



Ayuntamiento de Galindo y Perahuy
Plaza Salas Pombo, 1
37449 GALINDO Y PERAHUY
(Salamanca)

Asunto: Barreras arquitectónicas / solicitud de permiso para construcción de rampa de acceso a vivienda

Ilmo. Sr.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número **5850/2020**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

La vivienda es un espacio en el que las personas pasan gran parte de su tiempo a lo largo del día y proporciona abrigo, privacidad y bienestar. Así, cuando se habla de vivienda digna y adecuada, debe ser apropiada a las necesidades de sus habitantes, para lo que, entre otros aspectos, es ineludible el cumplimiento del principio de accesibilidad universal, ya que garantiza la autonomía, la seguridad y la dignidad no solo de las personas que la habitan, sino también de aquellas que la visitan.

Sin embargo, una vivienda puede ser o llegar a transformarse en un espacio que dificulte o impida el desarrollo vital de la persona, si no se puede utilizar por los individuos que viven en ella o si el acceso o salida de la misma requiere superar dificultades o, más aún, cuando éstas son insuperables.

En los últimos decenios se ha trabajado mucho para mejorar las condiciones de accesibilidad en distintos ámbitos, entre ellos el de la vivienda. Es un hecho que las nuevas construcciones han ido incorporando una serie de criterios de accesibilidad universal a sus diseños. Lo que ha sido facilitado en gran parte por una creciente preocupación de la población por aportar mayor calidad a las construcciones (refrendada por las instituciones públicas en el ámbito de sus diversas competencias) y por la evolución del marco normativo en esta materia.

En virtud de la Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, se efectuaron en nuestro ordenamiento las modificaciones legislativas necesarias para



asegurar el pleno ejercicio de todos los derechos y libertades de las personas con discapacidad sin discriminación alguna por este motivo. Tanto la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, como (en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Castilla y León) la Ley 3/1998, de 24 de junio, de accesibilidad y supresión de barreras y el Reglamento que la desarrolla, aprobado por Decreto 217/2001, de 30 de agosto, consideran que el derecho de todos a disfrutar de un entorno accesible, con igualdad de condiciones y sin impedimentos discriminatorios, implica la supresión de las barreras existentes y la adaptación de la edificación para garantizar la accesibilidad plena.

A pesar de ello, como muestra de los estudios realizados por el Observatorio de la Accesibilidad Universal en la Vivienda en España¹, son muchas las personas que cada año tienen que cambiar de domicilio porque el mismo no dispone de las condiciones mínimas de accesibilidad necesarios para poder acoger un cambio en las circunstancias de las personas en lo que afectan a edad, presencia de discapacidad o incluso limitaciones temporales en la autonomía provocadas por un accidente o similar. Así, existen muchas viviendas construidas hace años en las que las soluciones de accesibilidad son complicadas, siendo necesario intentar encontrar nuevas adaptaciones que permitan resolver sus barreras.

Es el caso de la vivienda objeto de este expediente, ubicada en XXX de la localidad de Galindo y Perahuy. Las fotografías que se reflejan a continuación, aportadas por la persona reclamante, son bien ilustrativas de la situación real de dicha edificación privada:



¹ Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad.



En la misma, como se observa, no se cumple lo dispuesto en el artículo 11 (Acceso desde el exterior en edificaciones de uso privado) en relación con el artículo 6 de la Ley 3/1998, de 24 de junio, de Accesibilidad y Supresión de Barreras, que exige que al menos un acceso al interior esté desprovisto de barreras y obstáculos que impidan o dificulten la accesibilidad.

Tampoco se da cumplimiento al Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones, que exige la existencia en todo edificio de un itinerario accesible fácilmente localizable que comunique al menos una entrada principal accesible con la vía pública (art. 2).

Por ello, se ha solicitado autorización a ese Ayuntamiento por XXX para la construcción de una rampa de acceso a la citada vivienda, que posibilite la entrada y salida de sus propietarios, XXX y XXX, el primero con dificultades de movilidad y la segunda con un grado de discapacidad del 78%.

