



PROCURADOR DEL COMÚN  
DE CASTILLA Y LEÓN

**Excmo. Ayuntamiento de XXX**  
**Ilmo. Sr. Alcalde**  
**XXX**

**Asunto: Barreras urbanísticas / Paso elevado de peatones**

Ilmo. Sr.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número **734/2022**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

El objeto de la presente reclamación se centra en las deficiencias de accesibilidad del reductor de velocidad (paso de peatones sobreelevado), situado en la calle XXX, frente al número XXX de la carretera XXX, en la travesía de XXX.





La instalación de este elemento, de acuerdo con la información facilitada por ese Ayuntamiento de XXX, obedeció, como criterio técnico principal (*Informe del Arquitecto municipal de XXX*), a la necesidad de aumentar las medidas de seguridad ante la peligrosidad que existía por la excesiva velocidad de los vehículos en el cruce con la calle XXX, arteria principal de la localidad. Concretamente, la situación existente con anterioridad a la construcción del paso elevado cuestionado era la siguiente:



Ante esta situación de peligro para la seguridad, ese Ayuntamiento promovió las correspondientes obras de adecuación y reforma de la señalización de la citada travesía, eliminando una serie de pasos de peatones y creando unos nuevos, instalados junto con reductores de velocidad. Entre ellos, se suprimió el paso peatonal reflejado en la imagen superior (situado en el comienzo de la calle XXX) y se construyó el cuestionado reductor de velocidad (del tipo de sección transversal), paso de peatones sobreelevado, en la misma calle XXX, frente al nº XXX. Este resalto, sin embargo, ya fue ejecutado, al parecer, con la discrepancia de los vecinos, al desembocar su ubicación en una zona de aparcamientos y acceso a garajes particulares de las edificaciones situadas en la calle de referencia.

En efecto, este reductor de velocidad incide, por un lado, en la trayectoria del acceso y salida de los vehículos que aparcan en el garaje de la vivienda nº XXX y está ubicado de tal forma que afecta a la zona de aparcamiento exterior, así como al tránsito



peatonal en ese punto. A su vez, en el lado contrario, queda también afectada la circulación peatonal por la existencia de elementos del mobiliario urbano. Así se deduce de la documentación fotográfica que acompaña al Informe técnico antes señalado, emitido por el Arquitecto de ese Ayuntamiento:





Pues bien, ciertamente, en las zonas de tránsito vehicular de nuestros pueblos y ciudades existen determinados tramos y puntos singulares en los que, por su ubicación, se requiere que se mantenga una velocidad de circulación reducida y una especial atención en la conducción. La señalización vial es, en general, el medio utilizado para lograr en estas zonas la reducción de la velocidad y el aumento de la atención en la circulación. Pero también existen otros medios adicionales, como son los reductores de velocidad asociados a pasos de peatones, que pueden coadyuvar a conseguir estos objetivos y, en definitiva, a garantizar la seguridad de peatones y usuarios de vehículos.

Estos pasos elevados, también denominados badenes o cruces con resalto, y que forman parte del equipamiento vial orientado hacia la mejora de la seguridad de la circulación, incluyen un reductor de la velocidad; es decir, una elevación en la carretera que obliga a los vehículos a extremar precauciones y a reducir su marcha incluso cuando no se divisan peatones en las inmediaciones. Además, presentan como ventaja importante el aumento de la accesibilidad peatonal, puesto que elevan el terreno de modo que el paso queda, en muchos casos, al nivel de la acera.

Ahora bien, este tipo de paso de peatones elevado no puede ser instalado indistintamente, sin criterio, en travesías o zonas donde no es aconsejable su emplazamiento o sin tener en cuenta las condiciones de accesibilidad necesarias. Esto es, sin observar las especificaciones contenidas en la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la red de carreteras del Estado<sup>1</sup>, y sin cumplir el Decreto 217/2001, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de accesibilidad y supresión de barreras de Castilla y León, así como la Orden VIV/561/2020, 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<sup>2</sup>.

Éste, sin embargo, parece haber sido el caso del paso de peatones sobreelevado con reductor de velocidad que ahora es objeto de este expediente, dadas las irregulares

---

<sup>1</sup> Aunque esta normativa no es de obligado cumplimiento para carreteras no estatales, como es el caso, su aplicación viene siendo aceptada generalmente por todas las administraciones titulares de carreteras (comunidades autónomas, diputaciones provinciales o ayuntamientos).

