



Consejería de la Presidencia de la Junta de Castilla y León
Ilma. Sra. Directora General de Relaciones Institucionales
C/ Santiago Alba, 1
47008 VALLADOLID

Expediente: 978/2025

Asunto: Solicitud de instalación de paso de peatones regulado por semáforo en carretera autonómica / Administración competente/ Resolución
Centro directivo: Consejería de Movilidad y Transformación Digital

Ilma. Sra.:

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 hace alusión a que en la carretera CL-610, a la altura del PK 6+260 (acceso al acuartelamiento Teniente Galiana) existen dos paradas de autobús, una en cada sentido, careciendo de paso de peatones y semáforos para poder cruzar con seguridad de un lado a otro de la carretera.

Según las manifestaciones realizadas por la persona autora de la queja, las solicitudes dirigidas a esa Consejería no han obtenido una respuesta favorable al considerar que la competencia para la instalación de los elementos de seguridad vial solicitados corresponde al Ayuntamiento de Valladolid, por tratarse de una demanda vinculada al servicio de transporte urbano de su titularidad. Sin embargo, esta última Administración señala que el deber de actuación recae en la Junta de Castilla y León, en su condición de titular de la carretera donde se ubica la parada de autobús urbano.

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 aquélla.

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

«En cuanto al veracidad y constancia de la queja, se tiene conocimiento de esta realidad, la existencia de las dos paradas de autobús (una a cada lado de la carretera),



pertenecientes al Servicio Municipal de Autobuses (AUVASA) del Ayuntamiento de Valladolid, en el acceso al citado Acuartelamiento y la no existencia de pasos de peatones ni de regulación semafórica.

Cabe informar que el servicio de autobús urbano que circula por la CL-610 desde Valladolid hasta Puente Duero (barrio de Valladolid) es prestado, como se ha dicho, por la empresa AUVASA. Este autobús tiene varias paradas en la CL-610, una de ellas, quizá la que tenga más tránsito, es la ubicada frente a las “piscinas de Renault” y cerca de la carretera de entrada al barrio Pinar de Antequera (también barrio de Valladolid), esta parada dispone relativamente cerca un paso de peatones y regulación semafórica, utilizados para conectar peatonalmente el barrio Pinar de Antequera con la zona de pinar de las piscinas antes indicadas.

En cuanto las medidas a adoptar, se puede indicar que el procedimiento habitual para este tipo de instalaciones en carreteras de la red autonómica es que la Entidad local que da el servicio, en este caso de transporte urbano, solicite el oportuno permiso a la Administración titular de la carretera, en este caso la Junta de Castilla y León. Por su parte, esta Administración comprobaría las condiciones técnicas y de visibilidad de la carretera, por medio de su Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital y se proceda, en su caso, a la autorización de la instalación de pasos de peatones y/o regulación semafórica, además de la pertinente señalización vertical y horizontal.»

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.

La carretera CL-610 forma parte de la red de carreteras de titularidad de la Comunidad de Castilla y León, en virtud de lo establecido en el artículo 3 de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León. Como titular de dicha vía, la Junta de Castilla y León asume un deber legal de garantizar que la carretera se mantenga en condiciones adecuadas de seguridad para la circulación de todos sus usuarios, incluidos los peatones que acceden a las paradas de transporte público ubicadas en ella.

Este deber tiene una expresión normativa precisa y directa en 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 (en adelante, TRLTSV), que dispone que “*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*”.

Este precepto se desarrolla en el artículo 139.1 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (en adelante,



RGC), que reitera esa responsabilidad del titular de la vía y precisa, además, que a este corresponde la **autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación**, entre las que se comprenden los semáforos y la señalización horizontal propia de un paso de peatones. De ello se desprende que la instalación de los elementos de seguridad vial solicitados en la CL-610 no sólo requiere la intervención de la Consejería como órgano autorizante, sino que no es posible sin ella. Esta posición de exclusividad autorizatoria convierte a la Administración titular de la vía en el sujeto indispensable para dar solución a la situación denunciada, y no puede ser suplida por ninguna actuación del Ayuntamiento al margen de dicha autorización.

