



Consejería de la Presidencia de la Junta de Castilla y León
Ilmo. Sr. Director General de Relaciones con la Sociedad Civil
C/ Santiago Alba, 1
47008 - VALLADOLID

Expediente: 4539/2021

Asunto: Molestias acústicas generadas por el tráfico de vehículos a su paso por la carretera CL-510, en el término municipal de Santa Marta de Tormes (Salamanca) / Resolución

Centro directivo: Consejería de Movilidad y Transformación Digital

Ilmo. Sr.:

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, el motivo de la queja hacía alusión a la inactividad administrativa ante la contaminación acústica causada por el tráfico rodado en las inmediaciones de una Urbanización.

Admitida la queja a trámite e iniciada la investigación oportuna sobre la cuestión planteada, nos dirigimos a la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, solicitando los informes correspondientes a la problemática que constituye el objeto de la presente queja. Del análisis de la información facilitada por el autor de la queja y las Administración implicada que obra en estas dependencias, **se desprenden los siguientes hechos.**

La cuestión objeto de queja hace referencia al impacto acústico generado por el tráfico de vehículos en la carretera CL-510 (Salamanca-Alba de Tormes), de titularidad autonómica, a su paso por la Urbanización Valdelagua, sita en el municipio salmantino de Santa Marta de Tormes. En efecto, según afirmaba el reclamante, estos hechos fueron denunciados por varios vecinos de esa Urbanización, mediante escritos remitidos al Ayuntamiento de Santa Marta de Tormes (Regs. entrada XXX y XXX), en los que solicitaba la instalación de pantallas acústicas para mitigar el ruido sufrido. Dichas



peticiones fueron enviadas por dicha Corporación a la Administración autonómica, al ser ésta la competente, informando la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, mediante comunicación de 2 de julio de 2020, que *“el estudio acústico está en fase de redacción”*.

En consecuencia, se acordó admitir la queja a trámite, solicitando a tal fin información a la entonces competente Consejería de Fomento y Medio Ambiente. En su respuesta, se ponía de manifiesto que *“el refuerzo del firme de la carretera CL-510, al igual que el realizado con carácter general en cualquier otra carretera, consiste fundamentalmente en el extendido de una o varias capas de mezclas bituminosas cuya vida útil supera ampliamente los 10 años desde su puesta en servicio, por lo que se considera que después de sólo 6 meses de puesta en servicio del refuerzo de la CL-510 prácticamente no ha perdido ninguna de sus características iniciales y, por tanto, las mediciones de ruido motivado por el pavimento deberían ser las mismas (el subrayado es nuestro)”*. Asimismo, se indicaba que *“respecto a la posibilidad de limitar más la velocidad en dicho tramo, es evidente que a mayor velocidad mayor ruido y por tanto se considera una buena medida limitar la velocidad en ese tramo a 50 kms./h., por lo que se darán las instrucciones oportunas al Servicio Territorial de Fomento de Salamanca para que se haga efectiva esa limitación (el subrayado es nuestro)”*.

Por último, se señalaba que *“en las conclusiones de los planes de acción la actuación en esta urbanización (Valdelagua) de Santa Marta de Tormes figura con priorización baja y que dado que los resultados de los planes de actuación se basan en modelos matemáticos sus estimaciones se ajustan bastante a la realidad, aunque puede haber alguna variación, por lo que antes de programar una actuación se hace un estudio detallado en zona para obtener los parámetros reales y fidedignos, determinando el estudio realizado en este supuesto que no se superaba ningún umbral marcado por la ley. Por ello con independencia de que puedan haber cambiado mínimamente las condiciones respecto de cuando se realizó el estudio y teniendo en cuenta las limitaciones presupuestarias, unido a la priorización de actuaciones, en la actualidad no procede llevar a cabo ninguna actuación de este tipo (el subrayado es nuestro)”*.

