



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: 261/2026

Asunto: Carretera autonómica BU-740 / Solicitud regulación tráfico de vehículos, y gestión viaria del tránsito de camiones motivado por los polígonos industriales y logísticos de la zona / 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 hacía alusión a las diversas gestiones llevadas a cabo por la XXX del municipio de Miranda de Ebro, ante esa Consejería, en relación con la situación del tráfico en la carretera BU-740, y con las posibles afecciones a la seguridad vial y a la calidad de vida de los vecinos de la zona.

Según se exponía en la queja, el incremento del tráfico pesado vinculado a la actividad logística e industrial del entorno estaría generando problemas de seguridad vial, congestión y afecciones a la calidad de vida de los vecinos en los tramos de dicha carretera próximos a los citados barrios, sin que hasta la fecha los problemas denunciados hubieran sido solucionados.

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 se remitió por esa Administración autonómica un informe, del que se extraen los siguientes elementos relevantes:

- La carretera BU-740, de Miranda de Ebro al límite de la Comunidad Autónoma del País Vasco, es una vía de 4 km de longitud, integrada en la red complementaria preferente de titularidad de la Comunidad de Castilla y León. Registra una intensidad



media diaria (IMD) de 5.617 vehículos/día, con un 84 % de vehículos ligeros y un 16 % de pesados, y una velocidad media de 50 km/h. La carretera discurre por el núcleo urbano de Miranda de Ebro con carácter de travesía, contando con señalización de limitación de velocidad a 50 km/h, diversas glorietas de conexión y un carril bici en su margen derecha.

- La Consejería señala que, atendiendo a la ubicación de la estación de aforo, es razonable considerar que la mayor parte del tráfico pesado circula únicamente por el último tramo, de aproximadamente 800 metros de la vía, entre la glorieta de enlace con la calle Ircio y la avenida Brasil y la conexión con la carretera alavesa A-2120.

- En el Estudio de Seguridad Vial realizado en la Red Autonómica de Carreteras de Castilla y León en 2024, la BU-740 no está conceptuada como Tramo de Concentración de Accidentes (TCA). En los últimos cinco años se ha registrado únicamente un accidente con víctimas: un atropello en paso de peatones por conducción distraída. También se registró el atropello de un animal que irrumpió en la calzada.

- La carretera no alcanza el umbral de 8.220 vehículos/día que define un “*gran eje viario*” conforme a la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y al Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por lo que no está sujeta a la elaboración de mapas estratégicos de ruido ni de planes de acción derivados de los mismos.

- Las inversiones realizadas en la BU-740 han consistido fundamentalmente en labores de conservación y mantenimiento: desbrozado, limpieza de rigolas, bacheo y una campaña específica de bacheo en toda la carretera durante la semana del 16 de marzo de 2026.

- No existe en la actualidad ninguna actuación planificada en la carretera BU-740 que implique nuevos trazados. Las inversiones previstas para 2026 se destinan a la conservación ordinaria, incluyendo el repintado de marcas viales con pintura acrílica en disolvente en el marco del proyecto de señalización horizontal para los años 2025-2026.

- La Consejería señala que actuaciones más allá de las propias de conservación y mantenimiento son difíciles de acometer en el marco presupuestario actual, dado que la red viaria autonómica de la provincia de Burgos supera los 1.854 km y la dotación presupuestaria provincial para 2026 asciende a cerca de 14 millones de euros, de los cuales casi 10,5 millones se destinan a conservación y mantenimiento.

- En materia de seguridad vial, se apuntan como medidas posibles la implantación de reductores de velocidad conforme a la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, y la posibilidad de estudiar la reducción del límite de velocidad a 30 km/h en algún tramo concreto, ambas supeditadas a petición municipal. Las competencias de control del cumplimiento de las limitaciones de velocidad corresponden al Ministerio del Interior, a través de la Guardia Civil de Tráfico, o en vías urbanas a la Policía Local.



- Respecto a la planificación de conexiones de los polígonos industriales con vías de alta capacidad, la Consejería indica que dicha planificación excede el ámbito competencial autonómico, al tratarse de vías estatales que discurren principalmente por otras Comunidades Autónomas. Un posible desvío del tráfico pesado hacia la autopista AP-68 discurriría por territorio fuera de Castilla y León, por lo que no se considera, en principio, solución factible, sin perjuicio de continuar trabajando en coordinación con las administraciones implicadas.

