



Para todo lo no contemplado en las presentes ordenanzas será de aplicación la Normativa específica de carácter Nacional y Autonómico que les afecten.

Artículo. 6.16 Red viaria en suelo urbano o urbanizable.

Constituyen espacios libres públicos destinados a la circulación y estancia de personas y vehículos, de forma separativa, como áreas de dominio de cada modo de transporte, o combinada, bien de coexistencia de ambos modos de tránsito, o con separación de tránsitos.

Se consideran dos situaciones: Viario urbano existente y Viario de nueva creación, en una u otra clase de suelo.

Las obras de urbanización del Viario urbano existente mantendrán sus condiciones actuales. Para nuevas intervenciones que se realicen las determinaciones de este artículo serán así mismo de aplicación en todos aquellos aspectos en los que las condiciones actuales de trazado, estéticas o funcionales, no lo impidan.

Las obras de urbanización del viario de nueva creación se ajustarán a las determinaciones que se desarrollan en los siguientes epígrafes. No obstante, la constante evolución tecnológica, la adaptación al tejido urbano existente, actuaciones urbanísticas singulares, etc., hacen que en casos específicos, las características que aquí se definen puedan no ser las idóneas, siendo necesario que los Servicios Técnicos Municipales aprueben dichas modificaciones.

6.16.1. Alineaciones y rasantes.

Se corresponden con las expresadas en este Plan General y son las existentes en el suelo urbano o las que se fijan en los correspondientes planos de ordenación o las que se fijan a través de los instrumentos de planeamiento que se redacten en desarrollo del presente Plan General.

6.16.2. Tipos de Vías y dimensiones para la red viaria

Art. 6.16.2.1. Vías o sendas públicas peatonales.

Las destinadas al uso exclusivo de peatones sin acceso, por lo tanto de vehículos rodados.

Tendrán un ancho mínimo de 3 metros. En caso de calles peatonales, es decir, vías peatonales entre alineaciones urbanas, la anchura mínima será aprobada por los Servicios Técnicos Municipales, y dependerá de las condiciones de edificación de las parcelas colindantes, siempre teniendo en cuenta que la distancia mínima entre dos edificaciones debe ser igual a la altura de la más alta.

La pavimentación se realizará de forma uniforme, continua en toda su longitud y sin desniveles (salvo casos de pendiente superior al 6%), con diseño tal que impida el acceso de vehículos o con protecciones tipo Bolardo.

En casos excepcionales se podrá autorizar el acceso restringido de vehículos, bien con carácter exclusivo a los residentes o bien a los servicios de urgencia en cada caso.

Su pendiente transversal no será superior al 2% y la pendiente longitudinal deberá ser menor del 6%. Cuando se sobrepase este último valor deberá existir un itinerario alternativo que suprima estas barreras arquitectónicas para el normal uso por personas de movilidad reducida.



En todo caso la solución constructiva adoptada deberá garantizar un desagüe adecuado bien superficialmente, por caz central o laterales, o bien por la disposición adecuada de sumideros y canalización subterránea a la red de saneamiento.

Los materiales a utilizar pueden ser variados, pudiendo utilizarse mezclas bituminosas en su color ordinario o coloreadas, hormigón ruleteado, impreso o cepillado, baldosa hidráulica, adoquín, elementos prefabricados, etc. Deben tener una calidad de aspecto e integración ambiental, y ser adecuados a la exposición exterior y al soleamiento intenso del verano, así como tener un reducido coste de mantenimiento.

La coloración se consultará siempre con los Servicios Técnicos Municipales. En cualquier caso, tanto los materiales como su coloración y forma de colocación debe contar con la aprobación de los Servicios Técnicos Municipales, que pueden trasladar el momento de la elección a la puesta en obra, independientemente de la aprobación de los Proyectos de Urbanización.

La pavimentación de las sendas, estancias y recorridos peatonales dentro de la zona de Casco Antiguo se hará con materiales pétreos o artificiales de especial calidad.

Se diversificarán los materiales de pavimentación de acuerdo con su función y categoría, circulación que soporten, lugares de estancia, cruces de peatones, etc.

