



## LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD EN LAS VÍAS PÚBLICAS MUNICIPALES

Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta.  
Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre (BOE 29-10-2008)

De interés para los arquitectos e ingenieros municipales, y su aplicación voluntaria en las vías municipales.

Pere-Joan Torrent Ribert  
Abogado de los Colegios de Abogados de Tarragona y Alcalá de Henares  
Asesor de la AASAP del Colegio de Arquitectos de Cataluña

### 1.- PREÁMBULO

El Boletín Oficial del Estado del día 29 de octubre de 2008 (núm. 261) ha publicado 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.

Evidentemente la Instrucción Técnica solo es obligatoria en las carreteras de la red estatal. Sin embargo creemos que es muy conveniente que su contenido sea estudiado por los Servicios Técnicos de los Ayuntamientos para su posterior aplicación de forma voluntaria en las vías públicas municipales, por los motivos que más adelante expondremos.

### 2.- SITUACIÓN ACTUAL DE LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD EN LOS MUNICIPIOS

Es público y notorio que en la mayoría de los municipios ha proliferado la instalación de elementos reductores de velocidad, como una arma eficaz para evitar el exceso de velocidad en las vías municipales, y ante la dificultad de ejercer una policía de vigilancia y prevención, ya sea por falta de medios personales, ya sea por la ineficacia disuasoria de la imposición de multas de tráfico, así como por la dificultad de su tramitación y más aún de su cobro.

Las características de estos elementos reductores de velocidad son diversas, y raramente responden a unos criterios técnicos, por lo cual aparte de cumplir el objetivo de reducir la velocidad de los vehículos, muchas veces suponen un peligro potencial y real para la circulación de vehículos, especialmente para las motocicletas y las bicicletas, objetivo este no deseado y peligroso.

El peligro de muchos de estos reductores de velocidad deriva de las siguientes causas:

- Excesiva altura del reductor.
- Poca longitud de las rampas.
- Poca longitud de la zona elevada
- Falta de señalización del reductor.

Es frecuente que en un solo reductor coincidan los 4 defectos indicados o al menos varios de ellos. Y por el contrario son francamente escasos los reductores de velocidad que no tengan ningún defecto de los indicados, y merezcan la calificación de una ejecución correcta.

### 3.- ACCIDENTES DE TRÁFICO A CAUSA DE LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD

Con esta situación era de esperar que se produjeran accidentes de tráfico, más o menos graves, especialmente con motocicletas.

En estos accidentes, a la irregular instalación de los reductores de velocidad, se añade normalmente una conducta culposa del conductor del vehículo, en concreto una velocidad superior a la permitida. En estos supuestos no hay duda de que en la producción del accidente concurren dos culpabilidades: la del Ayuntamiento y la del conductor. Sin embargo hay una diferencia entre ambas: la culpabilidad y consiguiente responsabilidad del Ayuntamiento será demostrable fácilmente, porque en el atestado policial constarán siempre las características incorrectas del reductor de velocidad. Mientras que el exceso de velocidad del conductor, aún siendo presumible, no siempre será demostrable, con lo cual la culpa concurrente o compartida de Administración y conductor, muchas veces se convertirá en una culpa exclusiva del Ayuntamiento.

### 4.- RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL AYUNTAMIENTO

A medida que han proliferado los accidentes causados o bien ocurridos en los reductores de velocidad, han aparecido las consiguientes reclamaciones de responsabilidad patrimonial contra los Ayuntamientos, dentro de esta tendencia actual de imputar la culpabilidad de todos los daños que ocurren a la Administración Pública, con lo cual se pretende que se convierta en una aseguradora general de todos los eventos perjudiciales de los administrados.

Difícilmente podrán los Ayuntamientos salir indemnes de estas reclamaciones si los reductores de velocidad no responden a unas características técnicas reconocidas como correctas.

Los Ayuntamientos podrán alegar que no existe una normativa de obligado cumplimiento para los entes locales en relación a la colocación de estos reductores de velocidad. Y es cierto que las Instrucciones Técnicas han sido dictadas, o por la Administración General de Estado o por alguna Comunidad Autónoma, pero siempre para las carreteras bajo su respectiva competencia. Así lo hizo la Generalitat de Cataluña hace ya más de dos años, y ahora acaba de hacerlo el Ministerio de Fomento.

Sin embargo, si la reclamación de los perjudicados llega a la esfera judicial, con toda seguridad el Tribunal pedirá una prueba pericial o la aportará la parte reclamante. Y muy probablemente el perito judicial dictaminará que el reductor de velocidad es correcto o incorrecto según se adecue o no a las Instrucciones Técnicas dictadas por la Comunidad Autónoma o por el Ministerio de Fomento.

#### **5.- RESPONSABILIDAD PERSONAL DE LOS ARQUITECTOS E INGENIEROS MUNICIPALES**

Algo similar podemos afirmar sobre la posible responsabilidad personal de los técnicos municipales, arquitectos e ingenieros, responsables de la vialidad municipal. Y al hablar de la responsabilidad personal, nos referimos tanto a la responsabilidad penal como a la responsabilidad patrimonial o económica.

