

CAPÍTULO 7.14. CONDICIONES PARTICULARES DEL USO DOTACIONAL PARA LA VÍA PÚBLICA

Sección Primera. Disposiciones generales

Artículo 7.14.1 Definición y clasificación (N-1)

1. 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.⁴⁵⁰
2. En virtud de su funcionalidad, se establecen las siguientes clases:
 - a) Vía pública 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 e interdistrital.
 - b) Vía pública secundaria: Aquella que tiene un marcado carácter local.
3. Dentro de cada una de las clases, y a los efectos de su pormenorización en el espacio y el establecimiento de condiciones particulares, se distinguen las siguientes categorías:
 - a) Red viaria: 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: 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: Aquellas bandas pertenecientes a la vía pública destinadas a ser utilizadas por un determinado modo de transporte o tipo de vehículo diseñadas específicamente para tal fin, y que operan de manera integrada en el conjunto del sistema de transportes.

Artículo 7.14.2 Aplicación (N-1)

1. Las condiciones que se señalan serán de aplicación a los suelos que el planeamiento destine a vía pública, y que se representan en la documentación del Plan General y sus planeamientos de desarrollo.
2. En todo caso tendrán la calificación de vía pública los terrenos señalados como de dominio público en la Ley 25/1988 de Carreteras del Estado⁴⁵¹ y en la Ley 3/1991 de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

⁴⁵⁰ Ver el artículo 16 de la Ley 37/2015 (Carreteras del Estado) y el artículo 3.8 de la Ley 3/1991 (Carreteras CM).

⁴⁵¹ Legislación no vigente. La referencia debe entenderse realizada a la Ley 37/2015 (Carreteras del Estado).

Artículo 7.14.3 Usos compatibles y autorizables (N-2)

1. En los terrenos calificados como uso dotacional para la vía pública podrán, además, disponerse como uso complementario el uso dotacional de servicios infraestructurales, así como el uso dotacional para el transporte.
2. Asimismo se admite, para obras de nueva planta, el uso dotacional de servicios públicos en su categoría de instalaciones de suministro de combustible para vehículos en su tipo de unidades de suministro como uso autorizable especial.
3. En cuanto al uso de garaje-aparcamiento, se estará en lo dispuesto en el art. 7.5.34 de las presentes Normas.

Artículo 7.14.4 Articulación entre el planeamiento urbanístico y el planeamiento viario (N-2)

1. Se define como reserva viaria las franjas de terreno señaladas como tales en el Plano de Ordenación del Plan General, cuya finalidad es la previsión de los ajustes en el diseño de las nuevas vías. En dichos terrenos no podrá ejecutarse obra alguna que pudiera dar origen al aumento del valor en su posible obtención.
2. A fin de garantizar la debida articulación con el planeamiento urbanístico vigente, una vez definido el trazado de la vía por el instrumento correspondiente, a través de un Plan Especial se regulará la ordenación y uso de los terrenos que no quedasen afectados por el trazado de dicha vía y se encontrasen incluidos en la reserva viaria.

Artículo 7.14.5 Condiciones generales de diseño (N-2)⁴⁵²

1. El Ayuntamiento redactará el documento Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid, en el que se recogerán las condiciones de aplicación para el diseño de los suelos calificados como vía pública y cuyo uso se regula en el presente Capítulo, documento al que habrán de ajustarse todos los planes y proyectos en los que se definen las características de elementos viarios. Solamente podrán aceptarse condiciones distintas a las recogidas en la citada Instrucción cuando se demuestre la idoneidad de la solución adoptada.
2. En todo caso se respetarán las disposiciones contenidas en la Ley 8/1993 de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.
3. En ámbitos de vía pública, colindantes con edificios residenciales existentes, carentes de ascensor, se podrá autorizar la implantación de torres de ascensores adosadas a las fachadas de los mismos, cuando constituya la única solución técnicamente viable para la subsanación de dicha carencia, en congruencia con el mantenimiento de la edificación y siempre que no se derive de la misma deterioro significativo de la funcionalidad y calidad urbana de la zona verde afectada y de las redes e infraestructuras y servicios urbanos que, en su caso, discurren por las mismas. Todo ello sin perjuicio de los criterios reguladores para la implantación de torres de ascensores que, en su caso, pudieran establecerse de forma pormenorizada mediante la correspondiente ordenanza redactada a tal efecto.

