

## **FICHA 2**

### **Clasificación de los elementos de la vía pública**

#### 1. Definición de Vía Pública

En el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, se define como uso dotacional para la vía pública el de los espacios de dominio y uso público destinados a posibilitar el movimiento de los peatones, los vehículos y los medios de transporte colectivo de superficie habituales en las áreas urbanas, así como la estancia de peatones y el estacionamiento de vehículos en dichos espacios (art. 7.14.1, NN.UU.).

#### 2. Categorías

Dentro de la vía pública se distinguen las siguientes categorías (art. 7.14.1.3, NN.UU.):

- a) *Red viaria*, constituida por aquellos espacios de la vía pública dedicados a la circulación de personas y vehículos y al estacionamiento de estos últimos, así como sus elementos funcionales.
- b) *Área estancial*, constituida por aquellos espacios públicos libres de edificación, adyacentes a la red viaria, cuya función principal es facilitar la permanencia temporal de los peatones en la vía pública, constituyendo elementos cualificadores del espacio urbano por dotar al mismo de mayores oportunidades de relación e intercambio social.
- c) *Plataforma reservada*, constituida por aquellas bandas, pertenecientes a la vía pública, destinadas a ser utilizadas por un determinado modo de transporte o tipo de vehículo, que están diseñadas específicamente para tal fin, y operan de manera integrada con el conjunto del sistema de transporte.

#### 3. Clasificación de la red viaria

De acuerdo con su relación con la movilidad, se distinguen las siguientes clases de vías:

*Red viaria principal*, aquella que por su condición funcional, sus características de diseño, su intensidad circulatoria o sus actividades asociadas sirve para posibilitar la movilidad y accesibilidad metropolitana, urbana y distrital. La red viaria principal se corresponde con la red viaria incluida como Sistema General en el

Plano de Red Viaria (RV) del PGOUM. Se consideran los siguientes tipos:

*Red viaria metropolitana*, constituida por las vías de alta capacidad para tráfico exclusivamente motorizado, cubriendo viajes interurbanos y metropolitanos, tales como autopistas y autovías.

*Red viaria urbana*, integrada por las vías de gran capacidad para tráfico preferentemente rodado, sirviendo a desplazamientos urbanos o metropolitanos, tales como las grandes vías arteriales o arterias primarias.

*Red viaria distrital*, formada por las vías colectoras-distribuidoras, que articulan los distritos y los conectan entre sí, en las que el tráfico rodado debe compatibilizarse con una importante presencia de actividades urbanas en sus bordes, generadoras de tráfico peatonal.

*Red viaria secundaria*, aquella que tiene un carácter marcadamente local. Está compuesta por el resto de los elementos viarios y su función primordial es el acceso a los usos situados en sus márgenes. Se consideran los siguientes tipos:

*Vías locales colectoras*, que añaden a su papel de acceso la función de concentrar la conexión de la red local a la red principal.

*Vías locales de acceso*, son las que aseguran el acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones.

#### 4. Tipos de áreas estanciales

Se distinguen los siguientes tipos:

*Aceras con anchura superior a seis (6) metros*. Se diseñarán con esa anchura las aceras en las que se sitúe el acceso a equipamientos comunitarios, áreas comerciales, intercambiadores de transporte, edificios residenciales de más de 100 viviendas o 10.000 m<sup>2</sup> de superficie construida, edificios industriales de más de 5.000 m<sup>2</sup> de superficie construida, edificios terciarios con más de 2.500 de m<sup>2</sup> de superficie construida y, en general, el entorno de cualquier actividad que genere una importante afluencia peatonal.

*Bulevares, con anchuras superiores a ocho (8) metros*, recomendados para cualificar los ejes viarios con importante presencia peatonal y, en particular, la red viaria distrital y las vías colectoras locales.

*Calles, sendas, plazas y otros espacios peatonales*, constituidos por aquellos espacios prohibidos al tráfico rodado, salvo, en horas especiales, a los vehículos de servicio y emergencia.

*Ámbitos ajardinados*, que tanto por su reducida extensión, como por su configuración fuertemente condicionada por la red viaria colindante, no se ajustan a la definición de parque local, teniendo en todo caso accesibilidad peatonal.

*Calles de prioridad peatonal*, que incluye a aquellas calles de uso peatonal, en las que se permite el paso de automóviles, siempre que éstos se muevan a velocidades compatibles con el tránsito y la estancia de los peatones.

## 5. Categorías y tipos de plataformas reservadas

Se distinguen dos categorías:

*Exclusivas*, las que contando con algún tipo de barrera física que las aísla del resto, se utilizan exclusivamente por el modo de transporte para el que están destinadas.

*Integradas en la red viaria*, las que utilizan una parte o banda de la red viaria, sin separación física del resto y que puede ser, eventualmente, utilizada por modos diferentes al que en principio están destinadas.

Dentro de cada categoría, se distinguen los siguientes tipos:

*Plataformas reservadas para sistemas de capacidad intermedia* que, con un alto nivel de servicio tienen capacidad entre 8.000 y 20.000 viajeros en hora punta y sentido. Pueden requerir material fijo específico (raíles)

*Carril VAO (Vehículos de Alta Ocupación)*, reservado para la circulación de vehículos con un número mínimo de ocupantes.

*Carril-bus*, reservado para la circulación de autobuses.

*Carril bici*, reservado para la circulación de bicicletas.

Otros, como los tramos reservados para ambulancias, bomberos, etc.

