



**Ayuntamiento de XXX**  
**Avenida de XXX**  
**XXX**  
**(León)**

**Asunto: Reductor de velocidad. Molestias por ruidos. Solicitud de retirada.**

Ilmo. Sr. Alcalde:

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 **2524/2020**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, el motivo de la queja eran las molestias por el ruido causado por los vehículos al atravesar el badén sito en la Avenida XXX, a la altura del nº XXX de la localidad de XXX (León), y que ya fue analizado en el expediente 20154000.

En efecto, como V.I recordará, en el expediente precitado se formuló, con fecha 14 de noviembre de 2016, una Resolución dirigida a ese Ayuntamiento en la que se recomendaba lo siguiente:

*“I.- Que el Ayuntamiento de XXX realice las comprobaciones técnicas oportunas en el badén objeto de la queja a fin de comprobar si se ajustan a la Orden del Ministerio de Fomento 3053/2008 de 23 de septiembre, de manera que si no se ajustasen a la normativa antes mencionada, proceda a realizar las modificaciones pertinentes.*

*II.- Que, el Ayuntamiento de XXX proceda a comprobar que el ruido generado por el paso de vehículos al atravesar el badén no sobrepasa el límite fijado en la Ley 5/2009 de 4 de junio del Ruido de Castilla y León, (para lo cual puede solicitar a la Diputación Provincial de León la realización de un estudio de medición acústica desde el interior de la vivienda sita en la Avenida XXX), adoptando, en caso contrario, las medidas correctoras precisas para garantizar el cumplimiento de la legalidad vigente en materia de ruido o acordando la sustitución del badén por otros sistemas reductores de velocidad que no originen ruido”.*

Al final de la Resolución se le formulaba el ruego de que nos comunicara 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,



ruego que fue reiterado hasta en tres ocasiones (16/01/2017, 16/02/2017 y 20/03/2017), sin haber obtenido respuesta alguna de esa Corporación, lo que motivó que se hiciera constar su falta de respuesta a nuestra Resolución en el Informe que se presenta anualmente a las Cortes al amparo del artículo 31.1 b) de la Ley 2/1994, de 9 de marzo, así como su inclusión en el Registro de Administraciones y Entidades no colaboradoras con el Procurador del Común establecido por Resolución de 5 de marzo de 2010 (BOCCYL de 8 de junio de 2010).

A consecuencia de la falta de respuesta de ese Ayuntamiento, esta Procuraduría desconocía si se llegaron a realizar las comprobaciones a que se instaba en la Resolución.

En el momento actual, según el autor de la queja, persisten las molestias por el ruido en los términos arriba indicados.

A la vista de lo anterior, se procedió a la apertura de un nuevo expediente (2524/2020), en el contexto del cual nos dirigimos a esa Entidad en solicitud de información correspondiente a la problemática que constituye el objeto de aquélla.

En primer lugar debemos reseñar la falta de diligencia de ese Ayuntamiento para informar a esta Institución toda vez que, el informe es remitido con casi nueve meses de retraso con respecto a nuestra petición, y no da respuesta a la mayoría cuestiones requeridas.

En efecto, tras tres recordatorios, se remitió informe firmado por la Sra. Secretaria del Ayuntamiento, en el cual se hacía constar lo siguiente:

*“En contestación a su escrito de fecha 08/07/2020 NRS 7002 de 08/07/2020 reiterado en fecha 28/08/2020, en fecha 27/10/2020 NRS 11634 de 27/10/2020, en fecha 27/10/2020 NRS 11635 de 27/10/2020, en fecha 02/12/2020, NRS 13130 de 02/12/2020, y en fecha 02/12/2020 NRS 13132 de 02/12/2020, segundo y tercer recordatorio remitidos también a esta Secretaría, en el que se solicita que se informe sobre las recomendaciones recogidas en la Resolución de esa Institución de fecha 14 de noviembre de 2016, referentes a la Queja 20154000, y en concreto sobre si el Ayuntamiento ha realizado las comprobaciones técnicas oportunas del badén, y del ruido generado por el paso de vehículos, si se ha planteado cambiar el badén de ubicación a otro lugar donde no existan viviendas o instalar otro sistema de reductor de velocidad, y si la vía sobre la que está instalado el badén es de titularidad municipal o de la Excm. Diputación Provincial, se pone en su conocimiento que consta en el expediente la siguiente documentación:*



