

# I. COMUNIDAD DE MADRID

## A) Disposiciones Generales

### Consejería de Transportes e Infraestructuras

**579** *ORDEN de 17 de febrero de 2004, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se aprueban los requisitos técnicos para el proyecto y construcción de las medidas para moderar la velocidad en las travesías de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.*

#### Artículo 1

##### Objeto

La presente Orden tiene como objeto regular los requisitos técnicos y condiciones en que pueden implantarse medidas para moderar la velocidad en los tramos de carretera que tengan consideración de travesía en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid.

Se considerará travesía la parte de un tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud, y un entramado de calles al menos en una de sus márgenes.

Se considerará tramo urbano de una carretera al que discurra por un suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico definitivamente aprobado.

Se recogen asimismo los principios de diseño y construcción de dichas medidas, así como los elementos complementarios que les deben acompañar.

#### Artículo 2

##### Ámbito de aplicación

La presente Orden será de aplicación en las carreteras de la Comunidad de Madrid, con las siguientes excepciones:

- En las carreteras con calzadas separadas.
- En los tramos de carretera que no tengan la consideración de travesía.
- En las travesías donde concurra alguna de las siguientes circunstancias:
  - Que la calzada tenga más de un carril por cada sentido de circulación, sin contar los de cambio de velocidad, los de espera ni los de estacionamiento.
  - Que la anchura de alguno de los carriles de la calzada exceda de 3,50 metros.
- En las travesías donde menos del 15 por 100 de los vehículos rebasa una velocidad de 50 km/h, y menos de un 5 por 100 una velocidad de 60 km/h.

#### Artículo 3

##### Condiciones del entorno

En todo caso, antes de implantar unas medidas específicas para moderar la velocidad se adoptarán las siguientes:

1. En ambos extremos de la travesía se dispondrá un nudo viario cuyo diseño obligue al tráfico que a él accede a perder la prioridad: Una glorieta o una intersección regulada por semáforos.

En cualquier caso, la marca vial situada en la línea de detención del acceso a este nudo viario deberá ser visible desde una distancia no inferior a la de parada, según se define en la normativa, correspondiente al tramo de acceso.

Si se produjeran retenciones en el acceso al nudo viario se deberá estimar el alcance máximo de éstas, que sólo deben ser superadas durante más de treinta hora anuales. Se aumentará, en su caso, la visibilidad disponible de manera que resulte visible un vehículo detenido al principio de la retención, y cuyas luces traseras estén a 40 centímetros sobre el pavimento.

Cuando a la entrada de una travesía no se disponga un nudo viario con las características arriba descritas, se dispondrá en dicha entrada un pavimento diferenciado con señales de preaviso, según se indica en el artículo 21.14 de esta Orden.

2. Se interrumpirán las perspectivas lejanas con medidas de impacto visual.

3. Se evitará que la travesía tenga una prioridad sistemática sobre las calles que a ella acceden, dando prioridad a la derecha en las intersecciones no reguladas por semáforos o colocando semáforos o glorietas.

4. En casos excepcionales se pavimentará la calzada con un color o una textura diferente de lo habitual. En caso de tratarse de un adoquinado, se disminuirá en lo posible el ruido de rodadura.

#### Artículo 4

##### Tipos de dispositivo para moderar la velocidad

1. Para moderar la velocidad en una travesía se distinguirán los siguientes tipos de dispositivo:

— Dispositivos relacionados con el trazado en planta:

- Miniglorietas.
- Retranqueos.
- Zigzags.
- Modificación de intersecciones en T.

— Dispositivos relacionados con el trazado en alzado:

- Lomos.
- Almohadas.
- Mesetas.
- Mesetas en intersecciones.

— Dispositivos relacionados con la sección transversal:

- Martillos.
- Isetas separadoras.
- Estrechamientos puntuales.

2. Se podrá actuar sobre la textura del pavimento en las condiciones que indica el artículo 19 de esta Orden.

#### Artículo 5

##### Dispositivos relacionados con el trazado en planta

1. Los dispositivos relacionados con el trazado en planta obligarán a que los vehículos describan una trayectoria curva en vez de recta. También se utilizarán para impedir que sea excesiva la visibilidad a lo largo de la travesía, desvirtuando su carácter de calle.

2. La definición del trazado en planta se referirá a la trayectoria del centro del eje director del vehículo patrón elegido, deduciendo de ella el espacio barrido por el vehículo, tanto por su esquina

delantera exterior como por su rueda trasera interior, y estableciendo un resguardo de 25 centímetros a los bordes del carril.

