



**Consejo Jurídico
de la Región de Murcia**

Dictamen nº **278/2017**

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 16 de octubre de 2017, con la asistencia de los señores que al margen se expresa, ha examinado el expediente remitido en petición de consulta por el Excmo. Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Murcia, mediante oficio registrado el día 6 de abril de 2017, sobre responsabilidad patrimonial instada por x, como consecuencia de los daños sufridos por caída de bicicleta en la vía pública (expte. **101/17**), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 29 de julio de 2016, x presenta reclamación de responsabilidad patrimonial ante el Ayuntamiento de Murcia, por los daños que dice haber sufrido como consecuencia del anormal funcionamiento de los servicios municipales.

Relata la reclamante que el 13 de julio de 2014, sobre las 19 horas, sufrió una caída en el carril bici de la mota del río, a su paso por la pedanía de El Raal, a la altura del cruce con la Vereda de los Pisos. Afirma que paseaba en bicicleta por el indicado carril cuando, al tener que orillarse un poco para dejar paso a otros ciclistas que circulaban en sentido contrario, *"la rueda delantera de la bicicleta pisó la parte situada cerca del borde del carril que se encontraba en mal estado y cayó al suelo junto con la bicicleta, perdiendo el conocimiento y sufriendo graves lesiones en la pierna izquierda"*, consistentes en fractura de meseta tibial, de la que hubo de ser intervenida quirúrgicamente.

Señala la interesada que el accidente fue presenciado por numerosos testigos, proponiendo la declaración de cuatro de ellos.

Apunta, asimismo, que la deficiente construcción del carril bici en la zona del accidente fue la causa del mismo, pues se encuentra a distinto nivel, sobreelevado respecto de la zona adyacente *"algo que ya nos parece peligroso en sí mismo, puesto que al estar destinado específicamente al uso de bicicletas, lo normal es que la delimitación del carril fuera plana, como en el lado izquierdo del mismo para evitar accidentes de bicicletas, pues lo normal es que se crucen varias bicicletas y alguna tenga que apartarse del centro para dejar pasar, con el consiguiente peligro si la rueda se acerca al borde del carril debido al importante cambio de altura y a la dificultad de mantener el equilibrio, lo cual se ve agravado como se puede observar, con la rotura cercana al borde del carril bici, que ocasionó la caída de la reclamante"*. Del mismo modo, afirma que no existía señalización que advirtiera del escalón lateral ni de la rotura del carril.

Recibida el alta médica de las lesiones padecidas en el accidente el 19 de enero de 2016, cuantifica en 444 días el período de sanidad de las mismas, afirmando que le han quedado secuelas que valora en 12 puntos, conforme al sistema de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, más 8 puntos por perjuicio estético. Afirma, igualmente, que ha quedado incapacitada de forma permanente y total para su profesión de manipuladora en almacén. Por todo ello, solicita una indemnización de 84.100,29 euros.

Acompaña la reclamación de documentación clínica acreditativa de la asistencia sanitaria recibida y de un informe médico pericial de valoración del daño.

Asimismo, se adjunta un reportaje fotográfico sobre el lugar donde ocurrió el accidente y del estado del carril bici.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la reclamación se nombra instructora del procedimiento que procede a comunicar a la interesada la información prescrita por el artículo 42.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC), al tiempo que abre un período de prueba por 30 días, confiriendo plazo a la interesada para proponer las que considere pertinentes. Del mismo modo, se la requiere para presentar diversa documentación e información.

TERCERO.- El 13 de octubre de 2016 la interesada cumplimenta el requerimiento formulado por la Administración, informando que presentó reclamación por los mismos hechos ante la Confederación Hidrográfica del Segura, que fue denegada por resolución de 19 de septiembre de 2016, al carecer el organismo de cuenca de competencia sobre el indicado carril bici para su mantenimiento, vigilancia y ordenación del tráfico, considerando que tal competencia corresponde al Ayuntamiento de Murcia. Acompaña copia tanto de la reclamación como de la indicada resolución, en la que consta que la franja de terreno en la que se produjeron los hechos dejó de ser un camino de servicio del río Segura para convertirse en vía de comunicación de titularidad municipal, por lo que es al Ayuntamiento de Murcia al que corresponde la legitimación pasiva en atención a las competencias que en materia de infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad le asigna el artículo 25, letra d) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local (LBRL).

