



Excmo. Ayuntamiento de XXX
Ilmo. Sr. Alcalde
XXX
(Ávila)

Asunto: Ausencia de acerado en vía pública

Ilmo. Sr.:

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 **1222/2022**, 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 situación creada en su localidad al haber procedido el Ayuntamiento a eliminar un tramo de acera en la Calle XXX, entre los números XXX de esta vía pública.

Según manifestaciones del autor de la queja, la situación descrita provoca una grave inseguridad los vecinos de estos inmuebles que deben salir de sus viviendas directamente a la calzada, con el riesgo de accidentes y de atropello. Añade que mientras esto sucede se mantiene la acera de la margen izquierda de esta calle, en la que además se ha instalado una terraza de hostelería, con abundante mobiliario urbano y maceteros, lo que fuerza a los vehículos a circular aún más pegados a las fachadas de los números pares, mientras los peatones no cuentan ya con la mínima protección que suponía el tramo de acera eliminado.

Por último, se apunta que la situación de la calle y la pendiente de la misma hacen que reciba importantes aportes de aguas pluviales de la parte superior del pueblo. La eliminación de la acera en este tramo provocará, sin duda, que el agua se adentre en los inmuebles, provocando en los mismos daños y humedades.

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:



“El Ayuntamiento de XXX, dentro del Plan Extraordinario de Inversiones, ha procedido a la mejora del firme existente en diversas calles del municipio.

Una de ellas es el tramo inicial de la Calle XXX comprendido desde la Carretera a XXX hasta su encuentro con las confluencias de las calles XXX y XXX. Dispone de una longitud de 50,10 metros,

Concretamente se ha regularizado el acabado superficial con una nueva pavimentación (asfaltado) eliminando los desperfectos (fisuras, baches, grietas) así como el deterioro originado por el paso del tiempo, el uso continuado y los trabajos de reparación por averías en los servicios urbanos.

Así mismo, el Ayuntamiento de XXX pretende eliminar, de manera progresiva, en función de la disponibilidad y del presupuesto, todos aquellos elementos constructivos dentro de la vía pública que puedan constituir un obstáculo para el normal desenvolvimiento del tránsito urbano, tanto peatonal como rodado, con la finalidad de conseguir, dentro de lo posible, un entorno accesible y libre de impedimentos.

INFORME DE LA VIABILIDAD EN LAS CALLES DE XXX (Centro Urbano)

Las barreras arquitectónicas existentes en las calles de XXX, especialmente en el casco antiguo (donde se encuentra la calle XXX), dificultan la accesibilidad y suponen un riesgo en la seguridad, especialmente la de los viandantes.

Los bordillos situados longitudinalmente junto a las líneas de fachada, con una altura de 10-12 cm y con anchos entre 20-50 cm, representan, desde el punto de vista funcional, un potencial peligro, disminuyen el área con aprovechamiento circulatorio, no son válidos como plataforma estable y además: en cuestión de tránsito, son del todo intransitables en su superficie constituyendo un espacio muerto en cuanto a viabilidad y sin capacidad para soportar, no solamente la circulación de personas, sino en un momento dado la aproximación a las fachadas como elementos de apoyo, como pueda ser, en el caso de transeúntes o ciclistas, para apartarse de la circulación o hacer una parada.

En cuestión de seguridad, suponen un riesgo para la circulación de peatones pues obliga a ir caminando separado de las fachadas desplazando su recorrido hacia el centro de las calles y haciendo todavía más estrecho el espacio útil en el tránsito de las mismas. Lo cual se hace más patente en el caso de grupos, cochecitos de bebés, sillas de ruedas o personas con el carro de la compra, por citar algunos ejemplos.

En cuestión de accesibilidad, resultan ser en casi todos los casos barreras arquitectónicas infranqueables para determinado tipo de transeúntes (ancianos, minusválidos, personas con movilidad reducida, bien por enfermedad o por haberse



accidentado, etc.) y que impiden la normal accesibilidad a inmuebles, locales y demás lugares del espacio urbano.