Como complemento a los anteriores y combinándolos con las soluciones que se adopten, podrán disponerse zonas restringidas para vegetación en la red de espacios libres con la finalidad de ornato o complemento compositivo y estético de la red viaria, ejecutándose su delimitación con ladrillo cerámico macizo en su color natural (rojo o pardo, y uniforme), cantos rodados de tamaño mayor de 80mm, adoquines de granito, piedras naturales o piezas prefabricadas de hormigón.

El tránsito entre sendas y calles con tipo de nivel de restricción se señalará adecuadamente por el cambio de coloración o textura de los materiales de pavimentación, realizándose de forma suave por la interposición de bordillos saltables rebajando el desnivel entre rasantes a 10 centímetros.

La decisión de pavimentación deberá garantizar una solución constructiva que dé como resultado un suelo antideslizante.

Art. 6.16.2.2. Calles de coexistencia.

Aquellas que por su reducida dimensión o intensidad de tráfico, se permite la simultaneidad de circulación de peatones y vehículos sobre una plataforma o pavimentación continua.

Son calles en las que por las reducidas dimensiones de anchura de viarios existentes en el casco urbano o por el bajo tránsito de vehículos previstos, el área de movimiento y circulación del vehículo y el reservado para el peatón se trata al mismo nivel o a distinto nivel con inclusión de bordillo saltable. Se utilizarán los mismos materiales para la pavimentación señalados en el apartado anterior.

Se realizarán intersecciones para paso de peatones a su nivel, de forma que el vehículo a motor deberá superarlos para continuar su marcha con la solución ya descrita. Se situarán en donde sean necesarios y preferentemente en las esquinas de las manzanas para dar continuidad a las rutas peatonales que discurren por el acerado anejo a la calzada.

Se señalarán horizontalmente, preferentemente por cambio de color, tratamiento, texturas o diferencia de los materiales de pavimentación, las entradas en las áreas de coexistencia.



Los materiales utilizados para pavimentación se dispondrán en soluciones constructivas que permitan una adherencia adecuada y la correcta evacuación de grasas, aceites y residuos líquidos y semisólidos.

Art. 6.16.2.3. Calles con separación de tránsitos.

En cuanto a la urbanización, se distinguirán tres tipos de vías, cuya clasificación se establecerá en el Proyecto de Ejecución Material correspondiente:

-Vías primarias o principales, que son las que configuran la estructura urbana prevista en el Plan, o las que el planeamiento de desarrollo determine de acuerdo con los Servicios Técnicos Municipales. La sección transversal mínima tendrá dos calzadas separadas por una mediana, con dos carriles por calzada como mínimo, aparcamientos en los lados exteriores de ambas calzadas y aceras. Su anchura mínima total será de 30,00 m pero se recomiendan mayores anchuras en función del tráfico y las edificaciones previstas.

-Vías colectoras, que son las de penetración y distribución del tráfico conectando áreas colindantes. La sección vendrá marcada por las características de la vía, siendo la mínima anchura 18 m, con una calzada con dos carriles, uno por cada sentido, aparcamiento a ambos lados y aceras. En muchos casos será recomendable una mediana o carriles y aparcamiento más anchos para ampliar la vía. La disposición de aparcamientos hará variar la sección, siendo recomendable en este tipo de vías la disposición en línea.

-Vías secundarias o locales, cuya función principal es dar acceso al interior de las diferentes áreas urbanas. Su sección contendrá una calzada de un carril, aparcamiento a ambos lados y aceras, en calles de doble sentido, recomendándose en este caso el aparcamiento en batería u oblicuo en el lado del carril de menor circulación. En este tipo de vías es importante resaltar que para cumplir con el Art. 8 del Decreto 31/2003 de 13 de marzo de prevención de incendios de la Comunidad de Madrid los viales de acceso a los edificios deben tener una anchura mínima libre de 3,50m, una altura mínima libre o gálibo de 4,5 m y un radio de curvatura exterior en tramo curvo de 17 m mínimo. Las dimensiones de cada elemento vendrán determinadas por el tráfico previsto en la vía y por el uso de las parcelas colindantes, que harán variar especialmente la anchura de acera y la disposición de aparcamientos.

El viario principal previsto en el presente Plan, que será vinculante, no podrá ser alterado por los Proyectos, a excepción de razones especialmente justificadas que lo aconsejen, siendo preceptivo el acuerdo de los órganos municipales de gestión competentes.