Propone la interesada, asimismo, prueba testifical, designando cuatro testigos.

CUARTO.- Practicada la testifical con el resultado que consta a los folios 58 y siguientes del expediente, declaran tres de los cuatro testigos propuestos, justificando su no comparecencia el cuarto. Mostradas las fotografías aportadas por la interesada junto con su reclamación, afirman que es el lugar donde se produjeron los hechos.

Sobre la mecánica del accidente, los testigos coinciden en señalar que en la zona donde ocurrió el accidente había un roto, un desperfecto, un bache en el carril bici. Uno de los testigos precisa más, señalando que se trata de un bordillo roto.

Preguntados sobre los hechos presenciados, dos testigos afirman que presenciaron la caída, si bien no vieron que la accidentada "se metiera" en el bache, pero que cuando llegaron a su altura sí observaron que en la zona de

la caída existía el desperfecto.

Otro de los testigos declara, textualmente: *"la vi cuando iba en bicicleta, no muy lejos de mí, yo iba andando y vi una bicicleta de frente y, como el carril es estrecho, la bicicleta de la señora se orilló un poco porque el carril es estrecho y venía otra bicicleta de frente y cogió el bache con la bicicleta y cayó. Yo iba por la zona de tierra caminando, casi cerca de ella, a pocos metros..."*.

QUINTO.- Recabado el preceptivo informe al servicio a cuyo funcionamiento se imputa el daño, se evacua el 25 de enero de 2017 por un arquitecto técnico de la Oficina Municipal de la Bicicleta, que es del siguiente tenor:

"- Que el mantenimiento del carril bici referido corresponde al Ayuntamiento de Murcia y se realiza a través del Servicio ALEM en el que se encuentra la Oficina Municipal de la Bicicleta.

- En nuestro Servicio no consta que con fecha anterior a 13 de julio de 2014, hubiera deficiencia alguna en el mencionado carril bici.

- Dicho carril bici es bastante transitado por usuarios en bicicleta y no se ha comunicado por parte de ningún usuario a este Servicio, la existencia de deficiencias en el mismo, hasta el momento del traslado de esta Reclamación.

- Las características del carril bici en el lugar de los hechos son las siguientes:

- El carril bici está segregado y es paralelo a la mota del río Segura.

- La anchura del carril bici es de 2 metros.

- El firme del carril bici es de aglomerado asfáltico delimitado por ambos lados por bordillos de hormigón de 8x20x50 cm.

- En el carril bici existe tanto señalización vertical como horizontal.

Tras visita del Técnico de la Oficina Municipal de la Bicicleta al lugar, para comprobar el estado del punto del carril al que se refiere la reclamación, se aprecia lo siguiente:

- El firme del carril bici está en perfectas condiciones y no presenta ningún desperfecto.

- La señalización del carril bici es correcta y legible.

- Que efectivamente hay dos piezas de bordillo del carril bici roto, y que coincide con las fotos mandadas por la reclamante.

- Que la rotura de estas piezas es puntual, ya que se ha comprobado, en ambas direcciones del carril bici, que no hay en las cercanías ninguna otra en similar estado.

- Que la causa de la rotura del bordillo es probablemente el paso de vehículos a motor o de mantenimiento del cauce del río por ese punto, ya que la rotura está en una intersección del carril bici con una vía de tráfico de vehículos de motor.

- Que existe la señalización vertical adecuada que prohíbe el paso de vehículos a motor, menos los autorizados por la C.H.S.

- Que se aprecian marcas negras de rodadura de vehículos a motor en los bordillos a lo largo del carril bici, lo que confirma que es una zona transitada por vehículos a motor que no están permitidos.

- Añadir que el mantenimiento de los carriles bici se hace dentro de un estándar adecuado de puesta a punto y actuando de manera inmediata, para solventar las deficiencias, y/o quejas, y/o sugerencias que puedan surgir por parte de los usuarios.

