



Ayuntamiento de XXX
Calle XXX
XXX
(Valladolid)

Asunto: Vía pública / instalación de bolardo / Disconformidad

Ilmo. Sr. Alcalde:

De nuevo nos dirigimos a V.I. una vez recibidos los informes solicitados en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número **4446/2020**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, el motivo de la queja era la colocación por ese Ayuntamiento de un bolardo a la altura del n.º 10 de la calle XXX de esa localidad, que según manifestaciones del autor de la queja, impide el tráfico en esa zona y el acceso a los inmuebles situados en los números 12, 14 y 16 de dicha calle, habiendo presentado varios escritos ante esa Entidad solicitando su retirada, sin haber obtenido respuesta alguna.

Iniciada la investigación oportuna, se le solicitó información en relación con las cuestiones planteadas en aquella.

En atención a dicha petición de información se remitió informe en el cual se hacía constar:

«La carretera provincial VP-3001, de Renedo de Esgueva a Pesquera de Duero, en el tramo que es travesía urbana en XXX se llama calle XXX. Las viviendas de los números 12, 14, 16, 18 y 20 de la calle XXX están en un petril, es decir, que están situadas en frente de la calle XXX pero a una altura considerable de la calzada de la carretera provincial. En ese petril en el que están las viviendas hay una calle estrecha que es en la que se ha instalado el bolardo, a la altura del número 10. Hay unas escaleras para comunicar el petril con la travesía de la carretera provincial que estrechan más la zona de tránsito de vehículos.

También quiero informar al Procurador del Común que en el petril no hay garajes, sino sólo puertas de entrada a las viviendas.



Hace unos meses, en este año 2020, un coche que circulaba por la calle situada en el petril estuvo a punto de caer a la carretera debido a la estrechez de esa calle en la zona de la escalera.

A continuación paso a responder a las preguntas que se hacen en el escrito de 20 de noviembre de 2020 de la Señora Adjunta del Procurador del Común.

El Ayuntamiento sí ha instalado un bolardo en el petril, a la altura del número 10 de la calle XXX, antes de llegar a la escalera, y el motivo es porque cuando se pavimentó esta zona se hizo con un proyecto técnico aprobado por la Diputación Provincial de Valladolid, correspondiente al Plan 1991 2ª fase, INEM-DIPUTACIÓN-AYUNTAMIENTOS en el que se contemplaba la instalación de "pilonas de retención de vehículos" que impedían el paso de vehículos antes de llegar a la escalera del petril. El bolardo se ha instalado unos metros antes de llegar a la ubicación de las pilonas que se señala en los planos del proyecto. Adjunto copia del plano del proyecto, cuyo redactor es el arquitecto XXX. La instalación del bolardo responde al mismo motivo que la instalación de las pilonas, que es impedir que los coches pasen por donde está la escalera para evitar el riesgo de caída.

A los vecinos que han ido al Ayuntamiento a quejarse del bolardo se les ha explicado en reuniones personales cuál era la situación, es decir, que había que impedir o limitar el paso de vehículos para evitar el riesgo de caída a la carretera. No obstante el bolardo instalado tiene una llave que hace que descienda, y así puedan pasar vehículos. Esa llave la tiene el Ayuntamiento y los vecinos la pueden pedir por motivos justificados».

Posteriormente, solicitamos ampliación de la información recibida, en atención a la cual se nos remitió la siguiente:

«En la tramitación de la queja con número de referencia 4446/2020 han solicitado al Ayuntamiento la ampliación de la información que se envió en el año 2020 para lo que este Ayuntamiento tenía pendiente de enviarles un informe suscrito por un técnico.

Les envío el informe número SIU/2021-38 que a petición del Ayuntamiento de XXX ha redactado el Servicio de Urbanismo de la Diputación Provincial de Valladolid.

Cuando se solicitó al Ayuntamiento el envío de información respecto a la queja recibida se hacía constar que "según manifestaciones del autor de la queja, dicho bolardo impide el tráfico en esa zona y el acceso a los garajes de los inmuebles situados en los números 12, 14 y 16 de dicha calle, habiendo presentado varios escritos ante esa Entidad solicitando su retirada, sin haber obtenido respuesta alguna".