La implantación de dichas torres de ascensores, cumplimentando los objetivos dispuestos en la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y

⁴⁵² Artículo modificado por la MPG 00/327 (aprobación definitiva 02.10.2008 BOCM 07.11.2008)

Supresión de Barreras Arquitectónicas, requerirá la preceptiva licencia urbanística, que se otorgará salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de tercero, constituyendo su concesión requisito indispensable para la autorización administrativa de la ocupación y utilización, por el propietario del edificio residencial, de la porción de vía pública estrictamente indispensable para la implantación de la torre de ascensores y únicamente a estos efectos, cuando se produzca en un bien de dominio y titularidad pública.⁴⁵³

Sección Segunda. Red viaria

Artículo 7.14.6 Jerarquización (N-1)⁴⁵⁴

1. A efectos de la aplicación de las condiciones que hacen referencia a la jerarquía de la red viaria, cuya definición se incluye en el art. 7.14.1, se establecen los siguientes niveles:
 - a) Red viaria metropolitana: Constituida por las vías de alta capacidad para tráfico exclusivamente motorizado, cubriendo viajes interurbanos y metropolitanos, tales como autopistas y autovías.
 - b) 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.
 - c) 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. Corresponden a este nivel los ejes interdistritales, arterias secundarias y carreteras interperiféricas.
 - d) Red viaria local: Compuesta por el resto de los elementos viarios cuya función primordial es el acceso a los usos situados en sus márgenes.
2. Los tres primeros niveles integran el suelo calificado como vía pública principal, tienen carácter de sistema general y forman parte de la estructura general y orgánica. Se representan en el Plano de Estructura de la Red Viaria y en el Plano de Ordenación del Plan General.

Artículo 7.14.7 Régimen (N-2)

1. La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de la red viaria, así como el régimen de protección del dominio público viario y las limitaciones a las propiedades colindantes se regirán, según el tipo de vía, el organismo titular de la misma y la clase de suelo que atraviese, por lo dispuesto en la Ley 25/1988 de Carreteras del Estado⁴⁵⁵, la Ley 3/1991 de Carreteras de la Comunidad de Madrid, sus respectivos reglamentos y por las presentes Normas. Los tramos viarios de titularidad estatal o autonómica sobre los que son de aplicación las citadas leyes, se señalan en el Plano de Protecciones y Servidumbres del Transporte.

⁴⁵³ Ver la Ordenanza de instalación de ascensores en fachada de edificios construidos de uso residencial, de 25.06.2014 (BOAM 30.06.2014 y BOCM 12.07.2014) ANM 2022\85.

⁴⁵⁴ Ver el artículo 36.1 de la LSCM.

⁴⁵⁵ Legislación no vigente. La referencia debe entenderse realizada a la Ley 37/2015 (Carreteras del Estado).

2. El uso de la red viaria estará sometido a lo establecido en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RDL 339/1990), en el Reglamento General de Circulación (RD 13/1992) y en la Ordenanza de Circulación para la Villa de Madrid.⁴⁵⁶
3. Las medidas de ordenación y regulación de la circulación tendrán entre sus objetivos la reducción del nivel de ruido y de la contaminación atmosférica producidos por el tráfico rodado.
4. Una vez que se aprueban los Estudios Informativos correspondientes a las nuevas carreteras de la Red de Carreteras del Estado, los corredores de los trazados aprobados se incluirán dentro del PGOUM, de acuerdo con el artículo 33.3 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/94).