No obstante, la obligación que dimana del artículo 57.1 TRLTSV y del artículo 139.1 del RGC no es meramente pasiva o reactiva, no se agota en atender solicitudes de terceros, sino que constituye un deber de vigilancia y de actuación cuando las condiciones de seguridad de la vía lo exigen.

En coherencia con ello, el artículo 19.1 de la Ley 10/2008 define la explotación de la carretera como el conjunto de actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo expresamente las referentes a señalización, lo que confirma que la señalización y las medidas de seguridad en la CL-610 son responsabilidad directa de la Consejería en su condición de titular y gestora de la vía.

La situación descrita en la queja no presenta las características de un riesgo imprevisible o sobrevenido que pudiera justificar una actitud meramente expectante por parte de la Administración titular. Las paradas de AUVASA en la CL-610 PK 6+260 son instalaciones permanentes y conocidas por la Consejería, según reconoce en su respuesta al requerimiento de esta Institución. Esta tiene, por tanto, pleno conocimiento de que en ese punto kilométrico se produce de manera regular y previsible un flujo de peatones que necesariamente han de acceder a uno u otro lado de la calzada, cruzando una carretera autonómica sin ningún elemento de protección.

El artículo 30.1 de la Ley 10/2008 faculta expresamente a la Administración titular para imponer, en el ámbito de sus competencias, limitaciones o actuaciones sobre la vía cuando las condiciones técnicas o la seguridad vial lo requieran. El conocimiento de una situación de riesgo para los peatones, permanente y notorio, acreditado además por las reuniones mantenidas en la Delegación Territorial con alguna persona, debe activar ese deber de actuación y no puede quedar indefinidamente en suspenso a la espera de que sea el Ayuntamiento quien dé inicio a la actuación administrativa.

La Consejería ha justificado su posición en la existencia de un procedimiento ordinario que se inicia a instancia de la Entidad local titular del servicio de transporte. Es cierto que el artículo 23.2 de la Ley 10/2008 exige autorización previa de la Administración titular para ocupar la zona de dominio público o realizar instalaciones en ella, y que, conforme al Decreto 45/2011, de 28 de julio, por el que se aprueba el



Reglamento de Carreteras de Castilla y León, el procedimiento de autorización se inicia normalmente a instancia del interesado. Sin embargo, el hecho de que el procedimiento ordinario sea rogado no exonera a la Administración titular de adoptar una posición activa cuando la situación de riesgo es conocida, permanente y notoria. El deber de mantenimiento en condiciones de seguridad que impone el artículo 57.1 del TRLTSV no admite excepciones fundadas en la inacción de terceros; en efecto, la obligación de garantizar la seguridad en la vía recae directamente sobre su titular con independencia de qué o quién solicite o no la actuación correspondiente. Precisamente porque la instalación de semáforos y pasos de peatones requiere la autorización previa del titular de la vía, tal y como dispone expresamente ese mismo artículo 139.1, es la Consejería quien ostenta la potestad de promover la actuación, toda vez que ningún otro sujeto puede instalar los elementos de seguridad al margen de su autorización, y esa potestad exclusiva no es compatible con una actitud pasiva ante un riesgo vial conocido y prolongado.

No existe obligación legal general de instalar pasos de peatones o regulación semafórica en todas las paradas de autobús. La adopción de estas medidas responde a criterios técnicos que deben ser evaluados caso por caso, considerando la intensidad media diaria de tráfico, la velocidad de circulación en el tramo, el volumen de peatones que utilizan las paradas, las condiciones geométricas y de visibilidad de la vía, y la existencia de antecedentes de siniestralidad. Cuando la valoración de estos factores revela un nivel de riesgo relevante para los usuarios peatonales se impone la obligación jurídica de actuar.

En el presente supuesto todo parece indicar que los elementos obrantes en el expediente permiten concluir fundadamente que esa situación de riesgo relevante concurre. La Consejería, en su respuesta a esta Institución, no ha cuestionado en ningún momento la existencia del problema ni ha aportado evaluación técnica alguna que descarte la necesidad de intervención; más bien se ha limitado a trasladar al Ayuntamiento la responsabilidad de instar el procedimiento. Además, ha reconocido expresamente haber mantenido reuniones en la Delegación Territorial con alguna persona, lo que evidencia que la situación es conocida y que el riesgo no es ni nuevo ni imprevisible. Se trata de paradas permanentes en una carretera de circulación interurbana, sin ningún elemento de protección para los peatones que necesariamente deben cruzar la calzada para acceder a las paradas situadas en ambos sentidos, y esta situación se mantiene sin una solución desde hace tiempo. En estas circunstancias, el deber impuesto por el artículo 57.1 del TRLTSV y por el artículo 19.1 de la Ley 10/2008 deben ser plenamente operativo.