La existencia de estos garajes ha quedado desmentida por lo que se hace constar en el apartado de conclusiones del informe que ahora les enviamos: "no se aprecia la existencia de ningún vado, ni puerta de vehículos en las fachadas de los números 12, 14, 16, 18 y 20, presumiendo por tanto que no existe ningún garaje en el interior de las viviendas. Las cinco puertas peatonales correspondientes a los nº 12, 14, 16, 18 y 20 disponen en alguno de los casos de escaleras de acceso"».

Por su importancia para la resolución del asunto, reproducimos a continuación el informe número XXX que, ha redactado el Servicio de Urbanismo de la Diputación Provincial de Valladolid:

«ANTECEDENTES Y OBJETO:

1º.- El Ayuntamiento de XXX solicita, en escrito dirigido a la Diputación Provincial de Valladolid con registro de entrada nº 000014831e2100002873, "La emisión de un informe por funcionario técnico sobre lo requerido por el Procurador del Común al Ayuntamiento de XXX en escrito de disconformidad firmado el 21 de enero de 2021".

En el mencionado escrito (número de referencia 4446/2020), se solicita informe suscrito por el Técnico municipal, en el que se concrete:

a) Si desde un punto de vista técnico, que garantice en todo caso la seguridad vial, considera que se puede permitir la circulación de vehículos por la calle XXX, que está situada en un petril en el lateral de la carretera provincial VP-3001, de Renedo de Esgueva a Pesquera de Duero, limitada a los vecinos de las viviendas situadas en los números 12,14,16,18 y 20, de forma que puedan acceder con sus vehículos hasta sus viviendas, indicando si en esos números de la calle existe algún garaje.

b) Si técnicamente considera adecuada la instalación de un bolardo para impedir el acceso con vehículos a esos números de la calle indicada, por motivos de seguridad vial, del que los vecinos no tienen llave, dependiendo, en todo caso, del Ayuntamiento para hacerlo, lo que puede motivar que en situaciones de urgencia no puedan entrar, o en su caso, que otro sistema le parece más oportuno para garantizar en todo momento el acceso, como puede ser la colocación de una barandilla, como ya se ha hecho en parte de esa vía, biondas u otro sistema de protección.

2º.- El Jefe de Servicio de Urbanismo solicita al técnico que suscribe mediante procedimiento electrónico con identificador XXX, "Informe técnico a petición del Procurador del Común sobre circulación de vehículos e instalación de bolardos en c/ XXX" referido a la solicitud del Ayuntamiento de XXX.



3º.- *Al objeto de cumplir el trabajo encomendado, con fecha 4 de febrero de 2021 se gira visita de inspección, previamente concertada con el Ayuntamiento, resultando que en el momento de la inspección está presente el Sr. Alcalde el cual identifica la calle a informar y bolardo situado en la misma calle XXX.*

DOCUMENTACIÓN APORTADA:

El Ayuntamiento de XXX adjunta copia de los siguientes documentos:

1º Comunicación del Procurador del Común firmada con fecha 20/11/2020.

2º Respuesta del Ayuntamiento de XXX firmada con fecha 18/12/2020.

3º Requerimiento del Procurador del Común firmada con fecha 21/01/2021.

INSPECCIÓN OCULAR:

Identificación de la zona afectada por la limitación del tráfico.

La calle XXX coincide con la travesía de la carretera VP-3001. En su primer tramo la calle XXX dispone de una vía de servicio situada en paralelo con la travesía.

Esta vía de servicio comprende una longitud aproximada de 94 metros y está situada en el lado de los números pares, comenzando a la altura del nº 2 y terminando a la altura del nº 20 (ver cartografía catastral en el anexo nº 1). La vía de servicio está situada a una cota superior a la travesía y está delimitada por un muro de contención. Existe una escalera abierta en el muro la cual comunica la travesía con la vía de servicio.