<sup>2</sup> Derogada por la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, pero sin ser esta norma de aplicación obligatoria a los espacios públicos urbanizados cuyos planes y proyectos se aprueben definitivamente durante el transcurso de los diez primeros meses posteriores a su entrada en vigor. Es decir, hasta el 2 de noviembre de 2023).



circunstancias, antes señaladas, que acompañan a su situación, y cuya descripción detallamos a continuación<sup>3</sup>:

### **1. Conexión del paso elevado con la acera.**

**a) En el margen derecho del paso, el bordillo concluye sin respetar los requisitos técnicos exigidos e invadiendo la zona de desembarque del peatón.**



Esta situación supone que el vado peatonal no garantiza la continuidad e integridad del itinerario peatonal en la transición entre la acera y el paso de peatones. Es decir, invade ese itinerario peatonal que transcurre por la acera, en contradicción con lo dispuesto en el artículo 21.1 de la Orden VIV/561/2020. Además, el encuentro entre el paso y la calzada no se halla debidamente enrasado (art. 21.3 de la misma norma).

**b) En el margen izquierdo del paso no existe acera y el mismo desembarca en una zona de aparcamiento público.**



3 ]



Como se observa en estas imágenes, el paso de peatones elevado no conecta directamente con la acera, sino con la zona de aparcamiento público, quedando dicho paso totalmente interrumpido. De esta forma, los peatones deben cruzar ese aparcamiento para llegar a la acera, sin rebaje de bordillo en su trayectoria. Esta situación resulta ya que la zona del aparcamiento sigue estando habilitada para su uso. Así, de producirse el estacionamiento de algún vehículo delante del paso de peatones, quedaría impedido su uso e interrumpido el acceso a la acera.

Se produce, así, el incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 19.1 de la referida Orden VIV/561/2020, dado que los puntos de cruce deben asegurar que el tránsito de peatones se mantenga de forma continua, segura y autónoma en todo su desarrollo.

## **2. Acceso a garajes particulares.**

Se obstaculiza, en concreto, el acceso libre al garaje ubicado en el número XXX de la referida calle XXX, dificultando la entrada y salida de vehículos.

La ubicación del reductor de velocidad afecta a la entrada del garaje de la vivienda situada en la referida numeración, incomodando la maniobra de entrada y salida, ya que parte del mismo está ejecutado en frente de su acceso. Esto es, se vulnera lo dispuesto en el apartado 3 del citado artículo 19 de la Orden VIV/561/2010, dado que la solución adoptada para salvar el desnivel entre acera y calzada invade el ámbito del paso del itinerario peatonal.

## **3. Señalización vertical del paso.**

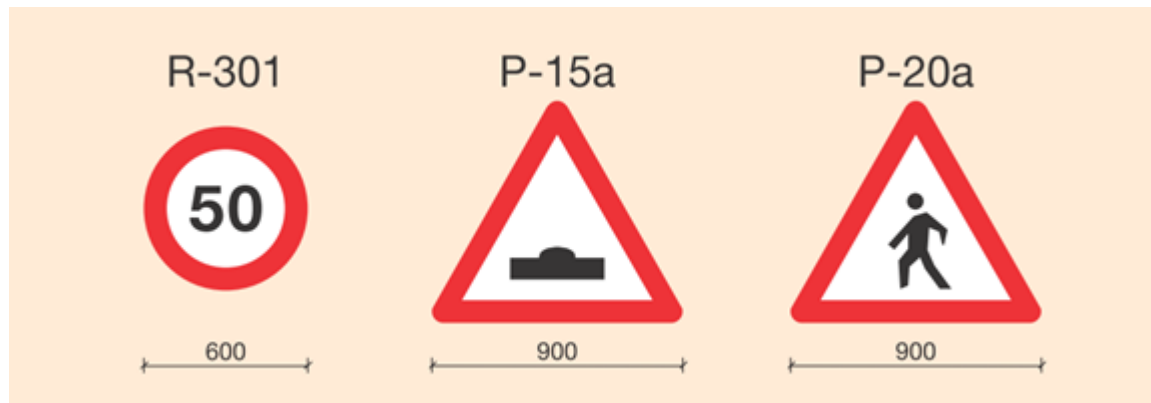
Tanto la travesía como el entorno de los reductores de velocidad deben contar con la señalización que se detalla en la referida Orden FOM/3053/2008, con el objeto de garantizar los objetivos de mejora de la seguridad de la circulación que se persiguen con estos dispositivos. En concreto, se contemplan tres tipos de señalización vertical: de entrada al tramo, de advertencia, y de situación.

