



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BURGOS
EXCMA. SRA. ALCALDESA

Asunto: Construcción de carril bici / Eliminación de aparcamientos

Excma. Sra.:

De nuevo nos dirigimos a V.E. en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número **1267/2025**, 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 que por D.^a XXX, se habían dirigido hasta tres instancias a esa Administración (XXX) en relación con las obras realizadas en la Avda. XXX de esa ciudad, *“para construir un carril bici desde el cruce con la calle XXX hasta XXX”*, lo que implicaba la supresión de las plazas de aparcamiento existentes en esa zona, además de otros perjuicios que se indicaban en las citadas misivas.

Según manifestaciones del autor de la queja, hasta la fecha no se había procedido a dar contestación a ninguno de los indicados escritos, y tampoco habían sido atendidas las peticiones que en los mismos se realizaban.

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

Sin embargo, pese a haber reiterado nuestra solicitud de información inicial (que tuvo lugar con fecha 12/08/2025) hasta en tres ocasiones (24/09/2025, 21/10/2025 y 21/11/2025), no ha sido posible obtener una respuesta a la misma.

El artículo 3.1 de la Ley 2/1994 de 9 de marzo, establece la obligación de todos los órganos y entes sujetos a la supervisión del Procurador del Común de auxiliarle en sus investigaciones, obligación en la que insiste el art. 16 de la misma Ley. Ese Ayuntamiento ha incumplido este mandato al dejar de atender la solicitud de información y sus tres reiteraciones, motivo por el cual se ha acordado hacer pública la no colaboración en relación con el presente expediente en el informe anual que se presentará en las Cortes de Castilla y León y mantener su inclusión en el Registro de Administraciones y Entidades no colaboradoras con el Procurador del Común.



Sin perjuicio de lo anterior y a la vista de la información de la que disponemos, hemos estimado oportuno formular las siguientes consideraciones.

Ha quedado acreditado que el autor de la queja dirigió hasta tres escritos a esa Administración municipal (XXX) en relación con las obras ejecutadas en la Avenida XXX para la construcción de un carril bici desde el cruce con la calle XXX hasta la XXX, actuación que ha conllevado la supresión de las plazas de aparcamiento existentes en dicha zona. Según manifestaciones del reclamante, ninguno de estos escritos ha obtenido respuesta, ni tampoco han sido atendidas las peticiones formuladas en los mismos.

Procede recordar, siquiera de forma sintética, que la falta de contestación a los escritos presentados por los ciudadanos constituye un incumplimiento de la obligación que incumbe a toda Administración pública de dictar resolución expresa en los procedimientos que se sustancien ante ella.

La inactividad administrativa supone la omisión de la actuación que la Administración está obligada a realizar, tanto en el plano jurídico como en el material, cuando dicha actuación es legalmente debida y posible. Esta omisión constituye una vulneración de la legalidad frente a la que opera, igualmente que frente a la actuación indebida, la garantía jurisdiccional o tutela judicial efectiva de los derechos e intereses (artículo 24 CE).

La Constitución (artículos 103.1 y 105) y la Carta de Derechos Fundamentales de la UE (artículo 41) imponen a la Administración el deber de dar respuesta efectiva a los ciudadanos. En esta línea, el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPACAP) establece la obligación de dictar resolución expresa y notificarla en todo procedimiento administrativo, salvo en contadas excepciones, y el artículo 40 de la misma norma exige que su notificación íntegra se produzca en un plazo máximo de diez días.

En el ámbito local, tanto el artículo 69 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante, LRBRL), como el artículo 231.1, del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales (en adelante, ROF), reiteran que toda petición ciudadana debe ser contestada conforme al procedimiento administrativo.

La jurisprudencia (STS 18/12/2019, STS 18/05/2020, STS 28/05/2020) viene reiterando que:

- El silencio administrativo no exime del deber legal de resolver y notificar.
- El deber de resolver no es una mera cortesía, sino un mandato constitucional y legal, cuyo incumplimiento vulnera el derecho a una buena administración y genera inseguridad jurídica.



