



**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE XXX**  
**ILMO. SR. ALCALDE**

**Asunto: Solicitud de medidas de reducción de velocidad en travesía urbana**

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 **35/2025**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, en la queja se hacía alusión a que por vecinos de esa localidad se habían dirigido varios escritos a ese Ayuntamiento solicitando la instalación de reductores de velocidad en la travesía de la carretera XXX, y de señalización adecuada con la misma finalidad, a su paso por ese municipio, con el fin de incrementar la seguridad vial.

Según manifestaciones del autor de la queja, hasta la fecha, por esa Administración, se ha desestimado dicha petición, “*sin dar argumentaciones*” que fundamenten la negativa.

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

En atención a dicha petición se remitió informe, en el cual se hacía constar que por el Pleno de esa Corporación, en sesión celebrada el día 11 de diciembre de 2024, se había adoptado el siguiente acuerdo:

*“Por Alcaldía se informa que se han presentado números escritos por parte de D. XXX; el mismo ha recogido firmas, solicitando la colocación en la travesía XXX a su paso por XXX de reductores de velocidad, El señor Alcalde y concejales exponen que no están en contra de la colocación de los reductores de velocidad, pero que el problema va a venir con la ubicación del lugar donde se instalen ya que nadie queremos que se instalen reductores de velocidad a la puerta de nuestras casa por ruidos vibraciones.....Es más; El señor Alcalde añade que ya hubo reductores de velocidad en la mencionada travesía y los tuvieron que retirar por las números quejas de los vecinos por las molestias ocasionadas por el tránsito de los vehículos, tras un amplio debate y deliberación El Sr Alcalde abre la votación y se Acuerda: 1 voto a favor de la solicitud a la junta de Castilla y León de la colocación de reductores de velocidad en la travesía de*



*la XXX a su paso por XXX por parte del Sr Concejal D. XXX y 4 votos en contra por el resto de los Señores Asistentes de la solicitud a la Junta de Castilla y León de la colocación de reductores de velocidad en la travesía de la XXX a su paso por XXX”.*

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 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, cuando dispone:

*“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”.*

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”.*

La discrecionalidad en las decisiones de la Corporación local en esta materia debe siempre respetar la normativa general y municipal, si la hubiere.



Conforme a estos preceptos, el Ayuntamiento será competente, por tanto, para acordar *“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”*.

A partir de lo expuesto conviene precisar que, examinada la página web del Ayuntamiento de XXX, no consta que esa Entidad tenga establecida una ordenanza reguladora del tráfico, lo que nos hace suponer que carece de ella, por lo que cabe concluir que la ordenación establecida en ese municipio se refiere a actuaciones que no exigen dicha regulación.

A este respecto, nada disponen las normas consideradas sobre los trámites administrativos para la colocación de badenes reductores de velocidad y su señalización en las vías públicas en que se instalen. Habrá tener en cuenta las normas de procedimiento administrativo establecidas en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y al régimen específico que fija la normativa local aplicable según quién sea el titular de la vía.

Así las cosas, en los municipios esta competencia corresponderá normalmente a los Alcaldes, que podrán delegar en la Comisión de Gobierno o en los Concejales delegados el ejercicio de esta competencia, por cuanto, como señala la Sentencia 516/2017, del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, *“La resolución recurrida no merece la consideración de disposición general sino de acto administrativo dirigido a una pluralidad indeterminada de personas, pues no incorpora, propiamente, un contenido normativo que se integre en el ordenamiento jurídico, con el establecimiento de derechos y obligaciones, sino que lo que hace es fijar medidas de ordenación del tráfico en varias vías públicas urbanas, en atención a lo establecido en el artículo 7.a) del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto articulado de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en cuanto atribuye a los municipios la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad... Aunque tiene trascendencia con proyección general esa regulación no necesita contenerse en una Ordenanza municipal en los términos del artículo 7.b) del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, ya que no determina el uso de las vías urbanas que se cita”*.

Como ya se ha ido indicando, cabe concluir que la normativa sustantiva queda articulada mediante el 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 (TRLTSV); el 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; la Orden



FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado, y la Ordenanza municipal en materia de ordenación del tráfico, que entendemos que no existe en ese municipio, ya que, como se ha señalado, consultada la sede electrónica del mismo, no se ha podido localizar.

Pues bien, cabe recordar en relación con el asunto que nos ocupa que la normativa establece dos tipos de reductores de velocidad vial:

- Paso peatonal sobreelevado o de sección transversal trapezoidal.

Su zona central elevada debe tener una altura de 10 cm, 4 metros de longitud y rampas en sus extremos. En cuanto a los bordes por donde acceden los peatones, la distancia entre el asfalto y el principio de la rampa debe ser menor de 5 milímetros.

Las rampas deberán tener menos de 2,5 metros de longitud si están en un tramo donde la velocidad máxima de circulación es de 50 km/h; 1,5 metros de longitud si la limitación es de 40 km/h y tendrán menos de 1 metro de longitud para tramos donde la velocidad máxima sea de 30 km/h.

Lomo de asno o badén de sección transversal circular.

A diferencia de los pasos de peatones sobre elevados, estos badenes son de un plástico muy resistente y nunca se usan en los pasos de peatones. Han de tener 4 metros de largo y la zona sobreelevada ha de medir 6 cm de alto respecto al asfalto. El borde de entrada también debe ser inferior a 5 mm. Los reductores de velocidad de lomo de asno o badenes de sección transversal no podrán utilizarse en las proximidades de las intersecciones.

Hay razones para recordar que los reductores de velocidad vial son elementos valiosos para la seguridad vial y unas de las medidas que permiten reducir la siniestralidad en las vías públicas. Pero han de cumplir unos requisitos.

En todo caso, la instalación de los badenes reductores de velocidad con su correspondiente señalización vial debe responder a la necesidad de aumentar la seguridad, así como a la eficacia de la circulación, atendiendo a criterios técnicos que garanticen estos objetivos y ajustándose a las circunstancias del caso concreto, por lo que se deberá valorar las características específicas de la zona.

Tratándose de ayuntamientos, ciertamente tienen atribuidas las facultades *ut supra* indicadas, las cuales deben ser ejercitadas para velar por la seguridad vial adoptando las medidas oportunas, conforme al principio de eficacia. Desde la perspectiva de los ciudadanos, tienen derecho a que sean adoptadas las soluciones que, de una manera realmente eficaz, garanticen la seguridad de la circulación viaria.



Por ello, ese Ayuntamiento no puede mantenerse inactivo en relación con el problema planteado, a no ser que existan razones técnicas que justifiquen la inactividad que manifiesta el Ayuntamiento haber decidido en relación con la solución del problema que ha dado lugar a la queja; todo ello sin perjuicio de la solución específica que las circunstancias concretas del caso aconsejen para garantizar la seguridad vial, solución que seguramente precise de la valoración técnica correspondiente.

Con todo, es lo cierto que ese Ayuntamiento, suponemos que tras realizar la valoraciones de orden técnico y las consideraciones de seguridad vial oportunas, en su momento estimó conveniente y necesaria la colocación de badenes en la travesía, pues así lo hizo, según se nos ha informado; por todo ello pudiera ser oportuno que, una vez realizada la tramitación administrativa que sea precisa, y ponderando si fuera necesario las implicaciones técnicas a que se ha hecho referencia, proceda de nuevo a su instalación.

No obstante lo anterior, en el caso que nos ocupa, la vía pública objeto de la queja parece ser una travesía, que puede no ser de titularidad municipal, pues según nos informa ese Ayuntamiento, en el acuerdo adoptado por el Pleno se contempla la posibilidad de solicitar a la Junta de Castilla y León la instalación de los indicados reductores de velocidad. En ese caso se pueda instar a esa Administración la ejecución de las actuaciones materiales sobre la vía, o bien, previa autorización de la misma, que estas sean realizadas por esa Entidad local, conforme se establece en la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León.

Tampoco debemos obviar que otra de las medidas que se solicitaban a ese Ayuntamiento era la instalación de la señalización adecuada para reducir la velocidad en la vía considerada, posibilidad que esa Entidad local deberá evaluar como una medida más a tener en cuenta para incrementar la seguridad vial en la zona.

A mayor abundamiento también ha de tenerse en cuenta que se puede solicitar a la agrupación de tráfico de la Guardia Civil que intensifiquen los controles de velocidad en esa población, con lo cual seguramente se pueda mejorar la seguridad vial en la vía que estamos considerando.

En virtud de todo lo expuesto, y al amparo de las facultades conferidas por el Estatuto de Autonomía de Castilla y León y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común, consideramos oportuno formular la siguiente **Resolución:**

**PRIMERA: Que por esa Entidad local se proceda a adoptar las medidas que puedan resultar más eficaces para dar respuesta a los problemas objeto de esta queja, teniendo en consideración que el ejercicio de la potestad discrecional en la ordenación del tráfico viario ha de verificarse, como se indica en el cuerpo de este escrito, atendiendo a los criterios técnicos que sean más adecuados para conseguir la finalidad perseguida. Criterios que dependerán de las circunstancias concretas del**



caso y cuya elección ha de ponderar la Administración encargada de velar por su correcta aplicación, sin olvidar que ya en otro momento ese Ayuntamiento estimó conveniente y necesaria la colocación de badenes reductores de velocidad en la vía objeto de controversia, lo que hace suponer que sí así lo hizo es porque consideró que existían razones suficientes para ello, por lo que ha de ser valorada la oportunidad de que sea respuesta la instalación de los badenes reductores de velocidad, ya sea mediante actuación directa por parte de esta Entidad local o, en su caso, instando dicha actuación ante la Administración competente.

**SEGUNDA:** Que por ese Ayuntamiento se valore, igualmente, la instalación de la señalización que resulte adecuada para la reducción de la velocidad del tráfico rodado en la travesía XXX, a su paso por la localidad de XXX, como medida complementaria dirigida a mejorar la seguridad vial en la zona.

**TERCERA:** Que por ese Ayuntamiento también se valore, como otra medida que puede implementar con la finalidad de aumentar la seguridad vial en la zona, solicitar a la Subdelegación del Gobierno y a la Jefatura Provincial de Tráfico, que por la Guardia Civil se intensifiquen los controles de velocidad en la travesía XXX a su paso por la localidad de XXX.

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma en el plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN  
Tomás Quintana López

**NOTA IMPORTANTE:** No será necesario que nos envíen su respuesta por correo postal si la registran al Procurador del Común (DIR3 I0000423, CIF Q9750006J) y tienen activados los avisos por correo electrónico (procurador@procuradordelcomun.es) o el envío de comunicaciones/notificaciones a la Dirección Electrónica Habilitada única (DEHú), o bien si la registran directamente en nuestra sede electrónica (pccyl.sedelectronica.es). Les solicitamos, por otra parte, que no la envíen al representante (persona que haya presentado este escrito en su sede electrónica).