- Igualmente estimamos que conforme se aprecia en las fotografías aportadas por la reclamante y en las del anexo fotográfico, el desperfecto se encuentra sobre un bordillo del carril bici que se encuentra tras la marca vial correspondiente a la línea continua del carril bici, - delimitación física que no ha de traspasar la bicicleta, si se usa el carril bici correctamente- quedando pues espacio más que suficiente para una circulación adecuada, correcta, cómoda y holgada".

Se adjunta un informe fotográfico del lugar de los hechos.

SEXTO.- Conferido trámite de audiencia a la reclamante, presenta escrito de alegaciones en el que se ratifica en su pretensión indemnizatoria, afirmando que de las pruebas practicadas cabe considerar acreditada la realidad de la caída y sus circunstancias, así como su causa, que identifica con el mal estado de conservación del carril bici, que a la fecha del informe evacuado por el Ayuntamiento y a pesar de haber transcurrido tanto tiempo desde que acaeció el accidente, aún sigue sin reparar.

SÉPTIMO.- Con fecha 10 de marzo de 2017 se incorporan al procedimiento las alegaciones de la aseguradora del Ayuntamiento, que se pronuncia en el sentido de que procede desestimar la reclamación, pues el carril se encuentra en perfecto estado de conservación, ubicándose el desperfecto al que se imputa la caída en el bordillo del carril bici, que se sitúa tras la marca vial correspondiente a la línea continua del carril, delimitación física que no han de traspasar las bicicletas si se usa dicho carril correctamente, quedando espacio más que suficiente para una circulación adecuada, correcta, cómoda y holgada.

En similares términos se pronuncia la correduría de seguros, que a la luz del material probatorio existente en el expediente considera que el accidente estaría motivado por una falta de pericia de la reclamante, que ante la llegada de ciclistas por el sentido contrario se ladeó innecesariamente hacia el bordillo del carril bici, el cual actúa como elemento delimitador del carril y no como zona de tránsito de los ciclistas. Entiende que la interesada, al circular con su bicicleta, asumió el peligro o riesgo que pudiese derivarse de su práctica.

OCTAVO.- Con fecha 15 de marzo de 2017, se formula propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación al considerar que no está acreditado que la caída se produjera como consecuencia del desperfecto existente en el bordillo del carril bici. Aun cuando así fuera, continúa la propuesta de resolución, las circunstancias del carril y del momento en que se produjo el accidente deberían haber permitido a la interesada advertir la presencia del desperfecto y evitarlo, pues existe espacio suficiente para ello.

Considera la propuesta de resolución, en suma, que fue la propia actuación de la interesada la que propició el accidente.

En tal estado de tramitación y una vez incorporados los preceptivos extracto de secretaría e índice de documentos, se remite el expediente en solicitud de dictamen, mediante escrito recibido en el Consejo Jurídico el pasado 6 de abril de 2017.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Carácter del Dictamen.

El presente Dictamen se emite con carácter preceptivo, al versar sobre una propuesta de resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por la Administración municipal de cuantía igual o superior a 50.000 euros, de conformidad con lo establecido en el artículo 142.3 LPAC, en la redacción dada por la Disposición final cuadragésima de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en relación todo ello con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia.

SEGUNDA.- Régimen jurídico aplicable, legitimación, plazo y procedimiento.

I. La LPAC ha sido derogada por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP) y este nuevo cuerpo legal junto a la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), configuran una nueva regulación de la responsabilidad patrimonial de la Administración. Sin embargo, la Disposición transitoria tercera, apartado a), de la LPACAP dispone que no resulta de aplicación a los procedimientos iniciados antes de su entrada en vigor, que se regirán por la normativa anterior. De conformidad con ello, el régimen legal que resulta aplicable en este caso es el que se contenía en la LPAC.

II. La reclamante ostenta legitimación activa para deducir la reclamación indemnizatoria objeto de Dictamen, al ser la persona que sufre los daños de carácter físico por los reclama.

