



León, a 23 de mayo de 2011

Ayuntamiento
Ilmo. Sr. Alcalde

Expediente: Actuación de Oficio. 20101762

Ilmo. Sr:

En esta Procuraduría se inició el expediente de oficio registrado con el número de referencia **20101762**, con el fin de analizar las características de los reductores de velocidad y de las bandas transversales de alerta situadas en las vías de los municipios mayores de nuestra Comunidad Autónoma (los de más de 20.000 habitantes), para garantizar la seguridad vial, dado que dichos elementos han dado lugar a múltiples críticas, en algunos casos, por ser elementos que, en lugar de contribuir a la seguridad de vial de vehículos y peatones, implican un peligro para los mismos.

A tal efecto, dado el importante número de Municipios existentes en la Comunidad de Castilla y León, consideramos necesario obtener una muestra de la práctica existente en los Ayuntamientos que reúnen un mayor número de población afectada, y en los que las exigencias que impone la seguridad vial son más estrictas debido a la alta concentración de vehículos en circulación.

Con todo, en la tramitación de este Expediente se ha obtenido la información que solicitamos de los Ayuntamientos de Aranda de Duero, Ávila, Burgos, Miranda de Ebro, Palencia, Ponferrada, San Andrés del Rabanedo, Segovia, Soria y Valladolid. Sin embargo, a pesar de haberse hecho hasta cuatro recordatorios de nuestra petición de información a los Ayuntamientos de León, Medina del Campo, Salamanca y Zamora, el último mediante escritos que salieron de esta Institución el día 4 de mayo de 2011, salvo error u omisión, a fecha de esta Resolución no hemos obtenido respuesta alguna.

Con estos antecedentes, consideramos oportuno hacer las siguientes consideraciones, dirigidas a todos los Municipios de nuestra Comunidad Autónomas, por lo que, además de dirigir copia de esta Resolución a los Ayuntamientos a los que hemos solicitado información, a través de la página Web del Procurador del Común de Castilla y León, facilitamos el conocimiento de la misma al resto de Ayuntamientos con los que no se ha tramitado este expediente.



Introducción

Las Entidades Locales tienen competencias en la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas conforme a lo dispuesto en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (art. 25-2, b), el Real Decreto 339/1990, de 2 de marzo, que aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (art. 7, a), desarrollada por el Reglamento General de Circulación aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y la Ley 1/1998, de 4 de junio, de Régimen Local de Castilla y León (art. 20-1, b).

El contexto fáctico de la actuación de esta Procuraduría se enmarca en los altos índices de siniestralidad que se dan en las zonas urbanas, en las que, especialmente, se evidencia la fragilidad de los viandantes en los accidentes producidos en el ámbito de la circulación de vehículos, y, en particular, de vehículos a motor. Un informe elaborado por la Dirección General de Tráfico en el año 2009, sobre los "*Accidentes de tráfico en zona urbana*" (¹), puso de manifiesto que los peatones fueron el colectivo que representa, dentro de la zona urbana, el 46% de los fallecidos, el 30,6% de los heridos graves, y el 13,7% de los heridos leves. Asimismo, se estimó la existencia de un alto porcentaje de peatones fallecidos que eran niños, hasta los 14 años de edad, y de personas mayores, a partir de los 65 años; y que el 24% de los peatones que resultaron víctimas de un accidente de tráfico cometió alguna infracción, elevándose el porcentaje al 33 % en caso de los fallecidos.

Con todo, esos datos del año 2009 sirven de orientación para constatar una realidad, y es que, a diario, la circulación de los vehículos en las zonas urbanas, y, en especial, la excesiva velocidad a la que circulan los mismos, implica un peligro para los viandantes, y trae consigo consecuencias graves para los mismos.

Ante este estado de cosas, se está planteando por parte de la autoridad con competencia en la materia reducir los límites de velocidad de los vehículos a 30 Km/h, en vías de un solo carril por sentido, o de una sola dirección, mediante la modificación del Reglamento General de Circulación, con el fin de reducir la siniestralidad en las poblaciones, en donde los accidentes mortales, en particular por los atropellos de peatones, no han experimentado una disminución significativa.

