



Consejería de la Presidencia de la Junta de Castilla y León
Ilmo. Sr. Director General de Relaciones con la Sociedad Civil
C/ Santiago Alba, 1
47008 VALLADOLID

Expediente: 2063/2022

Asunto: Seguridad vial en travesía / Resolución

Centro directivo: Consejería de Movilidad y Transformación Digital

Ilmo. Sr.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. una vez recibido el informe solicitado en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número arriba indicado, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará V.I., en la queja se hacía alusión a que por XXX, se había dirigido un escrito a esa Consejería poniendo de manifiesto la existencia de un *“paso peligroso en travesía municipio de Antigüedad (Palencia)”*, por lo que se solicitaba que *“se analice el problema y se ponga solución apropiada”*.

Según manifestaciones del autor de la queja, *“por ese tramo de la travesía principal, de la calle Las Escuelas, hacia el cruce de los Cuatro Cantones, unos 100 metros antes de llegar, hay un estrechamiento considerable y falta de itinerario peatonal seguro. Hay aceras de 20 cm a 60 cm. Por la vía pasan camiones de gran tonelaje, tractores cargados, etc., con cierta frecuencia. Cuando eso sucede, las personas se tienen que subir a la acera, y ponerse de costado, hasta que pasa el vehículo”*.

Admitida la queja a trámite e iniciada la investigación oportuna sobre la cuestión planteada, nos dirigimos a V.I. en solicitud de información correspondiente a la problemática que constituye el objeto de aquella.

En atención a nuestra petición de información se remitió por esa Administración autonómica informe, en el cual se hacía constar lo siguiente:

“Al respecto, se informa que con fecha XXX se recibió en esta Dirección General escrito del autor de la Queja, en la que pone de manifiesto que en la travesía de la carretera P-141 a su paso por Antigüedad existe un estrechamiento que cuando circulan camiones de gran tonelaje o tractores cargados, hacen difícil el paso de los peatones por



las aceras al ser estas muy estrechas, por lo que se solicita que se estudie el problema y se ponga una solución apropiada.

Con fecha XXX, se envía respuesta al ciudadano, en el sentido de que tal y como se le indicó en la respuesta dada a escritos anteriores quejándose de la presencia de tractores en las calles de Antigüedad, las competencias de sobre ordenación y control del tráfico en vías urbanas son competencia municipal y que dichas funciones en carreteras interurbanas y travesías corresponden a la Dirección General de Tráfico, por lo que cualquier actuación que limite la circulación en la travesía tendría que estar consensuada por las administraciones implicadas.

La posibilidad de habilitar otras calles o caminos es competencia municipal, indicando que las administraciones ejercen sus competencias con total autonomía.

Los recursos disponibles para atender las necesidades de gestión de los más de 11.000 km de carreteras de titularidad autonómica son muy limitados, por lo que plantearse la posibilidad de la construcción de una variante de población es muy remota, dado que éstas tienen un coste muy elevado y si en algún momento las disponibilidades presupuestarias permitiesen plantearse la construcción de variantes de población, éstas se deberían priorizar según las necesidades de la red y en función diversos factores como la intensidad de tráfico, que en el caso de esta carretera es muy bajo.

Se remite copia de la respuesta dada y de los escritos de 2021 con su respuesta, ya que en la actual contestación se hace alusión a los mismos.

Al tratarse de una travesía, es fundamental la postura del Ayuntamiento, por lo que se remite al mismo copia del escrito del autor de la queja y de la contestación.

La posibilidad de derivar el tráfico agrícola por otras calles o caminos exigiría que así se contemplase desde el Ayuntamiento, puesto que las competencias de este centro directivo se limitan a la propia carretera.

Tal y como ya se ha indicado, la posibilidad de plantearse por esta administración la construcción de una variante de población, se antoja muy improbable dadas las necesidades de la Red, el altísimo coste de actuaciones de esta naturaleza y las escasas disponibilidades presupuestarias”.

A la vista de lo informado y acreditado en el expediente, procedemos a formular las siguientes consideraciones para fundamentar jurídicamente el contenido de la presente Resolución, partiendo de los antecedentes que a continuación se resumen:

Primero.- Según informa esa Consejería “*las competencias de sobre ordenación y control del tráfico en vías urbanas son competencia municipal y que dichas funciones en carreteras interurbanas y travesías corresponden a la Dirección General de Tráfico, por*



lo que cualquier actuación que limite la circulación en la travesía tendría que estar consensuada por las administraciones implicadas”.