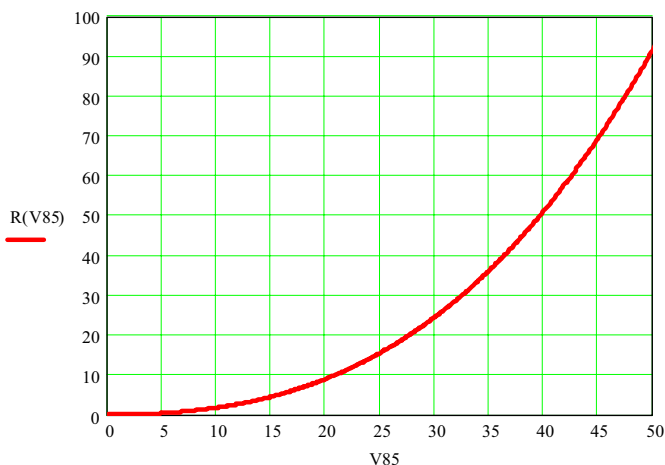
3. El radio mínimo de giro se define en la tabla 1.

**Tabla 1**

Vehículo patrón	Radio mínimo de giro de la trayectoria (metros)
Furgoneta .....	6,20
Autobús o camión .....	11,25
Vehículo articulado .....	6,55

4. El trazado en planta permitirá que los vehículos cuya distancia entre ejes sea superior a 4 metros, cuando la intensidad de la circulación sea inferior a 100 veh/h, invadan momentáneamente el carril contrario o se suban a una acera.

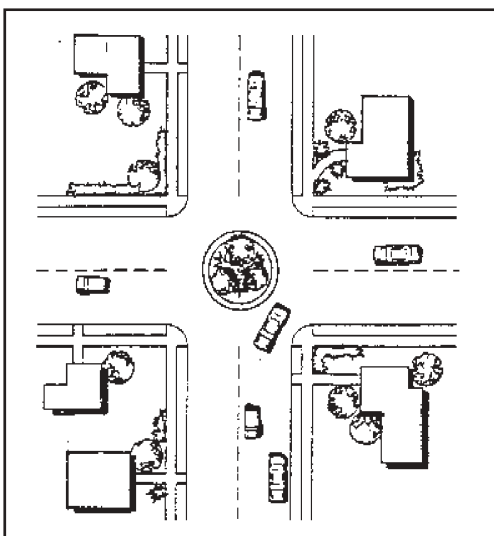
5. Se admitirá que la relación entre el percentil 85 de la velocidad (V85, km/h) y el radio de curvatura de la trayectoria [R(V85), m] está dada por la figura siguiente, para la que no se considerará el peralte de la curva:



**Artículo 6**

*Miniglorietas*

1. La influencia de una miniglorieta se considerará limitada a unos 50 metros antes y después de ella.



2. El diseño de las miniglorietas se atenderá a lo establecido en las Recomendaciones para el diseño de glorietas en carreteras suburbanas de la Comunidad de Madrid. Además, se cumplirán las prescripciones siguientes:

- a) La anchura mínima de la calzada anular, es decir, la mínima distancia  $d_C$  entre el borde de la isleta central y el borde exterior de dicha calzada, estará comprendida entre 5 y 6 metros.
- b) La distancia  $d_P$  entre el borde de la isleta central y la prolongación del borde izquierdo de la calzada de un tramo de acceso a la miniglorieta, estará comprendida entre 1 y 1,75 metros.
- c) Entre las dos distancias anteriores se cumplirá la relación siguiente:

$$d_C = 8,25 \text{ m} - 2d_P$$

- d) El radio del borde exterior de la calzada anular de la miniglorieta y el diámetro de su isleta central deberán cumplir la relación de la tabla 2.

**Tabla 2**

Radio (metros) del borde exterior de la calzada anular	Diámetro (metros) de isleta
<3,50	Modificar el borde
3,50	3,90
4,00	4,05
5,00	4,35
6,00	4,65
7,00	4,95
7,50	5,10

- e) No se dispondrán miniglorietas donde sea intenso el tráfico de ciclistas, a no ser que éste se segregue del motorizado.

3. La isleta central podrá estar rodeada de una corona de adoquines. Donde el espacio sea escaso y la intensidad de la circulación sea inferior a 500 veh/h, se podrá permitir que en los giros a la izquierda no se rodee la isleta central, debiendo adaptarse en este caso la señalización vertical.