La sección tipo de la vía de servicio está formada por una zona verde junto al muro de contención, calzada delimitada por bordillos, y un acerado junto a las viviendas con zona verde en el primer tramo de la vía. El ancho de la vía es variable.

La vía de servicio definida puede considerarse como la zona identificada por el Procurador del Común y objeto del informe: "...situada en un petril en el lateral de la carretera provincial VP-3001, de Renedo de Esgueva a Pesquera de Duero".

Características de la calle a informar.

Un factor crítico para el tránsito y aparcamiento de vehículos es la anchura de la calzada.

Consultado el proyecto original existente en el Ayuntamiento de XXX denominado "Memoria valorada de pavimentación de varias calles", 2ª fase del Plan



1991, convenio Inem - Diputación - Ayuntamientos, fechado en septiembre de 1991, y redactado por el Arquitecto XXX, se aprecia en el plano nº 3 el trazado de la vía de servicio, denominada anteriormente calle XXX (ver foto nº 5, del plano mencionado, al final del presente informe).

En el mencionado plano (ver foto nº 4 con el detalle del plano) y en las mediciones y presupuesto de la Memoria Valorada figuran dos "pilonas de retención de vehículos" para limitar el acceso de vehículos a la parte más estrecha de la vía. En el plano no se marca el ancho de la calzada en esta zona más estrecha de la vía.

En las mediciones propias efectuadas en la visita de inspección se aprecia que las dimensiones definitivas tienen pequeñas discrepancias con lo reflejado en el plano, si bien, esto no es determinante para responder a las preguntas del Procurador del Común.

El inicio de la vía de servicio (comprende los nº 2, 4 y 6) tiene una anchura variable que puede oscilar entorno a los 4,50 metros (Ver foto nº 2).

A la altura del nº 8 se produce una reducción del ancho de calzada (ver foto nº 6) que va disminuyendo a lo largo de la calle hasta reducirse a 2,95 metros a la altura del bolardo (ver fotos nº 7 y 8), y a 1,95 metros en su parte más estrecha, situada a la altura de la vivienda nº 16 (ver fotos nº 9 y 10).

La parte final, a la altura de los nº 18 y 20, es un tramo peatonal, sin calzada delimitada por bordillos (ver fotos nº 11 y 12), enlazando el pavimento de la vía de servicio con el acerado de la travesía.

CONCLUSIONES:

1º A la pregunta de "Si desde un punto de vista técnico, que garantice en todo caso la seguridad vial, considera que se puede permitir la circulación de vehículos por la calle XXX, que está situada en un petril en el lateral de la carretera provincial VP-3001, de Renedo de Esgueva a Pesquera de Duero, limitada a los vecinos de las viviendas situadas en los números 12,14,16,18 y 20, de forma que puedan acceder con sus vehículos hasta sus viviendas, indicando si en esos números de la calle existe algún garaje ", he de manifestar que no se aprecia la existencia de ningún vado, ni puerta de vehículos en las fachadas de los nº 12, 14, 16, 18 y 20, presumiendo por tanto que no existe ningún garaje en el interior de las viviendas. Las cinco puertas peatonales correspondientes a los nº 12, 14, 16, 18 y 20 disponen en alguno de los casos de escaleras de acceso.



En cuanto a la circulación de vehículos por la calle XXX, entendiéndolo como tal la vía de servicio paralela a la travesía, en primer lugar, he de manifestar que esta vía es peatonal en su tramo final, conecta peatonalmente con el acerado de la travesía (ver foto nº 12) tal y como se ha dicho anteriormente, y no existe cruce de incorporación a la carretera en este punto. Por su configuración y urbanización es una calle sin salida para vehículos. No se aprecia señalización informativa de “calle sin salida” al inicio de la calle.

Por otro lado, frente al nº 16 se produce un estrechamiento que reduce la calzada a 1,90 metros. Este ancho permite el paso muy ajustado de algunos vehículos tipo automóvil en un solo sentido.

Para permitir la circulación sería necesario disponer de un ancho de calzada suficiente para circular en los dos sentidos. Además, debería disponer de espacio al final de la calle para permitir cambiar de sentido, y esto tampoco se cumple.