Artículo 7.14.8 Condiciones de diseño (N-2)

1. Se someterán al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental aquellas actuaciones sobre la red viaria que así lo prevea la Ley 10/1991 para la Protección del Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.⁴⁵⁷
2. Los elementos de la red viaria metropolitana se diseñarán con características de autopista o autovía, de acuerdo a la normativa específica.
3. El resto del viario se diseñará con las dimensiones que se deriven de las intensidades de circulación rodada y peatonal estimadas, del medio atravesado, de la reserva para el estacionamiento y de la implantación en su caso de servicio de transporte colectivo, asegurando su conexión con el resto de la red viaria, en las condiciones que se establecen en estas Normas y en la documentación gráfica del Plan.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en otros artículos de esta normativa, todos los planes o proyectos en los que se definan las características de elementos viarios se ajustarán a la Instrucción para Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid, siendo de aplicación lo establecido en el art. 7.14.6, en relación con el carácter de dicho documento.
5. En el diseño de la red viaria, en todos sus niveles, los suelos que por sus características no puedan ser utilizables por personas o vehículos deberán ser convenientemente urbanizados según las condiciones del área en que se encuentren, ajardinándose siempre que sea posible.

Al diseñar la nueva red viaria, será necesario el establecimiento de arbolado de alineación en aceras, cuando las circunstancias técnicas que concurren lo aconsejen, considerándose aquél como elemento de la vía pública.

La Instrucción para Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid establecerá las condiciones particulares del tratamiento de arbolado y ajardinamiento de los espacios de la red viaria y colindantes.

⁴⁵⁶ Legislación no vigente. Las referencias deben entenderse al 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, al Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, y a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, 5.10.2018 (ANM 2022\141).

⁴⁵⁷ Legislación no vigente. La referencia debe entenderse a la Ley 21/2013 (Ev. Ambiental), de acuerdo con la disposición transitoria primera de la Ley 4/2014 (Medidas Fiscales CM).

Artículo 7.14.9 Dimensiones (N-2)

1. En suelo no urbanizable o urbanizable no programado,⁴⁵⁸ las márgenes de las vías incluidas en la Red de Carreteras del Estado y en la Red Viaria de la Comunidad de Madrid, estarán sujetas a las limitaciones y servidumbres establecidas en las correspondientes Leyes de Carreteras.

En el resto de los casos se estará a lo establecido por el Plan General y las presentes Normas.

2. Las dimensiones de obligado cumplimiento de los nuevos tramos viarios en suelo urbanizable o en los planeamientos de desarrollo del suelo urbano serán:
 - a) Para la red viaria urbana o distrital:
 - i) Anchura mínima: veinte (20) metros entre alineaciones.
 - ii) Anchura mínima de acera medida perpendicularmente desde el bordillo exterior: tres (3) metros.
 - b) Para la red viaria local:
 - i) Anchura mínima: doce y medio (12,5) metros entre alineaciones.
 - ii) Anchura mínima de acera medida perpendicularmente desde el bordillo exterior: dos y medio (2,5) metros.
3. No obstante, en suelo urbano podrán admitirse dimensiones inferiores, cuando la actuación y las características del entorno lo justifiquen.

Artículo 7.14.10 Accesos rodados desde las propiedades colindantes (N-2)

1. En suelo no urbanizable o urbanizable no programado,⁴⁵⁹ la apertura de nuevos accesos rodados se regirá por lo previsto en la legislación sectorial aplicable.
2. En suelo urbano y urbanizable programado⁴⁶⁰ se cumplirán las siguientes condiciones:
 - a) En ningún caso se permitirán accesos rodados directos desde las propiedades colindantes a la red viaria metropolitana
 - b) Como regla general no se permitirán accesos rodados directos a tramos de la red viaria urbana, a no ser que cuenten con vías de servicio. Excepcionalmente, y en suelo urbano, serán autorizables accesos rodados desde la red viaria urbana a las propiedades colindantes, siempre que se demuestre la imposibilidad de solucionarlo desde alguna vía local, debiéndose incorporar las medidas necesarias para disminuir la incidencia en la circulación. No se permitirá la localización de estos accesos a menos de veinticinco (25) metros de un cruce, medidos desde la intersección de la prolongación de los bordillos confluyentes en el mismo, salvo que se demuestre la imposibilidad de resolverlo de otra manera.