Tras recibir dicha información, se acordó darle traslado de su contenido al reclamante para que pudiera formular las alegaciones que estimase oportunas. En su respuesta, el autor de la queja mostró su *“total disconformidad con lo informado por la Administración autonómica en relación al refuerzo del firme de la carretera y sus efectos acústicos positivos”*. Así, *“en relación a los planes de acción y la priorización baja para la actuación en esta zona de Valdelagua, es preciso indicar que la carretera CL-510 es la secundaria de mayor importancia en Salamanca, tal y como revelan el mapa de tráfico y de velocidades que elabora la Junta anualmente. El tramo de la CL-510 entre Alba de Tormes y Salamanca tiene 20 kilómetros en total y es la que aglutina un mayor número de vehículos en las vías de titularidad regional y provincial, una media de 6.055*



vehículos entre Alba de Tormes y Salamanca. Además, por sus características se encuentra entre las carreteras que permite a los conductores alcanzar una velocidad media más alta (el subrayado es nuestro)”, resaltándose “que no se ha llevado a efecto la limitación de velocidad indicada (el subrayado es nuestro)”.

Además, el reclamante afirma que “*actualmente, la Junta ha dado los primeros pasos para la construcción del tercer carril en la carretera CL-510 entre Salamanca y Alba de Tormes. Aunque el proyecto inicial, ideado en 2010, contemplaba convertirla en autovía, ahora se ha transformado en una carretera “2+1”, lo que implica habilitar un tercer carril para que el central sea utilizado para adelantar de manera alternativa para cada uno de los sentidos de la circulación, a excepción de los dos kilómetros más próximos a la ciudad, en la que habrá dos carriles por sentido*”. Por último, se solicitaba por éste el cumplimiento del Plan de Acción previsto para las carreteras de titularidad autonómica que preveía instalar en ese tramo unas pantallas acústicas.

A la vista de lo informado, procedemos a ponerle de manifiesto **la argumentación jurídica** en la que se basa la presente Resolución.

Para analizar la presente queja, debemos partir del hecho de que la normativa básica de ruido obliga a las administraciones públicas a llevar a cabo acciones preventivas para aminorar el impacto acústico que el tráfico rodado genera al resto de ciudadanos. En efecto, la Directiva sobre Ruido Ambiental –Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental- exigió que los Estados miembros elaborasen mapas de ruido que determinasen la exposición al ruido ambiental según métodos de evaluación comunes. Tras la elaboración de estos instrumentos, se debían adoptar Planes de Acción por las diferentes administraciones tomando como base los resultados de los mapas de ruidos, con vistas a prevenir y reducir el ruido ambiental siempre que sea necesario y, en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana, y a mantener la calidad del entorno acústico cuando ésta sea satisfactoria.

Dicha Directiva fue traspuesta por la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, previéndose en su artículo 14.1 que, “*en los términos previstos en esta ley y en sus normas de desarrollo, las Administraciones competentes habrán de aprobar, previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, mapas de ruido correspondientes a:*

a) Cada uno de los grandes ejes viarios, de los grandes ejes ferroviarios, de los grandes aeropuertos y de las aglomeraciones, entendiéndose por tales los municipios con una población superior a 100.000 habitantes y con una densidad de población superior a la que se determina reglamentariamente, de acuerdo con el calendario establecido en la disposición adicional primera, sin perjuicio de lo previsto en el apartado 2.



b) *Las áreas acústicas en las que se compruebe el incumplimiento de los correspondientes objetivos de calidad acústica”.*

En la misma línea, el artículo 19.1 a) de la Ley 5/2009, de 4 de junio, de Ruido de Castilla y León, exige que *“sin perjuicio de lo establecido en la normativa básica estatal y en las normas que desarrollen a ambas y en los términos previstos en las mismas, se deberán aprobar, previo trámite de información pública, por un período mínimo de un mes, mapas de ruido correspondientes a:*

a) *Cada uno de los grandes ejes viarios, de los grandes ejes ferroviarios y de los municipios con una población superior a 20.000 habitantes, de acuerdo con el calendario establecido en la Disposición Adicional Primera.*

No obstante lo cual, el punto segundo de ese precepto dispone que *“sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, las Administraciones Públicas competentes podrán elaborar mapas de ruido para núcleos de población inferiores a 20.000 habitantes y para infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias no contempladas en la legislación básica estatal (el subrayado es nuestro)”. Por último, debemos indicar que la Disposición Adicional Primera de la norma estatal fijó un calendario de aplicación de obligado cumplimiento para las administraciones públicas, en el que se establece expresamente que *“los mapas de ruido habrán de estar aprobados antes del día 30 de junio de 2012, los correspondientes a cada uno de los restantes grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios y aglomeraciones”.* Además, el artículo 21 de la Ley autonómica dispone textualmente que *“los mapas de ruido deberán revisarse y, en su caso, modificarse, cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación”.**

En cumplimiento de dicha previsión, la Administración autonómica aprobó, mediante Orden FYM/412/2012 de 22 de mayo, los Mapas estratégicos de Ruido de las carretas de la Red Regional de Castilla y León, siendo revisados posteriormente por la Orden FYM/229/2018, de 20 de febrero, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente. En este último documento, se analiza el impacto acústico de aquellas vías de comunicación de titularidad autonómica cuyo tráfico supera los tres millones de vehículos al año, entre las que se encuentra la CL-510, objeto de la presente queja. El estudio realizado se centra principalmente en los seis primeros kilómetros de dicha vía, que discurre por suelo interurbano en los términos municipales de Salamanca, Santa Marta de Tormes, Pelabravo y Calvarrasa de Arriba, determinándose como elemento característico que *“la mayoría de los edificios cercanos a la traza son viviendas unifamiliares, debido a la presencia de varias urbanizaciones a lo largo del recorrido”.* Así, se cita expresamente que, *“en la primera mitad del recorrido, se encuentran varias urbanizaciones en sus márgenes. Ejemplos de éstas son, las urbanizaciones, Carpihuelo, Atika y Valdelagua, en la margen izquierda (el subrayado es nuestro), y Navahonda y Albablanca a la derecha. Así pues, en esta primera parte del tramo, los edificios*



predominantes son de tipo residencial/ unifamiliar". Los datos referidos al tráfico rodado en los seis kilómetros del tramo analizado y a la población expuesta al impacto acústico que genera la circulación de vehículos son los siguientes:

UME 37_CL-510 (Salamanca).

UME	SENTIDO	TRAMO	INICIO	PK. INICIAL	FINAL	P.K. FINAL	LONGITUD TRAMO	LONGITUD UME
37_CL-510	Salamanca a Calvarrasa de Arriba	1	Enlace SA-20	0	Calvarrasa de Arriba	5,46	5,46	6
		2	Calvarrasa de Arriba	5,46	Calvarrasa de Arriba	6	0,54	
	Calvarrasa de Arriba a Salamanca	2	Calvarrasa de Arriba	6	Calvarrasa de Arriba	5,46	0,54	
		1	Calvarrasa de Arriba	5,46	Enlace SA-20	0	5,46	

UME	TRAMO	I.M.D. 2016	Tráfico por hora						
			Periodo	Ligeros		Pesados		Ligeros+Pesados	% Pesados
				Intensidad	Velocidad	Intensidad	Velocidad		
37_CL-510	1	5.736	dia	293	90	14	70	307	5
			tarde	364	90	9	70	374	3
			noche	68	90	1	70	69	2
	2	5.736	dia	293	50	14	50	307	5
			tarde	364	50	9	50	374	3
			noche	68	50	1	50	69	2
	2	5.736	dia	293	50	14	50	307	5
			tarde	364	50	9	50	374	3
			noche	68	50	1	50	69	2
	1	5.736	dia	293	90	14	70	307	5
			tarde	364	90	9	70	374	3
			noche	68	90	1	70	69	2

7.1.9. UME 37_CL-510 (Salamanca).

Indicador		Calvarrasa de Arriba	Carbajosa de la Sagrada	Santa Marta de Tormes	Total UME
Lden	55-60	43	189	135	367
	60-65	16	34	48	98
	65-70	22	5	97	124
	70-75	27	3	0	30
	>75	0	0	0	0

Ld	55-60	30	78	78	186
	60-65	12	2	36	50
	65-70	41	5	77	123
	70-75	2	0	0	2
	>75	0	0	0	0

La	55-60	37	110	101	248
	60-65	11	5	37	53
	65-70	42	5	84	131
	70-75	2	0	0	2
	>75	0	0	0	0

L5	50-55	27	50	74	151
	55-60	22	2	97	121
	60-65	27	5	2	34
	65-70	0	0	0	0
	>70	0	0	0	0

Número de personas expuestas por zona expresado en unidades.



Así, se advierte expresamente que existen más de tres centenares de viviendas afectadas por la alta intensidad acústica sufrida, sobrepasándose los límites de los niveles de ruido en un centenar:

7.4.9. UME 37_CL-510 (Salamanca).

Lden [dB(A)]	Viviendas (centenares)	Nº Hospitales	Nº Colegios
>55	2	0	0
>65	1	0	0
>75	0	0	0

7.5.9. UME 37_CL-510 (Salamanca).

Indicador	Calvarrasa de Arriba	Carbajosa de la Sagrada	Santa Marta de Tormes	Total UME	
L _d	55-60	1	1	2	
	60-65	1	1	1	
	65-70	1	1	1	
	70-75	1	0	0	1
	>75	0	0	0	0
L _e	55-60	1	1	1	2
	60-65	1	1	1	1
	65-70	1	1	1	1
	70-75	1	0	0	1
	>75	0	0	0	0
L _n	50-55	1	1	1	2
	55-60	1	1	1	1
	60-65	1	1	1	1
	65-70	0	0	0	0
	>70	0	0	0	0

Número de personas expuestas por zona expresado en centenas.

En color rojo, las que superan los Objetivos de Calidad Acústica.

Por lo tanto, en dicho estudio, se reconoce la existencia del problema acústico que sufren los vecinos de las urbanizaciones cercanas a la carretera CL-510, lo cual obligaría a adoptar medidas a la Administración titular de la vía pública. Al respecto, debemos recordar que el artículo 44.1 de la Ley 5/2009 establece que “en los términos previstos en la legislación básica estatal, en esta ley y en las normas de desarrollo de ambas, las Administraciones Públicas competentes habrán de elaborar y aprobar, previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, planes de acción en materia de contaminación acústica correspondientes a los ámbitos territoriales de los mapas del ruido a los que se refiere el artículo 19 de esta ley”. El punto segundo de ese precepto preve que “los planes de acción correspondientes a los mapas de ruido de cada uno de los grandes ejes viarios, de los grandes ejes ferroviarios y de los municipios con una



población superior a 20.000 habitantes, habrán de estar aprobados de acuerdo con el calendario establecido en la Disposición Adicional Primera”. Finalmente, el artículo 46 de esa norma establece que “los planes habrán de revisarse y, en su caso, modificarse, previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, siempre que se produzca un cambio importante de la situación existente en materia de contaminación acústica y, en todo caso, cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación”.

En consecuencia, conforme a estas previsiones, la Administración autonómica aprobó su primer Plan de acción a través de la Orden FYM/619/2013, de 12 de julio, y, posteriormente, mediante Orden FYM/1044/2018, de 24 de septiembre, aprobó también la revisión de los Planes de acción de los mapas estratégicos de ruido de las carreteras de la Red Regional de Castilla y León. En este último documento, se prevé la ejecución de una serie de medidas para minimizar el impacto acústico del tráfico rodado en algunas de las carreteras analizadas, entre las que se encuentra la CL-510, que debería afectar a tres zonas: Urbanización Atika (P.K. 0+910-1+240), Urbanización Valdelagua (P.K. 1+500-1+850), y la travesía de Calvarrasa de Arriba (P.K. 5+500-6+000).

En lo que se refiere a la Urbanización Valdelagua, la citada Orden FYM/1044/2018 describe en primer lugar la situación existente, indicando que *“en la zona más próxima de la carretera se localizan edificios pareados de uso residencial de 2 alturas. Actualmente hay un muro constituido por masa boscosa que carece de efecto acústico desde el punto de vista de apantallamiento, si bien subjetivamente este fenómeno puede promover menor grado de molestia. La cota de los edificios se encuentra al mismo nivel que la cota de la carretera (el subrayado es nuestro)”. Por lo tanto, en dicho Plan de Acción “*para reducir el nivel de afección acústica, se propone la instalación de una pantalla acústica en el tramo indicado como medida correctora efectiva y viable desde el punto de vista técnico. Se recomienda la instalación de una pantalla acústica de 2 metros de altura instalada en el perímetro de las parcelas. Se propone una pantalla de material metálico con propiedades de absorción acústica en el lado de la carretera evitando así incrementar los niveles de ruido en las edificaciones existentes en la margen derecha. La instalación se realizará en el lado del camino más próximo a la carretera (el subrayado es nuestro)”. Por último, en este documento, se prevé que “en los futuros proyectos de construcción que desarrollen las soluciones propuestas en este Plan de Acción e incluyan esta medida correctora, deberán adjuntar un cálculo estructural detallado de la solución y de las medidas de seguridad vial”.**

En el Plan de Acción se considera que la viabilidad de esta propuesta es alta, ya que se estima que *“la obra de actuación es sencilla, sin necesidad de grandes movimientos de tierra”*. Se trataría, en definitiva, de ejecutar una pantalla de 350 metros de longitud y 2 metros de altura, tal como se puede comprobar en el siguiente plano que obra en el documento aprobado por la Administración autonómica:



ZONA EXPUESTA: Urb. Valdelagua (SALAMANCA)																					
Carretera	CL-510 (Salamanca). [Rotonda SA-20 – Calvarrasa de Arriba]																				
Delimitación de la zona	P.K. inicia 1+500 P.K. final 1+850 Margen Izquierda																				
Tipología de edificación	Edificaciones residenciales unifamiliares																				
Población expuesta por encima de 55 dB(A) según el indicador Lnoche	15 personas aproximadamente																				
Edificios sensibles expuestos a niveles de ruido superiores al límite correspondiente:	Centros de enseñanza, 60 dB(A) durante el día - Centros sanitarios, 50 dB(A) durante la noche -																				
Mapa de la zona y mapa de ruido de niveles sonoros noche:																					
Delimitación de la zona																					
Indicador población afectada	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Rango sonoro</th> <th>Población expuesta</th> <th>Factor</th> <th>Indicador población afectada</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lnoche entre 55 y 65 dB(A)</td> <td>15</td> <td>0,6</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>Lnoche entre 65 y 75 dB(A)</td> <td>0</td> <td>0,85</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Lnoche superior a 75 dB(A)</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td style="text-align: center;">9</td> </tr> </tbody> </table>	Rango sonoro	Población expuesta	Factor	Indicador población afectada	Lnoche entre 55 y 65 dB(A)	15	0,6	9	Lnoche entre 65 y 75 dB(A)	0	0,85	0	Lnoche superior a 75 dB(A)	0	1	0				9
Rango sonoro	Población expuesta	Factor	Indicador población afectada																		
Lnoche entre 55 y 65 dB(A)	15	0,6	9																		
Lnoche entre 65 y 75 dB(A)	0	0,85	0																		
Lnoche superior a 75 dB(A)	0	1	0																		
			9																		
RESULTADO																					
	Edificios sensibles afectados																				
Indicador población afectada	SI NO																				
Mayor de 500	ALTA ALTA																				
Entre 200 y 500	ALTA MEDIA																				
Entre 100 y 200	MEDIA BAJA																				
Menor de 100	BAJA BAJA																				



Por último, debemos resaltar que el Servicio de Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, autor de este documento, considera que la ejecución de la medida propuesta tiene una prioridad baja, ya que no existe una proporción entre el coste de la solución propuesta (140.000 €) con la población expuesta a la contaminación acústica (escasamente 15 personas sufren un ruido por encima de 55 dB(A) según el indicador L_{noche}). Ésta, posiblemente, sea la razón por la que, en su informe remitido, la Administración autonómica considera que se debía llevar a cabo en esos momentos la petición formulada en su día por los vecinos de la Urbanización Valdelagua.

Sin embargo, el hecho de que se haya establecido una baja prioridad en la implementación de esta medida prevista en el Plan de Acción vigente no debe conllevar una paralización administrativa ante el problema expuesto en la presente queja, puesto que, como hemos visto, se constató en el Mapa Estratégico de Ruido el impacto acústico que generaba el tráfico rodado de la CL-510, impacto que superaba el límite sonoro en el ambiente exterior previsto para las infraestructuras viarias en el Anexo I.2 b) de la Ley del Ruido de Castilla y León para las zonas residenciales, calificadas como áreas levemente ruidosas. En consecuencia, esta Procuraduría considera que, al haber transcurrido ya más de cuatro años desde la entrada en vigor de la Orden FYM/1044/2018, de 24 de septiembre, se deberían iniciar los trámites pertinentes por el órgano competente de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital para ejecutar la pantalla acústica de 350 metros de longitud y 2 metros de altura prevista, con el fin de disminuir los ruidos generados por el tránsito de vehículos a lo largo de la carretera autonómica CL-510 a su paso por la Urbanización Valdelagua, en el municipio salmantino de Santa Marta de Tormes. Esta intervención debería llevarse a cabo lo antes posible, ya que en el año 2023 debería volverse a revisar la efectividad de las medidas previstas en este Plan de Acción al cumplirse el plazo establecido en el artículo 46 de la Ley 5/2009.

Por último, debemos resaltar que, según nos ha comunicado el reclamante, no se ha instalado en ese tramo ninguna señal del límite de velocidad máxima de 50 kms./hora, tal como se proponía en el informe remitido por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras dependiente en ese momento de la Consejería de Fomento y medio Ambiente, por lo que, a pesar de que nos encontramos ante una zona urbanizada, los vehículos siguen pudiendo circular a una velocidad considerable. En consecuencia, esta Procuraduría entiende que, al ser la señalización una competencia atribuida a la Administración autonómica conforme a lo previsto en el artículo 19.1 de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, debería limitarse la velocidad en el tramo de la carretera CL-510 a su paso por la citada Urbanización para así disminuir el impacto acústico del tráfico rodado, debiendo valorarse también la instalación de un radar



de tramo que permita garantizar la efectividad de la medida acordada por dicha Consejería.

En definitiva, con la presente Resolución, esta Procuraduría pretende que la Administración autonómica, titular de la mencionada vía pública, adopte las medidas pertinentes para asegurar el derecho al descanso de los vecinos de la Urbanización Valdelagua inmediatos a la carretera CL-510, en el sentido que ha recogido la doctrina del Tribunal Europeo de los Derechos Humanos, en la que se advierte que, en determinados casos especiales de gravedad, ciertos daños ambientales aun cuando no pongan en peligro la salud de las personas, pueden atentar contra su derecho al respeto de la vida privada y familiar, privándolas del disfrute de su domicilio, en los términos del artículo 8.1 del Convenio de Roma, y, por ende, del artículo 18 de Constitución.

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**:

1. Que, al haber transcurrido más de cuatro años desde la entrada en vigor de la Orden FYM/1044/2018, de 24 de septiembre, por la que se aprobó la revisión de los planes de acción de los mapas estratégicos de ruido de las carreteras de la Red Regional de Castilla y León, se inicien a la mayor brevedad posible por el órgano competente de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital los trámites pertinentes para cumplir las previsiones establecidas en dicho Plan de Acción, ejecutando a tal fin la medida correctora prevista, consistente en la ejecución de una pantalla acústica de 350 metros de longitud y 2 metros de altura en el tramo de la carretera de titularidad autonómica CL-510 más próximo a la Urbanización Valdelagua (P.K. 1+500-1+850), con el fin de garantizar que el impacto acústico del tráfico rodado de vehículos no supera los límites de los niveles sonoros en el exterior fijados para las infraestructuras viarias en el Anexo I.2 b) de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.

2. Que, tal como se proponía en el informe remitido en su día por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, se acuerde por el órgano competente de esa Consejería, en el ejercicio de las competencias conferidas por el artículo 19.1 de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, limitar y señalar en dicho tramo la velocidad máxima a 50 kms./hora, debiendo valorarse también la instalación de un radar de tramo que permita garantizar la efectividad de la medida acordada por dicha Consejería.

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**



PROCURADOR DEL COMÚN
DE CASTILLA Y LEÓN

plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución. En el caso de que se acepte, se ruega dé traslado, si es posible, a esta Procuraduría para su conocimiento de copia de los actos administrativos que lleve a cabo para cumplir esta Resolución emitida.

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