### ***“A) Señalización a la entrada de la travesía:***

*En las entradas a la travesía, en la misma sección donde se ubique la señal de poblado S-500, o en sus inmediaciones, los de dispositivos reductores de velocidad deben de ir precedidos de las señales siguientes: R-301 de limitación de velocidad, P-15a de advertencia de resalto, y P-20 de «peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones».*



*Estas señales se escogerán, ya sean algunas de ellas o todas, atendiendo a las características del tramo y de los tipos de dispositivos RDV, pudiéndose conjugar la disposición individualizada de cada señal con la disposición conjunta de varias de ellas*



*dentro de un cartel, facilitando así la señalización idónea para cada caso concreto.*

#### ***B) Señalización en la aproximación al RDV:***

*La señalización vertical en aproximación a un reductor de velocidad aislado o a un grupo de reductores sucesivos estará compuesta en general por las señales R-301 (velocidad máxima permitida), P-15a (resalto) y P-20 (proximidad de lugar frecuentado por peatones), dispuestas en ese mismo orden según el sentido de marcha de los vehículos.*

*La señal P-20 se dispondrá obligatoriamente en el caso de los reductores de tipo trapezoidal con función de paso de peatones.*

*Dicha señal será recomendable en el caso en que exista un paso de peatones situado a continuación de los reductores de velocidad así como en el caso de presencia significativa de peatones en las márgenes con riesgo de invasión de la calzada por parte de los mismos.*

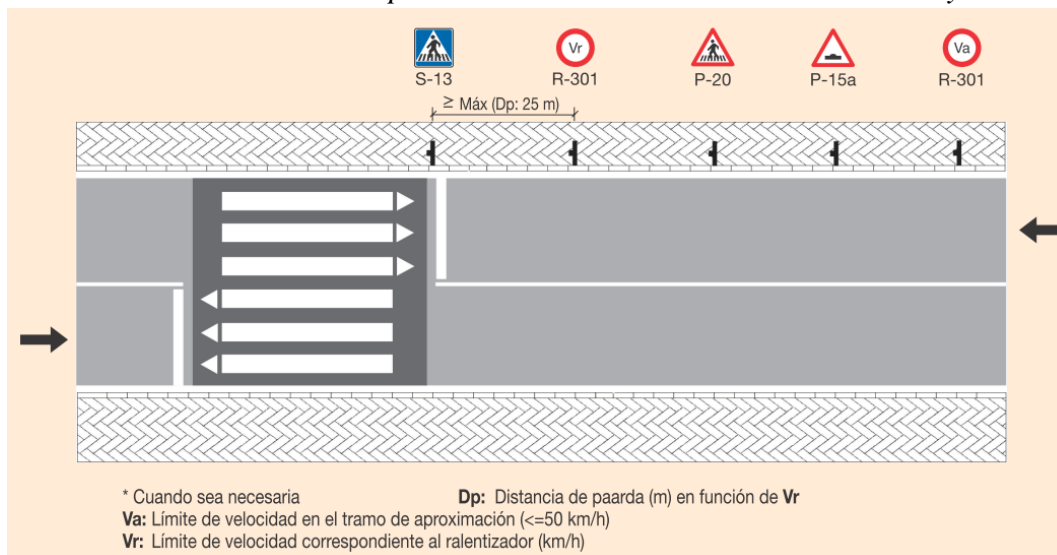
*Si el RDV aislado o primero de grupo se encontrara próximo a la puerta de entrada del tramo a considerar, se estudiará la validez de las señales allí dispuestas a los efectos descritos en este apartado, viniendo a sustituir total o parcialmente a la señalización específica de aproximación al RDV.*

*Donde hubiera limitaciones de espacio, se podrán colocar dos señales en un mismo poste.*

*La señal P-15a se instalará siempre en la aproximación a un RDV aislado y la P-15 precederá al primero cuando exista más de una reductor.*



La señal R-301 se instalará siempre en el caso en que la velocidad correspondiente a las características geométricas del reductor sea inferior al límite de velocidad existente en el tramo previo. La distancia entre la señal R-301 y la línea de



detención del paso de peatones será igual o superior a la distancia de parada correspondiente a la limitación de velocidad relativa a las características geométricas del reductor y tendrá un valor mínimo de 25 m.