Concluyendo, no es posible circular en una calle sin salida y estrecha, que no permite los dos sentidos de circulación. Los vehículos tienen que salir por el mismo sitio que han entrado. Tampoco es posible aparcar dado que se bloquearía el paso. Esto es aplicable al segundo tramo de la vía la cual comprende los números del 8 al 20.

En cuanto al primer tramo de la vía, de mayor anchura, es posible el cruce de dos vehículos tipo automóvil, y por tanto es posible la circulación de una forma limitada en tanto en cuanto que para salir de este tramo de vía es necesario hacerlo marcha atrás o maniobrando para cambiar de sentido, si el tamaño del vehículo lo permite.

2º A la pregunta de “Si técnicamente considera adecuada la instalación de un bolardo para impedir el acceso con vehículos a esos números de, la calle indicada, por motivos de seguridad vial, del que los vecinos no tienen llave, dependiendo, en todo caso, del Ayuntamiento para hacerlo, lo que puede motivar que en situaciones de urgencia no puedan entrar, o en su caso, que otro sistema le parece más oportuno para garantizar en todo momento el acceso, como puede ser la colocación de una barandilla, como ya se ha hecho en parte de esas vía, blondas u otro sistema de protección”, he de manifestar en primer lugar que mi titulación es de Arquitecto Técnico y no soy técnico en seguridad vial, no obstante contestaré a las preguntas según mi leal saber y entender.

Con respecto a si técnicamente me parece adecuada la instalación "de un bolardo para impedir el acceso con vehículos a esos números de la calle indicada...", he de manifestar que tal y como se ha razonado anteriormente en la contestación a la



primera pregunta, la limitación que ha impuesto el Ayuntamiento de XXX me parece oportuna y no parece tener como objetivo impedir el paso de vehículos a ningún número en concreto, sino que su instalación responde a razones técnicas fundamentadas en las características de la vía en ese tramo de la calle. La limitación ya estaba proyectada en el documento técnico elaborado en el año 1991.

En cuanto al bolardo colocado, si es un sistema adecuado, se contestará al final del presente informe en la parte correspondiente de la pregunta "...que otro sistema le parece más oportuno para garantizar en todo momento el acceso...".

En cuanto a que "...los vecinos no tienen llave, dependiendo, en todo caso, del Ayuntamiento para hacerlo, lo que puede motivar que en situaciones de urgencia no puedan entrar.", mi opinión como es que los vehículos de los servicios de emergencia no necesitan situarse a la puerta del edificio donde van a prestar sus servicios, y en algunos casos sería una temeridad, como por ejemplo en el caso de un incendio (un camión de bomberos se pondría en riesgo situándose cerca del incendio sin mantener la distancia de seguridad). Por otro lado, cualquier camión tiene un chasis de una anchura superior a 1,90 metros, que es lo que mide la parte más estrecha de la calzada.

Para el caso de evacuación de personas tampoco es preciso situar la ambulancia a la puerta de la vivienda. Los verdaderos obstáculos para realizar la evacuación de personas son realmente las aglomeraciones de personas y la existencia de vehículos aparcados que pueden dificultar e incluso obstruir el paso de los sanitarios.

En todo caso, los vehículos de emergencia han evolucionado a tener cada vez un mayor tamaño para mejorar las prestaciones. Con el aumento de tamaño los vehículos también pierden maniobrabilidad.

La maniobrabilidad del vehículo de emergencias es la clave para elegir el punto de estacionamiento de los servicios de emergencia. Ninguna ambulancia va a perder el tiempo haciendo maniobras marcha atrás en una calle estrecha y sin salida para acercarse a los sanitarios a la vivienda del enfermo. Lo normal es que los sanitarios se apeen del vehículo y accedan caminando unos metros para prestar sus servicios donde proceda. El tramo limitado al tráfico es de unos 50 metros de un total de 94 metros que tiene la vía de servicio. Situada la ambulancia en el extremo más cercano al punto de evacuación, los sanitarios recorrerían en el peor de los casos un máximo de 25 metros.