Al margen de que dicha medida llegue a ser una realidad o no, hasta el momento ha proliferado la utilización de los reductores de velocidad y de las bandas transversales de alerta, que no siempre responden a unas características homogéneas; que en ocasiones no resultan visibles para los conductores de los vehículos, por lo que pierden su eficacia, e, incluso, pueden ser la causa de accidentes, al verse sorprendidos los conductores por un obstáculo no previsto. Asimismo, la configuración de esos elementos y el deficiente mantenimiento de los mismos, también son la causa de daños en los vehículos que derivan en las correspondientes pretensiones de responsabilidad patrimonial ante las Administraciones implicadas.

1

http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/es/seguridad_vial/estadistica/publicaciones/accidentes_urbana/accidentes_trafico002.pdf



Con todo, si los reductores de velocidad y las bandas transversales de alerta tienen la finalidad de evitar la alta siniestralidad en las poblaciones, en especial de los peatones, dichos instrumentos deben responder a la función que le es propia, y, para ello, deben tener una serie de características que los hagan visibles, con el fin de que no sorprendan a los conductores de los vehículos en el instante mismo en el que los sobrepasan, y, también, por añadidura, para que las Administraciones no incurran en responsabilidad patrimonial ante daños ocasionados con motivo de la existencia de elementos inadecuados. Pero tampoco podemos olvidar que los pasos de peatones no pueden constituir un obstáculo para cualquier ciudadano, con independencia de las dificultades de movilidad que presente, en los términos previstos en la legislación sobre accesibilidad y supresión de barreras. Por ello, la instalación de los elementos que sirven para moderar la velocidad de los vehículos igualmente deben facilitar dicha accesibilidad.

Carácter orientativo de la Instrucción del Ministerio de Fomento

Con relación a todo ello, ha trascendido a los medios de comunicación demandas que exigen la aplicación, en todo caso, de la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, que aprobó la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (BOE, de 19 de octubre de 2008); vinculándose dicha demanda, muy particularmente, a los daños que causan a los vehículos que transitan sobre dichos elementos, en particular en los tramos urbanos o tramos de carreteras entregados a los Ayuntamientos en virtud del artículo 38 de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León.

Dicha Orden, en el punto 2 de su Disposición transitoria única, estableció que *"en el plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor de esta instrucción (30 de octubre de 2008, conforme a la Disposición final segunda) todos los dispositivos existentes en la Red de Carreteras del Estado relacionados con el contenido de la Instrucción que se aprueba por esta Orden deberán ser adaptados a lo dispuesto en ella"*.

El Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprobó el Reglamento General de Circulación, y cuyo ámbito de aplicación se extiende, en cuanto a la circulación de vehículos a motor y a la seguridad vial, *"a todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios"* (art. 1.1), también establece, en el artículo 5.2 que *"no se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas"*. En sentido contrario, habría que entender que constituirían obstáculos en la calzada



aquellos resaltos que no se ajustaran a la “regulación básica” establecida al efecto por el Ministerio de Fomento.

Sin embargo, la Orden hace alusión de forma expresa, y, en particular al establecer su ámbito de aplicación, a la Red de Carreteras de Estado, por lo que dicha Orden no puede resultar de obligado cumplimiento para las vías de titularidad local. No obstante, en particular por lo que respecta a los reductores de velocidad, destinados al mantenimiento efectivo de la velocidad en valores reducidos y la identificación y protección de los pasos de peatones, y, dentro de estos, los reductores de sección transversal trapezoidal (pasos de peatones sobreelevados), y a falta de otra regulación que pudiéramos considerar “básica”, la Orden establece unos criterios de implantación, de diseño y de señalización e iluminación que podrían suponer, al menos, una referencia para asegurar que dichos elementos realmente sirven para cumplir la función que le es propia, garantizando la seguridad vial.