## 6. Clasificación en los planes y proyectos

En todos los instrumentos de planeamiento, proyectos de urbanización y proyectos de obras ordinarios de urbanización que definan la vía pública, será obligatorio clasificar explícitamente cada uno de los elementos de la misma en alguno de los niveles, tipos, elementos o categorías, definidos anteriormente.

Así mismo, se deberá justificar expresamente la clasificación de todas las vías colectoras locales, sin que la longitud total de éstas en un plan parcial, pueda superar el 50% de la longitud total del viario local.

En áreas residenciales, se diseñarán como vías de prioridad peatonal todas las vías que den servicio den acceso a un número inferior a 50 viviendas o a 5.000 metros cuadrados de edificación residencial. En la remodelación de vías existentes se concederá prioridad peatonal en todas las vías con acceso a edificios que tengan una anchura inferior a ocho (8) metros.

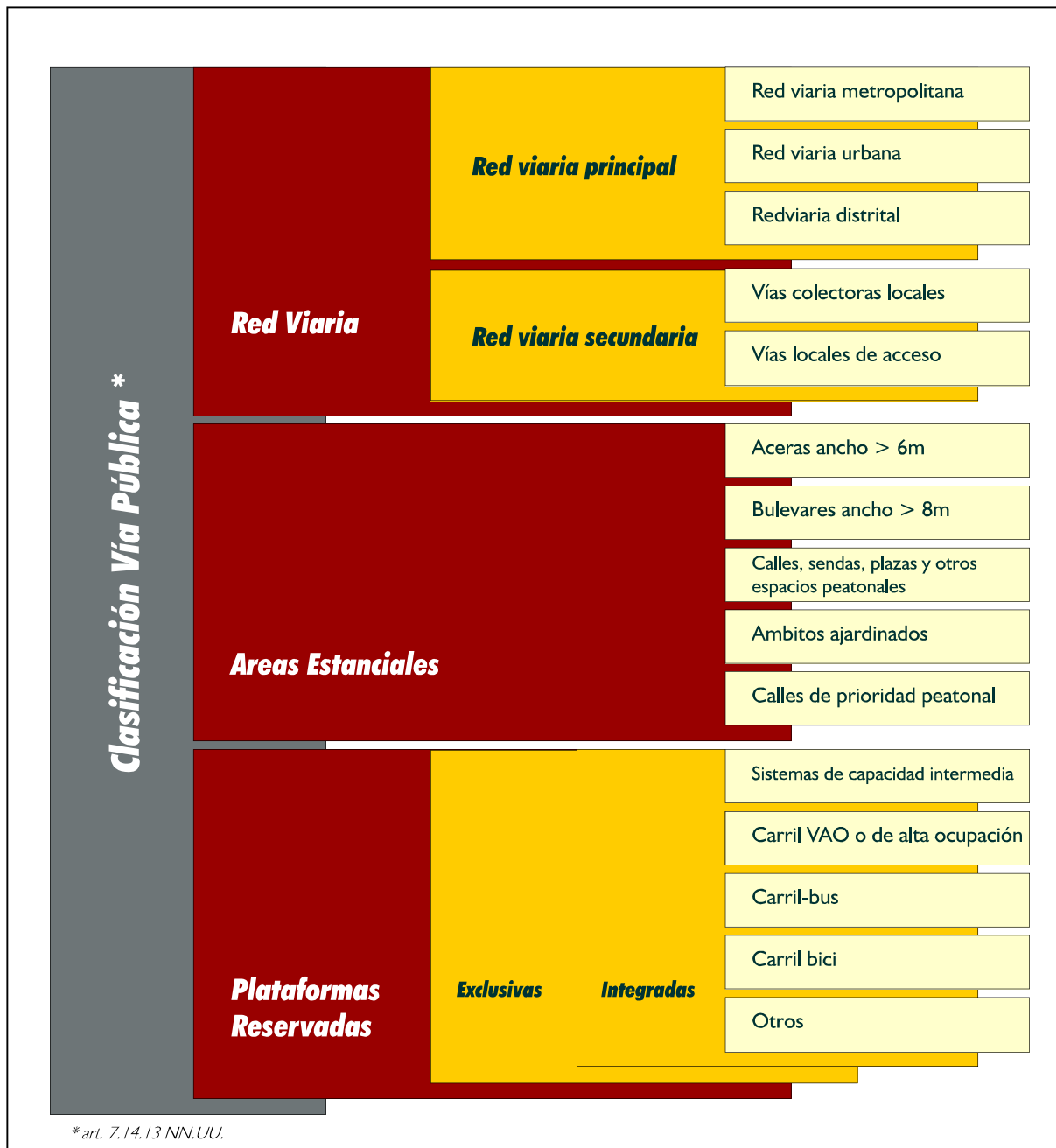


Figura 2-1. CLASIFICACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE LA VÍA PÚBLICA

## INSTRUCCIONES BÁSICAS

*En todos los instrumentos de planeamiento, proyectos de urbanización y proyectos de obras que definan la vía pública, será obligatorio clasificar explícitamente cada uno de los elementos de la misma en alguno de los niveles, tipos, elementos o categorías, definidos anteriormente.*

*Asimismo será obligatorio justificar expresamente la clasificación de todas las vías colectoras locales, sin que la longitud total de éstas en un plan parcial, pueda superar el 50% de la longitud total del viario local.*

## INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS

*En áreas residenciales, se diseñarán como vías de prioridad peatonal todas las vías que den servicio den acceso a un número inferior a 50 viviendas o a 5.000 metros cuadrados de edificación residencial. En la remodelación de vías existentes se concederá prioridad peatonal en todas las vías con acceso a edificios que tengan una anchura inferior a ocho (8) metros.*