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 BU-740 es una vía autonómica integrada en la red complementaria preferente cuya titularidad, conservación, explotación y gestión corresponden a la Junta de Castilla y León. La Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León establece en su artículo 1 que es objeto de dicha Ley la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras con itinerario comprendido íntegramente en el territorio de la Comunidad. El artículo 33 de la misma Ley define la travesía como la parte del tramo urbano en que existen edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en una de las márgenes, condición que concurre en el tramo de la BU-740 que discurre por el casco urbano de Miranda de Ebro.

El informe emitido, dentro de este mismo expediente, por el Ayuntamiento de Miranda de Ebro contribuye a delimitar con más claridad el encuadre competencial concreto de la BU-740: la intervención del Ayuntamiento en la vía se apoya en el Acuerdo de 25 de junio de 2012, que habilita a la Policía Local para atender la regulación del tráfico y las incidencias en carreteras autonómicas en su tramo urbano, sin que ello suponga transferencia de competencias. Esta precisión es jurídicamente relevante y debe ser valorada positivamente, pues el Ayuntamiento no rehuye su responsabilidad operativa, sino que la encuadra correctamente dentro del marco habilitante vigente.

No obstante, el propio informe municipal reconoce que las competencias que el artículo 7 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, atribuye a los municipios se circunscriben a la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, sin que el Ayuntamiento tenga facultad para modificar la regulación general de la vía autonómica ni para establecer limitaciones estructurales al tráfico pesado sobre la misma.

Esta condición de travesía determina una concurrencia competencial con el Ayuntamiento en lo relativo a la ordenación y regulación del tráfico urbano, pero no

desplaza la titularidad de la vía ni las responsabilidades inherentes a ella, que siguen correspondiendo a la Consejería.

Los datos aportados por la Consejería permiten contextualizar adecuadamente la problemática planteada. La IMD de 5.617 vehículos/día sitúa a la BU-740 en la franja media-alta de la red autonómica, con un porcentaje de tráfico pesado del 16 % que, según señala la propia Administración autonómica, se concentraría previsiblemente en el tramo final de aproximadamente 800 metros entre la glorieta de la avenida Brasil-calle Ircio y el límite con la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Desde la perspectiva de la siniestralidad, el hecho de que la BU-740 no esté conceptualizada como Tramo de Concentración de Accidentes en el Estudio de Seguridad Vial de 2024, y que en los últimos cinco años únicamente se haya registrado un accidente con víctimas, permite concluir que la vía no presenta un perfil estadístico de alta accidentalidad. Sin embargo, ello no excluye la existencia de otros problemas igualmente dignos de atención por parte de la Administración titular: la congestión, la contaminación acústica, la convivencia entre el tráfico pesado y los usos residenciales y peatonales, y la percepción subjetiva de inseguridad son realidades que el dato estadístico de accidentes no captura y que merecen respuesta. La ausencia de siniestralidad elevada no puede ser argumento para la inacción preventiva en materia de seguridad vial.

Las actuaciones realizadas por la Consejería en la BU-740 se han circunscrito a las labores de conservación y mantenimiento que el artículo 19 de la Ley 10/2008 impone al titular de la vía: desbrozado, limpieza de rigolas, bacheo y, recientemente, una campaña específica en marzo de 2026. A ellas se suma la previsión de repintado de marcas viales en el marco del proyecto de señalización horizontal para 2025-2026, medida positiva desde el punto de vista de la seguridad vial, aunque de alcance limitado frente a la problemática planteada.

Estas actuaciones responden al deber mínimo de mantenimiento que incumbe al titular de la vía, pero no dan respuesta a las preocupaciones de las asociaciones vecinales en relación con la seguridad vial y la convivencia entre el tráfico pesado y las zonas residenciales colindantes. Consideramos que la Consejería no puede limitarse a la gestión ordinaria de conservación cuando la naturaleza y entidad de la problemática planteada exigen un análisis técnico específico orientado a la adopción de medidas de mejora.

La propia Consejería reconoce en su informe la viabilidad de dos tipos de medidas en el tramo afectado: la implantación de reductores de velocidad, conforme a la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica de Instalación de Reductores de Velocidad y Bandas Transversales de Alerta, y la posibilidad de estudiar la reducción del límite de velocidad a 30 km/h en algún tramo concreto. El artículo 30 de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León faculta expresamente a la administración titular para imponer, en el ámbito de sus competencias,



limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos cuando las condiciones o la seguridad vial lo requieran.

