i "Altres") subratlla la complexitat de la mobilitat inclusiva, afectant múltiples dimensions de l'entorn construït i dels serveis quotidians. [Fig. 5]

En resum, el Mapathon subratlla la urgència d'implementar millores significatives i holístiques per transformar Sabadell en una ciutat més accessible, que abasti tant la transformació

física de l'espai públic com accions de formació, sensibilització i participació ciutadana, fomentant una cultura de la inclusió i la corresponsabilitat entre els diversos actors.

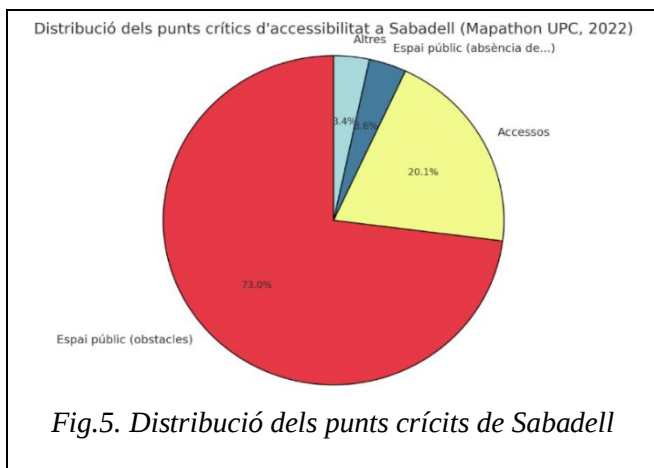


Fig.6. Defectes dins del teixit residencial-industrial

7.3. RESIDENCIAL – INDUSTRIAL

Aquest àmbit combina habitatges amb zones de nau industrial o serveis, configurant una trama poc homogènia. En aquest context, l'accessibilitat sovint queda relegada a un segon pla, ja que la prioritat urbanística històrica ha estat la funcionalitat econòmica i no el benestar dels vianants. Les voreres són estretes o inexistents en alguns trams, i la convivència entre vehicles pesants i vianants incrementa la inseguretat. Tot i alguna actuació puntual de millora (com rebaixos a certs passos de vianants), el manteniment deficient i la falta de pacificació del trànsit dificulten greument la mobilitat autònoma. La presència de cotxes mal aparcats sobre la vorera és habitual, i les rampes d'accés no compleixen sempre amb els criteris normatius de pendent i amplitud. Aquest tram representa un clar exemple de com la planificació urbana centrada en la producció pot ignorar sistemàticament les necessitats de les persones [\[Fig.6\]](#).

7.4. EIXAMPLE

El teixit d'Eixample, amb carrers amples i ortogonals, presenta en teoria unes bones condicions de base per garantir una accessibilitat adequada. No obstant això, la realitat és menys optimista. Moltes de les voreres mantenen dissenys antics, amb paviments desiguals o en mal estat, i obstacles com pilones o senyals mal col·locats que impedeixen el pas lliure. Aquest tram evidencia com l'urbanisme racionalista no sempre es tradueix en inclusivitat, sinó que en exclusivitat. Sovint es confon amplitud amb accessibilitat, quan en realitat la qualitat i continuïtat dels recorreguts accessibles és el que determina si un espai pot ser considerat inclusiu. A més, l'arbrat, tot i ser un element positiu des del punt de vista ambiental, ha provocat deformacions en el paviment que generen desnivells i perills per a les persones amb mobilitat reduïda [\[Fig.7\]](#).