Segundo.- Que la Administración autonómica considera “*muy improbable*”, dadas las necesidades de la red carreteras de su titularidad (más de 11.000 km), las disponibilidades presupuestarias existentes y la baja intensidad del tráfico en la vía afectada, la construcción de una variante en esa población.

El artículo 57.1 del Real Decreto 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, establece:

“Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación, y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa”.

En parecidos términos viene a pronunciarse el artículo 139 del 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.

Por su parte, la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León (en adelante, LCCyL), establece en su artículo 19.1 que *“La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección”.*

Sobre lo que ha de entenderse por operaciones de conservación y mantenimiento, hemos de acudir a lo que dispone el artículo 25.1 del Decreto 45/2011, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Castilla y León (en adelante, RCCYL), cuando dice:

“Las operaciones de conservación y mantenimiento incluyen todas las actividades necesarias para preservar en el mejor estado posible el patrimonio viario.

Las actuaciones de defensa de la carretera incluyen las necesarias para evitar actividades que perjudiquen a la carretera, a su función o a la de sus zonas de influencia.



Las actuaciones encaminadas al mejor uso de la carretera incluyen las destinadas a facilitar su utilización en las mejores condiciones de seguridad, fluidez y comodidad posibles".

Llegados a este punto, no debemos olvidar que el tramo de la vía objeto de controversia tiene la condición de travesía. A estos efectos la LCCyL, en su artículo 33.2, viene a determinar lo que ha de entenderse por tal,

“Se considera travesía la parte de tramo urbano en el que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles, al menos, en una de las márgenes”.

El artículo 36.3 de la misma norma, determina, en estos casos, que *“se considerará zona de dominio público exclusivamente la ocupada por la carretera y sus elementos funcionales”*, y que en el supuesto que existan aceras *“el límite de la zona de dominio público será el borde exterior de la acera más cercana a la calzada o las vías de servicio, si éstas fueran de titularidad de la administración de la que depende la carretera”*, correspondiendo, según el artículo 37, *“Las actuaciones de conservación en la zona de dominio público, definida en el artículo anterior, a excepción de las aceras si existieran, corresponden a la administración titular de la carretera”*, y que *“La conservación de las aceras y del resto de la travesía corresponde a los Ayuntamientos”*.

Tampoco se puede obviar que la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP), se refiere en su artículo 6 a los principios relativos a los bienes y derechos de dominio público.

Así, indica que la gestión y administración de los bienes y derechos demaniales por parte de las Administraciones públicas se ajustará a los siguientes principios:

“b) Adecuación y suficiencia de los bienes para servir al uso general o al servicio público a que estén destinados.

e) Ejercicio diligente de las prerrogativas que la presente ley u otras especiales otorguen a las administraciones públicas, garantizando su conservación e integridad”.

Dentro de este contexto normativo que acabamos de considerar, resulta que es competencia de esa Consejería el cumplimiento efectivo de los principios básicos en la gestión de sus bienes de dominio público, debiendo actuar con diligencia para garantizar que las vías de su titularidad resulten transitables, seguras y puedan ser destinadas al uso público previsto (artículo 6 b) y e) de la LPAP), así como realizar las operaciones de conservación y mantenimiento que *“incluyen todas las actividades necesarias para preservar en el mejor estado posible el patrimonio viario”*, teniendo en cuenta que las labores de defensa de la carretera *“incluyen las necesarias para evitar*



actividades que perjudiquen a la carretera, a su función o a la de sus zonas de influencia” (artículo 25 del RCCYL). También le corresponde, como titular de la vía, “la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación” (artículo 57.1 del Real Decreto legislativo 6/2015).

En virtud de todo lo expuesto, 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, con el ánimo de contribuir a aumentar y mejorar, siempre que sea posible, la seguridad vial de nuestros conciudadanos, formular la siguiente **Resolución**:

ÚNICA: Que por esa Consejería se proceda a valorar la conveniencia de articular aquellas actuaciones que, con la inversión económica y en el plazo que sean posibles, puedan contribuir a incrementar la seguridad vial de la vía objeto de la queja, bien en solitario o mediante una actuación conjunta con el municipio de Antigüedad.

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma por parte del órgano que corresponda de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital en el plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

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