- Escrito del Sr. Alcalde D. XXX, de fecha 23 de junio de 2017, NRS 655 de 26/06/2017, por el que se solicita al Servicio de Desarrollo Rural y Medio Ambiente de la Excm. Diputación Provincial de León que se nombre técnico a los efectos de realizar un estudio de medición acústica desde el interior de la vivienda sita en la Avda. XXX. Se adjunta copia.

- Informe de fecha 21 de diciembre de 2017, NRE 2121 de 01/12/2020, remitido por el Servicio de Desarrollo Rural y Medio Ambiente de la Excm. Diputación de León, sobre ruido provocado por el badén sito en la Avda. XXX, en el que se concluye que el nivel máximo permitido es de 37 dBA y el ruido resultante de la medición es de 39,44 dBA. Se adjunta copia.

*Esta Secretaria desconoce si el órgano competente, se ha planteado cambiar el badén de ubicación a otro lugar donde no existan viviendas o instalar otro sistema de reductor de velocidad. En cuanto a la titularidad de la vía se trata de un tramo urbano dentro de la vía provincial CV5523 Armunia-Villacedré”.*

Como bien se indica en el escrito, se acompaña informe emitido por el Ingeniero Técnico Industrial de Medio Ambiente de la Diputación Provincial de León, del que por su relevancia, vamos a transcribir sus conclusiones, a saber:

*«En el Anexo I punto 3 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León, se establecen los valores máximos permitidos de inmisión en interiores, que en este caso para un dormitorio, al tratarse de un recinto clasificado como protegido y en el horario de día (de 8h a 22h) el nivel máximo permitido es de 32 dBA, no obstante como se aprecian las componentes tonales emergentes, las de baja frecuencia y las de carácter impulsivo, aplicando lo indicado en el artículo 13.1 de la citada ley el límite permitido debe aumentarse en 5 dBA, pasando a ser el nuevo nivel máximo permitido 37 dBA.*

*El nivel de ruido resultante de la medición una vez aplicadas las correcciones es de 39,44 dBA, superior en 2,44 dB al nivel máximo permitido en este horario diurno, por lo que el presente informe se estime a los efectos requeridos como comprobación de que el ruido producido por el emisor acústico “Ruido Provocado por Badén” se encuentra fuera de los límites permitidos establecidos en la citada Ley 5/2009».*

Una vez recibido este informe, se consideró necesario solicitar otro a la Diputación Provincial de León, como titular de la carretera LE-5523, a fin de precisar determinadas cuestiones que habiendo sido preguntadas al Ayuntamiento, no habían obtenido respuesta alguna.



En atención a dicha petición de información, se remitió informe suscrito por el Sr. Ingeniero Coordinador Técnico del Servicio de Fomento, en el cual se manifestaba lo siguiente:

*“En relación con su escrito de fecha 15 de abril de 2021 remitido a esta Diputación en dicha fecha, Registro de Entrada nº 14575 de 15 de abril, en virtud del cual, con motivo de una queja recibida por ese Procurador del Común de Castilla y León, con referencia 2524/2020, se solicita informe sobre el reductor de velocidad existente en la carretera provincial LE-5523, en la localidad de XXX, por el Ingeniero Coordinador Técnico del Servicio de Fomento que suscribe SE INFORMA*

*PRIMERO.- La carretera LE-5523 De Armunia por Villacedré y Santovenia de la Valdoncina a Antimio de Arriba, perteneciente a la Red Provincial, tiene su origen a la salida de la glorieta situada entre las localidades de Armunia y Villacedré, antes del paso elevado sobre la carretera LE-30 (UTM 287536, 4716205), y da acceso a las localidades de Villacedré, Santovenia de la Valdoncina y Antimio de Arriba, finalizando en esta última localidad, tras un recorrido de 8,303 km.*

