



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BURGOS
EXCMA. SRA. ALCALDESA

Asunto: Solicitud de implementación de un Plan estratégico de movilidad urbana segura e incremento de la vigilancia policial / inactividad municipal

Excma. Sra.:

De nuevo nos dirigimos a V.E. una vez recibido el informe solicitado en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número **715/2025**, 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 lo siguiente:

“La ciudad de Burgos se ha convertido en un circuito de carreras. Los peatones y ciclistas urbanos nos sentimos indefensos.

Las quejas que se envían al propio Ayuntamiento no tienen efecto. Cada poco tiempo tenemos un nuevo atropello, en ocasiones mortales.

Las normas de circulación no se respetan, ni se hacen respetar.

Las avenidas de dos carriles son como un circuito de carreras urbano donde los vehículos sobrepasan con creces los límites establecidos.

En muchas ocasiones no se respeta la prioridad del peatón en los pasos de cebra.

La policía patrulla en coche, y no es capaz de ver estas situaciones de peligro”.

Según manifestaciones del autor de la queja, sería necesario implementar un Plan estratégico de movilidad urbana segura e incrementar la vigilancia policial.

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

En atención a dicha petición se remitió informe, en el cual se hacía constar lo siguiente:

« *“La ciudad de Burgos se ha convertido en un circuito de carreras. Los peatones y ciclistas urbanos nos sentimos indefensos”* »



La ciudad de Burgos, tiene limitada la velocidad en diferentes vías desde 30 a 50 kilómetros por hora dependiendo zonas y tipos de calzada.

Las sensaciones subjetivas de las personas a veces las lleva a tener sensaciones erróneas que más tarde contrastado técnicamente con cinemómetros colocados en lugares que los propios ciudadanos denuncian, que en su calle se traspasa los límites de velocidad continuamente, se observa que nada más lejos de la realidad.

Es cierto que observamos ciclistas y conductores de monopatinos eléctricos que infringen sistemáticamente, es raro observar algún ciclista que cumpla las normas.

“Las quejas que se envían al propio Ayuntamiento no tienen efecto. Cada poco tiempo tenemos un atropello, en ocasiones mortales”

Es difícil responder a esta pregunta cuando no se da más información. De nuevo se manda el documento con información sesgada, desde esa Institución, que pueda dar transparencia a nuestra respuesta respecto a la queja Si supiéramos quien realiza la queja podríamos indagar cuantas veces ha formulado su queja en este Ayuntamiento, de además del 010 (teléfono de quejas, sugerencias) también se reciben desde medios de comunicación, por correo electrónico, escrito de particulares o presenciales den la vía pública, que se dan respuesta con la actuación realizada.

“Las normas de circulación no se respetan, ni se hacen respetar”

En este caso como no se hace referencia a que se refiere, es difícil centralizar una respuesta adecuada.

“Las avenidas de dos carriles son como un circuito de carreras urbano donde los vehículos sobrepasan con creces los límites establecidos”

En este punto se responde con los mismos criterios que la primera observación o queja del autor de la queja.

“En muchas ocasiones no se respeta la prioridad del peatón en los pasos de cebra. La policía patrulla en coche, y no es capaz de ver estas situaciones de peligro”

La Policía Local no solo patrulla en “coche”, también lo hace en motocicleta y a pie. El utilizar vehículos es por dar inmediatez a las numerosas intervenciones que realizamos a lo largo de un año, más de treinta mil.

Respecto al respeto de pasos de peatones, desde hace 2 años se viene realizando todos los días laborales del año, controles en varios pasos de peatones con policías locales a pie, que vigilan los pasos de peatones, para denunciar aquellas infracciones que se observan a los conductores de vehículos, denunciando a quien no respeta la prioridad



del peatón, como otras infracciones como son uso de móvil, circular sin cinturón, sin seguro, sin ITV, entre otras.