-El retraso o la falta de respuesta perjudican gravemente la confianza ciudadana en la Administración.

En el caso analizado, ha transcurrido sobradamente el plazo legal sin que el Ayuntamiento haya dado respuesta expresa a las reclamaciones de la Sra. XXX, incumpliendo así el artículo 21 de la LPACAP y demás normativa aplicable.

Finalmente, hemos de recordar que, conforme al artículo 12.2 de la Ley 2/1994, por la que se rige esta Institución, el Procurador del Común tiene la misión de velar porque la Administración cumpla con su deber de resolver expresamente y en plazo todas las solicitudes, reclamaciones y recursos planteados por los ciudadanos.

En cuanto a la cuestión de fondo planteada, resulta necesario recordar que los ayuntamientos ostentan competencias en materia de ordenación del tráfico, regulación del uso de las vías urbanas y promoción de la movilidad sostenible, conforme a lo dispuesto en el artículo 25.2 de la LRBRL, Reguladora de las Bases del Régimen Local. Estas competencias incluyen la facultad de adoptar medidas destinadas a fomentar medios de transporte no motorizados, como la creación de carriles bici, en el marco de las políticas de sostenibilidad ambiental y mejora de la calidad del aire urbano.

En coherencia con lo anterior, 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 (en adelante, LTSV), establece 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”.

No existe en nuestro ordenamiento jurídico un derecho subjetivo de los ciudadanos al mantenimiento de plazas de aparcamiento en la vía pública en ubicaciones concretas. El estacionamiento ordinario en las vías urbanas constituye un uso común del dominio



público que la Administración puede regular, ordenar y, en su caso, limitar o suprimir en ejercicio de sus competencias de ordenación urbanística y de tráfico, siempre que las medidas adoptadas respondan al interés general y se ajusten a los principios de proporcionalidad y razonabilidad.

Sin embargo, el ejercicio de estas competencias municipales no puede realizarse de manera arbitraria o sin la debida consideración de los intereses legítimos de las personas más directamente afectadas. La supresión de plazas de aparcamiento en una determinada zona puede generar impactos significativos sobre los residentes, comerciantes y usuarios habituales del espacio urbano, especialmente cuando se trata de zonas con escasez de alternativas de estacionamiento o con población de especial vulnerabilidad, como personas mayores o con movilidad reducida.

La eliminación de plazas de aparcamiento en una vía urbana no constituye una cuestión meramente técnica o de redistribución del espacio público, sino que puede afectar de manera sustancial a la vida cotidiana de los vecinos y al desarrollo de las actividades económicas de la zona. Es necesario considerar que el acceso al vehículo privado no responde únicamente a una opción personal de movilidad, sino que en algunos casos constituye una necesidad real derivada de circunstancias personales, familiares o profesionales que hacen inviable o dificultan el uso de medios de transporte alternativos.

Entre los colectivos especialmente afectados por la supresión de plazas de aparcamiento se encuentran las personas mayores o con problemas de movilidad, que pueden ver seriamente dificultado su acceso al domicilio o a servicios esenciales si deben desplazar su vehículo a distancias considerables. Igualmente resultan afectadas las familias con menores de corta edad, las personas que requieren transportar habitualmente equipamiento o mercancías por razones profesionales, quienes tienen horarios laborales incompatibles con el uso del transporte público, o los residentes que por las características de su vivienda carecen de garaje o plaza de aparcamiento privada.

La supresión de plazas de aparcamiento puede generar también como efecto trasladar el problema a las calles adyacentes, donde la presión de estacionamiento aumenta significativamente, afectando a vecinos que hasta ese momento no tenían dificultades para aparcar en las proximidades de su domicilio. Este fenómeno puede provocar tensiones vecinales, ocupación de pasos de peatones, vados y zonas reservadas, y un deterioro general de las condiciones de circulación y convivencia en el entorno urbano afectado.