**Artículo 7**

*Retranqueos*

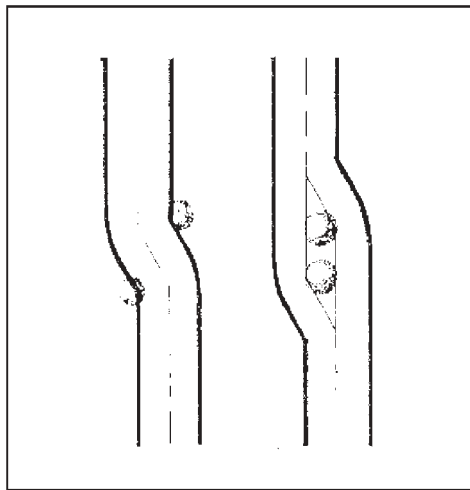
1. Se denominan retranqueos los fraccionamientos de las alineaciones rectas demasiado largas mediante un desplazamiento (generalmente paralelo) y dos curvas en S sin alineación recta intermedia. Las aceras resultan así asimétricas. Este dispositivo se combinará con la instalación de

- Una isleta separadora, o
- Un carril de estacionamiento dispuesto alternativamente a un lado o a otro, y con su inicio protegido por un ensanchamiento de la acera.

2. Su diseño deberá cumplir las siguientes condiciones:

- a) El desplazamiento transversal del eje no será inferior a la anchura de la calzada.
- b) Cada una de las dos curvas de la S tendrá un ángulo de giro mínimo de 45°.

- c) Los bordes de la calzada tendrán una planta angulosa según las tangentes, y no seguirán la forma redondeada de las curvas.

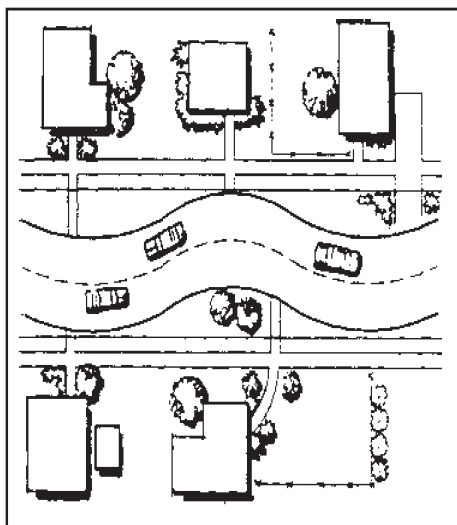


**Artículo 8**

*Zigzags*

Se denomina así a dos o más retranqueos alternos y sucesivos. Estos dispositivos se combinarán con estrechamientos puntuales de la calzada, con isletas separadoras, o con ambas cosas.

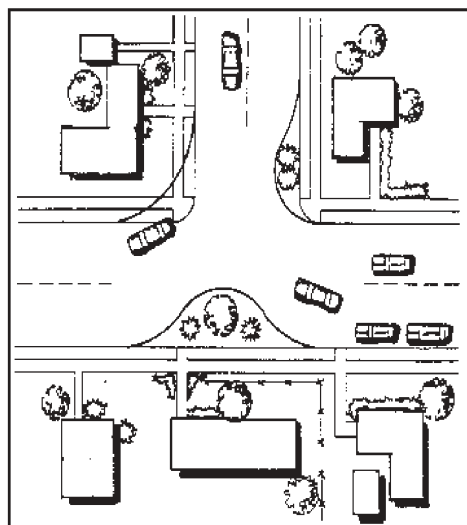
No se utilizarán en las travessías cuya intensidad media diaria (IMD) sea superior a 2.000 vehículos.



**Artículo 9**

*Modificación de intersecciones en T*

Esta modificación consiste en alterar la planta de la intersección de modo que se sustituya por una trayectoria curva la trayectoria recta del movimiento de paso. Los bordes de la calzada de la vía transversal sufrirán también un desplazamiento.