Asimismo, en esta Policía se han llevado campañas de control de velocidad continuas, todos los días, además de los radares fijos que hay en nuestra Ciudad. Una patrulla de policías realiza controles de velocidad en nuestra ciudad, tanto en el turno de mañana, como en el de tarde, colocando el cinemómetro en numerosos puntos de nuestras vías, comprobando que las velocidades no son excesivas, salvo algún caso excepcional, denunciando el 7,13 % de los vehículos controlados.»

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.

El 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 (en adelante, LTSV) establece, en su artículo 7. a), que corresponde a la municipios *“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”*. Esta atribución competencial configura un ámbito de actuación municipal de primera importancia para la seguridad y calidad de vida de la ciudadanía, que encuentra su fundamento en la necesidad de garantizar la protección de todos los usuarios de la vía pública, con especial atención a los más vulnerables, categoría en la que se encuentran, a estos efectos, tanto los peatones, pero también pueden serlo los ciclistas.

El artículo 10.1 del citado Real Decreto Legislativo establece que *“El usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes o al medioambiente”*. Esta norma de comportamiento, aplicable a todos los usuarios sin distinción del medio de transporte utilizado, debe ser garantizada por la autoridad municipal mediante el ejercicio efectivo y equilibrado de sus competencias de vigilancia y sanción, circunstancia que hace necesario abordar de forma integral el conjunto de conductas infractoras que puedan producirse en el ámbito urbano.

La respuesta proporcionada por ese Ayuntamiento contiene información sobre las actuaciones que viene desarrollando en materia de control de velocidad y vigilancia de pasos de peatones, si bien resulta conveniente efectuar algunas consideraciones que pueden contribuir a optimizar la gestión municipal en esta materia.

En primer lugar, merece ser complementada con un análisis sobre la percepción ciudadana de inseguridad vial, que constituye en sí misma un dato relevante que conviene



atender por parte de los responsables de la gestión municipal, especialmente cuando se acompaña de referencias a siniestros viales con víctimas, circunstancia que requiere, como es evidente, especial atención.

En efecto, si contrastamos la información municipal con la que aparece publicada en el diario digital “BURGOSconecta”, del martes, 21 de enero 2025, es posible que la percepción ciudadana sobre la inseguridad vial se halle respaldada por datos objetivos:

Accidentes de tráfico y heridos

Ciudad de Burgos

AÑO	Nº ACCIDENTES	CON HERIDOS	HERIDOS LEVES	HERIDOS GRAVES	MUERTOS
2020	1 846	301	333	34	0
2021	2 177	397	418	37	4
2022	2 954	391	374	34	6
2023	2 955	340	311	26	3
2024	2 919	357	327	29	1

Tabla: Aythami Pérez Miguel • Fuente: Policía Local

En un sentido parecido, en la revista TRAFICO Y SEGURIDAD VIAL, nº 273, correspondiente al mes de marzo de 2025, editada por la Dirección General de Tráfico, se recogen manifestaciones de D. XXX, en ese momento Concejal de Movilidad de Burgos, en las que, según indica la citada revista, «reconoce que están “bastante preocupados” por la sucesión de atropellos (243 entre 2022 y 2024)».

Por otro lado, la mención efectuada por ese Ayuntamiento relativa a que los ciclistas y conductores de vehículos de movilidad personal infringen de manera habitual las normas de circulación constituye una observación pertinente que debe ser objeto de atención en el marco de una política integral de seguridad vial. En efecto, la consecución de un entorno vial seguro para todos los usuarios requiere que las medidas de vigilancia, disciplina y sanción se proyecten de forma equilibrada sobre el conjunto de usuarios, incluyendo tanto a conductores de vehículos a motor como a ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal, sin que ello deba suponer desviar la atención de unos colectivos a otros, sino incorporar a todos ellos en una estrategia común orientada a la mejora de la convivencia vial y el respeto mutuo entre todos los usuarios del espacio público.



Por su parte, relacionado con el tema que nos ocupa, el artículo 25.1 a) de la LTSV establece:

“El conductor de un vehículo tiene preferencia de paso respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

a) En los pasos para peatones, en las aceras y en las demás zonas peatonales.”