Esta Institución considera que la existencia de zonas residenciales consolidadas en el entorno inmediato del tramo afectado, la concentración de tráfico pesado y las demandas reiteradas de los vecinos justifican sobradamente la realización de un estudio técnico específico que analice la viabilidad e idoneidad de estas y otras medidas que se puedan valorar, sin que la restricción presupuestaria pueda constituir un obstáculo definitivo para ese análisis previo.

Respecto a la conexión de los polígonos industriales con las vías de alta capacidad, esta Procuraduría acepta el argumento competencial expuesto por la Consejería en cuanto a que las vías implicadas son de titularidad estatal o de otras Comunidades Autónomas. Sin embargo, la Consejería debe asumir un papel activo en la búsqueda de soluciones coordinadas con las administraciones competentes, al amparo del deber de colaboración establecido en el artículo 141 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que obliga a las Administraciones Públicas a ponderar en el ejercicio de sus competencias los intereses gestionados por otras administraciones, y a prestar la asistencia que estas soliciten para el eficaz ejercicio de las suyas.

Asimismo, la Consejería debe dar respuesta formal y motivada a las peticiones que el Ayuntamiento de Miranda de Ebro le haya trasladado, como así nos lo indica en su informe, en relación con la BU-740, articulando los mecanismos de cooperación interadministrativa previstos en el artículo 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, para la adopción coordinada de cuantas medidas resulten procedentes.

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 las siguientes recomendaciones en esta **Resolución**:

PRIMERA: Que por la Consejería de Movilidad y Transformación Digital se valore proceder a realizar un estudio técnico específico sobre las condiciones de circulación en el tramo de la carretera autonómica BU-740 más próximo a los barrios de XXX del municipio de Miranda de Ebro, con especial atención a la incidencia del tráfico pesado vinculado a la actividad industrial y logística del entorno, al objeto de valorar la idoneidad y viabilidad de adoptar medidas de calmado del tráfico conforme a la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, y de revisar los límites de velocidad en algún tramo concreto de la vía, de acuerdo con lo previsto en el artículo 21 del Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y en el artículo 30 de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León; sin excluir la posibilidad de implementar otras medidas que el estudio aconseje.



SEGUNDA: Que por la Consejería de Movilidad y Transformación Digital se dé respuesta formal y motivada, caso de no haberlo hecho ya, a las peticiones y demandas que el Ayuntamiento de Miranda de Ebro le haya podido trasladar en relación con la carretera BU-740, e impulse, en coordinación con dicho Ayuntamiento, la adopción de aquellas medidas de seguridad vial que resulten procedentes como consecuencia del estudio técnico indicado en la recomendación anterior, articulando a tal fin los mecanismos de cooperación interadministrativa previstos en el artículo 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Para su conocimiento y efectos oportunos, le damos traslado de la parte dispositiva de la resolución formulada al Ayuntamiento de Miranda de Ebro en este mismo expediente:

PRIMERA: Que por esa Administración se formule una petición formal y documentada ante la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León para que esta analice y, en su caso, apruebe la implantación de medidas de calzado del tráfico en el tramo de la carretera BU-740 más próximo a los barrios de XXX, conforme a lo previsto en la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica de Instalación de Reductores de Velocidad y Bandas Transversales de Alerta, así como, en su caso, la reducción del límite de velocidad a 30 km/h en el tramo afectado.

SEGUNDA: Que por ese Ayuntamiento se intensifiquen las actuaciones de la Policía Local en materia de control de velocidad y vigilancia del cumplimiento de las restricciones al tráfico pesado en el entorno residencial afectado, haciendo uso de las competencias que le atribuye el Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

TERCERA: Que por el Ayuntamiento de Miranda de Ebro se dé respuesta formal y motivada, caso de no haberlo hecho ya, a las peticiones y demandas que XXX le haya podido trasladar en relación con la situación del tráfico en la carretera BU-740, y se impulse, en coordinación con la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, la adopción de aquellas medidas de seguridad vial en el tramo urbano de dicha carretera que puedan resultar procedentes, además de las relacionadas en la primera recomendación, articulando a tal fin los mecanismos de cooperación interadministrativa previstos en el artículo 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

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.



PROCURADOR DEL COMÚN
DE CASTILLA Y LEÓN

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