La legitimación pasiva corresponde a la Administración titular del vial a cuyo defectuoso mantenimiento se imputa el daño, que no es otra que el Ayuntamiento de Murcia, como expresamente se indica en el informe del técnico municipal de la Oficina de la bicicleta que obra en el expediente.

III. Desde el punto de vista temporal, la reclamación se ha presentado el 29 de julio de 2016, dentro del plazo de un año que la Ley concede para que los perjudicados deduzcan su pretensión ante la Administración, de acuerdo con lo que se establece en el artículo 142.5 LPAC, en cuya virtud el *dies a quo* del indicado plazo anual coincidirá con el momento de curación o estabilización de las lesiones por las que se reclame, lo que en el supuesto sometido a consulta no acaece hasta el 19 de enero de 2016, fecha del alta médica de la reclamante en la que se establece su cuadro residual de secuelas.

IV. El examen conjunto de la documentación remitida permite afirmar que, en sus aspectos más generales, se han cumplido los trámites que integran esta clase de procedimientos, sin que se aprecien carencias esenciales.

TERCERA.- Los elementos generadores de responsabilidad patrimonial. Consideraciones generales sobre el funcionamiento de los servicios públicos de vigilancia y conservación de vías públicas.

I. De acuerdo con lo previsto en los artículos 139 y 141 LPAC, son requisitos para que se reconozca la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración, los siguientes:

- Que exista un daño real y efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.

- Que exista una relación causal jurídicamente adecuada entre el funcionamiento de los servicios públicos y los daños producidos.

- Que el perjudicado no tenga el deber jurídico de soportar el daño.

Por otra parte, el Tribunal Supremo viene declarando de forma constante (por todas, la Sentencia de 5 de junio de 1998) que no es acorde con el citado principio de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad, de manera que para que exista tal responsabilidad es imprescindible la existencia de nexo causal entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso sufrido, sin que la responsabilidad objetiva de la Administración pueda extenderse a cubrir cualquier evento. Ello, en definitiva, supone que la prestación por la Administración de un determinado servicio público, y la titularidad por parte de aquélla de la infraestructura material para su prestación, no implica que dicha Administración se convierta en aseguradora universal de todos los riesgos con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados que pueda producirse con independencia del actuar administrativo, ya que de lo contrario el actual sistema de responsabilidad objetiva se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico.

II. El establecimiento y mantenimiento del dominio público viario constituye un servicio público a los efectos previstos en el sistema público de responsabilidad patrimonial. De esa caracterización se desprende la obligación que corresponde a la Administración Pública de mantener libres y expeditas las vías públicas, y procurar su mantenimiento y conservación. Así pues, el artículo 15 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras -entonces vigente y hoy derogada por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre- establecía que la explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento y las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, cuya redacción resultaba coincidente con la que se recoge en el artículo 26.1 de la Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Región de Murcia (LCRM).

A mayor abundamiento, el apartado 2 de ese último precepto añade que las operaciones de conservación y mantenimiento abarcan asimismo las actuaciones encaminadas a facilitar su utilización en correctas condiciones de seguridad, fluidez y comodidad. Ello incluye, entre otros deberes, el de procurar la eliminación de las fuentes de riesgo o, en su caso, la instalación en la carretera de las adecuadas señales viales circunstanciales de advertencia del peligro que pudiera existir, como determinaba el artículo 57 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TALT), vigente en el momento en que se produjeron los hechos hasta su derogación por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el nuevo texto refundido de la referida Ley.

Por tanto, para poder apreciar la responsabilidad de la Administración, el examen de la relación de causalidad entre el daño y la inactividad de aquélla en la prevención de situaciones de riesgo primariamente ha de dirigirse a dilucidar si tal riesgo se da en el ámbito de responsabilidad o competencia de la Administración, es decir, si la norma le compele a actuar para evitar o minimizar el riesgo en la utilización de las carreteras; pero también, yendo más allá del contenido de las obligaciones que explícita o implícitamente imponen a la Administración competente las normas reguladoras del servicio, habrá de efectuarse una valoración del rendimiento exigible en función del principio de eficacia que impone la Constitución a la actividad administrativa, tal como señala el Tribunal Supremo en sentencia de su Sala Tercera, de 7 de octubre de 1997.