Esto viene a significar que en estos espacios la preferencia corresponde al peatón de manera absoluta. La iniciativa de ese Ayuntamiento consistente en realizar controles diarios durante los dos últimos años en varios pasos para peatones con el objeto de denunciar las infracciones observadas constituye una actuación positiva que puede complementarse con otras medidas de carácter preventivo y educativo. Asimismo, resulta recomendable valorar la efectividad de tales controles mediante el análisis de su impacto en la modificación de las conductas infractoras, a fin de determinar si resulta necesario intensificar tales actuaciones o complementarlas con medidas adicionales.

Los datos aportados por ese Ayuntamiento relativos a que se denuncia al siete coma trece por ciento de los vehículos controlados en materia de velocidad constituyen información valiosa que conviene analizar. Esta tasa de detección de infracciones sugiere que existe margen de mejora en el cumplimiento de los límites de velocidad establecidos, circunstancia que puede abordarse mediante una combinación de medidas que incluya la intensificación de los controles, la mejora de la señalización, la implementación de sistemas de control automatizado en los lugares donde resulte técnica y jurídicamente viable, y el desarrollo de campañas de concienciación ciudadana. Resulta igualmente pertinente valorar si los límites de velocidad actualmente establecidos resultan adecuados a las características de cada vía o si, en determinados tramos, convendría proceder a su revisión en ejercicio de las competencias que el artículo 21.3 de la LTSV.

La referencia de ese Ayuntamiento a que la Policía Local patrulla no solo en vehículo motorizado sino también a pie resulta también pertinente, si bien conviene valorar tanto la distribución de efectivos y medios resulta óptima para garantizar tanto la capacidad de respuesta inmediata ante las más de treinta mil intervenciones anuales mencionadas, como si la presencia preventiva y disuasoria en aquellos lugares donde se concentra mayor conflictividad vial es suficiente. La combinación equilibrada de patrullaje motorizado, que permite una respuesta rápida y una amplia cobertura territorial, con la presencia policial a pie en puntos estratégicos, que facilita la detección de infracciones y genera un efecto preventivo más intenso, constituye una estrategia recomendable que ese Ayuntamiento puede considerar en el marco de la planificación de sus recursos.

La observación de ese Ayuntamiento relativa al incumplimiento habitual de las normas de circulación por parte de ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal



plantea la necesidad de desarrollar una estrategia específica dirigida a estos colectivos. Resulta recomendable que esa Entidad local desarrolle actuaciones específicas de información y educación vial dirigidas a estos usuarios, así como de vigilancia y sanción, sin perjuicio de valorar la necesidad de mejorar las infraestructuras destinadas a su circulación segura, tales como carriles bici segregados o zonas de prioridad ciclista, en el marco de las competencias municipales de ordenación del uso de las vías urbanas.

La adopción de medidas dirigidas a mejorar el cumplimiento de las normas por parte de ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal no debe entenderse como una forma de atribuir a estos colectivos la responsabilidad principal sobre la situación de inseguridad vial, sino como un componente necesario de una política integral que reconozca que la seguridad vial es una responsabilidad compartida por todos los usuarios. En este sentido, resulta especialmente importante que las actuaciones municipales proyecten una imagen de equilibrio e imparcialidad, evitando que ningún colectivo de usuarios perciba que es objeto de una atención desproporcionada o, por el contrario, que sus legítimas preocupaciones no son adecuadamente atendidas por la Administración municipal.

Consideramos que ese Ayuntamiento se encuentra en una posición idónea para desarrollar una estrategia integral de mejora de la seguridad vial que contemple actuaciones dirigidas a todos los colectivos de usuarios y que combine medidas de diferente naturaleza. Entre las actuaciones que pueden considerarse se encuentran la realización de un diagnóstico actualizado de la situación de la seguridad vial en el municipio, identificando, mediante un análisis objetivo, los puntos, tramos y zonas de mayor conflictividad, tanto en lo referido a velocidades inadecuadas de vehículos a motor como a incumplimientos por parte de ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal. Sobre la base de este diagnóstico, ese Ayuntamiento puede valorar la conveniencia de adoptar medidas de carácter normativo, tales como la modificación de límites de velocidad en determinadas vías, el establecimiento de zonas de prioridad peatonal o ciclista, o la regulación específica y prohibición del uso de vehículos de movilidad personal en determinados espacios.