El antes citado Observatorio de la Accesibilidad Universal en la Vivienda en España considera que la existencia de una rampa de acceso como alternativa a los escalones es una solución que beneficia a todas las personas, y un elemento facilitador de la accesibilidad en muchas de las situaciones con las que nos encontramos cotidianamente.

Ésta es, precisamente, la alternativa que podría satisfacer en este caso los criterios de accesibilidad y, con ello, solucionar el problema que las citadas personas sufren en la actualidad en relación con el acceso a la vivienda ubicada en ese municipio.

Ese Ayuntamiento, sin embargo, ha remitido a esta Institución un Informe técnico (Arquitecto) en el que se informa desfavorablemente la citada solicitud de instalación de la rampa en cuestión, al considerar que estando la vivienda ubicada dentro del casco urbano, haciendo esquina a dos vías tanto de tránsito rodado como peatonal, el ancho de la calle y el giro para vehículos quedaría reducido a 3,15, lo que crearía mayor conflicto para el tránsito rodado y el peatonal.

Con este criterio municipal se está contribuyendo a mantener fallido el primer eslabón en la cadena de accesibilidad de la edificación, cuyo objetivo pasa por la exigencia de que una **vivienda debe estar comunicada por un itinerario accesible en todo su recorrido desde la entrada a la salida, y que permita su utilización independiente a todas las personas.**



Este hecho que puede parecer obvio cuando la discapacidad forma parte de nuestro día a día, puede no incorporarse como elemento imprescindible en nuestros criterios de elección cuando no convivimos con la discapacidad. Esta realidad, algo comprensible en el caso de los ciudadanos, no puede tolerarse en el supuesto de los poderes públicos que tienen la obligación de tutelar la igualdad de todas las personas.

Pero no cabe duda que, aun reconociéndose la necesidad de una rampa para salvar la inaccesibilidad causada por los peldaños de la entrada del inmueble en cuestión, la construcción en el espacio exterior de la vivienda supone una ocupación de la vía pública.

Ahora bien, la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas (art. 12 b), y posteriormente la previsión contenida en el artículo 24 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación urbana, vinieron a establecer la posibilidad de ocupación del dominio público viario cuando así se justificara para facilitar la accesibilidad universal de las personas con discapacidad a los edificios, tanto públicos como privados: *“Será posible ocupar las superficies de espacios libres o de dominio público que resulten indispensables para la instalación de ascensores u otros elementos que garanticen la accesibilidad universal, así como las superficies comunes de uso privativo, tales como vestíbulos, descansillos, sobrecubiertas, voladizos y soportales, tanto si se ubican en el suelo, como en el subsuelo o en el vuelo, cuando no resulte viable, técnica o económicamente, ninguna otra solución y siempre que quede asegurada la funcionalidad de los espacios libres, dotaciones y demás elementos del dominio público”*.

Con esta medida, reclamada y planteada por el CERMI durante años y finalmente prevista legalmente, se facilita la solución de graves problemas de accesibilidad en edificios de viviendas en los que resulta imposible, por razones técnicas o económicas, otro tipo de solución. Al autorizarse por ley la ocupación de dominio público podrá dotarse de accesibilidad a inmuebles que carecían de la misma y en los que no podía actuarse por imposibilidad material o económica.

Pero, a tenor del informe remitido a esta Institución, no parece que en el presente supuesto sea la ocupación de la vía pública el inconveniente que plantea ese Ayuntamiento para la instalación de la rampa solicitada, sino que dicha ocupación aumente el estrechamiento de la calle y perjudique el tránsito vehicular.

Pues bien, examinadas las características de la citada vía pública, podemos afirmar que se trata de un itinerario mixto. Esto es, aquel en el que es compatible su utilización por vehículos y por peatones.