**Artículo 10**

*Dispositivos relacionados con el trazado en alzado*

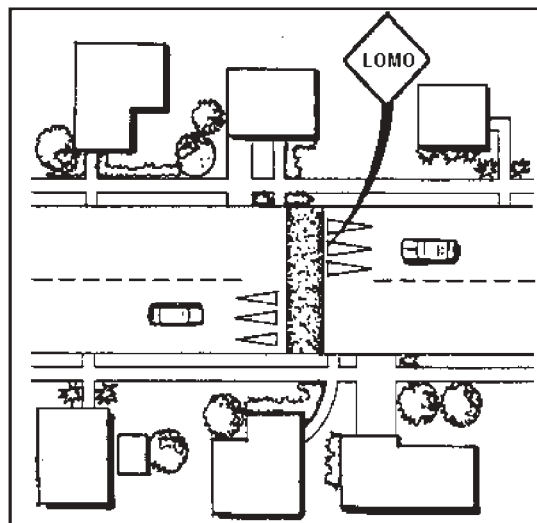
Los dispositivos que modifiquen el trazado en alzado para reducir la velocidad de circulación serán los lomos, las almohadas, las mesetas y los demás dispositivos incluidos en esta Orden. Como condiciones generales:

1. Ningún dispositivo tendrá una altura mayor de 75 milímetros sobre el pavimento.
2. Para evitar que interfieran con el desague superficial, los dispositivos relacionados con el trazado en alzado se interrumpirán a 10 centímetros del bordillo que limite la calzada, formando un caz.

**Artículo 11**

*Lomos*

1. Se denominan lomos las ondulaciones o resaltes de corta longitud, colocados transversalmente sobre el pavimento de la calzada.



2. La ley de variación longitudinal de la altura del lomo (la diferencia de cota entre la cara superior del lomo y el pavimento original) será parabólica. Para una altura máxima del lomo igual a 75 milímetros, la longitud del lomo no será inferior a 4,20 metros y la variación del espesor estará dada por la tabla 3.

**Tabla 3**

Distancia al centro del lomo (cm) .....	0	30	60	90	120	150	180	210
Espesor del lomo (mm) ..	75	73	69	61	51	37	20	0

3. En general, los lomos deberán estar dotados de un pavimento de color.

4. Sólo se podrán instalar lomos donde:

- La travesía no tenga una IMD superior a 5.000 vehículos.
- La calzada no tenga más de dos carriles, ni más de 12 metros de anchura.
- El radio de curvatura en planta no sea inferior a 100 metros.
- La inclinación de la rasante no sea superior al 8 por 100.
- La proporción de vehículos pesados no sea superior al 10 por 100.

**Artículo 12**

*Almohadas*

1. Se denominan almohadas los lomos que presentan unas discontinuidades transversales de 20 centímetros de anchura mínima para permitir el paso de bicicletas y motocicletas por ellas; la distancia entre los ejes de dos discontinuidades contiguas será de 220 centímetros.

2. El empleo de almohadas será prioritario:

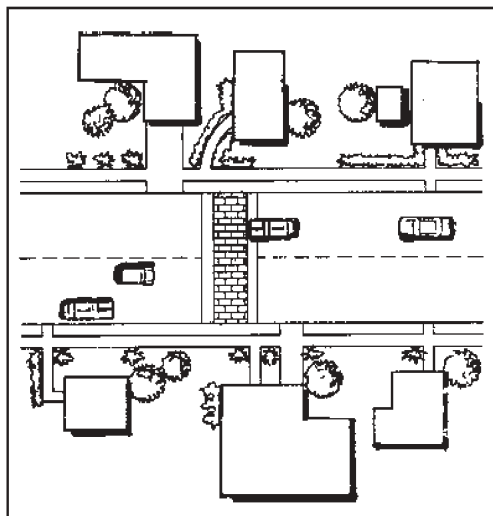
- Donde sea superior al 20 por 100 la proporción de los vehículos pesados.
- Donde sea intenso el tráfico de ciclistas.

3. No se emplearán almohadas en un paso de peatones.

**Artículo 13**

*Mesetas*

1. Se denominan mesetas los lomos provistos de una coronación plana central, en la que la altura máxima del dispositivo se mantendrá constante en una distancia longitudinal no inferior a 4 metros; los accesos a la coronación serán planos y de una longitud no inferior a 25 veces dicha altura máxima. Se emplearán en las travesías donde la proporción de los vehículos pesados sea superior al 10 por 100; donde dicha proporción supere el 20 por 100, la coronación tendrá una longitud mínima de 6 metros.