Por tanto, las calles, como espacio público, han de servir a todos los ciudadanos y no ser patrimonio exclusivo de los que tienen su domicilio en un tramo concreto de las mismas. En XXX, así como en otras poblaciones de este tipo, la calle sirve además de su uso circulatorio como lugar de encuentro y reunión en las puertas de los domicilios donde se sientan en reunión los vecinos de la localidad. El paso de vehículos se entiende ocasional y limitado a la velocidad y prudencia que exigen las normas y ordenanzas de circulación.

Por otro lado, la adaptabilidad de las vías públicas permite mejorar el paso y proximidad de los vehículos de servicios y de emergencias, facilitando su acercamiento y maniobrabilidad.

Actuaciones realizadas en la Calle XXX

Mejora del firme existente (asfaltado)

El tramo comprendido desde las calles XXX y XXX hasta la Carretera a XXX tiene una pendiente longitudinal de aproximadamente el 6-8%, con caída hacia la carretera, y tiene una anchura media que oscila entre los 4,25 metros y los 7,63 metros, habida cuenta de la tipología edificatoria que hay en la misma.

La actuación se limita a la reparación en superficie de la calzada existente no interviniendo en la diferenciación de cotas y manteniendo los frentes de parcela existentes.

Se realiza como una superficie homogénea en cuanto a su accesibilidad (plataforma única), sin barreras arquitectónicas, mediante una pavimentación adecuada de las áreas transitables y ajustando las pendientes transversales de las mismas dentro de los límites comprendidos entre el 1% y el 3%, con el fin de garantizar la evacuación de la escorrentía superficial hacia el eje central de la calle.

CONCLUSIÓN

La Calle XXX se ha pavimentado mediante asfaltado, manteniendo las cotas y alineaciones existentes y mejorando la superficie del firme de tránsito tanto para viandantes como para vehículos. Se han eliminado las barreras arquitectónicas, así como los obstáculos que pudieran impedir la libre circulación de los transeúntes permitiendo una mayor accesibilidad y movimiento en toda su superficie.

Se ha mantenido el trazado existente, conservando y corrigiendo en lo posible las pendientes transversales (entre un 1% y un 3%) con caídas desde los extremos laterales



(línea de fachadas) hacia el centro de la vía de manera que la esorrentía discurra por su eje central hasta la carretera.

Como resultado ha quedado una superficie útil transitable de 348,38 m², aumentando en un 14,17% la superficie antes existente, y dotando de una mayor amplitud en todo su recorrido con anchos que van desde los 4,25 metros hasta los 8,87 (lo que supone una amplitud de +0,64 metros, como valor medio en toda la calle) permitiendo una notable mejora en la seguridad vial, en los accesos y en la configuración del entorno urbano”.

Dimos traslado de este informe a la parte reclamante, para que presentara todas las alegaciones que entendiera pertinentes en respaldo de la postura que mantienen ante esta Institución, trámite que se evacuó señalando que:

“PRIMERA. - Que las aceras no dificultan la accesibilidad ni suponen un riesgo a los viandantes, suponen una seguridad para los peatones al separarlos del tráfico rodado. Del mismo modo, la acera supone una seguridad para los vecinos que habitan en las viviendas afectadas y que ahora salen de sus casas sin ningún tipo de protección y directamente al carril de circulación de vehículos

SEGUNDA. - Que la existencia de una terraza de bar es la que impide la anchura de la calzada, dificultando la accesibilidad y generando las barreras arquitectónicas en el lado izquierdo de la calle.

TERCERA. - Que los bordillos situados longitudinalmente junto a las líneas de fachada, con una altura de 10-12 cm protegen a las viviendas de ser inundadas ya que canalizan las aguas. Además, la calle tiene una pendiente elevada, el agua baja torrencialmente y la entrada a las viviendas está a nivel de calle provocando inundaciones y humedades en dichas viviendas.

CUARTA. – Las pendientes transversales de la calle no se han realizado igual que detallan en el informe, puesto que la evacuación de la esorrentía superficial no se ha hecho hacia el eje central de la calle, sino que va al lado derecho, donde justo se ha eliminado la acera, favoreciendo la entrada de aguas en las viviendas.