Los proyectos correspondientes deberán distinguir entre calzada, áreas de aparcamiento, medianas y aceras. Estas vías ajustarán su sección transversal considerando las secciones mínimas de cada elemento y a las características que se definen a continuación.

Art. 6.16.2.4. Condiciones de diseño y trazado.

En cuanto a la sección transversal, las secciones y características de cada elemento serán:

1. – Aceras

Las anchuras mínimas de las aceras, medidas desde la arista del bordillo mas próxima a la calzada hasta la arista exterior del bordillo de trasdós, serán las del siguiente cuadro:

	MINIMO (m)	RECOMENDADO (m)
Vías primarias	4.00	≥6.00
Vías colectoras	3.00	≥6.00
Vías locales	2.50	≥3.00



La anchura mínima útil de la acera (libre de obstáculos tales como buzones, señales, etc.) será de 1.50 m, pudiendo suponer que la banda de obstáculos sea, en caso de no conocerse con precisión, de entre 0.45 y 0.90 m. En caso de calles comerciales ha de contemplarse al menos la posibilidad de establecer dos bandas de obstáculos, una contigua a la zona de escaparates (de 0.90 m) y otra contigua a la calzada. En caso de calles con fuerte densidad edificatoria, mezcla de usos, comerciales o donde se localicen instalaciones comunitarias (escuelas, espectáculos...) donde pueda preverse gran cantidad circulatoria peatonal, la anchura de calle deberá ser dimensionada adecuadamente, siendo calculada la capacidad para la sección útil. En aceras con alcorques la anchura mínima será de 3,00 m para garantizar la sección útil.

En casos de aparcamiento en batería y oblicuo, ha de considerarse una banda de obstáculos de 0,50 m en el lado de la acera anejo a este aparcamiento. En calles locales con aparcamiento en batería y oblicuo la anchura mínima será de 3,00 m para considerar el obstáculo que crea el coche sobre la acera al aparcar. Los obstáculos deben colocarse dentro de estas bandas para dejar útil al tránsito peatonal la mayor franja posible. Los alcorques se colocarán lo más cerca posible a la calzada excepto en aceras grandes con parterres centrales que requieren diseño específico que deberá ser aprobado por los Servicios Técnicos Municipales.

Los bordillos de las aceras tendrán una altura mínima sobre la rasante de 0,18 m. Irán rebajados hasta la rasante de la calzada en todos los pasos de peatones y acceso rodado a la edificación excepto en las entradas a garajes de viviendas unifamiliares donde puede optarse por colocar bordillo "saltable". Podrá optarse por elevar la rasante de calzada respetando los acuerdos verticales dentro de los límites tolerados en las instrucciones Técnicas, previa consulta con los Servicios Técnicos Municipales. En todo caso se establecerán pasos de peatones adaptados a condiciones de accesibilidad a personas de movilidad reducida con tratamientos adecuados de pavimentación.

La distancia entre el borde de la calzada y los báculos o columnas de luz será como mínimo de 0,50 m y éstas estarán situadas en la franja más cercana a la calzada.

2- Calzada

La anchura mínima de carril será de 3,50 m aumentando a 3,75 m si es en zona industrial o comercial. En el diseño ha de tenerse en cuenta el Art. 8 del Decreto 31/2003 de 13 de marzo de prevención de incendios de Comunidad de Madrid.

Las glorietas y cruces se diseñarán de forma que puedan acceder vehículos grandes (como servicios municipales de recogida de R.S.U., emergencia como bomberos, etc.) con radios de giro adecuados. El radio de giro mínimo en cruces será de 6 m en calles locales recomendándose al menos 10 m. En calles colectoras el radio mínimo será de 10 m recomendándose 12 m o más.

Los fondos de saco solo se permitirán excepcionalmente. En este caso el radio medio mínimo será de 9 m en zona residencial y 12 m en zona industrial o comercial. La longitud de la vía en fondo de saco será menor de 300 m. Ha de tenerse en cuenta que en cumplimiento del Art. 8 del Decreto 31/2003 de 13 de marzo de prevención de incendios de Comunidad de Madrid, los viales en fondo de saco deberán permitir la maniobrabilidad de un vehículo de 10x2,5 m.

Se garantizará la distancia de visibilidad de parada en un mínimo de 20 m.



Como medida de templado de tráfico se preverán características geométricas y elementos reductores de velocidad que impidan alcanzar velocidades superiores a 30 Km/h.