2. La coronación de la meseta se construirá con un material de una textura distinta a la del resto del pavimento.

3. Se colocarán mesetas, en lugar de lomos:

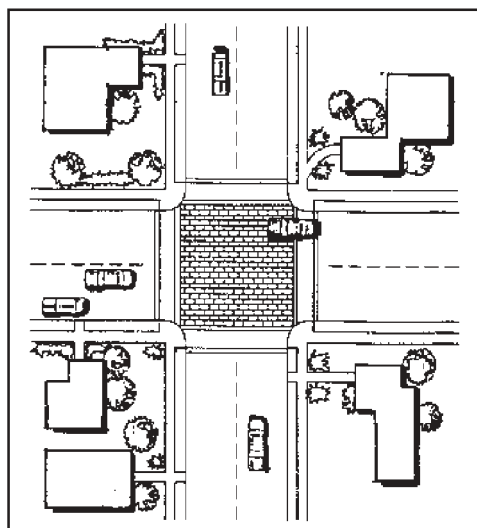
- En las travesías que tengan una IMD superior a 5.000 vehículos.
- Donde haya un volumen apreciable de vehículos de emergencia y de autobuses.
- Donde haya un paso aislado para los peatones no contiguo a un nudo viario.

**Artículo 14**

*Mesetas en intersecciones*

1. En las intersecciones se podrán disponer unas mesetas cuya coronación se extienda a toda la superficie de la intersección. En

estos casos, la coronación quedará entre 10 y 20 milímetros más baja que las aceras, para marcar la calzada a los invidentes.



2. Se colocarán mesetas en las intersecciones en las zonas densamente pobladas o donde no se considere aceptable perder plazas de estacionamiento junto a la acera.

**Artículo 15**

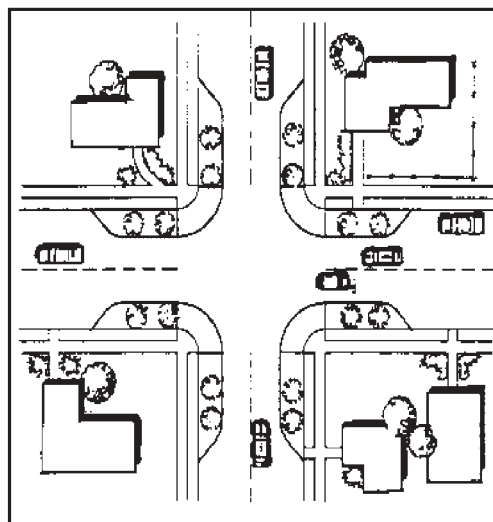
*Dispositivos relacionados con la sección transversal*

Con objeto de reducir la velocidad de circulación, se podrá reducir la anchura de la calzada en una travesía. El estrechamiento se podrá combinar con el estacionamiento junto a la acera.

**Artículo 16**

*Martillos*

Se denominan martillos los ensanchamientos de las aceras junto a los accesos a una intersección, con el fin de peatonalizar la intersección reduciendo la anchura que los peatones tienen que cruzar.

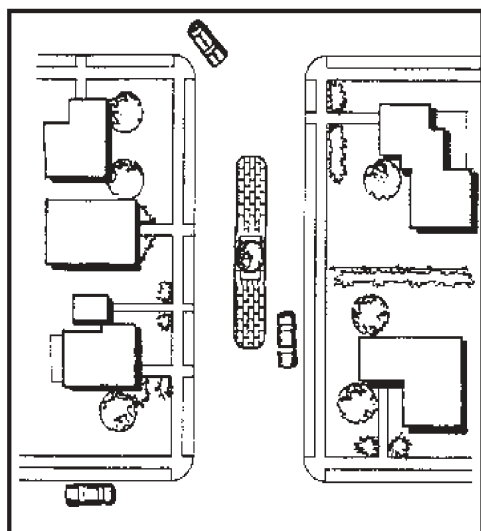


**Artículo 17**

*Isletas separadoras*

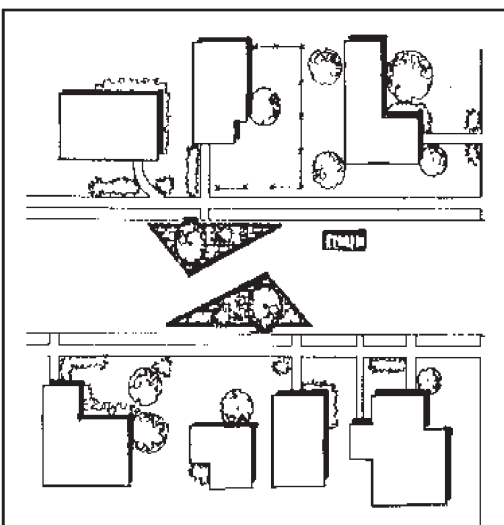
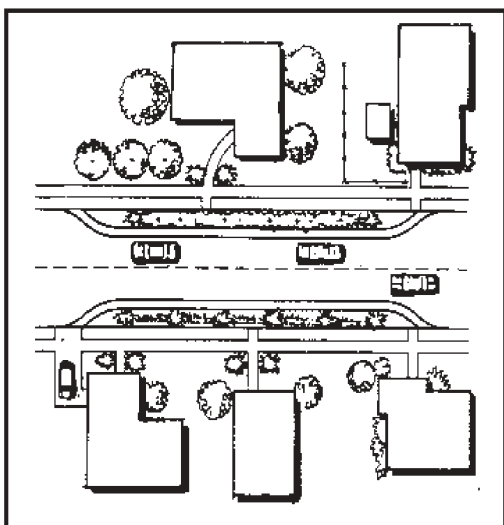
1. Se podrán colocar isletas separadoras, provistas de bordillos, en la frontera entre ambos sentidos de circulación, como refugio en los pasos para los peatones.

