

Ref: cu 46-13

**ASUNTO:** Consulta urbanística que plantea el Distrito de Moncloa en referencia a las condiciones de aplicación a las solicitudes de autorización de paso de vehículos para accesos a garajes.

**Palabras Clave:** Administración/Gestión Municipal. Vía pública. Autorizaciones.

Con fecha 17 de julio del presente año, se recibió en esta Secretaría Permanente una consulta urbanística en relación a una solicitud de autorización de paso de vehículos que se encuentra en tramitación en el Distrito de Moncloa, relativa a las condiciones aplicables al mismo, así como las posibles contradicciones existentes entre las distinta normativa de referencia, aplicables a los pasos de vehículos de forma general.

A la consulta planteada le son de aplicación los siguientes:

## ANTECEDENTES

### Legislación:

- Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.
- Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones, aprobadas por Real Decreto 505/2007, de 20 de abril.
- 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.
- Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.
- Reglamento técnico de desarrollo en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 13/2007, de 15 de marzo.

- Ordenanza Municipal Reguladora de los Pasos de Vehículos, de 26 de Abril de 2006.

#### Consultas urbanísticas:

- Consulta urbanística nº 26/2013, resuelta por informe de la Secretaría Permanente de la Comisión Técnica de Seguimiento e Interpretación de la OMTLU.
- Consulta Urbanística nº 41/2004 y 48/2006 de la Dirección General de Coordinación Territorial

#### Otros:

- Normalización de elementos Constructivos para Obras de Urbanización 2002, aprobada por el Ayuntamiento Pleno el 20 de diciembre de 2001.

### CONSIDERACIONES

La consulta se plantea por parte de los Servicios Técnicos del Distrito de Moncloa, con la conformidad del Gerente del Distrito, en base a una solicitud de autorización de paso de vehículos, presentada en el mismo para dar acceso al garaje de una vivienda unifamiliar, ubicada en la calle de Isla de Nelson 12 C, incluida dentro del ámbito de aplicación de la Norma Zonal 8 4º, amparada en licencia tramitada en expediente número 109/2010/2458.

En base a la misma, se plantea de una forma general, y no solo para el caso concreto de la solicitud mencionada anteriormente, por parte del Departamento Técnico del Distrito los posibles conflictos y contradicciones existentes entre la normativa de aplicación, tanto la específica municipal para este tipo de actuaciones, concretamente la Ordenanza Municipal Reguladora de los Pasos de Vehículos, como la referente a accesibilidad universal en espacios públicos, ya sea de carácter estatal, es decir, 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, como autonómico, en el caso del Reglamento Técnico de desarrollo en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.

Para poder centrar el tema, en base a las dudas planteadas en la consulta, diferenciaremos entre tres aspectos a tener en cuenta a la hora de analizar la normativa de aplicación a una solicitud de autorización de paso de vehículos:

- Afección al itinerario peatonal.
- Trazado y geometría.
- Materiales, texturas y colores.

Respecto a la afección de un vado de vehículos al itinerario peatonal, en primer lugar, debemos acudir a la *Ordenanza Municipal Reguladora de los Pasos de Vehículos*, que diferencia, en su artículo 19 entre dos tipos de pasos de vehículos:

a) Pasos en acera: son aquellos en que el itinerario peatonal no presenta interrupción frente al hueco de acceso al inmueble.

b) Pasos en calzada: son aquellos en que el itinerario peatonal sobre la acera queda interrumpido por el acceso al inmueble y aquellos en que el acceso se produce directamente desde la calzada a una vía de circulación rodada o a una rampa, sin cruzar itinerario peatonal alguno.

Asimismo en su Disposición Adicional se establece que los pasos de vehículos en calzada que impliquen una interrupción del itinerario peatonal no serán autorizados a partir de la entrada en vigor de esta ordenanza y, siempre que sea posible, se suprimirán los existentes mediante su conversión en pasos en acera, en aras de garantizar la accesibilidad y el uso de los bienes y servicios a todas aquellas personas que se encuentren en una situación de limitación o movilidad reducida.