A la pregunta de "...que otro sistema le parece más oportuno para garantizar en todo momento el acceso, como puede ser la colocación de una barandilla, como ya se ha hecho en parte de esa vía, biondas u otro sistema de protección...".



Quiero entender que la pregunta “...garantizar en todo momento el acceso...” sé refiere al acceso de personas, ya que el acceso de vehículos se ha explicado sobradamente.

Según la definición de la RAE (Real Academia Española de la lengua) el objeto colocado en la calle XXX puede denominarse bolardo. No obstante, es más preciso denominar el objeto colocado en la vía pública como una "barrera de contención abatible con cerradura”.

Existe una amplia gama de dispositivos similares y variantes en su denominación tales como: ceptos parking, guarda parking, barrera de parking, cepto garaje, bolardo abatible o pizona abatible, barrera de control de acceso, barrera abatible, barrera de contención, etc. Considero que estos dispositivos pueden asimilarse a la denominación de bolardos, dado que su colocación en la vía pública no está regulada expresamente, y sí lo están los bolardos.

La regulación de los bolardos se encuentra recogida en el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, 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 y en La Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero.

En concreto se menciona expresamente en los artículos 16 y 29 de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero:

“Artículo 16. Aparcamiento y elementos de control y protección del tráfico rodado.

Apartado 2:

Siempre que sea posible, deberá evitarse el uso de elementos físicos antiaparcamiento; en caso de resultar necesarios, se situarán de forma que no se obstruya el ámbito de paso de los itinerarios peatonales. Serán de fácil detección, incluso por peatones con discapacidad visual, estarán contrastados con el pavimento y tendrán una altura adecuada.

Artículo 29. Bolardos.

Los bolardos instalados en las áreas de uso peatonal tendrán una altura situada entre 0,75 y 0,90 m, un ancho o diámetro mínimo de 10 cm y un diseño redondeado y sin aristas. Serán de un color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas. Se



ubicarán de forma alineada, y en ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible ni reducirán su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido”.

Dado que el bolardo existente no cumple lo señalado en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, lo procedente es sustituir el bolardo actual por otro que cumpla el artículo 29 de la mencionada normativa.

Además de lo anterior, se debe instalar la señalización de tráfico apropiada al inicio de la calle (señal de calle sin salida) y tal vez sea oportuno limitar u ordenar el aparcamiento en el primer tramo de la vía. Se aconseja al Ayuntamiento de XXX consultar a técnicos u organismos competentes en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor, y seguridad vial.

Lo anterior tiene carácter de sugerencia al no tener el técnico informante competencias en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial».

A la vista de lo informado y acreditado en el expediente, procedemos a formular las siguientes consideraciones para fundamentar jurídicamente el contenido de la presente Resolución.

Desde un punto de vista formal, no queda acreditado en el expediente de queja que el Ayuntamiento de XXX haya dado respuesta a las reclamaciones presentadas por los vecinos en el registro de esa Entidad, tal y como se deduce de la copia del expediente administrativo que esa Administración local nos ha remitido.

La garantía de una respuesta efectiva al ciudadano deriva de la propia Constitución Española -artículo 103.1 y 105- y forma parte del derecho de la ciudadanía a una buena administración, que configura el artículo 41 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea, introducida por el Tratado de Lisboa.

Dentro de este derecho a la buena administración, podríamos mencionar el deber de responder de forma expresa a cada una de las cuestiones planteadas.

Debemos recordar, además, la obligación de las Administraciones públicas de dar respuesta a cuantas solicitudes formulen los administrados, recogida en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La legalidad vigente exige resolver y notificar en el plazo establecido, es decir, **siempre de forma expresa**, máxime cuando ya no existe la desestimación tácita, dado que la falta de resolución no se contempla propiamente como forma de terminar el



procedimiento administrativo, pues conforme establece el 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

«1. En los procedimientos iniciados a solicitud del interesado, sin perjuicio de la resolución que la Administración debe dictar en la forma prevista en el apartado 3 de este artículo, el vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado resolución expresa, legitima al interesado o interesados para entenderla estimada por silencio administrativo...