Para el comercio de proximidad, la disponibilidad de plazas de aparcamiento en las inmediaciones constituye frecuentemente un factor relevante para la viabilidad económica de los establecimientos. La eliminación de estas plazas puede traducirse en una reducción de la clientela, especialmente de aquella que realiza compras que requieren el transporte de productos voluminosos o pesados, o que combina la visita a varios comercios en un



mismo desplazamiento. Si bien es cierto que la creación de zonas peatonales o carriles bici puede, en determinados contextos urbanos, potenciar el comercio local al favorecer el paseo y la permanencia en el espacio público, esta circunstancia no se produce de manera automática ni en todos los entornos, dependiendo de múltiples factores como la tipología comercial, la densidad de población, la existencia de alternativas de transporte público, o las características socioeconómicas de los residentes.

La transformación de un modelo de movilidad urbana orientado históricamente al vehículo privado hacia modelos más sostenibles basados en el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie constituye un objetivo legítimo y necesario que encuentra respaldo en la normativa europea, estatal y autonómica sobre calidad del aire, lucha contra el cambio climático y desarrollo urbano sostenible. No obstante, esta transformación debe realizarse de manera gradual, planificada y consensuada, ofreciendo alternativas reales y viables a los ciudadanos antes de suprimir opciones de movilidad existentes.

La creación de infraestructuras ciclistas no debería plantearse como una actuación aislada que simplemente sustituye plazas de aparcamiento por carriles bici, sino como parte de una estrategia integral de movilidad que contemple de manera coherente y articulada el conjunto de necesidades de desplazamiento de la población. Esta estrategia debería incluir la mejora y ampliación del transporte público, la creación de aparcamientos disuasorios en las entradas a la ciudad, el fomento del uso compartido del vehículo, la habilitación de zonas de carga y descarga para comercios, la reserva de espacios para personas con movilidad reducida, y medidas específicas para garantizar que la transformación del modelo de movilidad no genera situaciones de exclusión o marginalidad para colectivos vulnerables.

Resulta especialmente relevante que las decisiones sobre supresión de plazas de aparcamiento vengan precedidas de estudios técnicos rigurosos que analicen la situación de partida, evalúen el impacto previsible de las medidas proyectadas y justifiquen la proporcionalidad de la actuación. Estos estudios deberían cuantificar el número de plazas eliminadas, identificar las alternativas de estacionamiento disponibles en la zona (tanto en vía pública como en aparcamientos públicos o privados), evaluar las distancias medias de desplazamiento que deberán asumir los residentes afectados, analizar el impacto sobre el comercio local y los servicios públicos (como la recogida de residuos, los servicios sanitarios de urgencia o el acceso de los cuerpos de seguridad), y proponer medidas compensatorias o correctoras cuando el impacto resulte significativo.

La ausencia de estos estudios previos o su realización de manera superficial puede conducir a decisiones inadecuadas que, lejos de mejorar la calidad del espacio urbano, generan nuevos problemas y conflictos. La experiencia demuestra que actuaciones ejecutadas sin la debida planificación, sin evaluación de alternativas y sin consideración de los impactos sobre los distintos colectivos afectados tienden a generar rechazo



ciudadano, obligan posteriormente a modificaciones costosas, o quedan infrutilizadas por no responder a las necesidades reales de movilidad de la población.

Por ello, las decisiones municipales que impliquen modificaciones sustanciales en el uso de las vías públicas y afecten al estacionamiento deben fundamentarse en un análisis previo que valore adecuadamente el impacto sobre los distintos colectivos afectados y contemple, en su caso, medidas compensatorias o alternativas que mitiguen los perjuicios ocasionados. Entre estas medidas pueden considerarse la habilitación de zonas alternativas de estacionamiento en las proximidades, la creación de aparcamientos disuasorios, el establecimiento de bonificaciones o facilidades para residentes en aparcamientos públicos existentes, la reserva prioritaria de plazas para residentes mediante sistemas de autorización, la adopción de criterios de prioridad en el uso de las plazas remanentes, o la mejora de las conexiones de transporte público que permitan reducir la dependencia del vehículo privado.