El establecimiento de este tipo de itinerarios responde en algunos casos a aquellos supuestos en que no se puede garantizar el espacio de paso libre mínimo por una acera o cuando el ancho o la morfología de la vía impiden la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles, adoptándose una solución de plataforma única de uso mixto, en la que la acera y la calzada deben estar al mismo nivel (artículo 18.4 a) del Decreto 217/2001, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras y artículo 5.3 de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados).

Así, los distintos usuarios de estas vía públicas comparten su espacio sin estar reservado claramente un determinado lugar a unos o a otros, coexistiendo peatones y vehículos. En la práctica, el concepto de las calles de coexistencia se limita a calles locales donde el tránsito de vehículos es bajo y compatible con los usos estanciales y de circulación peatonal, y en las que la calzada y acera deben estar al mismo nivel, configurando una plataforma única accesible para todos. No hay, pues, elementos físicos que limiten los movimientos de los peatones, como suele ocurrir en las calles convencionales, ya que la calzada forma parte de un espacio peatonal continuo.

No obstante, estos dos grupos de usuarios (peatones y vehículos) constituyen los polos opuestos entre los modos de desplazamiento y representan con claridad el conflicto que puede producirse a la hora de planificar la movilidad. Por ello, el régimen de coexistencia se sustenta en dos principios básicos: el control de acceso y de velocidad² y la baja intensidad del tráfico de vehículos motorizados (Decreto 217/2001, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras de Castilla y León).

Ello determina que en estas zonas de coexistencia en el entorno urbano se presuponga normalmente una mejora de la seguridad vial y de la calidad estancial. No obstante, pueden presentarse lagunas de seguridad, sobre todo para usuarios con algún tipo de discapacidad. La normativa actual, por ello, ha establecido determinadas pautas de comportamiento de los usuarios de estas vías públicas, invirtiendo la relación de sometimiento (basada en el miedo) existente por parte del peatón con respecto al vehículo.

² En los núcleos con población superior a 500 habitantes (como en el caso de Galindo y Perahuy), tendrán acceso exclusivo a estas áreas mixtas, los vehículos de transporte y servicio público de personas, los de los residentes, y los de carga y descarga en las horas que se les permita, estando limitada la velocidad máxima a todos ellos a 20 Km/h.



A este respecto, la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, establece en su artículo 5.4 la prioridad del tránsito peatonal en estas plataformas únicas de uso mixto. Por su parte, el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, también reserva para estas calles un destino prioritario para peatones.

Pero todas estas medidas dirigidas a garantizar la seguridad vial de las vías públicas mixtas no son las únicas herramientas destinadas a la promoción de la cultura de convivencia en esos espacios públicos. Resulta necesario, de igual forma, el respeto de las condiciones de accesibilidad en beneficio de los peatones más vulnerables. Esto es, **en este tipo de calles (en las que no se cuenta con anchura suficiente para separar las bandas peatonal y vehicular) rige la baja velocidad y densidad del tráfico rodado y la prioridad peatonal**. Pero a su vez la movilidad prioritaria de los peatones debe proyectarse a través de **un itinerario accesible en todo su recorrido**, lo que incluye ineludiblemente la existencia de accesos sin barreras desde la vía pública al interior de las edificaciones o viviendas.

La entrada y salida a una edificación es el punto de conexión entre el entorno urbano y edificado y, por tanto, el primer eslabón en la cadena de accesibilidad de la vivienda que debe estar exento de barreras.

Nos encontramos, pues, en el supuesto de la calle objeto de este expediente con una plataforma única de uso mixto, de coexistencia entre peatones y vehículos, en la que rige la baja densidad del tráfico rodado para hacer compatible su utilización sin conflictos por ambos usuarios, la limitación de acceso a determinados vehículos, el control de la velocidad limitado a 20 Km/h y la prioridad del tránsito peatonal. A lo que debe unirse de forma especial la exigencia de la garantía de la accesibilidad en favor de todas las personas en general y de las que tengan algún tipo de discapacidad en particular, como finalidad prioritaria para hacer posible su normal desenvolvimiento.