*El reductor de velocidad objeto de la queja recibida, se encuentra situado en el PK 0+340 de la citada carretera, en la Avenida XXX, a la altura del nº XXX. Cabe señalar, que recientemente esta carretera ha cambiado su punto de origen, al haber sido traspasado al Ayuntamiento de León el tramo comprendido entre la localidad de Armunia y la referida glorieta. Así, el actual PK 0+340 donde se sitúa el reductor de velocidad, se corresponde con el antiguo PK 0+600.*

*SEGUNDO.- Que con fecha 8 de mayo de 2013, tuvo entrada en el Registro General de esta Diputación, con el nº 20140, solicitud de autorización remitida por el Ayuntamiento de XXX, para la instalación de seis pasos de peatones elevados, tres en la carretera provincial LE-5521 (PK 3+950, PK 4+130 y PK 4+400), dos en la carretera provincial LE-5523 (PK 0+600 y PK 1+410) y uno en la carretera provincial LE-5526 (PK 0+700), adjuntando una memoria descriptiva de la ejecución de dichos pasos, redactada por el Arquitecto D. XXX, donde se establece una velocidad de 30 km/h.*

*TERCERO.- Con fecha 8 de junio de 2013, se remitió al Ayuntamiento de XXX la autorización solicitada para la instalación de los pasos de peatones elevados, donde se definían las características geométricas, y la señalización vertical y horizontal a instalar, de acuerdo a la Orden FOM/3053/2008.*

*CUARTO.- Que desde este Servicio de Fomento, se ha comprobado la geometría del paso de peatones elevado (reductor de velocidad), mediante la realización de un*



*levantamiento topográfico de detalle, donde se han medido seis secciones del reductor, obteniéndose las siguientes mediciones:*

SECCIÓN	RAMPA A		MESETA		RAMPA B	
	LONG. (m)	%	LONGITUD (m)	ALTURA (cm)	LONG. (m)	%
1	1,43	5,55	3,33	9,1	1,17	-7,90
2	1,26	6,08	3,46	9,2	1,25	-7,73
3	1,10	6,77	3,58	8,9	1,32	-7,57
4	1,08	6,62	3,63	9,0	1,30	-7,42
5	1,21	5,21	3,60	7,2	1,21	-7,55
6	1,34	4,07	3,56	7,0	1,11	-7,69

*Con estas mediciones se obtienen los siguientes resultados:*

RAMPA A		MESETA		RAMPA B	
LONG. (m)	%	LONGITUD (m)	ALTURA (cm)	LONG. (m)	%
1,24	5,72	3,53	8,4	1,23	-7,64

*El reductor de velocidad cuenta con señalización horizontal y vertical, con limitación de velocidad a 30 km /h, y está ubicado en el inicio de la travesía de la localidad de XXX, en zona urbana.*

*QUINTO.- Que en este Servicio de Fomento, no se tiene constancia del Dictamen Técnico emitido por el Servicio de Desarrollo Rural y Medio Ambiente de esta Diputación, al que hace referencia el Procurador del Común en su escrito.*

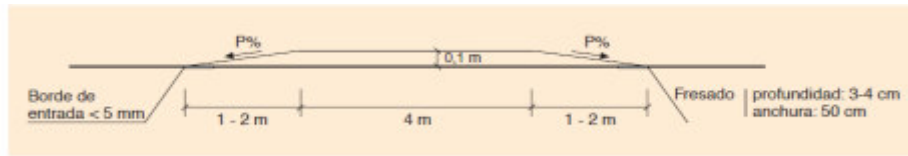
*SEXTO.-Que la Orden FOM/3053/2008, establece los siguientes parámetros para un paso de peatones elevado:*

**3.3.2.1. Paso peatonal sobreelevado (reductor trapezoidal)**

El perfil longitudinal del reductor de velocidad trapezoidal comprende una zona sobreelevada y dos partes en pendiente, llamadas rampas, formando un trapecio.