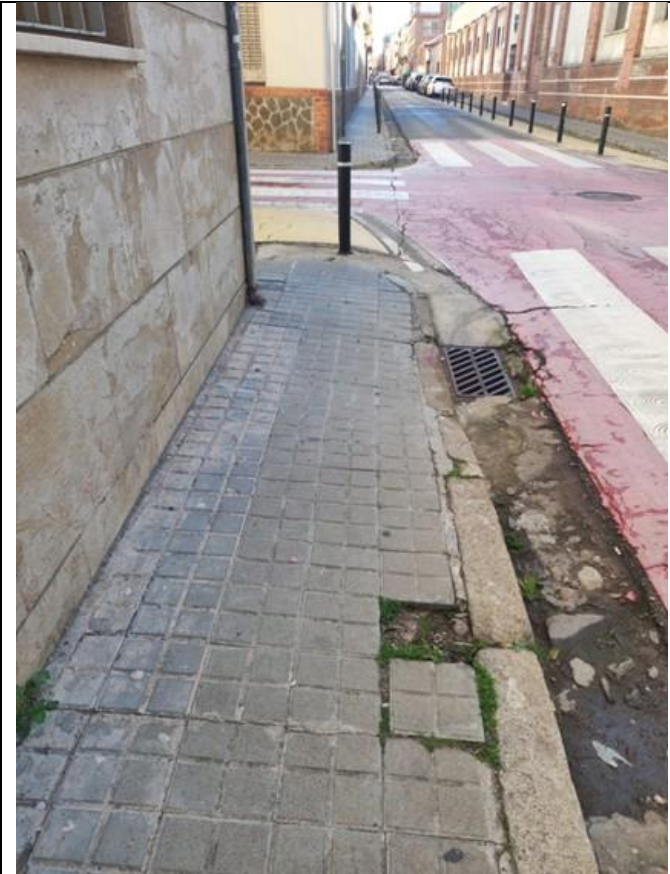


Fig. 7. Deficiències en el sòl, que dificulta/impossibilita la circulació.

7.5. CASC ANTIC

El centre històric de Sabadell és, potser, el menys problemàtic pel que fa a accessibilitat. La constant original dels carrers, estret i irregular, combinat amb elements patrimonials protegits, ha dificultat l'adaptació d'aquest espai a les necessitats de la ciutadania amb diversitat funcional. Els desnivells, les escales i els rebaixos mal executats són freqüents. A més, la manca de coherència entre actuacions urbanístiques recents i les estructures històriques genera una fragmentació de la continuïtat accessible. El Casc antic és una mostra clara que la preservació patrimonial no hauria d'estar renyida amb el dret a la mobilitat. En molts punts, no només és difícil circular-hi amb cadira de rodes, sinó també amb cotxets o caminadors. És urgent aplicar criteris d'accessibilitat universal adaptats als nuclis antics, amb solucions innovadores i sensibles al context.

7.6. EIX CENTRAL

Aquest teixit presenta una estructura dissenyada fonamentalment per al trànsit rodat, amb voreres sovint subordinades a la funcionalitat dels vehicles. Tot i ser espais moderns, alguns passos de vianants no estan correctament rebaixats o només ho estan en un dels dos extrems. Les parades d'autobús, tot i que en millora progressiva, encara presenten mancances com la falta de senyalització tàctil o de rampes efectives [Fig. 8]. El

soroll, la contaminació i la velocitat dels vehicles afegeixen dificultats per a col·lectius vulnerables. Aquests vials representen una frontera invisible dins de la ciutat: separen barris i limiten la permeabilitat de la mobilitat activa i inclusiva. Malgrat la seva aparent modernitat, aquestes vies són dissenyades des d'una lògica que prioritza el cotxe, i només en segon terme consideren l'experiència del vianant, especialment si aquest té mobilitat reduïda.



Fig. 8. Vorera no rebaixada

8. PERCEPCIO I EXPERIÈNCIES CIUTADANES

L'accessibilitat urbana no es pot entendre només des d'un enfocament tècnic o normatiu; cal incorporar-hi també les vivències de les persones que en pateixen diàriament les mancances. Les barreres arquitectòniques i la manca de manteniment a l'espai públic tenen un impacte directe en la qualitat de vida de les persones amb mobilitat reduïda, limitant-ne l'autonomia, la seguretat i el dret a moure's lliurement per la ciutat.