Cuando en un accidente de circulación se producen lesiones personales más o menos graves, y más aún cuando ocurre el fallecimiento del conductor o de algún ocupante, es muy probable que se inculpe penalmente al funcionario técnico, arquitecto o ingeniero, que ha dirigido las obras de instalación del reductor de velocidad o que es el responsable de su conservación. Estas imputaciones penales a técnicos municipales por estos resaltes de las vías públicas mal proyectados y/o mal ejecutados, ya han acontecido, al haberse producido fallecimientos o lesionados graves.

#### **6.- CONVENIENCIA DE DAR CUMPLIMIENTO A LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA DEL MINISTERIO DE FOMENTO**

Con lo que acabamos de exponer, y sobre todo con la finalidad de reducir los accidentes de tráfico por causas imputables al Ayuntamiento y a su personal técnico, es totalmente aconsejable que los Ayuntamientos apliquen de forma voluntaria la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad publicada por el Ministerio de Fomento, en las vías de comunicación bajo la competencia municipal.

Con ello se conseguirán tres objetivos muy importantes:

En primer lugar, y lo más importante, se evitarán accidentes de tráfico por esta causa, que algunas veces revisten gravedad.

Se reducirán las reclamaciones de responsabilidad patrimonial contra los Ayuntamientos, con el consiguiente beneficio para las arcas municipales.

Se evitarán denuncias o querellas penales por este motivo contra arquitectos e ingenieros municipales, y posibles reclamaciones de responsabilidad patrimonial contra ellos, por parte de los Ayuntamientos por la vía de la repetición.

#### **7.- CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD**

Aconsejamos un estudio detenido de la Instrucción Técnica del Ministerio de Fomento publicada en el BOE del día 29 de octubre de 2008, para proceder a su correcta aplicación.

De acuerdo con dicha Instrucción Técnica, resumimos a continuación las principales características técnicas que deben tener los reductores de velocidad.

##### **7.1.- Ubicación.**

Los Reductores de Velocidad contemplados en esta Instrucción tienen como misión mantener una velocidad que ya debería haberse visto reducida con otras medidas (por ejemplo: señalización, glorieta, etc.), normalmente dispuestas al principio de la travesía o tramo. La distancia entre Reductores de Velocidad consecutivos deberá estar comprendida entre 50 y 200 m, si bien se procurará que no supere los 150 m.

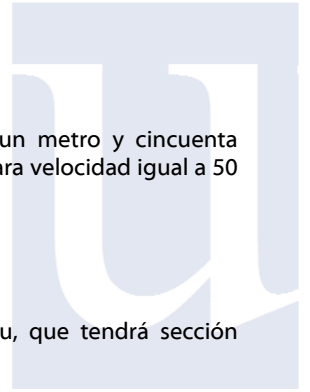
##### **7.2.- Paso peatonal sobreelevado (reductor trapezoidal).**

El perfil longitudinal del Reductor de Velocidad trapezoidal con paso de peatones, comprende una zona sobreelevada y dos partes en pendiente, llamadas rampas, formando un trapecio.

Sus dimensiones serán:

Altura: 10 cm  $\pm$  1 cm.

Longitud de la zona elevada: 4 m  $\pm$  0,20 m (en casos excepcionales se autorizarán longitudes inferiores, hasta un mínimo de 2,5 m).



Longitud de las rampas: Entre 1 y 2,5 m (un metro para el caso de «zona 30», un metro y cincuenta centímetros cuando se señalicen para 40 km/h, y dos metros cincuenta centímetros para velocidad igual a 50 km/h).

#### 7.3.- Reductor tipo “lomo de asno”, in situ.

Las dimensiones del Reductor de Velocidad tipo «lomo de asno» ejecutado in situ, que tendrá sección transversal de segmento circular, serán:

Altura: 6 cm  $\pm$  1 cm.

Longitud: 4 m  $\pm$  0,20 m.

#### 7.4.- Reductor prefabricado.

Las dimensiones recomendadas para los Reductores de Velocidad prefabricados en función de la velocidad máxima permitida son:

Velocidad máxima (km/h)	Longitud (cm)	Altura (cm)
50	60	3

En determinados casos excepcionales por obras o recintos interiores con limitación de velocidades inferiores a 50 km/h se podrán implantar dispositivos prefabricados con las siguientes características geométricas.

Velocidad máxima (km/h)	Longitud (cm)	Altura (cm)
<50	entre 60 y 120	entre 5 y 7

#### 7.5.- Señalización.

La Instrucción establece dos tipos de señalización: señalización horizontal y señalización vertical. La señalización vertical deberá ser normalmente triple:

Limitación de velocidad.

Señalización de peligro por la presencia del resalte o limitador.

Paso de peatones, cuando proceda.

Una vez más conviene recordar que una correcta señalización de las vías públicas es siempre la mejor defensa de los técnicos municipales y del propio Ayuntamiento, ante las demandas, denuncias, querellas y reclamaciones patrimoniales de los ciudadanos que por su conducción imprudente han sufrido un accidente de tráfico.