Por lo tanto los nuevos pasos de vehículos ejecutados deberán tener la consideración de pasos en la acera y por lo tanto el itinerario peatonal no deberá presentar interrupción frente al hueco de acceso al inmueble.

Una vez establecida tal consideración, y previamente a analizar las condiciones geométricas, así como los materiales exigidos a dichos pasos, debemos partir como primera premisa del tratamiento que las distintas Normas de aplicación hacen sobre la afección del nuevo paso de vehículos al itinerario peatonal existente, y concretamente a la pendiente transversal del mismo.

La Ordenanza Municipal Reguladora de los Pasos de Vehículos, en su artículo 20 establece las características geométricas de los pasos de vehículos en acera de la siguiente manera:

- Los pasos de vehículos en acera tendrán la forma de un trapecio cuya base menor está delimitada por el hueco de acceso al inmueble, la base mayor es la longitud de la base menor más 1 metro a cada lado de dicho acceso y la anchura queda determinada por la de la acera en que se encuentre.
- En cualquier caso, los pasos de vehículos a través de itinerarios peatonales se diseñarán de forma que estos no queden afectados en su pendiente transversal, siendo la pendiente longitudinal máxima del 8 por 100.

Con esto se pone de relieve en el texto de la propia Ordenanza que, independientemente de las características geométricas del paso, que posteriormente analizaremos, **en ningún caso se puede modificar la pendiente transversal del itinerario peatonal existente.**

Asimismo, en ningún caso podemos obviar lo recogido en la vigente normativa de accesibilidad en espacios públicos. Concretamente la *Orden VIV/561/2010 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*, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 505/2007, en su artículo 13 dedicado a los vados vehiculares indica que:

- **Los vados vehiculares no invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible ni alterarán las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales que atraviesen.**

Dicha Orden, en su artículo 5, establece dentro de las condiciones generales de un itinerario peatonal accesible que éste garantizará el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas, y entre otras condiciones que en todo su desarrollo deberá poseer 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, permitiéndose excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, estrechamientos puntuales de 1,50 m, siendo en todo caso la pendiente transversal máxima del 2% y la longitudinal máxima del 6%.

Asimismo dicha Orden en su artículo 2, en el que se especifica el ámbito de la misma indica que en las zonas urbanas consolidadas, cuando no sea posible el cumplimiento de alguna de dichas condiciones, se plantearán las soluciones alternativas que garanticen la máxima accesibilidad, por lo que podríamos en dichos supuestos no cumplir estrictamente alguna de las condiciones recogidas en la misma, pero siempre que no se impida la accesibilidad universal.

A este mismo respecto, el *Decreto 13/2007, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de desarrollo en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas*, dentro de las determinaciones incluidas en la Norma 2 "Itinerario exterior", y concretamente en su artículo 1.1.2. "Vados de vehículos" establece que aquellos que formen parte de un itinerario peatonal, tendrán en cuenta, a todos los efectos, que el itinerario peatonal es prioritario y que en todo caso, **el acuerdo de encuentro se solucionará de forma que no afecte a éste en su pendiente transversal**, siendo la pendiente longitudinal máxima del 8 por 100.

Y en el artículo 5 del Capítulo 2 "Barreras Urbanísticas" referente a las características de los Itinerarios peatonales establece que:

Los itinerarios peatonales deberán diseñarse y construirse con la graduación denominada adaptado, salvo en áreas consolidadas y restringidas, que tendrán, como mínimo, la graduación denominada practicable y aquellos incluidos en áreas histórico-artísticas, que podrán utilizar soluciones diferentes a las normalizadas siempre que resulten practicables a cualquier persona.

Por su parte en cuanto a las características de dichos itinerarios se establecen en la Norma 2 del citado Decreto que adquirirá el grado de adaptado, entre otras determinaciones, con una anchura mínima de 1,20 metros, y pendiente longitudinal máxima del 12 % y transversal máxima del 3%, mientras que para el practicable se permite reducir la anchura a 0,90 metros.