La participación ciudadana constituye un elemento esencial en la toma de decisiones que afectan al diseño y organización del espacio urbano. El artículo 70 bis de la LRBRL establece la obligación de las entidades locales de establecer y regular procedimientos de participación ciudadana en asuntos de su competencia. La creación de infraestructuras ciclistas que suponen una transformación significativa del espacio público y afectan a los hábitos de movilidad de los vecinos debería ir precedida de procesos de información pública, consulta a los residentes y comerciantes de la zona afectada y, en su caso, valoración de las alegaciones y propuestas presentadas, permitiendo así alcanzar soluciones que armonicen los distintos intereses en juego.

Esta participación no debe entenderse como un mero trámite formal o como una consulta realizada cuando las decisiones ya están adoptadas y los proyectos completamente definidos, sino como un proceso genuino de escucha, diálogo y búsqueda de soluciones compartidas que permita incorporar el conocimiento y la experiencia de quienes viven y trabajan en la zona afectada. Los vecinos y comerciantes conocen mejor que nadie las dinámicas de uso del espacio público, los flujos de tráfico, las necesidades específicas del barrio y las soluciones que podrían resultar más eficaces y menos lesivas para los intereses legítimos en presencia.

La ausencia de respuesta a los escritos presentados por el autor de la queja durante un período prolongado de tiempo, así como la desatención a las solicitudes de información dirigidas por esta Procuraduría, impide conocer las razones que motivaron la decisión municipal, los estudios técnicos que la respaldaron, las alternativas valoradas y las medidas compensatorias contempladas. Esta falta de transparencia dificulta valorar si la actuación municipal ha ponderado adecuadamente todos los intereses en presencia y ha adoptado las decisiones más equilibradas para el conjunto de la ciudadanía.



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 el Ayuntamiento se proceda a dar respuesta motivada y por escrito a los tres escritos presentados por el autor de la queja con fechas XXX, explicando las razones técnicas y de oportunidad que han justificado la ejecución de las obras del carril bici en la zona objeto de la queja, los criterios seguidos para determinar el trazado elegido, los estudios previos realizados sobre el impacto en el aparcamiento y las medidas adoptadas o previstas para mitigar los perjuicios ocasionados a los residentes y usuarios de la zona.

SEGUNDA: Que por esa Administración se valore la adopción de medidas compensatorias destinadas a paliar la supresión de las plazas de aparcamiento en la Avenida XXX, tales como la habilitación de zonas alternativas de estacionamiento en calles próximas, el establecimiento de bonificaciones para residentes de la zona en aparcamientos públicos municipales, o la reserva prioritaria de las plazas de aparcamiento restantes para residentes, siempre que estas medidas resulten técnica y económicamente viables.

TERCERA: Que en futuras actuaciones municipales que impliquen modificaciones sustanciales en el uso de las vías públicas y puedan afectar significativamente a los vecinos, se establezcan procedimientos de información pública y participación ciudadana que permitan conocer las opiniones y propuestas de los afectados antes de la adopción de decisiones definitivas, facilitando así soluciones más equilibradas y consensuadas que armonicen los objetivos de movilidad sostenible con las necesidades legítimas de todos los colectivos ciudadanos.

CUARTA: Recordar a esa Entidad local la obligación que tiene de auxiliar al Procurador del Común en sus investigaciones en los términos exigidos por los artículos 3.1 y 16 de la Ley 2/1994 de 9 de marzo.

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.



PROCURADOR DEL COMÚN
DE CASTILLA Y LEÓN

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).