2. La estimación por silencio administrativo tiene a todos los efectos la consideración de acto administrativo finalizador del procedimiento. La desestimación por silencio administrativo tiene los solos efectos de permitir a los interesados la interposición del recurso administrativo o contencioso-administrativo que resulte procedente.

3. La obligación de dictar resolución expresa a que se refiere el apartado primero del artículo 21 se sujetará al siguiente régimen:

a) En los casos de estimación por silencio administrativo, la resolución expresa posterior a la producción del acto sólo podrá dictarse de ser confirmatoria del mismo.

b) En los casos de desestimación por silencio administrativo, la resolución expresa posterior al vencimiento del plazo se adoptará por la Administración sin vinculación alguna al sentido del silencio».

Con referencia al ámbito local, el artículo 69 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, señala que "las Corporaciones locales facilitarán la más amplia información sobre su actividad y la participación de todos los ciudadanos en la vida local"; y el artículo 231.1 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales (ROF) establece que "las solicitudes que dirijan los vecinos a cualquier órgano del Ayuntamiento en petición de aclaraciones o actuaciones municipales, se cursarán necesariamente por escrito y serán contestadas en los términos previstos en la legislación sobre procedimiento administrativo".

Conviene en este punto traer a colación lo que dice el Tribunal Supremo (STS de 18 de diciembre de 2019), cuando establece que:

“Procede reiterar como doctrina de interés casacional la que declaramos en nuestra sentencia de 5 de diciembre de 2017, cit., reafirmando que del derecho a una buena Administración pública derivan una serie de derechos de los ciudadanos con plasmación efectiva. No se trata, por tanto, de una mera fórmula vacía de contenido,



sino que se impone a las Administraciones públicas de suerte que a dichos derechos sigue un correlativo elenco de deberes a estas exigibles, entre los que se encuentran, desde luego, el derecho a la tutela administrativa efectiva y, en lo que ahora interesa sobre todo, a una resolución administrativa en plazo razonable”.

También parece necesario recordar que algunas de las reclamaciones presentadas llevan más de nueve meses sin haber obtenido respuesta.

Es evidente, pues, que ha transcurrido el plazo de que dispone ese Ayuntamiento para resolver expresamente las reclamaciones presentadas, y que, por ello, debió dar respuesta a las mismas, por escrito en tiempo y forma, respetando las previsiones legales, suponiendo su omisión un incumplimiento de sus obligaciones como administración pública.

Desde un punto de vista competencial, debemos recordar que la ordenación del tráfico en las vías urbanas se atribuye a los municipios, tanto a tenor de lo establecido por el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 abril, de Bases del Régimen Local, (*“el Municipio ejercerá en todo caso, competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: g) tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad”.*); como por el artículo 7 a) y b) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, al establecer:

“Corresponde a los municipios:

a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

El art. 57.1 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y



Seguridad Vial, establece “ *Mantenimiento 1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación, y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales*”.

El Artículo 139.1 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, establece que “*Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales*”.

El Tribunal Supremo (STS de 19 de julio de 2000), puntualiza que “*...el ejercicio de la potestad discrecional en la ordenación del tráfico viario ha de verificarse a través de la adopción de los criterios técnicos más eficaces para conseguir esa misma finalidad, criterios que dependen de multitud de complejas circunstancias y cuya elección y acogimiento en el caso concreto han de referirse al juicio ponderado de la Administración encargada de velar por su correcta regulación*”.

La discrecionalidad en las decisiones del Ayuntamiento en esta materia debe siempre respetar la normativa general y municipal, si la hubiere.

Conforme a estos preceptos, el Ayuntamiento será competente, por tanto, para acordar “*la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración*”.

Nada dicen las normas consideradas con respecto a los trámites administrativos que conlleva la señalización de las vías públicas, cuando se trata de actuaciones que no exigen ordenanza reguladora. Habrá que estar a las normas de procedimiento administrativo establecidas en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y al régimen específico que fija la normativa aplicable según quién sea el titular de la vía.