Por lo tanto, en cuanto a la afección del vado de vehículos al itinerario peatonal existente, se debe concluir que tanto la Ordenanza Municipal Reguladora de los Pasos de Vehículos como la vigente normativa en materia de accesibilidad, establecen que el vado de vehículos no debe afectar al itinerario peatonal, y en particular a la pendiente transversal del mismo, no superando el 2%, y manteniéndose una anchura mínima de 1,50 metros que podrá reducirse en áreas consolidadas, con un límite mínimo de 0,90 metros, exigida para un itinerario practicable, cuando las dimensiones de la acera existente no permitan otra solución.

En el mismo orden, las Fichas 14 y 15 de Normalización de Elementos Constructivos, mantienen, en todo caso, un itinerario de ancho 0,90 metros que no supere el 2% de pendiente transversal.

Respecto al distinto tratamiento a este respecto de los pasos de peatones y los de vehículos, la normativa tanto estatal como autonómica en materia de accesibilidad establece:

- La Orden VIV/561/2010 en su artículo 20 establece igualmente que el diseño y ubicación de los vados peatonales garantizará en todo caso la continuidad e integridad del itinerario peatonal accesible en la transición entre la acera y el paso de peatones. En ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible que transcurre por la acera.
- Por su parte el Decreto 13/2007 especifica en el artículo 1 de la Norma 2 "Itinerario Exterior" que para que un vado no ocupe la anchura total de la acera, deberá dejar un ancho libre de paso mínimo de 90 cm. no afectado por la superficie del propio vado.

Por lo tanto, como no puede ser de otra manera, con el fin de garantizar la accesibilidad universal de las personas por cualquier espacio público, la normativa de accesibilidad establece, que tanto los vados para vehículos, como los peatonales, deben mantener libre el itinerario peatonal.

En cuanto al trazado y geometría del vado como ya hemos indicado, la *Ordenanza Municipal Reguladora de los Pasos de Vehículos* establece que tendrán la forma de un trapecio cuya base menor está delimitada por el hueco de acceso al inmueble, la base mayor es la longitud de la base menor más 1 metro a cada lado de dicho acceso y la anchura queda determinada por la de la acera en que se encuentre pero a su vez, en el mismo artículo, como ya se ha indicado anteriormente, indica que no se interfiera el itinerario peatonal, con lo cual hay que entender que la figura del trapecio indicada no tiene porque ocupar la totalidad de la acera, sino que podría disponerse desde el borde manteniendo siempre libre el itinerario peatonal, tal y como se desarrolla en la Ficha 14 de Normalización de Elementos Constructivos.

Al respecto se han resuelto una serie de Consultas por parte de Coordinación Territorial, como es el caso de la 48/2006 y la 41/2006 concluyendo esta última:

- La Normalización de elementos Constructivos para Obras de Urbanización 2002, aprobada por el Ayuntamiento Pleno el 20 de diciembre de 2001, en el capítulo relativo a la pavimentación, ficha PV 14 "Vado en aceras para paso de vehículos" Tipo I, se define en planta y alzado el paso de vehículos en acera.
- Esa ficha, conforme a los gráficos que contiene, lo define como un trapecio, en el que su base menor es el hueco de la puerta de acceso, su base mayor es el hueco de la puerta incrementado en un metro más a cada lado y, por último, el ancho de acera define la altura del trapecio, lo que se corresponde con lo expresado en el artículo 20 de la Ordenanza Municipal reguladora de los Pasos de Vehículos. Sencillamente, se ha plasmado en el texto lo que indica la ficha mediante gráficos.

Efectivamente la Ficha 14, en el caso de aceras de ancho superior a 3 m. genera el citado trapecio, modificando en el mismo la pendiente transversal, pero manteniendo en todo caso un itinerario peatonal de anchura mínima de 0,90 m. con una pendiente transversal inferior al 2%, lo cual se ajusta a lo establecido en la Ordenanza. En el caso de aceras de ancho inferior a 3 metros el desarrollo del trapecio ocupa el itinerario peatonal, pero siempre que la

pendiente sea igual o inferior al 2%. En este último caso, si debido al ancho de la acera, las pendientes resultantes superarán el 2% deberemos acudir a la solución indicada en la Ficha 15 aunque no se respete literalmente la descripción del trapecio de la Ordenanza.