2. Se procurará que la longitud de dichas isletas sea reducida, a fin de que no sean percibidas como un obstáculo.

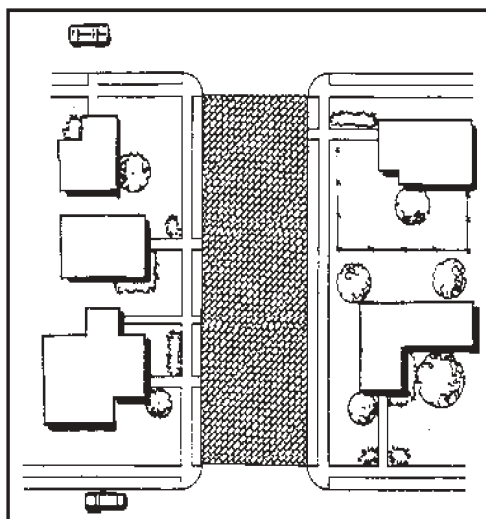
**Artículo 18***Estrechamientos puntuales*

1. Los estrechamientos deberán estar situados lejos de las intersecciones o miniglorietas contiguas, y se podrán combinar o no con un paso para los peatones.

2. La calzada podrá quedar con un carril por sentido, o con un solo carril. En este último caso, se podrá mantener la circulación en sentido único alternativo; aunque la anchura del carril deberá ser estricta, para no permitir pasar a la vez dos vehículos opuestos.

**Artículo 19***Pavimentos con textura*

El pavimento de una travesía se podrá dotar de una textura irregular, de acuerdo con su carácter urbano. La textura estará ligeramente marcada, de manera que la circulación no resulte ruidosa.

**Artículo 20***Criterios de implantación*

1. El empleo de dispositivos para moderar la velocidad de circulación en una travesía requiere alcanzar un equilibrio entre las condiciones impuestas al tráfico local y al tráfico de paso.

2. El tratamiento de una travesía deberá ser integral, aunque se componga de los dispositivos aislados descritos en los artículos 5 a 19 de esta Orden.

3. En general, el primer dispositivo moderador de la velocidad no distará más de 50 metros del último elemento que limite dicha velocidad.

**Artículo 21***Señalización*

Serán aplicables las Normas siguientes:

- 8.1-IC “Señalización vertical”, aprobada por Orden Ministerial del 28 de diciembre de 1999 (“Boletín Oficial del Estado” del 29 de enero de 2000).
- 8.2-IC “Marcas viales”, aprobada por Orden Ministerial del 16 de julio de 1987 (“Boletín Oficial del Estado” del 4 de agosto; corrección de errores en “Boletín Oficial del Estado” del 4 de septiembre).
- En las instalaciones provisionales, 8.3-IC “Señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado”, aprobada por Orden Ministerial del 31 de agosto de 1987 (“Boletín Oficial del Estado” del 18 de septiembre) y modificada parcialmente por el Real Decreto 208/1989, de 3 de febrero, (“Boletín Oficial del Estado” del 1 de marzo) por el que se añade el artículo 21 bis y se modifica la redacción del artículo 171.b) A del Código de la Circulación.

En cualquier caso:

1. La implantación de la señalización se basará en un estudio técnico realizado por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

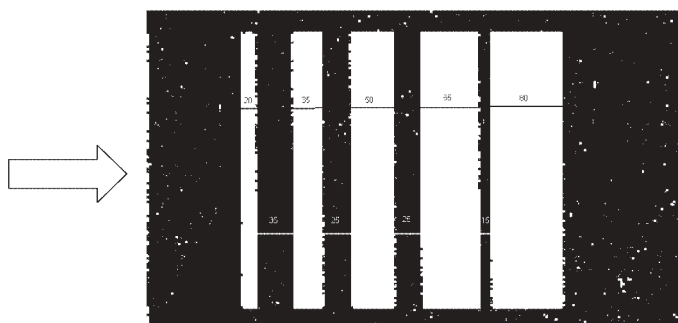
2. El estudio será muy restrictivo con las señales verticales de advertencia del peligro y de regulación, y dará preferencia al balizamiento.