QUINTA. - Que los gastos ocasionados a los vecinos en la creación de la acera no han sido restituidos.

Por todo ello se solicita la reposición de la acera para asegurar la seguridad de los viandantes y de los vecinos que tienen acceso directo desde su vivienda a la calzada del tráfico rodado, así mismo para proteger las viviendas de ser inundadas”.



Teniendo en cuenta el contenido de las alegaciones presentadas se acordó solicitar al Ayuntamiento de XXX ampliación de la información facilitada en su momento. En el nuevo informe emitido consta:

“Tramo de la calle XXX comprendido desde las calles XXX y XXX hasta la Carretera a XXX.

La intervención realizada en este tramo se ha limitado a la reparación del firme existente en la superficie de la calzada no interviniendo en la diferenciación de cotas y manteniendo los frentes de parcela existentes.

Realización de un firme flexible, capaz para tráfico mixto, sobre explanada tipo E3, y compuesto por:

■ *Emulsión bituminosa C60B3 ADH y dotación 0,50 Kg/m², empleada en riegos de adherencia, previo barrido y preparación de la superficie.*

■ *Capa de rodadura realizada con mezcla bituminosa en caliente (MBC), tipo AC 16surfD (D12), con un espesor de 4,00 cm. Extendido, compactado y riego de adherencia mediante emulsión termo-adherente C60B3 TER (0,50 Kg/m²).*

La realización de un nuevo asfaltado en una calle se realiza sobre la superficie previamente existente con objeto de regularizar y homogeneizar su firme, eliminando los deterioros (fisuraciones, baches, grietas, disgregaciones) originados por el paso del tiempo, el uso continuado y los trabajos de reparaciones y mantenimiento de las infraestructuras urbanas. No se ha modificado, por tanto, el trazo, las pendientes e inclinaciones previamente existentes.

El casco urbano de XXX no dispone de sistema separativo de aguas. No existiendo por ello una red específica para la recogida de aguas pluviales.

En la calle XXX, así como en el resto de las calles, la escorrentía de las aguas de lluvia discurre superficialmente sobre la pavimentación de las calzadas procurando que su circulación sea por el centro las mismas mediante pendientes de corte transversal (1-3%). Si bien es cierto que dada la existencia, en una gran parte de las calles, de fuertes pendientes longitudinales (hasta 12-15% en algunas de ellas) y en el caso de grandes escorrentías los caudales se puedan desviar debido a la turbulencia provocada por la confluencia y/o entronque de dos o más calles en donde al menos una de ellas tiene una rampa más pronunciada de pendiente. Un fluido siempre tomará como recorrido preferente la pendiente más pronunciada.

En el caso particular de este tramo, correspondiente al final de la calle XXX, y considerando que recoge la acumulación de las aguas provenientes de las calles más



altas, se encuentra instalada en el tramo inmediatamente anterior al mencionado (a una distancia aproximada de 30,00 metros) una rejilla transversal, que ocupa todo el ancho de la calle y que está conectada a una canalización soterrada de evacuación, de manera que el caudal proveniente de las aguas altas queda cortado y solamente discurrirá por la superficie de este final de la calle XXX el agua de lluvia que incida de forma directa sobre la misma.

No obstante, en los casos de lluvia considerada moderada/fuerte [hasta 30 litros/hora], deberá comprobarse si la escorrentía es la adecuada y observar si existen puntos en los que bien por hundimiento del firme o bien por cesión del terreno puedan ocasionar acumulación estanca del agua para así poder proceder a su corrección.

NOTA: Las lluvias muy fuertes o de carácter torrencial [más de 60 litros/hora] no pueden tomarse como referente ya que en estas circunstancias la caída de agua es superior a la evacuación de la misma, considerando los trazados y perfiles normalizados de una calle”.

A la vista de lo informado, procede efectuar a ese Ayuntamiento unas breves consideraciones.