Sus dimensiones serán:

- Altura: 10 cm  $\pm$  1 cm.
- Longitud de la zona elevada: 4 m  $\pm$  0,20 m (en casos excepcionales se autorizarán longitudes inferiores, hasta un mínimo de 2,5 m).
- Longitud de las rampas: entre 1 y 2,5 m (un metro para el caso de «zona 30», un metro y cincuenta centímetros cuando se señalicen para 40 km/h, y dos metros cincuenta centímetros para velocidad igual a 50 km/h).



En los casos en que la intensidad de autobuses sea elevada se estudiará la posibilidad de construir pasos sobreelevados combinados o «almohadas» (pendientes distintas para vehículos ligeros y vehículos pesados).

*Como puede apreciarse, la altura de la meseta es 1,6 cm más baja y las rampas son superiores a 1,00 metros (30 km/h), lo que no se ajusta a la recomendación de la Orden, pero que sin embargo favorece la entrada y salida al reductor de velocidad al disminuir la pendiente de las rampas.*

*La longitud de la meseta, está dentro de los parámetros admitidos, pues se puede reducir hasta un mínimo de 2,50 m, teniendo la instalada 3,53 m.*

*A la vista de estos datos, podemos concluir que el reductor de velocidad se ajusta a una velocidad intermedia entre 30 y 40 km/h.*

*Para ajustarlo a 30 km/h, sería necesario reducir la longitud de las rampas hasta 1,00 m, lo cual aumentaría la pendiente y con ello el ruido provocado por todos los vehículos que superasen esta velocidad.*

*Sin embargo, si la pendiente de las rampas se suavizase aumentando su longitud, el ruido provocado por los vehículos disminuiría, siempre que estos no superasen los 30 km/h, cosa poco probable al quedar dimensionado el reductor para una velocidad de 40 o 50 km/h, en función de la longitud de la rampa.*

***Retirar el paso de peatones sería contraproducente, pues está situado frente a un establecimiento público y es utilizado por los peatones que acceden a él desde la margen izquierda de la carretera.***

***Por todo lo expuesto anteriormente, consideramos que el reductor de velocidad existente es el indicado de acuerdo a las características de la vía y a las condiciones de tráfico existentes***”.

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.

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:

*“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”.*

Además, el art. 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, establece **“Mantenimiento 1. 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”**.

Del mismo modo, el Artículo 139.1 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, establece 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”**.

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”.*

**Es evidente, pues, que la discrecionalidad en las decisiones de las Administraciones públicas en esta materia debe siempre respetar la normativa aplicable, toda la normativa, en este caso concreto también la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.**

En definitiva, debe tenerse en cuenta que la Ley 5/2009, en su artículo 13.1 Valores límite de inmisión y emisión, establece *“Los valores límite de inmisión sonora, producidos por emisores acústicos en las áreas exteriores e interiores definidas en el artículo 8 de esta ley, son los indicados en el Anexo I.*

*En el caso de que se considere necesario realizar correcciones por la presencia de componentes tonales emergentes, componentes de baja frecuencia o ruido de carácter impulsivo, los límites serán 5 dB(A) superiores al valor correspondiente del Anexo I”.*

Por su parte el anexo I punto 3 de la misma Ley, determina *“Limite de inmisión en interiores. Ninguna instalación, establecimiento, maquinaria, actividad o comportamiento, podrán transmitir a los locales colindantes, en función del uso de éstos, niveles sonoros superiores a los indicados en el siguiente cuadro, medidos conforme al Anexo V.1”.*

En este punto del relato conviene examinar minuciosamente el contenido de la información remitida, con la finalidad de extraer algunas conclusiones que ha de servir para fundamentar nuestra resolución:

1º.- Llama la atención comprobar que el informe del Ayuntamiento sea emitido por la Sra. Secretaria del mismo, lo que trae como consecuencia que varias de las cuestiones solicitadas queden por contestar. Concretamente cuando dice que *“Esta Secretaria desconoce si el órgano competente, se ha planteado cambiar el badén de ubicación a otro lugar donde no existan viviendas o instalar otro sistema de reductor de velocidad. En cuanto a la titularidad de la vía se trata de un tramo urbano dentro de la vía provincial CV5523 Armunia-Villacedré”.*