Se liberará de servicios las isletas de las glorietas y se dejarán pasatubos, toma de agua y conexión al saneamiento para no obstaculizar las futuras intervenciones ornamentales y evitar calas futuras en la calzada.

3- Bandas de estacionamiento

Las dimensiones mínimas de la banda de estacionamiento serán de 2.50 m en línea, 4.75 m en batería y 5,00 en oblicua. Las dimensiones mínimas de la calzada de los viales de acceso será de 3.50 m para aparcamientos en línea, 5.00 m para aparcamientos en batería y 3.50 m para aparcamientos en oblicua.

Las dimensiones mínimas de las plazas de aparcamiento para automóviles medios, serán de 2.50 x 4.75 m, para vehículos industriales ligeros serán de 2.80 x 6.00 m y para vehículos industriales pesados, de 3.00 x 9.00 m.

En zonas industriales las bandas de aparcamiento se ajustarán a las dimensiones del vehículo pesado tipo. Los estacionamientos en oblicua serán de 2.80 m de ancho y se reservarán una zona para aparcamiento de vehículos grandes (de hasta 16 m de largo) con una dotación mínima como la marcada en las condiciones de uso de este tipo.

La disposición del aparcamiento dependerá del uso de las parcelas colindantes y del tráfico del viario soporte. Las condiciones generales recomiendan aparcamiento en oblicuo o batería en vías locales y en parcelas con alta intensidad residencial, comercial, dotacional, con frente a ese tipo de usos el viario fuese clasificado como calles principales o colectoras, se permitirá el aparcamiento en oblicuo pero no en batería y se dará un sobreaño mínimo de 0.80 m para no estorbar al tráfico al salir de la plaza de aparcamiento. En general en las vías colectoras y primarias el aparcamiento será en línea a no ser que el uso edificatorio recomiende otra disposición según párrafo anterior.

4- Medianas

Las medianas serán obligatorias para vías con calzada superiores a 14 m (2 carriles por sentido).

Se recomiendan anchuras mínimas de 1.50 m si la mediana es de protección al cruce de peatones, recomendando 3.00 m mínimos si es una mediana de protección de giros a la izquierda y con carácter general. En caso de bulevares con paseo central, la mediana tendrá mayor anchura y el diseño del bulevar deberá ser aprobado por los Servicios Técnicos Municipales.

5- Arcenes

En vías urbanas solo se establecerán arcenes en caso de necesidad y la anchura mínima de éstos será de 0.60 m.

La pendiente transversal será del 2 %. En cuanto a la sección longitudinal del viario procurará adaptarse al terreno natural. La máxima permitida será del 6 % en tramos superiores a 100 m y solo podrá admitirse hasta un 8 % en calles locales con longitudes inferiores a 100 m. La



pendiente longitudinal mínima será del 1 %. En casos excepcionales se podrán admitir pendientes entre el 1 y 0.5 % tomándose medidas especiales para el drenaje de la plataforma.

La señalización se realizará de conformidad con las disposiciones de la Concejalía de Tráfico y Transporte y contendrá tanto la señalización horizontal en calzada como la vertical en aceras.

6.16.3. Condiciones constructivas. Materiales y firmes.

Aceras:

El pavimento será continuo, antideslizante, con clara distinción en color, textura y disposición del material respecto del de la calzada.

En aceras superiores a 3,00 m. se podrá incorporar una banda de ancho variable como transición material entre la calzada y la acera que podrá ajardinarse, etc.

En los puntos donde sea previsible la ocupación del espacio peatonal por vehículos se dispondrán bolardos y mojones para impedir la invasión.

El tipo de baldosa se elegirá siempre con la aprobación de los Servicios Técnicos Municipales y su elección podrá ser posterior a la aprobación del Proyecto de Urbanización.

En caso de baldosa hidráulica, losas de hormigón, adoquines, o piedra natural, la base será de hormigón de al menos 15 cm. sobre la que se dispondrá una capa de mortero de cemento.

Las tapas de registro y arquetas, etc... se dispondrán teniendo en cuenta el despiece y las juntas del pavimento, nivelándolas con su plano. Serán de fundición y antideslizante.

