



**Resolución 2017S-9-17 del Ararteko, de 31 de agosto de 2017, por la que se sugiere al Ayuntamiento de Usurbil que revise los reductores de velocidad y la señalización de los pasos de peatones instalados en el municipio.**

### Antecedentes

1. El Ararteko ha recibido una queja formulada por (...), por la falta de respuesta y actuación del Ayuntamiento de Usurbil, ante el incumplimiento de la normativa en materia de resaltos y pasos de peatones en las vías públicas del municipio.

Esta persona expone que, con fecha 5 de febrero de 2016, presentó un escrito en el Ayuntamiento sobre el incumplimiento de la regulación de los resaltos instalados en la vía urbana y el pintado inadecuado de los pasos cebrá, sin haber obtenido respuesta alguna a las consideraciones que exponía para fundamentar su solicitud, entre otras, la Recomendación General del Ararteko 10/2011, de 14 de diciembre, sobre **“Los reductores de velocidad en las vías urbanas e interurbanas”**.

2. Tras valorar las cuestiones descritas en la queja, el Ararteko solicitó información al Ayuntamiento de Usurbil, junto con el expediente tramitado y, en su caso, los informes técnicos relativos a la adecuación de los resaltos ejecutados a la seguridad viaria de los usuarios y de los ciclistas, con especial referencia a los criterios técnicos que se han tomado en consideración (normas técnicas, etc.) en su instalación.
3. El Ayuntamiento envió el expediente solicitado y comunicó al Ararteko que había contactado con el interesado a fin de reunirse con él para tratar el asunto planteado, si bien esta persona declinó la invitación. Entre la documentación recibida, destacan los informes técnicos emitidos relativos al asunto expuesto.
4. A la vista de la respuesta recibida, el Ararteko solicitó una ampliación de la documentación, con una primera valoración, del siguiente tenor:

*“El escrito de respuesta indica que han intentado mantener una reunión con la persona que presentó la queja pero que el interesado se ha negado. Sin perjuicio de los contactos que pueda tener a bien mantener el Ayuntamiento, el interesado voluntariamente puede acceder o no a ello, sin que tenga la obligación de acudir.*

*Sin embargo, el Ayuntamiento sí que tiene la obligación de responder por escrito, con la debida motivación y con el cumplimiento del resto de los requisitos exigidos para la resolución, de conformidad con el artículo 88 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento administrativo común de las administraciones Públicas.*

*Al respecto, el Ararteko no ha recibido, tal como solicitó, la acreditación del cumplimiento de la tramitación de la solicitud del interesado, en los términos citados que no puede quedar suplida por una reunión.*



.../...

*Con respecto a la documentación e informes facilitados, seguidamente le damos traslado de diversas consideraciones a tener en cuenta sobre el contenido de la queja y a los efectos de su tramitación.*

*El informe del aparejador municipal se refiere al artículo 3.5, del Anejo II del Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación.*

*Efectivamente, el citado apartado recomienda la señalización del paso mediante coloración (bandas blancas y rojas), pero tal Decreto es del año 2000, resultando que en el aquel momento estaba vigente el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, 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.*

*Sin embargo, actualmente está vigente 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, que en su artículo 168 c) determina lo siguiente:*

*'c) Marca de paso para peatones. Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas.'*

*En consecuencia, actualmente en los pasos de cebra no pueden utilizarse líneas rojas que alternen con las blancas, por ser una regulación posterior, además de que para el caso de que hubiera habido contradicción entre ambas normas, habría que acudir a las reglas de la competencia en el ámbito material correspondiente.*

*Con respecto a los resaltos, no se ha facilitado el proyecto de ejecución con las características previstas para cada uno de ellos, así como el informe técnico relativo a los efectivamente ejecutados y su adecuación a las normas técnicas que hayan servido de referencia para su ejecución (no es lo mismo previsión en proyecto y ejecución), en los términos solicitados, incluidos los planos y fotografías de los instalados."*

5. En respuesta a esta segunda solicitud de información, el Ayuntamiento de Usurbil ha remitido la documentación relativa a los distintos proyectos e informes técnicos sobre la ejecución de los resaltos, entre otros. De los informes emitidos, de manera resumida, cabe destacar los siguientes aspectos:

- Proyecto de urbanización para el cambio de trazado de la carretera. calle Zubiaurrenea y rotonda de la calle Alperroburu (2011). Los criterios seguidos en su ejecución fueron los predeterminados por el propio Ayuntamiento teniendo en cuenta los ya instalados con anterioridad. Con el objetivo principal de dar prioridad y protección a los peatones (también por motivos de accesibilidad) frente a los vehículos, se instalaron pasos de cebra elevados y se pintaron de blanco y rojo.
- Proyecto de renovación de la calle Alperroburu (fase I- 2015). Se utilizaron en la ejecución de los pasos elevados los criterios técnicos de la Orden del Ministerio de Fomento (FOM) 3053/2008, de 23 de septiembre, que aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras del Estado (BOE nº 261, de 29 de octubre de 2008).
- Proyecto del camino de Iartza-Pikaolamurkaiku (2014). Se utilizaron los criterios de la Orden del FOM antes citada.
- Urbanización de la calle Mayor (2001). El ingeniero que redactó el proyecto indica en su informe de mayo de 2017 que no se incluyó en aquel proyecto diseño específico alguno y que fue ejecutado por la propia Dirección de la Obra, de acuerdo con el sentido común y(o) las prácticas habituales de aquella época, ya que no recuerdan que existiese ninguna normativa al respecto. El informe concluye, a su vez, que tampoco actualmente existe normativa alguna que se deba cumplir, a no ser que el Ayuntamiento de Usurbil elabore una propia.
- Criterios utilizados por el Ayuntamiento en otros pasos elevados ejecutados:
  - o Antes los pasos de cebra elevados se pintaban con pintura roja y blanca, si bien desde hace un tiempo únicamente se utilizan rayas blancas.
  - o Las rayas rojas que se observan hoy en día son antiguas y únicamente cuando se van a volver a pintar se pintan en blanco.
  - o Es objetivo del Ayuntamiento que todos los pasos de cebra, tanto los elevados como los otros, estén pintados únicamente con pintura blanca, eliminando las rayas rojas que hoy en día todavía existen.

### Consideraciones

1. El Ararteko ha recibido a lo largo de los años diversas quejas relativas a los problemas de seguridad que se derivan por el exceso de velocidad en las carreteras y vías urbanas de la comunidad autónoma. La ciudadanía viene demandando soluciones a esta problemática, reclamando, entre otras medidas, la instalación de reductores de velocidad en las vías públicas para mejorar la seguridad de los peatones.

Así, atendiendo a esta demanda, en la mayoría de los pueblos y ciudades se han instalado, además de la señalización vial correspondiente, los



dispositivos específicos para reducir la velocidad de los vehículos y evitar los accidentes de tráfico, tales como: pasos peatonales sobreelevados o resaltados, reductores de lomo de asno (badenes), cojín europeo, etc. Sin embargo, ante la carencia de una normativa técnica que fijara las características que debieran tener estos dispositivos, cada administración ha implantado los suyos a su libre criterio, siendo notables las diferencias existentes entre unos sistemas y otros, aun en aquellos casos en que las características de las vías pudieran ser muy semejantes.

Por el lado contrario, hay personas que se han sentido perjudicadas por la instalación de estos obstáculos y han expresado su disconformidad con las características técnicas que tienen los dispositivos reductores colocados, al estimar que para solucionar un problema evidente como es el exceso de velocidad, se han creado otros problemas tales como: perjuicios para la salud de los conductores, daños en los vehículos, aumento de los ruidos, incumplimiento de la normativa de accesibilidad, mayores dificultades de movilidad para las personas con discapacidad, etc.

En este contexto, señalamos en la recomendación general 10/2011, de 14 de diciembre, citada en los antecedentes, la necesidad de determinar unas instrucciones técnicas que busquen un punto de equilibrio entre garantizar las condiciones de seguridad y efectividad de las instalaciones y fijar unos estándares mínimos de comodidad para todos. En tal sentido, la recomendación concluía que las administraciones públicas que tienen instalados reductores de velocidad en las vías de circulación de su competencia debieran disponer de una regulación propia que desarrolle las características técnicas que deben tener estas instalaciones o, en su defecto y como mínimo, adopten formalmente y como propia alguna de las regulaciones existentes, tal como expresamente prevé la Diputación Foral de Bizkaia para los municipios de su ámbito territorial.

La situación desde aquella recomendación no ha variado sustancialmente y todos los años seguimos teniendo quejas que inciden en la cuestión. Al no existir una norma básica que resulte de obligado cumplimiento para la ejecución de estas instalaciones en todo tipo de vías de circulación, es a nivel municipal donde se plantean las mayores dificultades y problemas en la instalación de los resaltos, escudándose en ocasiones los ayuntamientos en la aplicación de criterios propios ante las denuncias por el tipo de resaltos instalados, la idoneidad de su concreta ubicación, el número de los instalados en un determinado recorrido, etc.