⁴⁵⁸ Ver los artículos 15.2, 16 y la disposición transitoria primera de la LSCM.

⁴⁵⁹ Ver los artículos 15.2, 16 y la disposición transitoria primera de la LSCM.

⁴⁶⁰ Ver los artículos 14.2, 15.2 y la disposición transitoria primera de la LSCM.

- c) Como regla general no se permitirán accesos rodados directos a tramos de la red viaria distrital. No obstante, y en suelo urbano, podrán autorizarse nuevos accesos rodados directos, siempre que éstos se localicen a una distancia mínima de veinticinco (25) metros de un cruce medidos desde la intersección de la prolongación de los bordillos confluyentes en el mismo, salvo que se demuestre la imposibilidad de resolverlo de otra manera.
- d) En la red viaria local, los accesos rodados directos a las propiedades colindantes podrán no autorizarse en las siguientes situaciones:
 - i) A distancia menor de quince (15) metros de la intersección de las líneas de bordillo de las calles, en tramos curvos de radio menor de diez (10) metros u otros lugares de baja visibilidad.
 - ii) En lugares que incidan negativamente en la circulación de vehículos o peatones.
 - iii) En lugares de concentración y especialmente en las paradas fijas de transporte público.
 - iv) En aceras que constituyen áreas estanciales.

Sección Tercera. Áreas estanciales

Artículo 7.14.11 Tipos de áreas estanciales (N-2)

Constituyen áreas estanciales, cuya definición se incluye en el art. 7.14.1, los siguientes espacios:

1. Aceras con anchura superior a seis (6) metros: Localizadas en el entorno a equipamientos, zonas comerciales, intercambiadores de transporte y otros usos que originan elevada afluencia de población. En general no tienen un carácter continuo a lo largo de la calle, pudiendo constituir una serie de espacios por bandas de circulación y dispuestas allí donde la distancia entre alineaciones lo permite.
2. Bulevares: Que cuenten con anchuras superiores a ocho (8) metros, localizados en la proximidad a polos de atracción peatonal, o en ámbitos donde la escasez de zonas verdes les dota de especial significado para la estancia y paseo de la población.
3. Calles, plazas y otros espacios peatonales: En los que el tráfico peatonal está segregado en gran medida de la circulación rodada.
4. 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 zona verde básica, teniendo en todo caso accesibilidad peatonal.

Artículo 7.14.12 Modificación de las áreas estanciales (N-2)

La modificación de aquellas áreas estanciales que cuenten con un ajardinamiento consolidado, desempeñen una función relevante en la canalización del tránsito peatonal o contribuyan al esponjamiento de la trama urbana, requerirá informe favorable de los servicios municipales competentes que justifiquen la necesidad e idoneidad de la modificación propuesta.

Artículo 7.14.13 Condiciones de diseño (N-2)

1. Se localizarán preferentemente en el entorno a equipamientos, zonas comerciales, intercambiadores y otros usos que originen una elevada afluencia de población.
2. Se diseñarán dando prioridad a la vegetación y a los elementos ornamentales, adecuado mobiliario urbano que facilite la estancia de las personas, diversificación de los tratamientos de suelo de acuerdo con su diferente función y categoría, según las prescripciones establecidas en la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid.