Así, la excepcionalidad de la grave situación padecida por XXX y XXX (limitados en el acceso a su vivienda en desigualdad de condiciones con el resto de sus posibles habitantes o visitantes), justifica la necesidad de autorizar actos de mejora de la accesibilidad en la vivienda mediante la realización de una rampa sobre vía pública para la adaptación del inmueble a las necesidades de sus residentes, como única solución o alternativa para garantizar el acceso de manera cómoda, segura y autónoma, salvando así la diferencia de cota en el acceso desde la calle que en forma de peldaños o escalones se incorpora a la edificación en la puerta principal.



Pero no nos apartamos tampoco de la necesidad de que la construcción de la citada rampa en el dominio público garantice el espacio suficiente para el tránsito de vehículos motorizados. Es decir, la autorización para la ocupación privativa del dominio público será de carácter excepcional y solo procedente cuando se garantice suficientemente que no se produce pérdida en la funcionalidad de este espacio público mixto ni en la seguridad de sus usuarios. Para valorar esta consideración, debemos tener en cuenta lo siguiente:

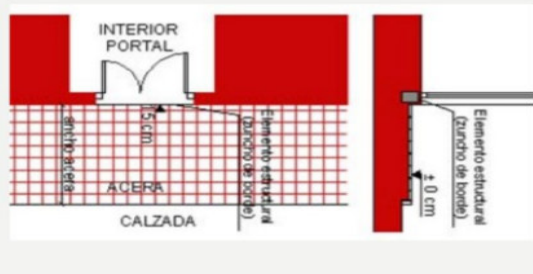
a) En relación con el tipo de rampa a instalar.

Las soluciones posibles para no mermar la finalidad vehicular del espacio público podrían venir dadas por la construcción del tipo de rampa que, conforme a la particularidad del caso concreto, se ajuste a lo dispuesto en el siguiente gráfico³:

CASO 1.1. Diferencia de cota acera-acceso

PUNTO DE PARTIDA. NECESIDADES

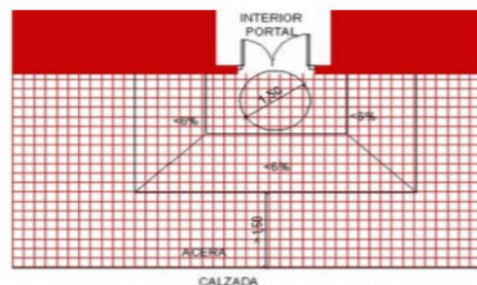
- Existe una diferencia de cota entre la rasante de la vía pública y el interior del edificio, que genera la aparición de uno o varios peldaños en el acceso al mismo.
- Existen elementos estructurales de borde o pertenecientes al forjado de la planta bajorrasante, que impiden la resolución del desnivel con una rampa en el interior del portal.



ALTERNATIVA 1.1.A.-

Si el desnivel es pequeño (un peldaño) y contamos con una anchura de acera suficiente, se puede resolver la diferencia de cota por medio de tres suaves pendientes, que no superen el 6% y por tanto, no alteren notablemente la continuidad en el recorrido longitudinal de la acera.

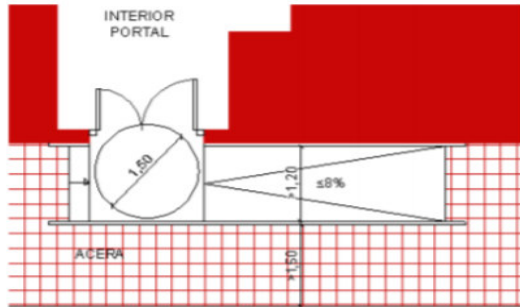
Cuando se proceda con una solución como ésta o similar, se ha de dejar siempre un tramo de acera de al menos 1,50 m de ancho (estrechamiento puntual) que no se vea afectado por las pendientes acometidas en la actuación.