Lo que se exige al servicio público de mantenimiento y conservación de carreteras es que realice las actuaciones de conservación y señalización que sean consideradas como necesarias dentro de un determinado estándar o nivel de prestación del servicio público, sin que la mera titularidad pública de la vía implique que todo accidente acaecido en ella sea de su responsabilidad. Ello en modo alguno supone que se configure en todo caso a la institución de la responsabilidad patrimonial administrativa como de índole culpabilística, pues la aplicación del criterio del estándar en la prestación de servicios públicos implica que, si no hay obligación de funcionamiento del servicio público conforme al parámetro o nivel de que en cada caso se trate, la cuestión no estribará en si la

Administración tiene o no culpa, sino, desde el punto de vista de la relación de causalidad, en que la actividad o inactividad administrativa no ha sido causante del daño, en cuanto no podrá decirse que haya existido una omisión pública indebida generadora del mismo. Y, visto desde la perspectiva del deber jurídico del ciudadano de soportar el daño (artículo 141.1 LPAC), cuando no hay omisión indebida de la Administración, el ciudadano tiene el deber jurídico de soportar ese daño, como riesgo inherente a la utilización de las vías públicas, siempre, claro está, que no concurra él mismo a la producción del daño (o exista otro tercero responsable).

Y esto último porque, como hemos recordado en numerosos Dictámenes (por todos, el reciente número 248/14), *"cabe recordar aquí que el artículo 19.1 TALT establece que "todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse"*.

Si bien las anteriores consideraciones vienen referidas a las carreteras y no a vías de las peculiares características que concurren en los carriles bici o vías ciclistas segregadas, lo cierto es que los indicados razonamientos pueden ser trasladados sin dificultad a estas últimas vías de comunicación, pues concurren sobre ellas similares circunstancias de titularidad pública (municipal en el supuesto sometido a consulta, conforme a lo establecido en el artículo 25, letra d) LBRL), interés público y finalidad en su uso que en las restantes vías, respecto de las que las diferencias sustanciales aparecen referidas a sus destinatarios principales.

Como se dejó expuesto con anterioridad, la reclamante considera que los daños por los que solicita una indemnización son imputables a la Administración municipal debido al mal estado de conservación en que se encontraba la vía en la que se produjo el accidente y al hecho de que, por tanto, incumpliera la obligación que le corresponde de mantenerla en condiciones adecuadas, con el fin de que el tráfico rodado se desenvuelva en las debidas condiciones de seguridad.

1. El evento dañoso.

En el supuesto sometido a consulta, considera el Consejo Jurídico que cabe tener por cierto el accidente, pues así se desprende del testimonio de las personas que lo presenciaron, quienes han corroborado con su declaración el relato fáctico efectuado por la reclamante. En efecto, según tales testigos, los hechos ocurrieron en el carril bici de la mota del río Segura en el lugar indicado por el reclamante. Asimismo, uno de ellos afirma haber visto cómo la interesada caía de la bicicleta a consecuencia del desperfecto existente en el lateral del carril, que identifica a través de las fotografías aportadas por el interesado.

Del mismo modo, todos los testigos confirman que cayó al suelo y que se produjo lesiones que impresionaban de gravedad, toda vez que perdió la consciencia, por lo que fue trasladada a un centro sanitario en el vehículo particular de unos de los testigos.

La valoración de esta prueba, practicada ante la propia instructora, se rige por lo establecido en el artículo 376 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, en cuya virtud, la fuerza probatoria de las declaraciones de los testigos se valorará "conforme a las reglas de la sana crítica, tomando en consideración la razón de ciencia que hubieren dado, las

circunstancias que en ellos concurren y, en su caso, las tachas formuladas y los resultados de la prueba que sobre éstas se hubiere practicado".