Asimismo, pueden contemplarse medidas de carácter técnico orientadas a la mejora de la infraestructura vial, tales como la implantación de sistemas de calmado del tráfico en zonas sensibles, la mejora de la señalización tanto vertical como horizontal, la instalación de semáforos con pulsador en pasos de peatones cuya intensidad lo justifique, o la mejora de la iluminación en aquellos lugares donde resulte necesario. La instalación de sistemas de control automatizado de velocidad, en aquellos lugares donde resulte técnica y jurídicamente viable, puede constituir igualmente una herramienta eficaz para complementar la labor de vigilancia desarrollada por los agentes de la Policía Local. En lo referido específicamente a la circulación de bicicletas y vehículos de movilidad personal, ese Ayuntamiento puede valorar la ampliación de la red de carriles bici segregados, la



mejora de la conectividad de los itinerarios ciclistas existentes, y el establecimiento de zonas específicamente habilitadas para la circulación segura de estos vehículos.

Las medidas de incremento de la vigilancia policial deben contemplarse igualmente como un componente esencial de la estrategia municipal, sin que ello deba interpretarse necesariamente como una exigencia de aumento de los efectivos disponibles, sino como una invitación a valorar la posible optimización en la distribución y despliegue de los recursos existentes. La experiencia de algunas otras ciudades demuestra que la concentración de esfuerzos de vigilancia en determinados lugares y horarios de mayor conflictividad, combinada con una rotación periódica de dichos puntos para evitar la adaptación de las conductas infractoras, puede resultar más eficaz que una distribución homogénea de los recursos disponibles. Asimismo, la combinación de controles preventivos generales con actuaciones específicas dirigidas a infracciones concretas, tales como el incumplimiento de la prioridad del peatón, las velocidades inadecuadas, la circulación por lugares prohibidos (especialmente en el caso de monopatines eléctricos y bicicletas) o la desobediencia a los semáforos, permite proyectar un mensaje de firmeza en la exigencia del cumplimiento de las normas por parte de todos los usuarios.

Las actuaciones de carácter educativo y de concienciación ciudadana constituyen igualmente un componente valioso de cualquier política integral de seguridad vial. Ese Ayuntamiento puede considerar el desarrollo de campañas de información y sensibilización dirigidas a todos los colectivos de usuarios, con mensajes adaptados a las características y problemáticas específicas de cada grupo. Las campañas dirigidas a conductores de vehículos a motor pueden enfatizar la necesidad de respetar los límites de velocidad y la prioridad del peatón, mientras que las dirigidas a ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal pueden incidir en la importancia de respetar la señalización, circular por los espacios habilitados al efecto y adoptar las precauciones necesarias para garantizar su propia seguridad y la de los demás usuarios.

La mejora de la comunicación entre la Administración municipal y la ciudadanía en esta materia constituye igualmente un aspecto relevante que ese Ayuntamiento puede considerar. La percepción ciudadana sobre la seguridad vial y el cumplimiento de las normas de circulación constituye una fuente de información valiosa que puede complementar los datos objetivos obtenidos mediante controles técnicos y análisis estadísticos. El establecimiento de canales de comunicación que permitan a la ciudadanía trasladar de forma constructiva sus observaciones y preocupaciones, y que garanticen que tales aportaciones son objeto de análisis objetivo y de respuesta fundamentada por parte de la Administración, puede contribuir a mejorar tanto la efectividad de las políticas municipales como la confianza de la ciudadanía en la capacidad de respuesta de sus instituciones locales.