³ “Accesibilidad en edificaciones existentes. Criterios de intervención”, Fundación ONCE.

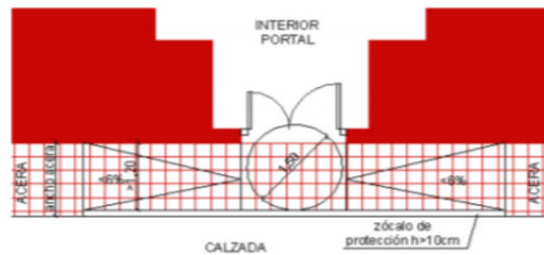
ALTERNATIVA 1.1.B.

Otra posible solución, en el caso de que el desnivel sea algo mayor o no exista una anchura de acera tan generosa como en el caso anterior, consiste en ejecutar una rampa mediante la ocupación de parte de la vía pública, que se ajuste a los parámetros de la normativa. Al igual que en el caso 1.1.A, ha de quedar una anchura de acera de al menos 1,50 m sin estar afectada por la actuación. En este caso es muy importante proteger mediante barandillas el desnivel entre la acera y la nueva rampa, para evitar posibles accidentes o caídas de los usuarios.



ALTERNATIVA 1.1.C

Cuando la anchura de la acera existente hace totalmente inviable la posibilidad de resolver el desnivel ocupando sólo una parte de la misma, se puede resolver ocupando la totalidad de su anchura. Esta alternativa se podrá llevar a cabo siempre que las pendientes que se acometan no superen el 6 %, y no existan otras discontinuidades en la actuación como peldaños, que hagan que el recorrido longitudinal de los peatones en la acera se convierta en no accesible.



A su tenor, considerando que en el caso examinado el desnivel o la diferencia de cota entre la rasante de la vía pública y el interior de la vivienda está salvado con más de un peldaño y que la anchura de la calle (4,40 metros) no ha permitido la existencia de una acera para diferenciar un itinerario peatonal y un itinerario vehicular (formando una plataforma única mixta), la solución consistiría en ejecutar una rampa con una anchura útil de 1,20 metros para permitir el giro de una silla de ruedas, protegida mediante una barandilla, en la forma y sentido paralelo a la fachada conforme al planteamiento de la alternativa 1.1.B.

Esta disposición de la rampa adosada a la fachada del inmueble es, precisamente, la considerada en el Informe técnico municipal remitido a esta Institución, de forma que el cálculo del ancho de la calle quedaría reducido a 3,15 metros.

b) En relación con la dimensión mínima de la calzada.

En la Normativa Urbanística Municipal de Galindo y Perahuy no se establece el ancho mínimo de las vías en casco consolidado. No obstante, podemos traer a colación la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, aprobada por Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, que comprende las carreteras de calzada única, como pueden ser aquellas que tienen un único sentido de circulación.

En su punto 7.3.1 se establece el ancho de los carriles en tres metros y cincuenta centímetros (3,50 metros), pudiendo reducirse, si fuese necesario y de forma justificada, en tramos urbanos, considerándose simultáneamente una reducción de la velocidad.



Así, para una velocidad de 100 Km/h la anchura mínima sería de 3,50 metros, pudiendo establecerse entre 3,00 y 3,50 metros en el caso de zonas con una velocidad permitida de 50 y 40 Km/hora o inferior.

Con todo ello, puede concluirse que en el caso de la calzada objeto del expediente (por tratarse de un itinerario mixto en el que la velocidad está limitada a 20 Km/h. y el tráfico rodado debe ser de baja densidad), su anchura mínima podría estar permitida entre 3,00 y 3,50 metros. Por lo que parece aceptable el ancho de 3,15 metros al que quedaría reducida la calle con la construcción de la rampa de acceso a la vivienda en cuestión.