Ante todo ello, esta institución ha realizado diversas actuaciones encaminadas a mejorar la problemática expuesta. En el año 2016 inició una actuación de oficio para plantear esta cuestión ante la Comisión de Seguridad Vial de Euskadi, como órgano consultivo encargado de facilitar la coordinación de las administraciones públicas que ejercen competencias que inciden en la seguridad vial, y de impulsar su mejora mediante el encuentro y participación de las entidades públicas y privadas relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

Así, el Ararteko estimó que podría resultar de interés que la Comisión impulsara la redacción de unas instrucciones técnicas, con el concurso y





participación tanto de Eudel como de los profesionales afectados, que pudieran servir de referencia en la implantación de los reductores de velocidad en las vías urbanas.

En el seno de la Comisión se crearon dos grupos de trabajo: uno formado por representantes de las tres Diputaciones Forales y el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco y otro propiciado por EUDEL que reunió a varios ayuntamientos de la Comunidad Autónoma. A resultas de todo ello, la Comisión ejecutiva de EUDEL, en sesión celebra el 14 de marzo de 2017 aprobó la propuesta técnica relativa a los **“Parámetros básicos de distintos tipos de reductores de velocidad”** a fin de ser utilizada, en su caso, como elemento de consulta y/o modelo referencial para aquellos ayuntamientos interesados en la instalación de este tipo de pasos elevados (se adjunta en Anexo la propuesta de EUDEL).

En suma, este documento-propuesta fija unos criterios técnicos básicos que se estiman razonables para el diseño, construcción y señalización de estos elementos de reducción de tráfico, tales como pasos elevados, cojines europeos o “lomos de asno”, entre otros.

2. En el contexto general expuesto, se analiza la actuación del Ayuntamiento de Usturkil sobre el particular.

En primer lugar, cabe subrayar que la instalación de pasos elevados de aquellos proyectos redactados y ejecutados por técnicos o empresas consultoras contratadas por el Ayuntamiento en los últimos años (desde el 2014), ha tenido en cuenta los criterios establecidos por la Orden de 2008 del FOM, regulación que por primera vez fija unos criterios técnicos para este tipo de instalaciones.

En el resto de instalaciones ejecutadas se indica que se ha utilizado el sentido común o los criterios habituales en aquella época, sin detallar específicamente las características técnicas de las instalaciones implantadas.

En cualquier caso, esta institución estima pertinente reseñar la importancia de que una vez implantada la instalación de reductores de velocidad, se evalúe la adecuación de la instalación ejecutada a la problemática que se pretende resolver, con el fin de que en cada momento se tengan en cuenta los avances técnicos y otras realidades contrastadas dignas de tomarse en consideración.

En tal sentido, dada la antigüedad de algunas de las instalaciones implantadas y tomando en consideración la propuesta técnica de EUDEL, resultaría conveniente la revisión de los reductores de velocidad instalados en el municipio. A resultas de ese estudio, el Ayuntamiento debería establecer una planificación que permita readecuar aquellas instalaciones que se demuestren no conformes tanto a las nuevas propuestas técnicas como, en su caso, a la toma en consideración de otros aspectos que inciden en la correcta utilización de las vías de circulación por el conjunto de usuarios, ponderando debidamente las necesidades de unos y otros.





3. Finalmente, con respecto a los pasos de cebra pintados de blanco y rojo, el Ayuntamiento reconoce en su última respuesta que tiene previsto adecuar los pasos de cebra al Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre. Al igual que se ha indicado en el apartado anterior, sería conveniente que el Ayuntamiento realice un inventario de los pasos de cebra no adecuados a la norma y establezca, previa la correspondiente valoración y financiación presupuestaria, un plazo razonable para que todos los pasos de cebra estén pintados únicamente de blanco.

Por todo ello, en conformidad con lo preceptuado en el art. 11 b) de la Ley 3/1985, de 27 de febrero, por la que se crea y regula esta institución, se eleva la siguiente

#### SUGERENCIA

1. Que revise los reductores de velocidad instalados en el municipio y, en su caso, planifique la readecuación de aquellas instalaciones que se estimen pertinentes para un uso adecuado de las vías de circulación por el conjunto de usuarios de las mismas.
2. Que en un plazo razonable adecúe a la legalidad el pintado de los pasos de cebra, eliminando las líneas rojas que alternan con las blancas.