2º.- También llama la atención a esta Procuraduría que existiendo un informe de fecha 21 de diciembre de 2017, emitido por el Ingeniero Técnico Industrial de Medio Ambiente de la Diputación Provincial de León, en el que se constata que ***“El nivel de ruido resultante de la medición una vez aplicadas las correcciones es de 39,44 dBA, superior en 2,44 dB al nivel máximo permitido en este horario diurno, por lo que el presente informe se estime a los efectos requeridos como comprobación de que el ruido***



*producido por el emisor acústico “Ruido Provocado por Badén” se encuentra fuera de los límites permitidos establecidos en la citada Ley 5/2009”, el Ayuntamiento no haya adoptado ninguna medida para garantizar el cumplimiento de la legalidad vigente materia de ruido.*

3º.- Ha quedado acreditado, así lo hace constar el Técnico de la Diputación Provincial en su informe, lo siguiente:

- Que *“el reductor de velocidad existente es el indicado de acuerdo a las características de la vía y a las condiciones de tráfico existentes”.*

- Que *“Retirar el paso de peatones sería contraproducente, pues está situado frente a un establecimiento público y es utilizado por los peatones que acceden a él desde la margen izquierda de la carretera”.*

4º.- Finalmente, en el informe remitido por la Diputación se indica *“Que en este Servicio de Fomento, no se tiene constancia del Dictamen Técnico emitido por el Servicio de Desarrollo Rural y Medio Ambiente de esta Diputación, al que hace referencia el Procurador del Común en su escrito”.*

Señalado lo anterior, cabe concluir que si bien es cierto que el badén instalado cumple la normativa aplicable en cuanto a su construcción, no es menos cierto que, analizando el contenido del expediente administrativo, *«El nivel de ruido resultante de la medición una vez aplicadas las correcciones es de 39,44 dBA, superior en 2,44 dB al nivel máximo permitido en este horario diurno, por lo que el presente informe se estime a los efectos requeridos como comprobación de que el ruido producido por el emisor acústico “Ruido Provocado por Badén” se encuentra fuera de los límites permitidos establecidos en la citada Ley 5/2009».*

A mayor abundamiento, debemos señalar que la medición está realizada en horario diurno, cuando el nivel de ruido máximo permitido es superior, lo que agrava todavía más la situación, al tener que soportarlo por la noche, cuando el nivel permitido es inferior.

También es cierto que el Ayuntamiento, conocedor de este incumplimiento - recordemos que la fecha del informe técnico es de 21 de diciembre de 2017-, no adoptó ninguna medida tendente a garantizar el cumplimiento de la legalidad vigente materia de ruido.

En este ámbito, el fundamento jurídico de toda esta actuación administrativa debe ser no solo el derecho de los ciudadanos al disfrute de un medio ambiente adecuado de conformidad con el artículo 45 de la Constitución española (CE), sino también el derecho