Como V.I. conoce perfectamente, tanto la pavimentación (que incluye calzada y aceras) como la recogida de aguas pluviales, constituyen servicios públicos cuya prestación es obligatoria para ese Ayuntamiento, a tenor de lo preceptuado en el artículo 26.1 a) LBRL, ya que son importantes, entre otros efectos, para garantizar el derecho constitucional a una vivienda digna (artículo 47 CE 1978).

En el caso analizado se solicita por los reclamantes no tanto la ejecución de una plataforma pavimentada, que ya existe en esa calle, sino la de una acera elevada para los peatones, puesto que el acerado existente ha sido sustituido por una plataforma única, lo que, según señalan genera problemas de seguridad peatonal y puede causar daños a los inmuebles por la inadecuada disposición de la recogida de aguas pluviales en este punto.

En relación con la seguridad peatonal, que sería el primero de los problemas denunciados en este caso, conviene recordar **que la ordenación del tráfico en vías urbanas es una competencia municipal**, tanto a tenor de lo establecido en el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril de bases de 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 RD 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 (en adelante TRLTSV), cuando dispone: “*Corresponde a los municipios: 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". (Los subrayados son nuestros).

Además de las normas citadas, resultan de aplicación a la cuestión planteada 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 TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

En concreto, la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados establece **para las zonas de plataforma única**, como la ejecutada en este caso, las siguientes determinaciones:

“Artículo 5.3 En las zonas de plataforma única, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía. En cualquier caso, se cumplirán el resto de condiciones establecidas en este artículo”.

El resto de condiciones a las que se hace referencia en este artículo son:

“Artículo 5.2.: Todo itinerario peatonal accesible deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Discurrirá de manera colindante a la línea de fachada o referencia edificada a nivel del suelo. No obstante, cuando las características y el uso del espacio recomienden otra disposición del itinerario peatonal accesible o cuando éste carezca de dicha línea de fachada o referencia edificada, se facilitará la orientación y el encaminamiento mediante una franja-guía longitudinal, tal y como se especifica en los artículos 45 y 46.

b) En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento.

c) En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.



- d) *No presentará escalones aislados.*
- e) *Su pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 11.*
- f) *La pendiente transversal máxima será del 2%.*
- g) *La pendiente longitudinal máxima será del 6%.*
- h) *En todo su desarrollo se ajustarán los niveles de iluminación del recorrido a los especificados en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.*
- i) *Dispondrá de una correcta comunicación y señalización cumpliendo las condiciones establecidas en el capítulo XI”.*

Habiendo optado el Ayuntamiento, dentro de sus potestades discrecionales, por configurar en este punto un itinerario de plataforma única, debe adoptar todas las medidas precisas para garantizar la seguridad de los peatones frente al tráfico viario y en garantía de la plena accesibilidad de todas las personas a los inmuebles ubicados en esta vía pública.

Esto pasa por potenciar la separación de los distintos tránsitos (peatonal y vehicular) con medidas “alternativas” al bordillo (pavimento de botones, bandas anchas con relieve y/o alto contraste, bolardos, pivotes con iluminación, señalización de los puntos de cruce, etc.) para intentar reproducir el sistema viario de acera-calzada. Además debe garantizar de la manera que crea más conveniente, la prioridad en el tránsito peatonal, estableciendo **limitaciones de velocidad y/o restricciones de acceso de vehículos.**

Además, debe impedir el estacionamiento (señalización vial de líneas amarillas continuas y/o señales verticales) de vehículos en las zonas de esta calle en las que existan accesos a viviendas, locales, etc.

En este punto debemos recordar que existe **un auténtico derecho de los ciudadanos a que se adopten las soluciones que**, de una manera realmente eficaz, **garanticen la seguridad de la circulación viaria peatonal** (Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de julio de 2000, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4ª).

No obstante, debe distinguirse entre el derecho de los ciudadanos a contar con seguridad viaria y el posible derecho a exigir una solución concreta de la administración que se plasme en la adopción de medidas determinadas que garanticen, a juicio de la ciudadanía, esa misma seguridad.