3. No se emplearán señales no contempladas en el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

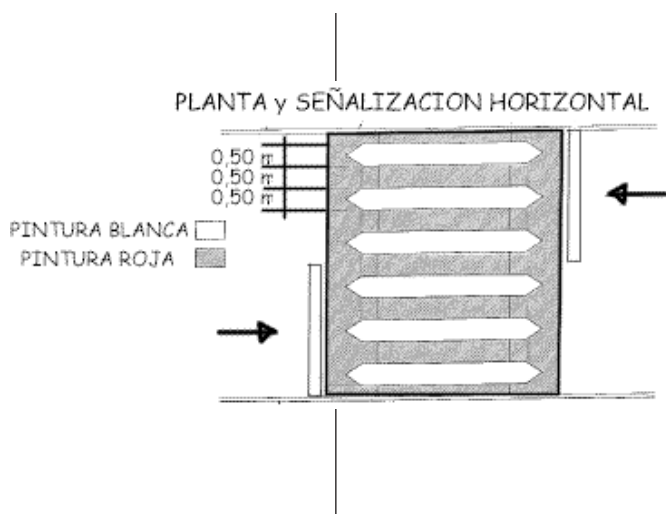
4. Se prestará una especial atención a la legibilidad de la señalización vertical: composición uniforme con la de los demás carteles

y señales, caracteres de tamaño adecuado, y mensajes cortos y concisos.

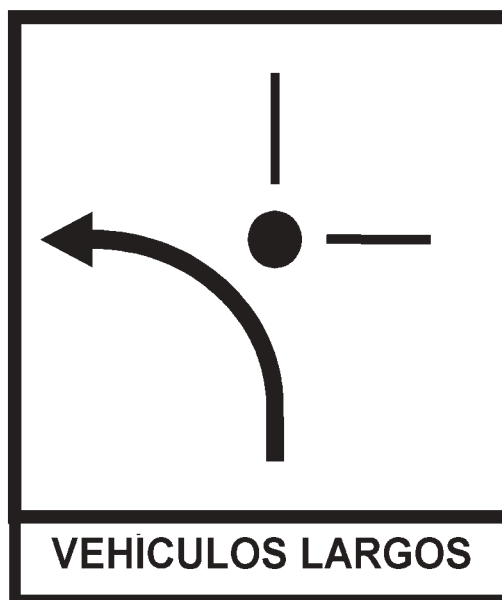
5. Se preferirán los pictogramas a los mensajes verbales.
6. Sólo se dispondrán señales de preaviso donde los conductores vayan a tener que decelerar, o que juzgar una situación compleja. En los demás casos, será suficiente la simple percepción de los dispositivos de ordenación y regulación del tráfico.
7. Se abalazarán los contornos de las isletas por medio de captafaros retrorreflexivos por ambas caras.
8. No se dispondrán marcas viales en la isleta central de una miniglorieta, excepto si el acceso estuviera en rampa y la isleta central no resultara visible.
9. En los retranqueos, en los zigzags, en la modificación de las intersecciones en T, en los martillos y en los estrechamientos puntuales, siempre que la circulación quede reducida a un solo carril los bordillos se pintarán de blanco retrorreflexivo y se dispondrán captafaros retrorreflexivos blancos por ambas caras. Donde no se disminuya el número de carriles y se mantenga su anchura en ambos sentidos, se emplearán captafaros.
10. En los estrechamientos puntuales donde la circulación quede en sentido único, se colocará una señal R-101 de entrada prohibida.
11. La presencia de los lomos y de las mesetas se advertirá mediante una señal P-17b, acompañada de una marca vial como la representada en la figura adjunta.



12. Los lomos y las mesetas irán provisto de un balizamiento horizontal como el representado en la figura adjunta.



13. Donde el espacio sea escaso y la IMD sea inferior a 5.000 vehículos, se podrá permitir que los vehículos largos no rodeen la isleta central para girar a la izquierda, advirtiendo de esta circunstancia mediante la señal representada en la figura adjunta.