a la integridad física y moral, a la intimidad personal y familiar y a la inviolabilidad del domicilio que proclama el art. 18 CE, tal como lo recoge la doctrina del Tribunal Constitucional, entre la que cabe citar la STC de 23 de febrero de 2004: *«Partiendo de la doctrina expuesta en la STC 119/2001, de 24 de mayo, debemos señalar que los derechos a la integridad física y moral, a la intimidad personal y familiar y a la inviolabilidad del domicilio han adquirido también una dimensión positiva en relación con el libre desarrollo de la personalidad, orientada a la plena efectividad de estos derechos fundamentales. Habida cuenta de que nuestro texto constitucional no consagra derechos meramente teóricos o ilusorios, sino reales y efectivos (STC 12/1994, de 17 de enero, FJ 6), se hace imprescindible asegurar su protección no sólo frente a las injerencias tradicionales, sino también frente a los riesgos que puedan surgir en una sociedad tecnológicamente avanzada. A esta nueva realidad ha sido sensible la reciente Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. En la Exposición de Motivos se reconoce que «el ruido en su vertiente ambiental (...) no ha sido tradicionalmente objeto de atención preferente en la normativa protectora del medio ambiente. Tratamos del ruido en un sentido amplio, y éste es el alcance de la ley». Luego se explica que “en la legislación española, el mandato constitucional de proteger la salud (artículo 43 de la Constitución) y el medio ambiente (artículo 45 de la Constitución) engloban en su alcance la protección contra la contaminación acústica. Además, la protección constitucional frente a esta forma de contaminación también encuentra apoyo en algunos derechos fundamentales reconocidos por la Constitución, entre otros, el derecho a la intimidad personal y familiar, consagrado en el artículo 18.1».* Igualmente, la Sentencia del Tribunal Constitucional de 2001 advertía que *“una exposición prolongada a unos determinados niveles de ruido, que puedan objetivamente calificarse como evitables e insoportables, ha de merecer la protección dispensada al derecho fundamental a la intimidad personal y familiar, en el ámbito domiciliario, en la medida en que impidan o dificulten gravemente el libre desarrollo de la personalidad, siempre y cuando la lesión o menoscabo provenga de actos u omisiones de entes públicos a los que sea imputable la lesión producida.”* Esta doctrina del Tribunal Constitucional –invoca a su vez a su vez la doctrina del Tribunal Europeo de Derechos Humanos–, se citan, entre otras, las SSTEDH de 21 de febrero de 1990 (caso Powel y Rayner contra el Reino Unido), 9 de diciembre de 1994 (caso López Ostra contra Reino de España), y de 19 de febrero de 1998 (caso Guerra y otros contra Italia)- ha sido recogida asimismo por la jurisprudencia del Tribunal Supremo (SSTS de 10 de abril y 29 de mayo de 2003, y de 12 de marzo de 2007).

Continuaba señalando la STC de 23 de febrero de 2004 que *«El ruido, en la sociedad de nuestros días, puede llegar a representar un factor psicopatógeno y una fuente permanente de perturbación de la calidad de vida de los ciudadanos. Así lo*



*acreditan, en particular, las directrices marcadas por la Organización Mundial de la Salud sobre el ruido ambiental, cuyo valor como referencia científica no es preciso resaltar. En ellas se ponen de manifiesto las consecuencias que la exposición prolongada a un nivel elevado de ruidos tienen sobre la salud de las personas (v.gr. deficiencias auditivas, apariciones de dificultades de comprensión oral, perturbación del sueño, neurosis, hipertensión e isquemia), así como sobre su conducta social (en particular, reducción de los comportamientos solidarios e incremento de las tendencias agresivas).*

*Consecuentemente, conviene considerar, siempre en el marco de las funciones que a este Tribunal le corresponde desempeñar, la posible incidencia que el ruido tiene sobre la integridad real y efectiva de los derechos fundamentales que antes hemos acotado, discerniendo lo que estrictamente afecta a los derechos fundamentales protegibles en amparo de aquellos otros derechos constitucionales que tienen su cauce adecuado de protección por vías distintas.*

*(...)*

*Desde la perspectiva de los derechos fundamentales implicados, debemos comenzar nuestro análisis recordando la posible afección al derecho a la integridad física y moral. A este respecto, habremos de convenir en que, cuando la exposición continuada a unos niveles intensos de ruido ponga en grave peligro la salud de las personas, esta situación podrá implicar una vulneración del derecho a la integridad física y moral (art. 15 CE). En efecto, si bien es cierto que no todo supuesto de riesgo o daño para la salud implica una vulneración del art. 15 CE, sin embargo cuando los niveles de saturación acústica que deba soportar una persona, a consecuencia de una acción u omisión de los poderes públicos, rebasen el umbral a partir del cual se ponga en peligro grave e inmediato la salud, podrá quedar afectado el derecho garantizado en el art. 15 CE.*

*Respecto a los derechos del art. 18 CE, debemos poner de manifiesto que en tanto el art. 8.1 CEDH reconoce el derecho de toda persona "al respeto de su vida privada y familiar, de su domicilio y de su correspondencia", el art. 18 CE dota de entidad propia y diferenciada a los derechos fundamentales a la intimidad personal y familiar (art. 18.1) y a la inviolabilidad del domicilio (art. 18.2). Respecto del primero de estos derechos fundamentales insistimos en que este Tribunal ha precisado que su objeto hace referencia a un ámbito de la vida de las personas excluido tanto del conocimiento ajeno como de las intromisiones de terceros, y que la delimitación de este ámbito ha de hacerse en función del libre desarrollo de la personalidad. De acuerdo con este criterio, hemos de convenir en que uno de dichos ámbitos es el domiciliario por ser aquél en el que los individuos, libres de toda sujeción a los usos y convenciones sociales, ejercen su libertad*



*más íntima (SSTC 22/1984, de 17 de febrero, FJ 5; 137/1985, de 17 de octubre, FJ 2, y 94/1999, de 31 de mayo, FJ 5) ».*

Llegados a este punto y constatada la vulneración de los parámetros previstos en la Ley 5/2009, cabe concluir que la Administración municipal debe compatibilizar la pretendida seguridad vial con el respeto a los límites de los niveles sonoros fijados en la norma, garantizando así una calidad acústica del entorno residencial afectado, sin que sea posible priorizar un objetivo sobre otro.

El respeto a las competencias municipales de ordenación del tráfico no puede implicar en ningún caso la vulneración del resto del ordenamiento jurídico y, más concretamente, las obligaciones contenidas en la legislación vigente de ruido.

Por otro lado, tampoco cabe desconocer la competencia de la Diputación de León sobre la instalación del badén objeto de la queja.

Así es, el artículo la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, por lo que a este asunto interesa, establece:

*“Artículo 2 Titularidad*

*La titularidad de las carreteras objeto de esta Ley corresponde, según los casos, a la Comunidad de Castilla y León, a las provincias o a los municipios y demás entidades locales.*

*Artículo 4 Redes de carreteras de entidades locales*

*1.- Constituyen las redes de carreteras provinciales, las carreteras que sirven de apoyo a las relaciones zonales entre los núcleos de población de dicho ámbito territorial y garantizan el acceso a estos, así como aquéllas que complementan el sistema viario de las redes del Estado y de la Comunidad Autónoma.*

*Artículo 19 Explotación de la carretera*

*1.- La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección.*

*Artículo 37 Conservación*



*Las actuaciones de conservación en la zona de dominio público, definida en el artículo anterior, a excepción de las aceras si existieran, corresponden a la administración titular de la carretera.*

*La conservación de las aceras y del resto de la travesía corresponde a los Ayuntamientos”.*

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:**

**-Que por el Ayuntamiento de XXX, como Administración que ha ejecutado la obra, a la mayor urgencia, se proceda a adoptar las medidas correctoras que técnicamente sean adecuadas, en relación con el badén instalado en la Avenida XXX, para garantizar el cumplimiento de la legalidad vigente en materia de ruido, procediendo a la sustitución del mismo por otros sistemas reductores de velocidad que no originen ruido, o a cambiar su ubicación para otro lugar de la vía en que no se generen las molestias que se producen en el punto donde actualmente se encuentra colocado.**

Asimismo, le informamos que, con idéntica fecha, se ha formulado Resolución formal sobre este mismo asunto a la Diputación Provincial de León, en la que se recomendaba lo siguiente que pasamos a transcribir:

DIPUTACION PROVINCIAL DE LEON:

**- Que la Diputación Provincial de León, como Entidad titular de la carretera LE-5523, no desconozca que existen instalaciones realizadas sobre la misma, con su autorización, que están infringiendo la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León, por lo que deberá dirigirse al Ayuntamiento de XXX, para asegurarse de se adoptan las medidas fijadas en la Resolución enviada a dicha Entidad local, procediendo, caso de ser necesario, por inacción del mismo, a realizarlas de forma subsidiaria, con la finalidad de garantizar el respeto a los límites sonoros establecidos en la normativa autonómica de ruido.**

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.



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