Además, también podemos considerar que dicha anchura no afectaría tampoco a las dimensiones del transporte rodado que circulase por dicha calzada. Y es que la anchura máxima autorizada a los vehículos para poder circular, incluida la carga, por la vía pública (especificada en la tabla 3, del Anexo IX, del Real Decreto 2822/98, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos) es de 2,55 metros, con las excepciones de los vehículos especiales establecidos en la misma norma, que puede ascender a 2,60 metros.

Entendemos, en definitiva, que el régimen de coexistencia de los usuarios de la vía pública en cuestión, y partiendo de que el peatón es y debe ser el principal protagonista de la movilidad urbana en este tipo de itinerarios mixtos, podría quedar equilibrado con la alternativa apuntada, al garantizarse una anchura funcional suficiente de la calzada y un itinerario accesible con la existencia de un acceso sin barreras desde la vía pública al interior de la vivienda de XXX y XXX.

No puede olvidarse que la accesibilidad debe estar garantizada en cualquier lugar y a cualquier persona, de forma que una vivienda solo será accesible cuando se pueda disfrutar de la misma de una forma independiente (en toda la cadena de accesos), cuando esté exenta de barreras en todo su entorno y recorrido y posibilite que las personas mayores, con movilidad reducida y/o aquellas con diferentes discapacidades puedan continuar viviendo, incluso solas, manteniendo el máximo grado posible de autonomía personal, pudiendo hacer una vida normal, preferiblemente sin ayuda, y con la máxima seguridad.

Y debemos tener claro que en uno u otro momento de nuestra vida todas las personas veremos reducirse nuestra capacidad de desplazamiento, siendo necesario el compromiso de las administraciones locales de hacer de sus municipios un espacio con calidad de vida y adaptado a sus habitantes y visitantes a condiciones de accesibilidad universal.



No obstante, en caso de existir dudas en los servicios técnicos municipales sobre las medidas a adoptar en este supuesto para dar una solución compatible con la obligación de garantizar la accesibilidad y la continuación de la funcionalidad del espacio público, debe considerarse la posibilidad de acudir al Consejo de Servicios Sociales de Castilla y León (Sección de Accesibilidad y Supresión de Barreras), como órgano asesor en materia de accesibilidad para el análisis y estudio de la información que se someta a su consideración, y que sustituyó a la entonces Comisión Asesora para la Accesibilidad y Supresión de Barreras al amparo de lo dispuesto en el Decreto 10/2015, de 29 de enero, de aplicación de las medidas para la reforma de la Administración de la Comunidad de Castilla y León en la organización y funcionamiento de los órganos colegiados de asesoramiento y participación en el ámbito de los servicios sociales, mujer y juventud.

Respaldando, pues, desde esta Institución el derecho de las personas a una vivienda digna, plenamente accesible, que pueda acoger todas sus situaciones funcionales, consideramos oportuno, 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, formular la siguiente **Resolución**:

1. Que se proceda, previos los trámites oportunos, a la autorización de los actos de mejora de la accesibilidad en la vivienda ubicada en XXX de Galindo y Perahuy con la posibilidad de ocupación de la vía pública de forma paralela a la fachada principal del inmueble, que consistan en la construcción de una rampa de acceso a dicha entrada que, cumpliendo los requisitos técnicos exigidos, permita salvar la diferencia de cota causada por los escalones existentes y, así, posibilitar la entrada y salida de todas las personas, especialmente de sus propietarios, XXX y XXX.

2. Que la concesión de dicha autorización excepcional garantice, a su vez, la finalidad vehicular del espacio público (con una anchura funcional suficiente de la calzada para el tránsito de vehículos con acceso permitido) con las debidas condiciones de seguridad para todos los usuarios, y asegure un régimen de coexistencia en un itinerario accesible sin conflictos y con respeto a la prioridad peatonal.

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.



PROCURADOR DEL COMÚN
DE CASTILLA Y LEÓN

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN

Tomás Quintana López