



**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LEÓN**  
**ILMO. SR. ALCALDE**  
**AVENIDA ORDOÑO II, 10**  
**24001 LEÓN**

**Asunto: Solicitud de instalación de señalización adecuada en vía pública**

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 **1729/2023**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, en la queja se hacía alusión a que por D. XXX, se dirigió en fecha XXX de mayo de 2023, nº de registro de entrada XXX, un escrito a esa Administración denunciando las deficiencias en la regulación del tráfico en entorno a primera rotonda que enlaza las calles Alcalde Miguel Castaño y Fernández Ladreda.

El motivo era que el sistema actual establecido para cruzar los cuatro pasos de peatones, mediante semáforos con luz amarilla intermitente, supone un gravísimo riesgo para los innumerables peatones que a diario se ven en la necesidad de cruzarlos, debido a que muchos automóviles no los respetan y, aun haciéndolo, en muchos casos, por su situación, no resultan visibles hasta que el vehículo ya está muy próximo a los mismos. Se propone como solución la instalación de *“pulsadores reguladores con el consiguiente semáforo en rojo para los vehículos”*, completada con la colocación de resaltos sobre los mismos pasos y su correspondiente dotación de iluminación.

Según manifestaciones del autor de la queja, hasta la fecha no ha recibido contestación alguna a su escrito.

Iniciada la investigación oportuna, se le solicitó información en relación con las cuestiones planteadas en aquella.

En atención a dicha petición, por esa Administración se remitió el oportuno informe, en el que se pone de manifiesto lo siguiente:

1º.- Que *“El paso de peatones se encuentra correctamente señalizado y con buena visibilidad para peatones y conductores, desde el punto de vista técnico no sería necesaria la activación semafórica”*.



2º.- Que en los últimos cinco años se han producido un total de tres atropellos, *“todos de baja intensidad y con heridos de carácter leve”*.

3º.- Concluye el informe con la siguiente manifestación: *“Entendiendo por tanto que no existen razones técnicas y a la vista del informe de la Policía Local tampoco desde el punto de vista de la accidentalidad no se considera necesaria la activación semafórica solicitada”*.

Teniendo en cuenta 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:

Desde un punto de vista competencial, debemos recordar que la ordenación del tráfico en las vías urbanas se atribuye a los municipios, tanto a tenor de lo establecido por el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 abril, de Bases del 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 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, al establecer que:

*“Corresponde a los municipios:*

*a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.*

*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”*.

La discrecionalidad en las decisiones del Ayuntamiento en esta materia debe siempre respetar la normativa general y municipal, si la hubiere.

El Tribunal Supremo (STS de 19 de julio de 2000), puntualiza que *“...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 esa misma finalidad, criterios que dependen de multitud de complejas circunstancias y cuya elección y*



*acogimiento en el caso concreto han de referirse al juicio ponderado de la Administración encargada de velar por su correcta regulación”.*

En cuanto a la responsabilidad de la señalización en las vías, tanto el artículo 139 del el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, como el artículo 57 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, establecen que corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales.

Como es conocido, las señales y las marcas viales son signos externos que se dirigen a todos los usuarios con el fin de ordenar la circulación y la determinación de cuál deba ser la señalización más adecuada para regular el tráfico debe ser evaluada en consideración al interés general, teniendo en cuenta siempre como primera premisa la seguridad vial.

Regular los pasos de peatones de forma segura en una rotonda es fundamental para garantizar la seguridad tanto de los peatones como de los conductores y, a juicio de esta Defensoría, pueden considerarse algunas medidas para lograrlo; así:

**1. Separación clara entre los pasos de peatones y la rotonda:** Es importante que los pasos de peatones estén claramente marcados y separados de la rotonda con líneas continuas o discontinuas y, preferiblemente, con algún tipo de separador físico como bordillos o isletas.

**2. Señalización clara y visible:** Asegurarse de que la señalización en la rotonda y cerca de los pasos de peatones sea clara y fácilmente visible para todos los usuarios de la vía. Esto incluye señales de tráfico, señales luminosas y señales en el pavimento.

**3. Iluminación adecuada:** Iluminación adecuada en la rotonda y en los pasos de peatones para mejorar la visibilidad, especialmente durante la noche o en condiciones climáticas adversas.

**4. Velocidad controlada:** Medidas para controlar la velocidad de los vehículos que se aproximan a la rotonda, como reductores de velocidad o señales que indiquen límites de velocidad más bajos en las proximidades de los pasos de peatones.

**5. Prioridad peatonal clara:** Establecer claramente la prioridad de paso para los peatones en los pasos de cebra mediante señales de tráfico y marcas viales. Los conductores deben ceder el paso a los peatones que cruzan la rotonda.

**6. Pasos de peatones elevados:** Considerar la instalación de pasos de peatones elevados en las entradas y salidas de la rotonda. Estos reductores de velocidad naturales



obligan a los conductores a reducir la velocidad al acercarse a los pasos de peatones, mejorando la seguridad para los peatones.

**7. Programación de semáforos peatonales:** Instalar semáforos con un pulsador en los pasos de peatones de la rotonda para regular el cruce de manera más segura.

**8. Evaluación y ajuste continuo:** Realizar evaluaciones periódicas de la seguridad en la rotonda y los pasos de peatones de esa zona, así como cuantos ajustes sean necesarios para mejorar la seguridad de todos los usuarios.

El coste económico de implantar estas medidas, teniendo en cuenta que varias de los que proponemos ya existen, consideramos que no son significativos considerando los posibles beneficios que pueden proporcionar en términos de seguridad vial y reducción de accidentes, aunque, como se nos ha informado no hayan sido muchos en los últimos años.

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 **Resolución:**

**PRIMERA:** Que por ese Ayuntamiento se analicen y, consecuentemente, se valore la implementación de algunas de las medidas que se proponen en el cuerpo de este escrito para incrementar la seguridad vial en la zona objeto de la queja; en particular, la instalación de reductores de velocidad, de pulsadores reguladores con el consiguiente semáforo en rojo para los vehículos, la colocación de resaltos sobre los mismos pasos y su correspondiente dotación de iluminación.

**SEGUNDA:** Que se valore llevar a cabo evaluaciones regulares de la seguridad en la rotonda y en los pasos de peatones referenciados para realizar los ajustes que sean necesarios, con la finalidad de mejorar la seguridad de todos los usuarios.

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 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