En atención a todo lo expuesto se recomienda a ese Ayuntamiento que valore la oportunidad de elaborar y aprobar un plan integral de mejora de la seguridad vial que



contemple actuaciones dirigidas a todos los colectivos de usuarios y que combine medidas de diferente naturaleza, incluyendo actuaciones normativas, técnicas, de vigilancia y sanción, y de educación y concienciación ciudadana. Dicho plan debería partir, como ya se ha indicado, de un diagnóstico actualizado de la situación, establecer objetivos concretos y verificables de mejora, identificar las actuaciones necesarias para alcanzar tales objetivos, determinar los recursos disponibles y su distribución óptima, así como prever mecanismos de seguimiento y evaluación que permitan valorar periódicamente la efectividad de las medidas adoptadas y realizar los ajustes que resulten necesarios.

La adopción de medidas específicas dirigidas a mejorar el cumplimiento de las normas por parte de ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal debe formar parte integrante de este plan, reconociendo la importancia creciente de estos medios de transporte en el contexto urbano y la necesidad de integrarlos de forma segura en el sistema de movilidad municipal.

Resulta incuestionable que ese Ayuntamiento cuenta con las competencias y los medios jurídicos precisos para implementar una política eficaz en esta materia y, en este sentido, la presente resolución tiene por objeto contribuir con carácter orientativo a la reflexión municipal sobre las posibles vías de mejora en el ejercicio de tales competencias. La seguridad vial en el entorno urbano constituye un objetivo compartido que requiere la colaboración de todas las administraciones competentes y de todos los usuarios de la vía pública, y esa Entidad local se encuentra en una posición idónea para liderar y coordinar los esfuerzos necesarios en el ámbito de su término municipal, ejerciendo las competencias que el ordenamiento jurídico le atribuye con rigor, imparcialidad en relación con los diferentes colectivos de usuarios de las vías públicas y con la debida orientación que requiere la satisfacción del interés general que debe caracterizar la actuación de todas las administraciones públicas en un Estado de Derecho.

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: Se insta a que por ese Ayuntamiento se realice un diagnóstico actualizado de la seguridad vial en las vías urbanas de su titularidad, que incluya análisis estadístico de siniestralidad, estudio de infracciones más frecuentes por tipo de usuario, evaluación de quejas ciudadanas e identificación de puntos de conflicto vial.

SEGUNDA: Sobre la base del diagnóstico anterior, se recomienda a ese Ayuntamiento elaborar y aprobar un Plan Integral de Mejora de la Seguridad Vial que contemple medidas normativas, técnicas sobre las infraestructuras, actuaciones de vigilancia y control, así como campañas de educación dirigidas a todos los colectivos de usuarios.



TERCERA: Implantación de medidas concretas dirigidas a mejorar el cumplimiento de las normas por conductores de vehículos a motor, incluyendo intensificación de controles de velocidad, mantenimiento de vigilancia en pasos de peatones, valoración de modificación de límites de velocidad en zonas sensibles, e implantación de sistemas técnicos de control donde resulte necesario.

CUARTA: Adopción de medidas que combinen la mejora de infraestructuras con programas de vigilancia y control del cumplimiento normativo por parte de los usuarios de bicicletas y vehículos de movilidad personal.

QUINTA: Realización de una revisión de la distribución de efectivos de la Policía Local para optimizar el equilibrio entre patrullaje motorizado y presencia a pie, estableciendo dispositivos específicos en zonas de mayor conflictividad con carácter rotatorio.

SEXTA: Establecimiento de canales específicos que faciliten a la ciudadanía trasladar observaciones en materia de seguridad vial, garantizando análisis objetivo y respuesta fundamentada de todas las comunicaciones recibidas.

SÉPTIMA: Establecimiento de un sistema de seguimiento con indicadores específicos, elaboración de informes periódicos y evaluación integral sobre la eficacia de las medidas adoptadas.

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

NOTA IMPORTANTE: No será necesario que nos envíen su respuesta por correo postal si la registran al Procurador del Común (DIR3 I0000423, CIF Q9750006J) y tienen activados los avisos por correo electrónico (procurador@procuradordelcomun.es) o el envío de comunicaciones/notificaciones a la Dirección Electrónica Habilitada única (DEHú), o bien si la registran directamente en nuestra sede electrónica (pccyl.sedelectronica.es). Les solicitamos, por otra parte, que no la envíen al representante (persona que haya presentado este escrito en su sede electrónica).