14. Cuando a la entrada de una travesía no se disponga un nudo viario cuyo diseño obligue al tráfico que a él accede a perder la prioridad, se dispondrá un pavimento diferenciado de color rojo en una distancia no inferior a 30 metros, con unas señales de preaviso como las representadas en la figura adjunta, colocadas a 300, 200 y 100 metros (según el número de barras) y con la limitación de velocidad que resulte pertinente.



15. Se evitará el empleo de bolardos metálicos para abalazar las zonas prohibidas a la circulación.

## Artículo 22

### Cruces para peatones

Los cruces para peatones podrán corresponder a las modalidades siguientes:

- a) Cruce irrestricto en cualquier punto de la travesía. Sólo se preverá donde no exceda de 35 km/h la velocidad real no superada por más del 15 por 100 de los vehículos. Las demás ordenaciones requerirán que las aceras estén pro-

- vistas de unas barandillas que impidan ese cruce irrestricto, excepto donde se prevea el estacionamiento junto al bordillo.
- b) Cruce para peatones contiguo a una intersección o una glorieta. En este caso no se necesitará otro dispositivo para moderar la velocidad que la propia presencia del nudo viario.
- c) Cruce para peatones con una ubicación específica. Se colocarán si la distancia entre dos nudos viarios consecutivos es excesiva para que todo el flujo transversal de peatones se concentre junto a ellos. En este caso se podrán disponer uno o varios pasos intermedios, generalmente combinados con un dispositivo para moderar la velocidad.

**Artículo 23***Vehículos especiales*

La circulación de los vehículos especiales por una travesía provista de medidas para moderar la velocidad se realizará de noche; si es preciso, se dejará la travesía provisionalmente con sentido único.

**Artículo 24***Casos especiales*

Siempre que la IMD no sea superior a 500 vehículos, si a la entrada a una travesía no se dispusiera de un nudo viario cuyo diseño obligue al tráfico que a él accede a perder la prioridad, se podrá dejar en un solo carril la entrada a la travesía, con pérdida de la prioridad para los vehículos que entran.

**DISPOSICIÓN FINAL****Única**

La presente Orden entrará en vigor al mes de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, a 17 de febrero de 2004.

El Consejero de Transportes e Infraestructuras,  
FRANCISCO GRANADOS LERENA

(03/5.531/04)

**B) Autoridades y Personal****Consejería de Presidencia**

**580** ORDEN 75/2004, de 17 de febrero, de la Consejería de Presidencia, por la que se resuelve la Orden 9/2004, de 12 de enero (BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID de 20 de enero de 2004), por la que se convocaban, para su provisión interina, dos puestos de trabajo vacantes en la Consejería de Presidencia.

Convocado por Orden 9/2004, de 12 de enero (BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID del 20), dos puestos de trabajo para su cobertura por personal interino, en la Consejería de Presidencia.

Considerando que se han cumplido las prescripciones contenidas en las bases de la convocatoria.

Vista la propuesta de la Secretaria General Técnica de la Consejería de Presidencia,

**DISPONGO****Primero**

Declarar seleccionados para los puestos de trabajo convocados a los aspirantes que se expresan en el Anexo.

**Segundo**

Los interesados recibirán la oportuna notificación de nombramiento, con el fin de efectuar la correspondiente toma de posesión.

**Tercero**

Contra la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, los interesados podrán interponer con carácter potestativo recurso de reposición, en el plazo de un mes, ante el Consejero de Presidencia, o bien, directamente recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, ante los Juzgados de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, ambos plazos contados a partir del día siguiente a su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

Dado en Madrid, a 17 de febrero de 2004.—El Vicepresidente Primero, Portavoz y Consejero de Presidencia, PD Orden 2050/2003, de 30 de diciembre, BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID de 2 de enero), el Secretario General Técnico, Alejandro Halfter Gallego.

**ANEXO****RESOLUCIÓN DE CONVOCATORIA DE COBERTURA INTERINA DE PUESTOS DE TRABAJO PARA FUNCIONARIOS INTERINOS EN LA CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA**

Clave	Prog.	NPT	Denominación	Grupo	NCD	C. espec.	Dot.	Provis.	Cuerpo/esc.
Puesto adjudicado							Adjudicatario		
Secretaría General del Consejo de Gobierno. Dirección General Cooperación con el Estado y Asuntos Europeos. Centro Documentación Europea. Puesto de trabajo: 59082. Denominación: Ayudante de Biblioteca. Grupo: B. NCD: 18. C. específico: 5.497,56.						Cód. identif.: 7251989C0. Apellidos y nombre: Blanco Quintana, