

## **FICHA 11.**

# **Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública**

### 1. Objetivos, tipos y ámbitos

Establecidos por el Plan General, los Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública (PEAVP) tendrán como objetivo principal proponer soluciones actuales de ordenación y materialización del espacio de vía pública, que cumplan con los límites máximos de los niveles sonoros ambientales, respondan a las necesidades de sus usuarios y lo adecuen a las funciones que de ellas se derivan.

Se distinguen dos tipos de Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública:

De carácter global: cuyo objetivo es la adaptación del conjunto de todos los elementos y aspectos de la vía pública a las necesidades presentes.

De carácter parcial, cuyo objetivo de adaptación se refiere únicamente a algún o algunos elementos concretos.

Son áreas preferentes para la elaboración de PEAVP: los centros históricos, las eminentemente residenciales y las próximas a vías rápidas afectadas por tráfico de paso indeseados. En ellas serán objetivos prioritarios reducir el tráfico de paso, controlar la velocidad, crear un entorno atractivo, adaptarlo a la escala humana y dar prioridad al tráfico peatonal y ciclista.

### 2. Alcance y procedimiento de tramitación

El alcance de los Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública regulados en la presente Instrucción viene definido por las siguientes condiciones:

Se limitarán en sus determinaciones al suelo urbano calificado en el Plan General como Vía Pública, no pudiendo regular suelos con otra calificación.

Sus determinaciones se limitarán a la reordenación física y de usos del espacio de la vía pública, cuya calificación global no podrá alterarse.

Los Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública podrán ser redactados por:

El Ayuntamiento, a través de las Juntas de Distrito, la Gerencia municipal de Urbanismo y cualesquiera otro departamento con competencias urbanísticas en el área objeto del plan.

Asociaciones y grupos de propietarios o empresas del área objeto del Plan, en solitario o asociados con empresas consultoras, universidades, instituciones, etc.

Los Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública se tramitarán de acuerdo al siguiente procedimiento:

Los PEAVP promovidos por el Ayuntamiento, se tramitarán de acuerdo a lo previsto en la legislación urbanística vigente. En cualquier caso, tras la aprobación inicial se recabarán informes de los departamentos correspondientes al Área de Circulación y Transportes y al Área de Obras e Infraestructuras.

Cuando sean promovidos por particulares, una vez redactados, se someterán a Autorización del Ayuntamiento, a través de la Junta de Distrito correspondiente, que deberá comprobar el cumplimiento de las exigencias contenidas en la presente ficha.

Conseguida la Autorización de la Junta de Distrito, los PEAVP se someterán a un trámite de Exposición al Público por el plazo mínimo de un mes en los locales de la Junta o en otros en que esta lo autorizare. La apertura del trámite de Información Pública deberá comunicarse a todas las comunidades de propietarios, asociaciones y grupos de vecinos, empresas, etc, localizadas en edificios con acceso o fachada al espacio público tratado. La comunicación podrá realizarse mediante escrito individual o mediante anuncio en alguno de los periódicos, incluidos los de barrio.

Durante el período de Exposición al Público, particulares, empresas y asociaciones podrán presentar observaciones y sugerencias sobre el Plan, que serán estudiadas por sus promotores, quienes lo reconsiderarán y someterán de nuevo a la Junta Municipal de Distrito para su aprobación.

Una vez recibido, la Junta Municipal de Distrito procederá a su tramitación, de acuerdo a los procedimientos habituales en Planes Especiales de protección del medio urbano.

Los Planes Especiales de Adaptación de Vía Pública aprobados inicialmente por el Ayuntamiento se considerarán prioritarios a efectos de su inclusión en programas de la Unión Europea y, en general, en cuantos procedimientos puedan contribuir a facilitar su financiación.

### 3. Contenido y determinaciones de los Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública

#### 3.1. Justificación y objetivos

Deberá justificarse la necesidad de proceder a la redacción del PEAVP, exponiendo sus objetivos, un resumen de la problemática detectada y la existencia de soluciones con suficiente apoyo local.

#### 3.2. Ámbito espacial

Tal como se ha indicado los PEAVP se limitarán al suelo urbano calificado como vía pública en el Plan General de Madrid. La delimitación del ámbito preciso de cada plan, se hará de acuerdo a los siguiente criterios:

Con el fin de conseguir un tratamiento integrado de todo el espacio, el ámbito de los PEAVP corresponderá en lo posible un área urbana comprendida entre vías de la red principal o locales colectoras. A efectos exclusivamente de la delimitación de los PEAVP, se considerarán vías locales colectoras todas las que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

- Tener cuatro o más carriles de circulación rodada.
- Conectar dos vías de la red principal.
- Tener una intensidad media diaria de circulación superior a 5.000 v/h.
- Tener líneas de autobús con paradas

Excepcionalmente, el ámbito podrá reducirse a parte de un área delimitada de acuerdo al párrafo anterior, siempre que ésta tenga una identidad clara, debido a su morfología o actividades, pueda establecerse una delimitación precisa por un vial y se prevean formas de articulación con el resto del área o con posibles PEAVP contiguos.

La delimitación deberá incorporar tramos completos de calle y las vías de borde a las que pueda afectar la adaptación.

La delimitación se plasmará incluyendo en un único recinto cerrado el espacio de vía pública que se presente adaptar, junto al suelo y edificaciones que le dan frente o dependen de ella para el acceso. La delimitación reflejará, por tanto, el área urbana cuya vía pública se pretende adaptar, con objeto de estudiarla globalmente, aunque el PEAVP sólo tenga competencia de actuación dentro del suelo específicamente calificado de vía pública.

#### 3.3. Información

Los PEAVP de carácter global, que pretendan la adaptación integral de un área, deberán presentar información actualizada sobre los

aspectos que figuran a continuación, mientras que, los de carácter parcial, es decir, aquellos que se limiten a determinados elementos, seleccionarán aquellos que sean necesarios para una correcta consideración de estos y de su articulación al conjunto:

Estado actual de la vía pública objeto de estudio:

- Ordenación y topografía, en planta y sección
- Materiales y estado, planos y fotografías

Condiciones ambientales

- Soleamiento, sombras, exposición a vientos y precipitaciones.
- Ruido y contaminación.
- Escena e imagen del espacio público.
- Arbolado y vegetación existente

Utilización del espacio público:

- Datos sobre tráfico rodado, según tramos, tipos de tráfico y horas.
- Datos de aparcamiento.
- Datos de tránsito, estancia y utilización peatonal.
- Datos sobre accidentes y criminalidad

Usos y actividades de su entorno:

- Usos detallados del suelo y la edificación en el área objeto de estudio.
- Localización de los accesos rodados y peatonales a la edificación o actividades.

Propiedad del suelo y de la edificación

Normativa urbanística en el área

### 3.4. Análisis de la problemática

Deberán enumerarse los problemas detectados en el área, tratando de objetivarse a través de:

- Cuantificaciones, índices, estándares.
- Encuestas de opinión.
- Material gráfico
- Otros trabajos existentes

Se elaborará un plano con la problemática detectada, localizando los problemas concretos, con sus dimensiones precisas, en cada tramo de vía pública.

Estudio de las posibilidades de autofinanciación del plan, con contribuciones de propietarios, empresas, "sponsors", asociaciones, etc., en dinero, especie o trabajo.

### 3.5. Propuesta de adaptación

Comprenderá:

#### Identificación y cuantificación de exigencias

Se identificarán y evaluarán todas las funciones que recaen sobre la vía pública en cada uno de sus tramos (tráfico de paso, tráfico de acceso, transporte público y de emergencia, aparcamiento, tránsito peatonal, estancia peatonal, paseo, paisaje de las viviendas, acceso a comercios, empresas y viviendas, etc.), cuantificándolas en lo posible. Se presentarán planos esquemáticos de esta evaluación, definiendo las jerarquías viarias.

#### Estudio de compatibilidad y establecimiento de criterios

Se estudiará la posibilidad de compatibilizar las distintas exigencias presentes en cada tramo a través de diversas alternativas de ordenación y regulación del espacio público.

En los casos en los que no se encuentren soluciones que posibiliten la realización de todas las exigencias presentes en un tramo, se discutirán y justificarán las opciones adoptadas en cada tramo y sus consecuencias sobre las exigencias identificadas.

Se estimarán los efectos de borde sobre las vías adyacentes al recinto y se establecerán, en su caso, las medidas complementarias necesarias para paliarlos.

#### Diseño de propuestas de adaptación

- Plano de ordenación de la vía pública, con especificación de las superficies destinadas a cada uso.
- Propuesta de pavimentación de cada una de las superficies
- Propuesta de elementos de acondicionamiento.

#### Estudio económico-financiero

- Valoración de los beneficios derivados del Plan para la población y empresas del área (mejoras ambientales, estéticas, de seguridad, de ruido, de promoción de peatones y ciclistas, etc.).
- Presupuesto detallado de las obras a realizar.
- Programa de financiación, con especificación de la participación de los propietarios locales, empresas, "sponsors", asociaciones, programas europeos, instituciones españolas, etc.

#### 4. Documentación

La documentación de los PEAVP se compondrá de Memoria, Planos de Información y Ordenación, Normas mínimas a las que hayan de ajustarse los proyectos técnicos y Estudio económico-financiero.

#### 5. Desarrollo

Los PEAVP se desarrollarán técnicamente mediante proyectos de urbanización, que podrán tramitarse conjuntamente con ellos.

Los PEAVP podrán proponer modelos de elementos de acondicionamiento distintos de los previstos en la NEC, de acuerdo con lo previsto en el apartado 4.3, de la Ficha 10.0 de esta Instrucción.

## INSTRUCCIONES BÁSICAS

*Se considerarán como Instrucciones básicas, los objetivos, alcance y procedimiento de tramitación de los Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública, incluidos los efectos de su aprobación inicial, a efectos de prioridad en subvenciones y programas europeos.*

## INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS

*Se consideran Instrucciones complementarias el conjunto del contenido previsto para los PEAVP.*

## Referencias Bibliográficas

- Appleyard, Donald (1981)  
*Livable streets*  
University of California, Berkeley
- AAW (1991)  
*Urban traffic areas. Part 0. Road planning in urban areas*  
Vejdirektoratet - Vejregeludvalget. Denmark.
- Baier, R. (1990)  
*Voies a fort traffic*  
Congress Internationale "Vivre et Circuler en Ville"  
CETUR-ADTS, Paris
- BDP Plannig (1996)  
*London 's urban enviroment. Planning for quality*  
Govern Office for London and the Department of Enviroment. HMSO, London.
- Ben-Joshep, Eran (1995)  
*Residential street standards and neighborhood traffic control*  
Institute of Urban and Regional Development, University of California, Berkeley.
- Bentley, I. et al. (1985)  
*Responsive Environments: A Manual for Designers*  
The Architectural Press, London.
- Berrett, B.; Hopkinson P.G. (1991)  
*Designing with users*  
Institute for Transport Studies, University of Leeds, England.
- Beukers; Bosselmann; Deakin; Homburger, Smith (1989)  
*Residential street design and traffic control*  
Institute of Transportation Engineers - ITE.
- Centeno Ferruelo, Carlos; Cuesta Collantes, Luis (1992)  
*"Consideraciones sobre el diseño de travesías"*  
*Rutas*  
Asociación Técnica de Carreteras de Madrid
- CERTU (1990)  
*Street. Better and safer trough traffic*  
CERTU, Lyon.
- CETUR (1988)  
*Voirie urbaine. Guide general de la voirie urbaine. Conception, aménagement, exploitation*  
CETUR, Bagneux, Francia.
- CETUR-LCPVH (1989)  
*Interventions sur voiries urbaines*  
CETUR, Bagneux, Francia
- CETUR (1983)  
*Voies en entrée d'agglomeration. Voies en peripherie de ville*  
Note de Synthese. CETUR, Bagneux, Francia
- CETUR (1982)  
*La RN 152 études préalables à son aménagement*  
Centre d'Etudes des Transports Urbains
- DPR (1985)  
*Road system and road standards*  
Directorate of Public Roads, Oslo.



- Dubois-Taine, Genevieve (1990)  
*Les boulevards urbains. Contribution à une politique de la ville*  
Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, Paris.
- Hass-Klau, C. et al (1992)  
*Civilised streets: a guide to traffic calming.*  
Environmental and Transport Planning, Brighton, U.K.
- Institution of Highways and Transportation and the Department of Transport (1987)  
*Roads and Traffic in Urban Areas*  
HMSO, London.
- McCluskey, J. (1985)  
*El diseño de vías urbanas*  
Gustavo Gili, Barcelona.
- Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transport (1986)  
*Les traversées et déviations d'agglomération*  
Cycle d'études "Sécurité et infrastructures routières", Thème V. Direction des Routes. Paris
- Noble, John; Smith, Andrew (1992)  
*Residential roads and footpaths. Layout considerations*  
Department of the Environment, Department of Transport, HMSO, London.
- Roads and Traffic Authority of New South Wales and Federal Office of Road Safety (1993)  
*Sharing the Main Street*  
Australian Road Research Board, Australian Government Publishing Service.
- Sanz Alduán, Alfonso (1996)  
*Calmar el tráfico*  
Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades.
- SETRA (1984)  
*Sécurité dans les traversées de petites agglomérations: Elements de réflexion*  
SETRA. Bagneux, Francia
- SETRA (1987)  
*PITAGOR. Une méthodologie pour l'étude des traversées des petites agglomérations en application de principes de lisibilité de la route*  
SETRA. Bagneux, Francia