En aquest apartat es recullen els testimonis de dues persones afectades [11], residents a Sabadell, que comparteixen la seva experiència amb la mobilitat i l'accessibilitat al municipi. Les seves percepcions permeten entendre com les deficiències en l'entorn urbà es tradueixen en exclusió quotidiana, i posen de manifest la distància existent entre la normativa i la realitat. Aquestes veus, sovint silenciades en els processos de planificació urbana, són essencials per fer visible el cost social de la inacció i per orientar polítiques més justes i inclusives.

Els testimonis d'Albert Avellaneda i Josep Abad, dos residents de Sabadell amb mobilitat reduïda, aporten una visió crítica i realista sobre l'accessibilitat urbana a la ciutat. Ambdós coincideixen a denunciar les nombroses barreres arquitectòniques que dificulten la seva autonomia: voreres mal rebaixades, obstacles físics, passos de vianants mal resolts o rampes defectuoses. També assenyalen la manca de manteniment de l'espai públic i la poca adaptació del transport públic, especialment pel que fa a les rampes dels autobusos i la insuficiència de taxis adaptats,

limitant així la seva llibertat de moviment.

A nivell institucional, remarquen la falta de resposta efectiva per part de l'Ajuntament davant les queixes i la poca coordinació entre departaments. Lamenten que les polítiques d'accessibilitat sovint no es tradueixen en accions reals, i reclamen una major implicació municipal. A més, denuncien l'ús indegut de les places reservades i de les targetes de mobilitat reduïda per part de persones no autoritzades, fet que consideren una mostra de manca de sensibilització social.

Tots dos coincideixen en la necessitat d'una ciutat més inclusiva, on les persones amb discapacitat siguin escoltades i tinguin veu en la presa de decisions. Comparen Sabadell amb altres ciutats o països on han pogut experimentar una accessibilitat més efectiva i normalitzada. Proposen mesures com la peatonalització d'entorns escolars, una millor formació dels professionals i la incorporació de criteris d'accessibilitat universal des del disseny inicial dels espais públics. Els seus relats evidencien que l'accessibilitat no és només una qüestió tècnica, sinó un dret fonamental que condiciona profundament la qualitat de vida.

Com a persona amb mobilitat reduïda, la meua experiència quotidiana a Sabadell ha estat, i està marcada per les dificultats que passen desapercebudes per a qui no les pateix. Els elements com les voreres amb desnivells, els passos de vianants sense rebaixos adequats, els semàfors sense senyals acústics o les rampes massa inclinades esdevenen obstacles que compliquen accions tan bàsiques com anar a estudiar, agafar el transport públic o simplement passejar. Aquesta realitat genera una sensació constant de dependència i inseguretat, i demostra que l'accessibilitat no és només una qüestió tècnica, sinó una condició fonamental per garantir la igualtat d'oportunitats i el dret a moure's lliurement per l'espai públic. Les mancances que he viscut en primera persona posen de manifest la urgència d'aplicar una mirada inclusiva en el disseny urbà i en les polítiques de mobilitat, per tal que totes les persones, independentment de les seves capacitats, puguem viure la ciutat amb autonomia i dignitat.

9. INNACCIO BUROCRÀTICA I MANCA DE RESPOSTA MUNICIPAL

Malgrat l'existència de plans i normatives com el PMUS i el Pla d'Accessibilitat de Sabadell, la realitat quotidiana sovint posa de manifest una desconexió entre la planificació teòrica i la implementació efectiva. Aquesta bretxa s'agreuja per la burocràcia i la, en ocasions, inacció per part de l'administració local. Un exemple clar d'aquesta situació es va viure durant la realització d'aquest treball.

Per tal d'obtenir informació de primera mà sobre les mesures que s'estan implementant per millorar la mobilitat a la ciutat, es va sol·licitar una reunió urgent amb el regidor d'urbanisme [\[Annex 3\]](#), Adrián Hernández Moyano, l'objectiu era conèixer les

polítiques destinades tant a la ciutadania en general com, específicament, a les persones amb mobilitat reduïda, tenint en compte que el Treball de Final de Grau (TFG) s'havia de presentar en un termini de dos mesos.

Tot i la petició explícita i la urgència manifestada, la reunió sol·licitada no es va concretar amb el regidor d'urbanisme. En lloc d'això, es va derivar l'atenció a una regidora d'acció social, la qual, si bé representa una àrea important per a la inclusió, no era l'interlocutor adequat per abordar les qüestions tècniques i urbanístiques referents a les infraestructures de mobilitat. Aquesta situació no només va generar una pèrdua de temps, sinó que també va evidenciar una manca de coordinació interna i una possible desatenció a la especificitat de les consultes ciutadanes, especialment quan provenen de persones amb diversitat funcional que busquen aportar a la millora de la ciutat.

Aquest episodi subratlla la necessitat de simplificar els canals de comunicació i d'assegurar que les peticions ciutadanes siguin dirigides als departaments competents per garantir una resposta efectiva i pertinent. La burocràcia excessiva i la falta de sensibilitat davant la urgència de certes demandes poden frustrar la participació ciutadana i perpetuar les mancances en l'accessibilitat urbana.

10. PROPOSTES DE MILLORA PER EL CANVI CAP A LA MOBILITAT INCLUSIVA.

Per assolir una ciutat plenament inclusiva, Sabadell ha de situar l'accessibilitat com un eix vertebrador de tota la planificació urbana, entenent-la no com un requisit tècnic afegit, sinó com una condició fonamental per garantir la igualtat d'oportunitats i la plena participació social. Aquest enfocament implica repensar les polítiques municipals des d'una mirada transversal, on tots els departaments i àrees —urbanisme, mobilitat, espai públic, serveis socials, cultura, etc.— integrin criteris d'accessibilitat universal des de la fase de disseny fins a l'execució i el manteniment. Per avançar en aquesta direcció, cal impulsar la creació d'una àrea municipal específica d'accessibilitat, dotada amb recursos propis, personal tècnic especialitzat i capacitat d'intervenció real. Aquesta àrea hauria de treballar en estreta col·laboració amb les persones amb mobilitat reduïda, incorporant les seves veus i experiències en la presa de decisions, el disseny de projectes i el seguiment de les actuacions. El coneixement en primera persona és clau per detectar problemes que sovint passen desapercebuts als ulls dels tècnics o responsables polítics.

Les experiències ciutadanes recollides al llarg d'aquest treball mostren que Sabadell encara arrossega moltes mancances en matèria d'accessibilitat. Les barreres físiques —com les voreres estretes, els obstacles no senyalitzats o els passos de vianants mal resolts— limiten greument la llibertat de moviment, la

seguretat i l'autonomia de les persones amb discapacitat, especialment les que es desplacen en cadira de rodes o tenen dificultats visuals. A més, les deficiències en el transport públic, com la manca de rampes funcionals, parades mal dissenyades o l'escassa oferta de serveis adaptats, contribueixen a una sensació generalitzada d'exclusió i dependència. Revertir aquesta situació exigeix una transformació cultural i institucional. Calen campanyes de sensibilització continuades per combatre l'estigma i fomentar una cultura de la inclusió; formació específica per al personal municipal i tècnic perquè incorporin l'accessibilitat en la seva pràctica professional; i, sobretot, canals permanents de participació ciutadana, on les persones amb discapacitat puguin expressar les seves necessitats i fer arribar propostes concretes. El foment del disseny universal ha de ser el principi rector de totes les actuacions urbanes. Però aquest principi ha d'anar acompanyat d'un sistema de seguiment i avaluació, amb indicadors clars i processos de revisió periòdica, per garantir que els avenços siguin efectius i duradors. Només així es pot evitar que l'accessibilitat sigui un objectiu declarat però incomplet.

Finalment, mesures estructurals com la peatonalització progressiva dels carrers, la millora integral del transport públic, i la recuperació d'espais urbans per a un ús segur i inclusiu, no només beneficien les persones amb mobilitat reduïda, sinó que contribueixen a fer de Sabadell una ciutat més humana, saludable, sostenible i justa per a tota la població. Apostar per l'accessibilitat no és un cost, sinó una inversió en benestar col·lectiu i cohesió social.

11. CONCLUSIONS

Aquest treball proposa una estratègia integral per transformar Sabadell en una ciutat plenament accessible i inclusiva, especialment per a les persones amb mobilitat reduïda. L'objectiu és garantir l'autonomia i la participació plena d'aquest col·lectiu mitjançant una planificació urbana que posi l'accessibilitat al centre de totes les actuacions municipals. Això implica convertir-la en un criteri transversal que orienti el PMUS, els projectes d'urbanisme i les obres públiques.

Una de les propostes clau és la creació d'una àrea municipal d'accessibilitat amb capacitat tècnica, recursos propis i presència activa de persones amb mobilitat reduïda, per assegurar polítiques ajustades a les seves necessitats reals. Aquest òrgan també hauria de coordinar-se amb la resta de departaments municipals i promoure un augment del pressupost destinat a l'accessibilitat, així com un compromís polític clar.

Per que fa a la mobilitat i l'espai públic, es proposa la renovació i adaptació de les voreres, eliminant obstacles, ampliant l'espai per al pas segur i millorant

els passos de vianants. També és essencial garantir l'accessibilitat del transport públic, amb autobusos adaptats, parades accessibles i més serveis com taxis adaptats i transport porta a porta, especialment subvencionats per al col·lectiu. Paral·lelament, es recomana aplicar mesures de pacificació del trànsit com la reducció de velocitat i l'ampliació de zones de vianants, per fomentar una mobilitat activa, segura i sostenible.

Per construir una ciutat realment inclusiva, cal conscienciar la ciutadania i formar el personal municipal en accessibilitat universal. També es proposa establir canals de participació ciutadana perquè les persones amb mobilitat reduïda puguin contribuir activament a la presa de decisions, mitjançant consells, fòrums i processos participatius.

El foment del disseny universal és un altre eix fonamental, buscant entorns i serveis utilitzables per tothom sense necessitat d'adaptacions específiques. Aquest enfocament ha d'anar acompanyat d'un sistema de seguiment i avaluació contínua de les polítiques d'accessibilitat, amb indicadors clars, auditories periòdiques i participació ciutadana activa per garantir la millora constant.

Finalment, es proposa la peatonalització progressiva dels carrers més centrals i significatius de Sabadell, per eliminar barreres físiques, millorar la qualitat de vida i afavorir la mobilitat activa i sostenible. Aquesta transformació urbana hauria d'anar acompanyada de serveis de transport adaptat per garantir la inclusió de totes les persones. En conjunt, aquestes mesures volen fer de Sabadell una ciutat més justa, saludable i habitable per a tothom.

REFERENCES

- [1] Gobierno de España, *Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*, BOE núm. 289, 2013.
- [2] Gobierno de España, *Real Decreto 193/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público*, BOE núm. 71, 2023.
- [3] Ajuntament de Sabadell, *Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell 2023–2028 (PMUS)*, Sabadell: Ajuntament de Sabadell, 2023.
- [4] Generalitat de Catalunya, *Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat*, DOGC núm. 6740, 2014.
- [5] United Nations, *Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD)*, Nova York: Nacions Unides, 2006.

[6] Generalitat de Catalunya, *Codi d'Accessibilitat de Catalunya* (projecte de decret actualitzat), 2020.

[7] Ajuntament de Sabadell, *Pla d'Accessibilitat Municipal de Sabadell*, Sabadell: Servei d'Espai Públic, 2023.