Por su parte, la Ficha 15, si bien es cierto que no desarrolla el trapecio establecido en la Ordenanza se debe considerar admisible en aquellos supuestos en los que el ancho de acera impida cumplir simultáneamente, tanto la disposición geométrica del trapecio, como la condición inexcusable de mantener libre el itinerario peatonal, debiendo dar prioridad a esta última condición, dado que en el caso de la primera se trata de una condición de diseño, que se puede considerar variable, mientras que la no afectación al itinerario peatonal garantiza la accesibilidad universal de un espacio público para cualquier persona, independientemente de que posea o no un determinado grado de discapacidad.

Para poder resolver la solución de la Ficha 15, y en cuanto a la disposición en el mercado de las piezas especiales descritas en las Fichas 9, 10 y 11, se ha comprobado la existencia en el mercado de dichas piezas en hormigón prefabricado, por lo que, en el caso de ser necesaria su utilización para poder resolver el vado en cuestión, se deberán iniciar las gestiones necesarias para solicitar el suministro de las mismas.

En cuanto a las actuaciones en aceras de anchura inferior a 1,50 m., en la que por lo tanto, no sea posible disponer ninguna de las soluciones recogidas en las Fichas 14 y 15, manteniendo como mínimo un itinerario practicable de anchura 0,90 m. deberán ser analizadas en cada caso concreto, pero siempre manteniendo al menos un itinerario peatonal con las condiciones de practicable o al menos sin modificar el existente en el caso de ser menor. Dichas actuaciones, al tener un carácter excepcional, podrán no dar cumplimiento a todos los requisitos de diseño de la Ordenanza, siempre que garanticen el correcto funcionamiento del vado de vehículos a juicio de los servicios técnicos.

Las soluciones en estos casos dependerán del entorno, zona de aparcamiento colindante, diferencia de cota con la calzada, continuidad de posibles pasos de vehículos en la misma calle, etc, por lo que no se puede dar una única solución a estos supuestos, sino que deberán ser analizadas, caso a caso, por los servicios técnicos correspondientes. A tal efecto, entre otras soluciones, se podrán disponer alternativas como puede ser:

- Desarrollar el vado de vehículos, ocupando el espacio destinado a aparcamiento colindante, en el caso de existir, dado que en todo caso, dicho espacio se deberá suprimir para dar acceso al correspondiente garaje.
- Disponer piezas especiales que salven directamente el desnivel, cuando la escasa diferencia de cota así lo permita, en cuyo caso se deberán realizar las gestiones necesarias para solicitar el suministro de las mismas, aunque se trate de un caso concreto, pudiendo considerarse en tal caso admisible, la utilización de dichas piezas en piedra natural, si no fuese factible el suministro de la misma en hormigón prefabricado como se establece en la Ficha 11 Normalización de Elementos Constructivos.
- Elevar el nivel de la calzada al mismo plano de la acera existente, en una superficie suficiente para permitir el giro del vehículo, en aquellos supuestos en los que el número de vados posibles no suponga un continuo cambio de rasante en la calzada.

Por último, en lo referente a los materiales a emplear en la ejecución de los pasos de vehículos, la Ordenanza establece que la construcción de un nuevo paso de vehículos en acera comprende las siguientes unidades de obra:

- a) Levantado y demolición de pavimento y firme de acera y el bordillo.
- b) Instalación del nuevo bordillo de transición y el rebajado (de plinto), y del bordillo transversal para conformar la forma trapezoidal de la superficie. Este último será del tipo VI según la Normalización de Elementos Constructivos para Obras de Urbanización.
- c) Construcción del nuevo pavimento, que incluye la colocación de una base de hormigón de 30 centímetros de espesor mínimo y la extensión de la capa de rodadura, que se realizará siempre con pavimento diferenciado en textura y color respecto de los del itinerario peatonal, según las siguientes reglas:

1º. En aceras de loseta, terrazo u otros materiales prefabricados, será de adoquín prefabricado de hormigón de 8 centímetros de espesor.