En algunas Comunidades Autónomas que han asumido competencia exclusiva en materia de las carreteras cuyo itinerario se desarrolla íntegramente por el territorio de las mismas (como también lo ha hecho la Comunidad de Castilla y León a tenor del artículo 70-1-8º del Estatuto de Autonomía), se han dictado Instrucciones técnicas para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta, como es el caso de la Comunidad Autónoma de Extremadura, a través de la Orden de la Junta de Extremadura de 10 de febrero de 2009 (DOE, de 27 de febrero), al igual que lo ha hecho la Diputación Foral de Bizkaia, mediante el Decreto Foral 88/2010, de 22 de junio (BOB, de 9 de julio).

En todo caso, por lo que respecta a nuestra Comunidad Autónoma, transcurrido el plazo máximo de dos años dado por la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, y a falta de una normativa específica, a la vista de la información que nos han facilitado los Ayuntamientos a los que esta Procuraduría ha pedido información, podemos distinguir entre aquellos Municipios que han tenido como referencia la Instrucción del Ministerio de Fomento desde un principio, o que han adaptado los reductores de velocidad y bandas transversales a dicha Instrucción o lo están haciendo; y aquellos Municipios que, de forma expresa, excluyen la aplicación de dicha Instrucción.

Dentro del primero grupo, podemos hacer referencia al Municipio de Palencia, cuyos reductores de velocidad y bandas transversales, tanto en vías que pertenecen a éste (Paseo del Otero y Camino de Miranda), como en las que pertenecen a la Diputación Provincial de Palencia (Paseo de Faustino Calvo) y a la Junta de Castilla y León (Avenida de Viñalta), cumplen en todos los casos la Orden de Fomento. Asimismo, el Ayuntamiento de Miranda de Ebro ha tenido en consideración la Orden de Fomento para la instalación de los reductores de velocidad en vías donde existe una proximidad a núcleos escolares y cruces con cierta complejidad, o en las que hay una determinada incidencia en materia de accidentes de circulación (Avenida Europa, en la proximidad al Instituto Montes Obarenes; Calle Ronda del Ferrocarril, confluencia con Calle Ciudad de Toledo, itinerario Centro Mayores Día; Calle Ciudad Vierzón, Nº 2, proximidad al Colegio Público “La Charca”; Calle Condado de Treviño, confluencia con Calle El Cid; Poblado Los Ángeles, entre Calles A y D, en la



proximidad al Complejo Deportivo "La Charca"; Calle Ronda del Ferrocarril, Parque Dolores Ibarruri; Calle Camino Los Pinos, Colegio "Las Matillas"; y Calle Eras de San Juan, zona Complejo Deportivo Casco Viejo).

El Ayuntamiento de Burgos tiene previsto adjudicar, a corto plazo, un proyecto para la realización de varios pasos de peatones sobreelevados, ajustándose a los criterios de la Orden de Fomento, algunos de los cuales sustituirán a los ya existentes.

Por su parte, el Ayuntamiento de Aranda de Duero también nos ha indicado que está pendiente de adjudicar las obras para la "*Adaptación a Normas de Pasos Elevados en Casco Urbano*", por importe de 75.000 euros, sin que se nos especificara si se tendría en cuenta la Orden de Fomento, pero, en la medida que se hace referencia a "*adaptación*", entendemos que pudiera tratarse de ajustar a dicha Orden los pasos elevados ya existentes en el Municipio.

El Ayuntamiento de Ponferrada dispone de pasos elevados que se ajustan a la Orden de Fomento, sin bien, algunos, los más antiguos, están siendo modificados para adaptarlos a dicha Orden. También se nos indica que, en las últimas actuaciones que se están realizando para la reducción de la velocidad de los vehículos en la ciudad, se está optando por los reductores tipo "cojín berlinés", por ser un dispositivo que afecta en menor medida al transporte público de autobuses, vehículos de bomberos, ambulancias, etc.

El Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo, también teniendo como referencia la Orden de Fomento, ha llevado a cabo la adaptación de diversos pasos elevados, en concreto mediante el perfilado de las mesetas, y se ha reducido la altura de algunas bandas, en algunos casos, en atención a las quejas que han llegado al Ayuntamiento. Asimismo, se nos indicó que algunos de los pasos ubicados en el término municipal de San Andrés del Rabanedo pertenecen a vías de la Junta de Castilla y León, por lo que se ha comunicado a ésta la necesidad de su adaptación.