### C) Señalización de situación:

En los reductores de velocidad de tipo trapezoidal se colocará inmediatamente antes del paso una señal S-13 de paso peatonal.

En caso de que se considere que esta señal no será percibida con la suficiente antelación, se estudiará la conveniencia de disponer la señal S-13 en báculo, con el objeto de que se pueda percibir desde mayor distancia.”

Pues bien, consta en la información facilitada por la persona reclamante que, de forma adecuada, existe una señal de límite de velocidad y de peligro de peatones en la entrada a la población (desde XXX). Y en el mismo paso, como se observa en la imagen abajo reflejada, la señal P-15a, junto a la S-13.





Sin embargo, al tratarse de una travesía con más de un reductor de velocidad, debería constar en el paso, no la citada señal P-15a, sino la señalización específica de firme irregular.



#### **4. Existencia de elementos del mobiliario urbano en el mismo punto de cruce del paso peatonal elevado.**

El apartado 4 del artículo 19 de la Orden VIV/561/2010, impide que existan junto a los puntos de cruce vegetación, mobiliario urbano o cualquier elemento que pueda obstaculizar el cruce o la detección visual de la calzada. Exigencia que, como se puede observar en la imagen siguiente, no se cumple en el punto de cruce cuestionado, de forma que no queda garantizado un tránsito peatonal accesible.





Todas estas circunstancias llevan a considerar las siguientes CONCLUSIONES:

- Que el reductor de velocidad de sección transversal trapezoidal (paso peatonal sobreelevado), fue construido frente al número XXX de la calle XXX, en la travesía de XXX, para sustituir al paso peatonal existente en esa misma zona ante la necesidad de mejorar la seguridad vial. Así, su instalación obedeció a la necesidad de mantener una velocidad de circulación reducida y una especial atención en la conducción.

- Que este dispositivo elevado, situado con una rasante a un nivel ligeramente superior al del firme, debe además cumplir la función de paso peatonal, por lo que a efectos legales le son de aplicación las disposiciones vigentes en materia de accesibilidad (puntos de cruce y pasos de peatones), siendo además conveniente la observancia de las instrucciones establecidas para la instalación de reductores de velocidad.

- Que, sin embargo, se ha constatado el incumplimiento de las normas y disposiciones establecidas al respecto, lo que implica que suponga un obstáculo o impedimento para el tránsito accesible de peatones y que afecte negativamente a la zona de aparcamiento público y a la entrada y salida del garaje localizado frente al mismo.

- Que, por ello, su instalación en ese punto y en las condiciones inadecuadas señaladas *ut supra* no garantiza la accesibilidad de todas las personas ni la seguridad de peatones y usuarios de vehículos ni de la circulación en general.

- Que, en consecuencia, su ejecución puede considerarse irregular debido a la elección de una ubicación sin acerado y a su construcción deficiente.

Esta situación, en consecuencia, debe llevar a ese Ayuntamiento a solventar las irregularidades del cruce peatonal en cuestión, dotando al espacio público afectado de una plena accesibilidad para garantizar su uso sin obstáculos a toda la población.

Su diseño y ubicación no ha tenido en cuenta todos los factores necesarios para asegurar la existencia de una vía de máxima seguridad y accesible para todos, con independencia de las características o modo de desplazamiento. Por ello, 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**:

**ÚNICO.- Que considerando la posible inadecuación de la ubicación asignada al paso de peatones sobreelevado cuestionado en este expediente (calle XXX, frente al número XXX, de la carretera XXX, en la travesía de XXX), y su construcción sin las condiciones de accesibilidad y seguridad exigidas, se proceda a valorar técnicamente el cambio de su emplazamiento en otro punto de la misma travesía en el que resulte viable el cumplimiento de todos los requisitos exigidos a este tipo de reductor de velocidad, el debido desarrollo de su función de paso peatonal accesible y la eliminación de riesgos y obstáculos en la circulación.**



PROCURADOR DEL COMÚN  
DE CASTILLA Y LEÓN

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