2º. En aceras de losa de granito, se realizará con adoquín de granito.

3º. En aceras de materiales especiales, según establezca el servicio municipal competente.

Asimismo establece que los materiales empleados cumplirán las características establecidas en el Pliego de Condiciones Técnicas General del Ayuntamiento de Madrid.

La Orden VIV/561/2010, no establece condiciones concretas en cuanto al pavimento con el que se debe ejecutar el vado, aunque como ya hemos indicado refleja que, en todo caso, no debe de invadir el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible, y para éste si recoge en su artículo 11 que el pavimento del itinerario peatonal accesible será duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes. Por su parte el Decreto 13/2007, si establece concretamente en las condiciones de itinerario exterior dentro de la Norma 2 que el itinerario peatonal, al ser prioritario, mantendrá su continuidad en cuanto a pavimento y elementos característicos.

Por lo tanto, en este caso, si existe una contradicción clara dado que la Ordenanza establece para el vado de vehículos adoquín prefabricado o de granito en función de la loseta de la acera, y diferenciado en textura y color del itinerario peatonal, mientras que el Decreto 13/2007, exige la continuidad del pavimento de la acera. Con el fin de salvar la misma debemos tener en cuenta, por qué se establecen dichas condiciones e intentar conjugarlas, en cada caso, para dar una solución funcional.

Por una parte, no debemos perder de vista que la exigencia de adoquín de la Ordenanza se basa en la necesidad de una resistencia mecánica mayor, que soporte con una durabilidad adecuada el paso de los vehículos, mientras que la exigencia de continuidad del pavimento de la acera del Decreto se establece con el fin de resaltar la prioridad peatonal de ese espacio sobre los vehículos.

Por lo tanto, se consideraría cumplidas, mediante la utilización de un pavimento resistente, y distinto del de la acera, disponiendo asimismo una base de hormigón adecuada, tal y como establece la Ordenanza, pero buscando un color y sobre todo una textura similar, aunque no igual, al del pavimento de la acera existente, que indique la prioridad del mismo, siendo muy importante en todo caso que será duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos, tal y como establece la Orden VIV/561/2010.

## CONCLUSIÓN

Todos los pasos de vehículos a garajes, a través de itinerarios peatonales se diseñaran de forma que estos no queden afectados en su pendiente transversal, que en ningún caso será superior al 2%, de acuerdo con lo establecido tanto en la Ordenanza Municipal Reguladora de los Pasos de Vehículos, como en la vigente normativa de accesibilidad y supresión de barreras en espacios públicos.

Respetando siempre esta condición, el diseño del paso se adaptará a las determinaciones establecidas en la Ordenanza, dando prioridad, siempre que el ancho de la acera existente lo permita, al modelo de la Ficha 14 de la Normalización de Elementos Constructivos para Obras de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid, y cuando no sea así a la Ficha 15. En aquellos supuestos, en áreas consolidadas, en los que la anchura de la acera no permita la disposición de ninguna de las Fichas, manteniendo como mínimo la anchura necesaria para adquirir la condición de itinerario practicable, se podrán disponer por los servicios técnicos soluciones alternativas que garanticen el correcto funcionamiento del vado de vehículos.

En cuanto a los materiales a emplear, dada la discrepancia existente entre la Ordenanza Municipal Reguladora de los Pasos de Vehículos, y el Decreto 13/2007, se considera que podrán emplearse en la ejecución del vado, soluciones de pavimento distintas del de la acera existente, tal y como establece la Ordenanza, a fin de poseer la resistencia mecánica necesaria, pero procurando que el color y textura se adapte lo más posible al pavimento de la acera existente, de forma que se mantenga el carácter exigible de prioritario regulado en la vigente normativa de accesibilidad, debiendo garantizarse en todo caso, que el mismo sea duro, estable, antideslizante en seco y en mojado y sin piezas ni elementos sueltos.

Madrid, 23 de Septiembre de 2013