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 aquella finalidad, criterios que dependerán de las circunstancias concretas del caso y cuya elección ha de ponderar la administración encargada de velar por su correcta regulación.

En cualquier caso, ese Ayuntamiento está obligado a adoptar las medidas de seguridad viaria y de accesibilidad que técnicamente se consideren más eficaces para garantizar en el caso examinado la consecución de ambos objetivos, pues de lo contrario podría tener que hacer frente a posibles responsabilidades en función de los eventuales daños que pudieran producirse.

En cuanto a la recogida de aguas pluviales en la zona, en la queja se pone de manifiesto un cierto temor a que, tras la desaparición de las aceras en este punto, las lluvias intensas puedan provocar daños en los inmuebles situados entre los números 6 a 12 de la Calle XXX.

Como V.I. conoce perfectamente, la adecuada recogida de las aguas pluviales constituye un servicio público cuya prestación es obligatoria para los Ayuntamientos conforme a lo dispuesto en el artículo 26.1 a) de la Ley 7/1985 de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, ya que resulta indispensable para garantizar el derecho constitucional a una vivienda digna (artículo 47 CE 1978).

El Ayuntamiento debe adoptar todas las medidas que considere necesarias para conducir todos los sobrantes de aguas pluviales provenientes de las vías públicas de titularidad municipal, hacia las alcantarillas, sumideros y otros tipo de conducciones que las dirijan finalmente a los arroyos o cauces naturales, y ello de la manera que se determine por sus servicios técnicos, y sin que se afecte a propiedades particulares.

En innumerables ocasiones hemos recordado que son las administraciones las que deben determinar el modo en que se prestan los servicios públicos o se realizan las obras públicas, incluso aunque el beneficio para todos los ciudadanos pudiera representar un concreto perjuicio para uno de los vecinos de la localidad, que en su caso habría de ser objeto de resarcimiento. Ahora bien, la defensa del interés general que representa la prestación de un servicio público o la ejecución de una obra pública no debe conllevar un perjuicio directo para otros vecinos si dichos perjuicios pueden ser evitados mediante una solución distinta a la adoptada por el Ayuntamiento.

En este caso y hasta el momento, no nos consta que la obra ejecutada haya perjudicado de alguna manera a los inmuebles situados en ese tramo de la vía pública, ni que la solución técnica ejecutada sea inadecuada para el servicio; de hecho consta que se han corregido ligeramente las pendientes, para que el agua transcurra por el centro de la calzada y se ha situado, en una ubicación inmediatamente anterior a la zona referida, una



rejilla transversal que ocupa todo el ancho de la calle, la cual está conectada a una canalización soterrada de evacuación.

Con esta solución, según indica el informe técnico, el caudal proveniente de las aguas altas queda cortado y solamente discurrirá por la superficie de este final de la calle XXX el agua de lluvia que incida de forma directa sobre la misma.

Puesto que es el Ayuntamiento el que efectúa el diseño del trazado urbano y de las redes de servicios públicos, debe prever una adecuada respuesta técnica en sus infraestructuras, para que los fenómenos naturales, como las lluvias, no originen perjuicios a los residentes en esta calle, al igual que no lo hace a otros vecinos de la misma localidad, y entendemos que esto es lo que se ha pretendido hacer en el caso analizado, sin que tengamos base alguna para dudar de la corrección de la solución técnica adoptada, por lo que no resulta procedente que, en este momento, efectuemos ninguna indicación al respecto a esa Entidad local.

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 **Recomendación:**

Que por parte de la Corporación municipal que V.I. preside se adopten las medidas que sean más eficaces para garantizar la accesibilidad y la seguridad vial en la zona de Calle XXX de esa localidad, especialmente a la altura de los números XXX a XXX de la misma, debiendo analizar la situación concreta de este espacio urbano para adoptar la solución técnica más conveniente que garantice la máxima seguridad y accesibilidad para los ciudadanos (peatones) que utilicen la misma, con independencia de sus circunstancias personales de movilidad o del modo de desplazamiento.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Recomendación 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