[8] Catalunya Camina, PEUS, i Universitat Politècnica de Catalunya, *Informe Mapathon Sabadell*, febrer 2022.

[9] M. Òrrit Garcia, *Observació pròpia i treball de camp a Sabadell: documentació fotogràfica i diagnòstic d'accessibilitat*, abril-maig 2025.

[10] Diari de Sabadell, "Mapathon per detectar les barreres d'accessibilitat a Sabadell", *Diari de Sabadell*, 22 de març de 2022. [En línia]. Disponible a: <https://www.diaridesabadell.com/sabadell/2022/03/22/mapathon-accessibilitat-sabadell/> [Consulta: juny 2025].

[11] M. Òrrit Garcia, *Entrevistes a Albert Avellaneda, Josep Abad i Emma Maria Vives*, realitzades durant el mes de maig de 2025.

ANNEXOS

[Annex 1]

LA MOBILITAT REDUÏDA I ELS REPTES PER A UNA CATALUNYA INCLUSIVA

Sabadell es presenta com una ciutat moderna i inclusiva, però el dia a dia de moltes persones amb mobilitat reduïda posa en evidència que encara queda molt camí per recórrer. A partir d'un recorregut específic que he analitzat detalladament, he pogut constatar nombroses incidències que dificulten la vida quotidiana de molts ciutadans. Aquesta situació no només afecta persones amb discapacitat, sinó també gent gran, pares i mares amb cobets i qualsevol vianant que es trobi amb infraestructures deficientes.

Durant aquest trajecte per diversos carrers de Sabadell, s'han analitzat les mancances de manera real i pràctica. Així, s'han detectat voreres massa estretes, passos de vianants sense rebaixos adequats, paviments en mal estat i aparcaments incívics que bloquegen el pas.

Com a persona amb mobilitat reduïda, aquesta manca d'accessibilitat m'afecta directament en el meu dia a dia. He hagut de modificar rutes, dependre de l'ajuda d'altres persones i, en moltes ocasions, sentir-me limitat en la meua autonomia per culpa d'infraestructures inadequades. Hi ha carrers que m'han obligat a fer desplaçaments més llargs del necessari o fins i tot a evitar determinades zones de la ciutat. Aquesta realitat no és només frustrant, sinó que també vulnera els meus drets com a ciutadà.

No podem parlar d'una ciutat inclusiva si encara hi ha barreres físiques i urbanístiques que impedeixen una mobilitat digna. És urgent que el consistori prengui mesures concretes per solucionar aquestes mancances.

No n'hi ha prou amb fer il·luc puntuals; cal una estratègia global i coherent que tingui com a objectiu garantir l'accessibilitat universal. És imprescindible adaptar voreres i passos de vianants per assegurar un pas segur i lliure d'obstacles, així com mantenir en bon estat el paviment i el mobiliari urbà per evitar situacions perilloses. També és necessari aplicar un control més estricte sobre l'estacionament incívic que sovint bloqueja accessos i itineraris essencials.

Un dels reptes que encara s'ha d'assumir és millorar la participació ciutadana. Tot i que sovint es convida a la població a participar en processos consultius, les respostes a vegades són vagues o no estan a l'alçada i, per tant, en alguns casos, els ciutadans senten que les seves aportacions no tenen un impacte directe. Aquesta situació pot generar certa desconnexió i desmotivació entre aquells que volen fer un esforç per la millora de la ciutat.

Per avançar cap a un Sabadell més accessible i inclusiu, cal seguir fomentant espais de diàleg i col·laboració ciutadana on totes les veus, fins i tot les de mobilitat reduïda. Només així desenvoluparem una ciutat que sigui realment inclusiva.

El fet d'avançar cap aquest perfil de ciutat és una tasca col·lectiva que requereix compromís, escolta activa i accions coordinades. L'accessibilitat és un dret fonamental que ha de ser garantit per assegurar la igualtat d'oportunitats de tota la ciutadania.