Un segundo grupo de Ayuntamientos han ignorado la Instrucción de Fomento, e, incluso, han estimado inaplicable la misma. Es el caso del Ayuntamiento de Segovia, en cuyo informe nos indicó que se encontraba pendiente de resolución un expediente de responsabilidad patrimonial, con ocasión de los daños ocasionados en un vehículo a su paso por un reductor de velocidad ubicado en la Avenida de Hotoria. Y, con relación a dicho expediente, se nos señaló que se había emitido un informe del Jefe de la Sección de Vías y Obras, según el cual, tratándose la Avenida de una vía municipal, no existen normas o recomendaciones del Ministerio de Fomento, o de la Comunidad de Castilla y León, que afecte a los reductores de velocidad. De este modo, se pone de manifiesto el rechazo a considerar los criterios de la Orden del Ministerio de Fomento.

Asimismo, el Ayuntamiento de Ávila nos respondió que, a partir de mes de junio del año 2005, procedió a la realización de 42 reductores de velocidad de sección transversal trapezoidal, con unas dimensiones que no son exactamente las exigidas por la Orden de Fomento. En cualquier caso, el Ayuntamiento considera que esta Orden no es de obligado cumplimiento para los Ayuntamientos,



aunque pudiera ser considerada como norma de referencia para el desarrollo de normativa municipal tipo sobre estas medidas, que en estos momentos está elaborando la Federación Española de Municipios y Provincias a través de la Comisión de Seguridad Vial.

El Ayuntamiento de Soria nos puso de manifiesto que cuenta con 9 pasos sobreelevados que fueron instalados con anterioridad al 30 de octubre de 2008, teniéndose como referencia los pasos de la Comunidad Foral de Navarra, sin concretarse las características de los mismos.

Por su parte, el Ayuntamiento de Valladolid también señaló que, en distintas zonas de la ciudad de Valladolid, se han instalado reductores de velocidad, con anterioridad a la Orden de 30 de octubre de 2008, eliminándose algunos, en muchos casos como consecuencia de las quejas de los ciudadanos por el ruido que generaban, por su incomodidad para la circulación, y por no estar regulados y constituir un obstáculo en la calzada a tenor del artículo 5-2 del Reglamento General de Circulación. Con todo, el Ayuntamiento de Valladolid, mostrando la preocupación que merece la cuestión, también nos aportó las conclusiones de la "*Jornada-debate para la Consecución de una Guía de Recomendaciones en la Utilización, Implantación y Ubicación de los Reductores de Velocidad en las Vías Urbanas*", organizada y convocada por la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y el Ayuntamiento de Valladolid, celebrada en la ciudad de Valladolid el día 3 de diciembre de 2009.

Las aportaciones de la Federación Española de Municipios y Provincia (FEMP)

La Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) viene desarrollando, desde hace varios años, con la participación de diversos Ayuntamientos, Jornadas-debate sobre la materia que nos ocupa.

Concretamente, la FEMP y el Ayuntamiento de Valladolid organizaron, para el día 3 de diciembre de 2009, en la ciudad de Valladolid, la "*Jornada-debate para la consecución de una guía de recomendaciones de utilización, implantación y ubicación de los reductores de velocidad en las vías urbanas*" a la que antes hemos hecho referencia. De dicha Jornada-debate resultaron unas conclusiones, en las que en ningún caso se planteó la posible aplicación de la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, y que se constituyeran en principios para la elaboración por la FEMP de una "*Guía de recomendaciones sobre los reductores de velocidad en las vías urbanas*" ⁽²⁾.

2

Dichas conclusiones son las siguientes: "*1. Existe preocupación en los Gobiernos Locales ante la instalación de este tipo de elementos y por tanto necesidad de establecer unas recomendaciones generales que cada Gobierno Local pueda adecuar a sus peculiaridades.*

2. El ámbito jurídico competencial de los reductores de velocidad resulta complejo y no se considera resuelto. Se recomienda solicitar informe a los Servicios Jurídicos de la FEMP.

3. Los reductores de velocidad, a diferencia de las señales de tráfico, son elementos de infraestructura, y por tanto, no entran dentro de la competencia del Estado a través del Ministerio de Fomento, como sí lo son las señales de tráfico.