La propuesta de resolución no considera plenamente acreditado que el accidente se produjera como relata la interesada y para ello se basa en uno de los testimonios recabados, que en efecto no sería concluyente acerca de la realidad de la causa del accidente, dada la distancia a la que se encontraba el testigo del lugar de los hechos, pero omite valorar la declaración de otro que expresamente manifiesta que vio cómo la interesada *"cogió el bache con la bicicleta y cayó"*, siendo de destacar que este mismo testigo afirma que se encontraba a pocos metros de la accidentada (folio 71 del expediente). Nada indica la propuesta acerca de la valoración de esta declaración y de las razones que llevan a la instructora a despreciarla y negarle el valor probatorio que sin duda tiene, en la medida en que se trata de un medio de prueba admisible en Derecho (art. 80.1 LPAC y 299 LEC), que el testigo presencié directamente el percance y que, a la luz de las respuestas dadas a las preguntas generales del artículo 367.1 LEC, no cabe apreciar en él parcialidad.

La interesada, además, ha realizado un esfuerzo probatorio adecuado, en la medida en que, además de la testifical, ha unido al procedimiento prueba gráfica, en forma de reportaje fotográfico que, aunque por sí sola no puede acreditar fehacientemente el lugar y la fecha de producción de los hechos, ni la existencia del desperfecto en el firme del carril bici, lo cierto es que los testigos han confirmado que esas instantáneas corresponden al lugar del percance, que previamente habían identificado.

Procede, en consecuencia, considerar que los hechos ocurrieron tal y como relata la interesada y corroboran los testigos.

2. La relación causal.

Del examen de las fotografías unidas al expediente tanto por la interesada como por los servicios técnicos municipales, se advierte que el desperfecto o bache al que imputa la causa del percance se encuentra en el bordillo que delimita exteriormente el carril bici y cuya función es separar físicamente la vía del terreno alledaño por el que aquél circula y que consiste en una zona de tierra o albero compactada.

La configuración del carril se compone de una zona central de conglomerado asfáltico en la que no se aprecia desperfecto alguno, delimitada por dos líneas o marcas viales longitudinales exteriores. De éstas, la que existe en el lado derecho del carril en el sentido de la marcha de la interesada y según se muestra en las fotografías, es una línea continua que separa dicha zona asfaltada de la delimitación exterior de la vía, compuesta por una hilera de bordillos de hormigón que, en la zona más próxima al río se encuentra ligeramente sobreelevada respecto del terreno; elevación ésta que no presenta en la cara interior de dicho bordillo, que queda enrasado respecto al asfalto de la vía ciclista.

Según las manifestaciones de la interesada, fue al orillarse e introducir su rueda en el desperfecto ubicado en el bordillo exterior del carril cuando perdió el equilibrio y cayó. Adviértase que el desperfecto no se encuentra en la zona del carril destinada a la circulación de bicicletas, que no es otra que la calzada o parte asfaltada y delimitada por las líneas longitudinales exteriores (art. 167 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre), sino en el bordillo exterior del mismo, que situado allende la línea longitudinal que define el límite de la calzada, sirve para separar el carril del terreno adyacente.

De no haber abandonado la interesada la calzada, no habría transitado por encima del desperfecto, pues éste se encuentra fuera de aquélla, que es la parte del carril destinada a la circulación de bicicletas. Afirma la reclamante que si abandonó la calzada fue porque circulaban por el carril y en sentido contrario otros ciclistas y que se apartó para evitarlos.

Ahora bien, el carril tiene una anchura de dos metros, suficiente para que dos bicicletas se crucen sin peligro y existen marcas viales que informan a los usuarios del doble sentido de la vía, todo lo cual unido a que el tramo en el que se produjo el percance es eminentemente recto, en una zona despejada de vegetación y con buena visibilidad a varias decenas de metros (vid fotografía al folio 68 del expediente), permiten descartar que la maniobra de la interesada pudiera calificarse de evasiva para evitar una colisión inminente o sorpresiva contra otro usuario de la vía. En tales circunstancias, el desperfecto en el bordillo, absolutamente puntual y de unas dimensiones muy limitadas (su longitud máxima no excede los 25 centímetros) debió ser advertido por la interesada y evitado sin dificultad, sin perjuicio de insistir en que, si no hubiera abandonado la calzada, no habría sufrido el accidente.