Así las cosas, en los municipios esta competencia corresponderá normalmente a los Alcaldes, que podrán delegar en la Comisión de Gobierno o en los Concejales delegados el ejercicio de esta competencia, por cuanto, como señala la Sentencia 516/2017, del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña “*La resolución recurrida no merece la consideración de disposición general sino de acto administrativo dirigido a*



una pluralidad indeterminada de personas, pues no incorpora, propiamente, un contenido normativo que se integre en el ordenamiento jurídico, con el establecimiento de derechos y obligaciones, sino que lo que hace es fijar medidas de ordenación del tráfico en varias vías públicas urbanas, en atención a lo establecido en el artículo 7.a) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto articulado de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en cuanto atribuye a los municipios la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad... Aunque tiene trascendencia con proyección general esa regulación no necesita contenerse en una Ordenanza municipal en los términos del artículo 7.b) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, ya que no determina el uso de las vías urbanas que se cita el tráfico por las mismas”.

Así pues, la instalación de un bolardo no merece la consideración de disposición de carácter general sino de un acto administrativo dirigido a una pluralidad indeterminada de personas, pues no incorpora, propiamente, un contenido normativo que se integre en el ordenamiento jurídico, como de nuevo señala la Sentencia citada “...la potestad plasmada en el contenido de la resolución no es otra que la facultad discrecional que se reconoce a la Administración en la ordenación del tráfico, siempre dentro del ámbito que la ley marca. La potestad o dicha facultad se reconoce en sentencia del TS de 7 de julio de 2000 que expone en diversos pasajes de la misma prescripciones que así lo atestiguan, e indicando que “es indudable que el ejercicio de esas facultades se desarrolla dentro del ámbito de la potestad discrecional de la Administración, en cuanto a su concreta aplicación, derivada de la necesidad de ponderar los complejos intereses puestos en juego a través de la regulación del tráfico viario...”.

Como se ha dicho, la normativa sustantiva queda articulada mediante el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y 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.

Una vez determinada la legislación aplicable, observamos que la justificación y motivación de la colocación del bolardo, como indica el Ayuntamiento, está clara “ha instalado un bolardo en el petril, a la altura del número 10 de la calle XXX, antes de llegar a la escalera, y el motivo es porque cuando se pavimentó esta zona se hizo con



un proyecto técnico aprobado por la Diputación Provincial de Valladolid, correspondiente al Plan 1991 2ª fase, INEM-DIPUTACIÓN-AYUNTAMIENTOS en el que se contemplaba la instalación de "pilonas de retención de vehículos" que impedían el paso de vehículos antes de llegar a la escalera del petril. (...) La instalación del bolardo responde al mismo motivo que la instalación de las pilonas, que es impedir que los coches pasen por donde está la escalera para evitar el riesgo de caída”.

A continuación procede examinar si la solución implantada se adecuada a los preceptos normativos, y si, en todo caso, es la más adecuada para dar solución a los problemas planteados en la queja.

A estos efectos, debemos considerar el informe emitido por el Técnico del servicio de urbanismo de la Diputación Provincial de Valladolid.

En efecto, vamos a detenernos en aquellos apartados del informe que por su trascendencia para la resolución de la queja, conviene entresacar de su contenido.

En primer lugar vale la pena reseñar lo siguiente:

“... no se aprecia la existencia de ningún vado, ni puerta de vehículos en las fachadas de los nº 12, 14, 16, 18 y 20, presumiendo por tanto que no existe ningún garaje en el interior de las viviendas. Las cinco puertas peatonales correspondientes a los nº 12, 14, 16, 18 y 20 disponen en alguno de los casos de escaleras de acceso.

En cuanto a la circulación de vehículos por la calle XXX, entendiendo como tal la vía de servicio paralela a la travesía, en primer lugar, he de manifestar que esta vía es peatonal en su tramo final, conecta peatonalmente con el acerado de la travesía (ver foto nº 12) tal y como se ha dicho anteriormente, y no existe cruce de incorporación a la carretera en este punto. Por su configuración y urbanización es una calle sin salida para vehículos. No se aprecia señalización informativa de “calle sin salida” al inicio de la calle.