Asimismo, la última Jornada-debate organizada a través del FEMP, concretamente la "Jornada-debate sobre la propuesta de texto de Ordenanza municipal tipo de la FEMP, reguladora del tráfico, sus aspectos de movilidad, su impacto ambiental y la seguridad vial", se celebró el 30 de septiembre de 2010, en Puertollano, con la colaboración del Ayuntamiento de este Municipio. Esta Jornada-debate dio lugar al Borrador de una nueva Ordenanza Municipal tipo de la FEMP, actualizando la que se había elaborado en el año 2002, y en él se incluye un Título IV que trata, entre otras cosas, "de los vehículos a motor, de los ciclomotores, las bicicletas, de los otros ingenios mecánicos, los vehículos de tracción animal, de las velocidades, del calmado del tráfico, de las áreas

-
4. *La seguridad vial es competencia del Estado, mientras que las Entidades Locales son competentes en la gestión y control del tráfico en las vías urbanas. Por otra parte, si la Comunidad Autónoma no ha legislado en el ámbito de los reductores de velocidad, será la legislación del Ministerio de Fomento la que se podrá invocar por analogía en juicio. Lo adecuado sería que la propia Entidad Local contara con normativa al respecto.*
 5. *Estos dispositivos se consideran agresivos en la conducción y únicamente deben ser instalados provisionalmente.*
 6. *Los reductores de velocidad no deben ser instalados en la red básica, tan sólo tiene justificación su ubicación en la red secundaria.*
 7. *Su instalación requiere ser analizada en profundidad, caso por caso, debiendo contar con justificación documental suficiente sobre cada elemento instalado.*
 8. *Hay que complementar la documentación relativa a cada elemento instalado con información respecto a las medidas adicionales y alternativas al reductor de velocidad instalado y las razones por las que no son finalmente utilizadas estas medidas alternativas. Existen otros instrumentos para reconducir la velocidad en la vía, tales como los estrechamientos de la calzada, chicanes, ajardinamiento de los arcenes, ampliación de las aceras, plantación de árboles y cualquier otro elemento urbanístico que le induzca al conductor la sensación de que la vía es de velocidad reducida.*
 9. *La futura Guía de recomendaciones sobre estos elementos debe contemplar y tratar los dispositivos alternativos a los reductores*
 10. *Estos elementos, además de estar su instalación adecuadamente documentada, deben estar siempre señalizados convenientemente y resultar perfectamente visibles.*
 11. *Entre otras desventajas detectadas sobre estos elementos está el ruido que generan, la aceleración vertical producida en los vehículos, la separación de la rueda del pavimento en los vehículos y las maniobras evasivas de los conductores.*
 12. *Estos dispositivos distorsionan la conducción en bicicletas, motos y ciclomotores (pintura y estructura del elemento), transporte público (autobuses de piso bajo), servicios de urgencias (sobre los pacientes y aumento del tiempo de respuesta de este tipo de servicio).*
 13. *Sería conveniente que la autoridad sanitaria participara en la decisión de instalación de los reductores de velocidad.*
 14. *Para su instalación es necesario tener en cuenta el tipo de vía, su densidad de tráfico, la velocidad de los vehículos en la misma, la clase de vehículo que utiliza la vía, su siniestrabilidad y la climatología, entre otros factores.*
 15. *Se han de considerar los nuevos itinerarios de tráfico en la ciudad que generan su instalación.*
 16. *El artículo 385 del Código Penal establece condena para el que coloque en la vía obstáculos imprevisibles y no restablezca la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo. Sin embargo, el artículo 385 es de carácter doloso, esto es, se requiere voluntad deliberada de cometer un delito a sabiendas de su ilicitud. Como la instalación de los reductores podría ser entendida como colocaciones de obstáculos que pueden atentar a la seguridad, se debe documentar la justificación de su instalación y mantenimiento. Por otra parte, la responsabilidad civil alcanza a los daños materiales sufridos en los vehículos y otros elementos físicos.*
 17. *Como ventajas de estos elementos se suele establecer su efectividad, rápida instalación y retirada, facilidad de colocación y desmontaje, y su reducido coste de adquisición, colocación y mantenimiento".*



30, 20 y 10, y de las zonas de espacio compartido", así como un Anexo con las especificaciones técnicas de las bandas transversales, resaltos y los elementos de ordenación estructural para el calmado del tráfico ⁽³⁾.