Ha de reseñarse, además, que las características de la vía en la que se produce el percance (en despoblado, sobre la mota del río Segura y en una zona de huerta tradicional en la que tanto los vehículos de mantenimiento fluvial de la Confederación Hidrográfica del Segura como los vehículos agrícolas cruzan habitualmente el carril bici en este punto al ser una intersección con una vía apta para el tráfico de vehículos a motor) impiden considerar que el rendimiento aplicable a los servicios municipales de conservación en el caso exigieran un estándar superior al que se cumple en el supuesto, pues la zona del carril destinada a la circulación y que constituye la calzada de la vía está en perfectas condiciones de uso, ubicándose el desperfecto en cuestión en una zona no destinada de forma específica a la circulación de los velociclos, por lo que sus condiciones de conservación no han de ser las mismas que las exigibles a la calzada y que deben garantizar el uso seguro de la vía.

La intervención de la víctima en la causación del daño permite entender roto el nexo causal entre el funcionamiento del servicio público municipal y el daño padecido. Como señala la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, de 27 de mayo de 1999, *"ciertamente, el necesario nexo de causalidad entre el funcionamiento normal o anormal del servicio público y la producción del daño puede no existir, cuando el resultado dañoso se deba exclusivamente a la actuación del administrado, y aún cabe la posibilidad de que junto a aquel funcionamiento del servicio público se aprecie la concurrencia de otra concausa o causa trascendente en la producción del suceso, pudiendo entonces apreciarse una concurrencia de culpas, con compensación de responsabilidades, que se da en el supuesto de un anormal funcionamiento de un servicio público que concurre con otro hecho ajeno al mismo, generador también de la lesión de los bienes o derechos de los administrados, y que se proclama como un principio de Derecho que atiende al concepto de responsabilidad y a la justicia exigible en cada caso"*.

Así, no puede declararse probada la existencia del nexo causal entre el resultado dañoso y el funcionamiento de los servicios públicos, pues según se desprende de las fotografías obrantes en el expediente administrativo, de las declaraciones de los testigos y del informe del Técnico municipal, en la vía por donde circulaba la reclamante existe una calzada suficiente para el cruce de dos bicicletas que circulen en sentido contrario y perfectamente transitable para los ciclos, pues el asfalto que compone la calzada del carril se encuentra en óptimas condiciones para el uso al que se destina. Dicha calzada, perfectamente delimitada en su borde exterior por una línea longitudinal continua, es la que debió utilizar en todo momento la interesada, evitando salir de la misma y circular sobre el bordillo del carril y que a la postre produjo la caída. Fue la propia interesada quien con su maniobra asumió el riesgo que supone abandonar el carril bici para circular sobre una zona no específicamente diseñada para la circulación y a la que, en consecuencia, no es extensible el estándar de rendimiento exigible para la calzada del carril. En este sentido y *mutatis mutandi*, se produce una situación análoga a la circulación de los

vehículos a motor por los arcenes de las carreteras, y que pone de manifiesto la SAN, Sala de lo Contencioso-Administrativo, de 19 de septiembre de 2006, según la cual *"la circulación por el arcén en circunstancias ordinarias, como ha quedado debidamente acreditado, es una práctica incorrecta, que hace que el conductor asuma la responsabilidad de tal práctica; en todo caso, si un conductor utiliza el arcén debe hacerlo aminorando la marcha y extremando las precauciones..."*, precauciones éstas que a la vista del resultado de la maniobra efectuada por la interesada no cabe considerar acreditado que adoptara.

En suma, no cabe afirmar la responsabilidad patrimonial de la Administración por el daño sufrido por la reclamante, al no haber quedado acreditado que el evento lesivo se produjera como consecuencia de deficiencias en el mantenimiento y conservación de la calzada atribuible a la Administración y derivada del funcionamiento de los servicios públicos, sino por causa imputable exclusivamente a la afectada.

En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula la siguiente

CONCLUSIÓN

ÚNICA.- Se dictamina favorablemente la propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación, toda vez que no cabe considerar acreditada la existencia de relación causal entre el funcionamiento de los servicios municipales de conservación y el daño alegado, cuya antijuridicidad tampoco se habría probado.

No obstante, V.E. resolverá.