Concretament, he fet un recorregut des de l'Institut Vallès de Sabadell (Carrer Valenti Almirall, 40) fins a la estació de ferrocarrils de la Generalitat, durant el qual s'han trobat molts obstacles que dificulten una mobilitat accessible. S'adjunten fotografies que documenten aquestes incidències al llarg del trajecte.

A l'inici del recorregut, s'observa que l'estat de les voreres és correcte, però a l'hora de voler creuar la Ronda Ponent existeix un esglaó considerable a les dues bandes que dificulta la accessibilitat [001] [002].

Un dels punts més crítics es troba al creuament de la Ronda Ponent amb el carrer Garcilaso, on la falta de rampes fa impossible que una persona amb mobilitat reduïda pugui creuar amb autonomia i seguretat.

Tot seguit, pel carrer Garcilaso, es comencen a trobar mancances en la cura i el manteniment de la via pública. Concretament, en creuar cap al carrer Vallès, s'observen desperfectes al sòl que generen inseguretats per a determinats col·lectius [003]. Més endavant, prop del carrer de l'Estrella, tomen a aparèixer irregularitats al paviment, cosa que pot desestabilitzar el vianant [004] [005].

Passant per darrere de l'Escola Pia, l'amplada és suficient per considerar-la una via segura, però cal destacar que no és una zona lliure d'obstacles [006]. En creuar el carrer Coromines, la presència d'una pilaona just al mig de la rampa en dificulta l'accés [007]. A l'altra vorera, hi ha un forat sense tapar que podria causar incidències a la població [008].

Ja al carrer Jovellanos, es poden observar unes llambordes desencallades que no han estat reposades de manera òptima [009]. En voler creuar pel carrer de Campany, una pilaona col·locada al mig de la rampa d'accés a la vorera n'obstacleja el pas [010], i la situació es repeteix a l'altra banda [012].

Finalment, ens dirigim cap a l'estació de Sabadell Centre per la Via Massagué, on es detecta un graó força pronunciat que podria causar problemes a les persones amb mobilitat reduïda [013]. A la cruïlla de la Via Massagué amb el carrer de l'Escola Pia, un camió descarregant ocupa una zona significativa, impedit el pas segur pels usuaris [014].

Per altra banda, s'ha entrevistat dues persones amb dificultats de mobilitat, que han compartit les seves experiències i reflexions sobre l'accessibilitat a Sabadell.

La primera expressa una gran frustració amb l'actual situació de l'accessibilitat a la ciutat, que es considera molt inferior a la d'altres municipis i països. Els problemes inclouen voreres mal adaptades, obstacles a la via pública, la manca de taxis adaptats (amb només tres vehicles disponibles que no funcionen a la nit ni els caps de setmana), i una xarxa de transport públic amb mancances. A més, es denuncia la inacció de l'Ajuntament i la manca de places d'aparcament adaptades. S'han proposat mesures com la peatonalització de carrers escolars i una millor regulació de les places per a persones amb discapacitat.

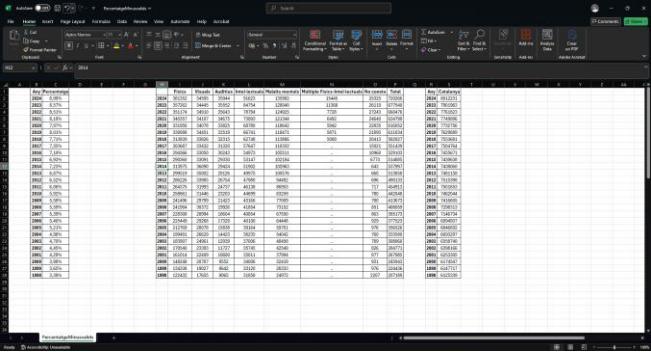
Per altra banda, la segona persona entrevistada coincideix en la manca de resposta institucional i posa èmfasi en la falta de sensibilitat del consistori. Relata dificultats per accedir a establiments, teatres i autobusos, així com el mal manteniment de rampes. També destaca els abusos en l'ús de targetes de mobilitat reduïda i la necessitat d'un major control. Comparant la situació amb altres llocs com França, considera que Sabadell està a la cua en termes d'accessibilitat.