Dicho Borrador tampoco contempla en ningún caso la aplicación de la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, con relación a las competencias que tienen las Entidades Locales en la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas, siendo un instrumento que garantiza la adecuación de los reductores de velocidad y bandas transversales al fin para el que están previstos.

Consideración de las exigencias de accesibilidad y supresión de barreras

Existe una normativa en materia de accesibilidad y supresión de barreras que no puede ser desconocida. Concretamente, por lo que se refiere a la Comunidad de Castilla y León, el Decreto 217/2001, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras, que contiene un Capítulo dedicado a las barreras urbanísticas, en el que se establecen las características que deben tener los pasos de peatones, como elementos que contribuyen a plasmar la accesibilidad en el tejido urbano, facilitando la movilidad y el desenvolvimiento con seguridad y comodidad en las calles, plazas y paseos.

El artículo 24 del Decreto 217/2001, de 30 de agosto, que desarrolla la Ley 3/1998, de Accesibilidad y Supresión de Barreras de Castilla y León, señala, con relación a los pasos de peatones, entre otros requisitos, que han de tener un mínimo para los peatones de 1,80 metros, y en todo caso la dimensión total del vado; deben estar señalados sobre el pavimento por franjas de color contrastado de 0,50 metros por el ancho total del paso, cada 0,50 metros (sin determinarse los colores que han de tener las franjas). Asimismo, el precepto prevé la posibilidad de dos tipos de pasos de peatones: el paso de peatones a nivel de acera y el paso a nivel de la calzada. El paso a nivel de acera debe ser de un ancho mínimo de 1,80 metros y debe coincidir con el ancho total del vado, y todo él estará acabado con pavimento táctil, con la consistencia adecuada para soportar el tráfico rodado. Además, la pendiente entre la rasante del paso y la de la calzada no será superior al 12%, en el sentido longitudinal de la calzada. En cuanto a los pasos a nivel de calzada, éstos han de contar con un vado que ha de reunir las características previstas con carácter general en el artículo 23 para los vados peatonales.

Estos requisitos establecidos en la normativa de accesibilidad y supresión de barreras no coinciden necesariamente con los previstos en la Orden de Fomento para los pasos sobreelevados en su punto 3.3.2.1. Así, por ejemplo, por lo que respecta a las dimensiones, la Orden de Fomento establece una altura máxima de 10 cm +/- 1 cm; en tanto que el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras, en el artículo 18-4, d) establece una desnivel mínimo entre aceras y calzada de

³ <http://www.dameroazul.com/documents/OrdenanzatipodetrafficofEMP.pdf>



10 cm, salvo en la zona de vados. El ancho de la plataforma elevada del paso en la Orden de Fomento debe ser de 4 m. +/- 0,20 m.; mientras que, según el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras, debe ser de un mínimo de 1,80 m, debiendo coincidir con las conexiones en las aceras de sus extremos. En cuanto a los planos inclinados longitudinales de conexión entre los niveles de la calzada y los de la plataforma, en el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras se establece una inclinación no superior al 12 %; y la Orden de Fomento fija la longitud en planta en 1 m (lo que supone un 10 %), 1,5 m (6,66 %) y 2,5 m (4 %), para velocidades máximas de 30, 40 y 50 Km/h, respectivamente.

Con todo, los reductores de velocidad y bandas laterales han de responder a las exigencias de la normativa de accesibilidad y supresión de barreras.

Responsabilidad patrimonial de la Administración

Con independencia de las Instrucciones técnicas de referencia, las características de los reductores de velocidad, de las bandas transversales, y de cualquier otro elemento que sirva para moderar la velocidad de los vehículos, así como su señalización, no pueden poner en peligro la seguridad de las personas y de los vehículos, puesto que ello podría implicar la responsabilidad patrimonial de la Administración local que instalara dicho tipo de elementos.