Sección Cuarta. Plataformas reservadas

Artículo 7.14.14 Categorías y tipos (N-1)

1. En función del grado de segregación con otros tráficos, las plataformas reservadas, cuya definición se incluye en el art. 7.14.1, se pueden diferenciar en dos categorías:
 - a) Categoría 1: Aquellas utilizadas exclusivamente para el modo de transporte al que están destinadas, que dispongan de algún tipo de separación constructiva que las segregue del resto de los otros tráficos y que contarán con una normativa propia de diseño, proyecto y explotación. Podrán ser cruzadas por peatones y por otros tipos de vehículos en intersecciones y cruces a nivel.
 - b) Categoría 2: Integradas en la propia red viaria, sin separación física del resto del tráfico si bien la reserva se efectuará mediante señalización horizontal o vertical que distinga la preferencia de utilización. Su implantación responderá a criterios de demanda o de gestión del sistema de transportes, que no exijan cambios constructivos profundos en la red viaria.
2. Desde el punto de vista del modo de transporte o tipo de vehículo al cual va destinado la plataforma reservada se distinguen los siguientes tipos:
 - a) Plataformas reservadas para sistemas de capacidad intermedia: Que son aquellos sistemas que ofreciendo un alto nivel de servicio son capaces de servir volúmenes de demanda que oscilan entre ocho mil (8.000) y veinte mil (20.000) viajeros por hora punta y sentido. El material móvil puede utilizar para su desplazamiento, bien rodadura metálica sobre carriles (tipo tranvía) o bien rodadura neumática (tipo autobús semirrápido).
 - b) Carril-VAO (Vehículo de Alta Ocupación): En el cual su uso irá determinado en función de un número mínimo de ocupantes del vehículo.
 - c) Carril-bus: Reservado al tránsito de vehículos destinados al transporte colectivo.
 - d) Carril-bici: Constituido por aquellas bandas reservadas a la circulación de bicicletas.
 - e) Otros carriles reservados: Que serán aquellos que puntualmente y sin constituir norma, demanden algún modo de transporte especial, o alguna actividad específica, tales como carriles exclusivos para ambulancias en zonas hospitalarias, bomberos, carga y descarga en zonas comerciales o industriales, etc.

3. Los sistemas de capacidad intermedia utilizarán las plataformas reservadas de categoría 1. Para los otros tipos de sistemas descritos, la utilización de una u otra categoría se establecerá en función de los estudios técnicos que se realicen para su implantación.

Artículo 7.14.15 Régimen (N-1)

1. En la definición, estudio o proyecto de tramos de la vía pública principal de nueva creación, se deberá tener en cuenta la necesidad o no de incluir plataformas reservadas en su sección.
2. El Ayuntamiento redactará en el plazo de un año, a partir de la aprobación definitiva del Plan General, un Plan Especial de Plataformas Reservadas de Transporte que desarrolle la normativa técnica de diseño, la gestión de plataformas reservadas en función de las características del sistema que se adopte y defina los recorridos del transporte en plataforma reservada, complementarios a los señalados en el Plano de Estructura de Sistemas de Transporte del Plan General.
3. En ausencia del mencionado Plan Especial, cualquier actuación puntual para la implantación de plataformas reservadas de la categoría 1, requerirá la elaboración de un Plan Especial, y en el caso de las plataformas pertenecientes a la categoría 2, informe favorable de los servicios técnicos municipales competentes.

Artículo 7.14.16 Condiciones de diseño (N-2)

Para el diseño de las plataformas reservadas se estará a lo dispuesto en la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid y en la Normalización de Elementos Constructivos del Ayuntamiento de Madrid.

Artículo 7.14.17 Dimensiones (N-2)

1. En las plataformas reservadas de categoría 1, se seguirán las siguientes recomendaciones: la reserva deberá tener una banda de una anchura mínima de siete y medio (7,5) metros para una circulación en los dos sentidos; se procurará, siempre que las condiciones lo permitan, desdoblar ambos sentidos en los laterales del viario con una anchura mínima de banda de tres setenta y cinco (3,75) metros.
2. Las plataformas reservadas de categoría 2 tendrán una anchura mínima de banda de tres (3) metros por sentido.