També es va entrevistar un arquitecte especialitzat en accessibilitat. Tot i no tenir mobilitat reduïda, va tenir un problema de salut greu que l'ha dut ser conscient de les dificultats i, així, defensar una ciutat més inclusiva. Considera que l'accessibilitat hauria de ser central en el disseny urbà i no un afegit. Comenta que molts espais públics no compleixen els requisits mínims d'accessibilitat i denuncia la manca de formació en aquesta matèria dins dels estudis d'arquitectura i urbanisme. Aposta per una visió més humana i col·laborativa, treballant tant amb professionals en matèria d'accessibilitat universal com amb col·lectius de persones amb discapacitat per crear espais realment habitables per tothom.

En definitiva, una ciutat no pot considerar-se plenament moderna ni inclusiva si no garanteix una llibertat en termes de mobilitat, seguretat, autonomia i dignitat per a tothom. Així doncs, un cop s'han identificat i notificat les incidències localitzades dins d'aquest recorregut, es considera imperatiu passar a l'acció, promovent els canvis i prioritant polítiques urbanes que posin les persones en el focus.

Una ciutat accessible no només beneficia a les persones que presenten mobilitat reduïda, sinó que ens beneficia a tots. L'envelliment de la població i la pluralitat actual obliga a tenir una visió inclusiva en tots els aspectes.

[Annex 2]



[Annex 3]



Identificació del registre i procediment

Atenció Ciutadana

Instància general

Codi de Funcionari

ATCE19024T

Data i hora de registre

07/03/2025 09:44:44

Expel·lit

Ajuntament de Sabadell
Registre General d'Oficinas
Data: 07/03/2025 - 09:44:44
Número Registre: 455625025

Codi de verificació d'identificació

R61091T0M3SS96W1B9Y

JUSTIFICANT DE PRESENTACIÓ EN EL REGISTRE TELEMÀTIC

METADADES (TEXT)

Data de Registre

07/03/2025

Data Hàbil de Registre

07/03/2025

Hora de Registre

09:44:44

Num. de Registre (Negociat/General)

nº4553345692

Extracte (Contingut de l'escrit)

Sóc estudiant del Grau en Gestió de Ciutats Intel·ligents i Sostenibles de la UAB, inc. mobilitat reduïda i un 70% de discapacitat, en aquest moment estic fent el TFG sobre les infraestructures de mobilitat a la nostra ciutat. Necesso urgentment una reunió amb el regidor d'urbanisme Adrián Hernandez Moyano per tal de que m'expliqui les mesures que s'estan implementant a la nostra ciutat per tal de millorar la mobilitat de la ciutadania, tant per a ciutadans sense cap problema de mobilitat, com per la gent gran i les persones que tenim problemes que tenim de mobilitat reduïda. El TFG l'haig de presentar en 2 mesos, per aquesta raó sol·licito aquesta reunió amb la major celeritat possible. Moltes gràcies.

Interessats

[PRINCIPAL] 47419919Z ÖRRIT GARCIA, MARC

Destinatari/Dependències (Codi intern i nom/ denominació)

Localització de l'activitat

Expedients associats (Codi i descripció)

LEGENDA: Funcionari, Negociat, Altres, Principal, Representant, Secundari

DOCUMENTACIÓ PRESENTADA

Aquest justificant s'ha de presentar per obtenir qualsevol informació sobre l'actiu a què fa referència.

Ajuntament de Sabadell - Plaça de Sant Feliu, 1 08201 Sabadell (BARCELONA) -