Con los datos que nos han aportado los Ayuntamientos a los que esta Procuraduría ha consultado, nos consta que el Ayuntamiento de Miranda de Ebro ha tenido algún caso aislado de reclamación, por posibles daños causados en las ruedas de los vehículos por los elementos de sujeción de los reductores. El Ayuntamiento de Ponferrada nos informó que estaba tramitando dos expedientes por responsabilidad patrimonial de la Administración, ambos por sucesos ocurridos en la Calle Ramón González Alegre, en la que se está actuando para adaptar los elementos de reducción de velocidad. El Ayuntamiento de Segovia también nos dio cuenta de la tramitación de un expediente de responsabilidad patrimonial, por daños producidos en un vehículo, al superar un paso elevado en la Avenida de Hontoria, como se indicó más arriba.

En fin, elementos con una elevación exagerada, sujeciones que sobresalen de las piezas instaladas por una mala colocación o conservación, etc., pueden ser la causa de un daño imputable a la Administración, que dé lugar al régimen de responsabilidad previsto en el artículo 139 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimientos Administrativo Común.

En este sentido, el principio de prevención ha de llevar a las Administraciones locales a anticiparse a las situaciones de riesgo que pudieran materializarse en daños y perjuicios para los ciudadanos como consecuencia de su gestión, en particular en ámbitos en los que los riesgos son más numerosos y de consecuencias más graves.



En virtud de todo lo expuesto, y al amparo de las facultades conferidas por el Estatuto de Autonomía de Castilla y León y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común consideramos oportuno formular la siguiente **Resolución**, para recordar a los Ayuntamientos de esta Comunidad Autónoma:

- **La competencia relativa a la gestión y ordenación de tráfico en las vías urbanas debe merecer una atención prioritaria por parte de los Municipios, en tanto que la minimización de riesgos contribuye de forma decisiva a evitar accidentes con consecuencias mortales o lesivas para las personas.**
- **La selección e instalación de elementos de infraestructura, para limitar la velocidad de los vehículos en las vías urbanas, debe regirse por criterios de oportunidad, en atención a las ventajas y desventajas que ofrezcan, como las que podrían derivarse del paso frecuente de vehículos de urgencias, la provocación de maniobras evasivas de los conductores, el ruido que ocasionan, etc.**
- **Dichos elementos de infraestructura, en todo caso, deben tener las características idóneas para cumplir el fin al que están destinados. Así, por ejemplo, deben ser visibles para los conductores a una distancia adecuada mediante la correspondiente señalización, tanto en horario diurno como nocturno.**
- **Las previsiones de la normativa relativa a la accesibilidad y supresión de barreras ha de ser tenida en cuenta en todo caso, para facilitar a los peatones unos pasos adecuados a sus condiciones de movilidad.**
- **Sería aconsejable que aquellos Ayuntamientos que han instalado reductores de velocidad y bandas transversales, al margen de cualquier criterio técnico, como podrían ser, con carácter orientativo, los contenidos en la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, revisen las características de dichos elementos, para, en su caso, aproximar sus características a dichos criterios, o a los que se propongan desde la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), y asegurar el cumplimiento de la normativa en materia de accesibilidad y supresión de barreras.**
- **Con carácter general, los servicios jurídicos de la FEMP están a disposición de los Ayuntamientos, para ofrecer información sobre las recomendaciones y propuestas hechas en la materia, como referente que garantice la idoneidad de los elementos de infraestructura dirigidos a moderar la velocidad de los vehículos.**



- **En los casos en los que se produzcan daños a las personas y bienes, causados por la manifiesta idoneidad de los elementos de infraestructura dirigidos a moderar la velocidad, pueden concurrir los presupuestos de la responsabilidad patrimonial de la Administración implicada, lo que ha de dar lugar al correspondiente resarcimiento. Uno de los ejemplos más comunes es el caso de los pasos elevados que presentan un desnivel exagerado en relación con la altura usual de los vehículos, concurriendo, además, una falta de visibilidad del paso en horario nocturno por ausencia de todo tipo de señalización.**

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma en el plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN

Fdo.: Javier Amoedo Conde