Calzada:

Los firmes en calzada de nueva urbanización serán de tipo mixto, para evitar los problemas que surgen posteriormente con las calas, por lo que, sólo en calles donde no se prevea la existencia de servicios bajo calzada se permitirá otros tipos de firmes.

La sección mínima de este tipo de firmes será:

Calles principales, tráfico pesado o intenso:

2 capas de 5 cm. cada una de mezcla bituminosa con sus correspondientes riegos de imprimación y adherencia (p.ej. D-12 y S-20).

Base de hormigón H-125 en espesor de 30 cm.

Suelo seleccionado en espesor de 30 cm. 100% P.N.

Suelo adecuado 100% P.N. que proporcione una explanada adecuada al tipo de tráfico.

Calles colectoras o de tráfico medio:

2 capas de 5 cm. cada una de mezcla bituminosa con sus correspondientes riegos de imprimación y adherencia (p.ej. D-12 y S-20).

Base de hormigón H-125 en espesor 25 cm.

Suelo seleccionado en espesor de 30 cm. 100% P.N.

Suelo adecuado 100% P.N. que proporcione una explanada adecuada al tipo de tráfico.

Calles secundarias o de tráfico ligero:

2 capas de 5 cm. cada una de mezcla bituminosa con sus correspondientes riegos de imprimación y adherencia (p.ej. D-12 y S-20).

Base de hormigón H-125 en espesor 20 cm.

Suelo seleccionado en espesor de 30 cm. 100% P.N.

Suelo adecuado 100% P.N. que proporcione una explanada adecuada al tipo de tráfico.

Estas secciones son mínimas y sólo se admitirá otro tipo de firme previa consulta.



En otro tipo de vías o actuaciones especiales, y en caso urbano se consultará con los Servicios Técnicos Municipales.

Se acompañarán estudios geotécnicos que justifiquen otro tipo de firmes. En todo caso la capacidad portante del firme será lo suficiente para soportar las capas previstas que se justificarán en la memoria.

La segunda capa de pavimento bituminoso (capa de rodadura) puede colocarse en algunos casos en el momento de la recepción de las obras de urbanización, siendo necesaria siempre la señalización horizontal.

Aparcamientos:

En caso de ser diferenciados de la calzada se presentarán para su aprobación por los Servicios Técnicos Municipales. Solo se podrá colocar un firme con hormigón impreso si no se prevén futuros servicios y acometidas bajo los mismos y deben separarse de la calzada mediante bordillo, etc...

Vados permanentes

Los vados permanentes deberán resolverse mediante rebaje de altura del bordillo (barbacanas), hasta una altura máxima comprendida entre los 3 y 4 centímetros, y rampa con un desarrollo no inferior a los 35 centímetros, medidos desde el borde exterior del bordillo. Se podrá optar también por la solución de bordillo rebajado continuo "saltable", utilizados habitualmente en las calles de viviendas unifamiliares adosadas.

Alcorques:

Las aceras en que se establezcan según los tipos de sección de las calles que deban ir arboladas, se acompañarán de alineaciones de arbolado plantados en alcorques construidos con este fin, o bien en áreas terrazas lineales y continuas. La anchura libre mínima entre alcorque o borde de área terraza y alineaciones oficiales será de 1.50 metros. Los alcorques en calles con aceras estrechas se colocarán junto a la calzada.

Las medianas también se dotarán de alcorques para ajardinar.

Los alcorques para el arbolado, serán de forma cuadrada, rectangular o circular, con dimensión mínima de anchura de (1,00 m recomendado) o diámetro de un metro, manteniendo una separación en planta entre centros de alcorques entre 6,00 metros y 10,00 metros dependiendo de las especies a plantar, consensuando el respeto a los vados y accesos existentes o proyectados con la necesidad estética y ordenación regular.

Sus bordes se realizarán con piezas prefabricadas de hormigón en todo su perímetro, o se realizará con cantos rodados en zunchos recibidos con mortero aligerado. Por cada árbol se incluirá una pica perforada y hueca de 30mm. de diámetro mínimo y de un metro de longitud que facilite el rendimiento de agua de riego. Se dispondrá riego por goteo en todos ellos.

Artículo. 6.17 Red viaria en suelo urbano o urbanizable.

6.17.1. Carreteras.

Los márgenes de carreteras que discurren por el término están sometidos a las limitaciones y servidumbres que determina la Legislación vigente.