Por otro lado, frente al nº 16 se produce un estrechamiento que reduce la calzada a 1,90 metros. Este ancho permite el paso muy ajustado de algunos vehículos tipo automóvil en un solo sentido.

Para permitir la circulación sería necesario disponer de un ancho de calzada suficiente para circular en los dos sentidos. Además, debería disponer de espacio al final de la calle para permitir cambiar de sentido, y esto tampoco se cumple.

Concluyendo, no es posible circular en una calle sin salida y estrecha, que no permite los dos sentidos de circulación. Los vehículos tienen que salir por el mismo



sitio que han entrado. Tampoco es posible aparcar dado que se bloquearía el paso. Esto es aplicable al segundo tramo de la vía la cual comprende los números del 8 al 20.

En cuanto al primer tramo de la vía, de mayor anchura, es posible el cruce de dos vehículos tipo automóvil, y por tanto es posible la circulación de una forma limitada en tanto en cuanto que para salir de este tramo de vía es necesario hacerlo marcha atrás o maniobrando para cambiar de sentido, si el tamaño del vehículo lo permite.”

En segundo lugar, respecto al bolardo colocado por el Ayuntamiento, manifiesta:

“La regulación de los bolardos se encuentra recogida en el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, 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 y en La Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero.

(...)

...el bolardo existente no cumple lo señalado en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, lo procedente es sustituir el bolardo actual por otro que cumpla el artículo 29 de la mencionada normativa.

Además de lo anterior, se debe instalar la señalización de tráfico apropiada al inicio de la calle (señal de calle sin salida) y tal vez sea oportuno limitar u ordenar el aparcamiento en el primer tramo de la vía. Se aconseja al Ayuntamiento de XXX consultar a técnicos u organismos competentes en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor, y seguridad vial”.

Sobre el contenido de este documento, debemos agregar que esta Procuraduría carece de medios y competencias legales para realizar valoraciones críticas o paralelas de los informes técnicos que emiten las Administraciones, en este caso el Servicio de Urbanismo de la Diputación Provincial de Valladolid, a instancia del Ayuntamiento de XXX, por estar elaborados por expertos con conocimientos específicos en la materia. De ahí que, con carácter general, otorguemos presunción de veracidad “iuris tantum” a dichos informes de índole técnica, presunción que, por lo señalado, no podemos rebatir.

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**:



-Que por el Ayuntamiento de XXX se proceda, con la mayor celeridad, a dar contestación por escrito a cada una de las reclamaciones presentadas por los vecinos, en relación con la instalación de un bolardo en la calle XXX.

-Que por el Ayuntamiento de XXX se proceda, a la mayor brevedad, a buscar la mejor solución a los problemas que en materia de tráfico presenta la calle XXX de dicha localidad, consultando si fuera necesario a técnicos u organismos competentes en materia de tráfico, con objeto hacer compatible la seguridad vial con los derechos de los residentes en la dicha calle, valorando que se pueda permitir el acceso de vehículos, exclusivamente a aquellos con las limitaciones que se establezcan para garantizar la ausencia de peligro para peatones y vehículos.

-Que la solución que se adopte, deberá contemplar la instalación de la señalización de tráfico apropiada al inicio de la calle (señal de calle sin salida y aquellas otras que procedan, como puede ser la de circulación permitida solo a residentes), valorar la limitación del aparcamiento en el primer tramo de la vía, y eliminar el actual bolardo existente, dado que no cumple con lo señalado en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, sustituyéndolo por otro sistema que se adecúe a la normativa.

-Que entre tanto se da una solución definitiva a los problemas existentes, por el Ayuntamiento se arbitre un sistema que facilite a los vecinos que residen en viviendas situadas en la calle XXX, el acceso mediante vehículos a estas, en aquellos supuestos en los que este sea necesario por causa justificada, en base a criterios técnicos y objetivos, garantizando siempre la seguridad vial.

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.

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