Pero más allá de la cuestión sobre a quién corresponde la iniciativa, el principio de coordinación entre administraciones públicas, consagrado en el artículo 103.1 de la Constitución española y desarrollado en los artículos 3.1.k) y 140 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, impone a todas las administraciones el deber de actuar coordinadamente cuando la consecución de un fin de interés general,



como la seguridad vial de los usuarios de transporte público, requiere la intervención de varias administraciones. Estos preceptos no son meras proclamaciones vacías de contenido sino que imponen obligaciones de actuar que resultan especialmente exigibles cuando la inacción coordinada de dos administraciones genera un perjuicio directo y sostenido para los ciudadanos.

En este caso, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital no puede ampararse en que el Ayuntamiento de Valladolid no ha formulado la solicitud formal de autorización. El ejercicio de sus competencias exige adoptar una posición activa, como mínimo requiriendo al Ayuntamiento para que formule esa solicitud, ofrecerle los cauces procedimentales necesarios para hacerlo, iniciar de oficio los trámites de evaluación técnica de la situación si los datos disponibles así lo aconsejan, y, en definitiva, hacer cuanto esté en su mano para que el bloqueo derivado de la discrepancia en el ejercicio de las competencias no resulte en un perjuicio permanente para los usuarios del espacio público. La colaboración interadministrativa no es una facultad discrecional, es un deber y su incumplimiento en este caso puede tener consecuencias negativas e incluso irreparables.

Conviene advertir, a mayor abundamiento, que la omisión de las medidas de seguridad vial que resultan técnicamente exigibles en el PK 6+260 de la CL-610, una vez acreditada la situación de riesgo, podría constituir funcionamiento anormal del servicio público viario a los efectos del artículo 32 de la Ley 40/2015, con las consecuencias en materia de responsabilidad patrimonial que de ello se derivan. Este es también un efecto relevante para la correcta ponderación de la situación por parte de esa Administración.

Esta Defensoría, pues, considera que la situación requiere la intervención coordinada de esa Consejería y del Ayuntamiento de Valladolid, razón por la que una copia de esta Resolución será remitida a la Entidad local para su conocimiento y efectos oportunos.

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**:

ÚNICA: Que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, en cumplimiento de los deberes que le imponen el artículo 57.1 del Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, los artículos 19 y 30 de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, y los artículos 3.1.k) y 140 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, adopte una posición activa orientada a la solución de la situación que ha dado lugar a la presente resolución.



Dicha posición activa debería comprender, como mínimo, las siguientes actuaciones:

Primera. La realización de una evaluación técnica de las condiciones de seguridad en el entorno del PK 6+260 de la CL-610, con atención a los factores de intensidad de tráfico, velocidad de circulación en el tramo, volumen de usuarios de las paradas y condiciones de visibilidad, a fin de determinar si la situación existente exige la adopción de medidas correctoras.

Segunda. Si de dicha evaluación técnica se concluye la necesidad de intervención, lo que los datos disponibles hacen razonablemente previsible, se debe promover sin demora la tramitación del procedimiento de autorización e instalación de un paso de peatones y regulación semafórica en dicho punto, en coordinación con el Ayuntamiento de Valladolid. Todo ello, sin perjuicio de las fórmulas de colaboración en la financiación que puedan articularse con la Entidad local afectada.

Tercera. En cualquier caso, no supeditar la evaluación técnica ni el impulso del procedimiento a la previa iniciativa formal del Ayuntamiento de Valladolid. La seguridad vial de los ciudadanos no puede quedar postergada por motivos vinculados al ejercicio de competencias aunque sean concurrentes y requieran de coordinación, por lo que la eventual inacción municipal no puede justificar la prolongación de una situación que compromete la movilidad de las personas e, incluso pone en riesgo la integridad física de los usuarios del transporte público en un punto concreto.

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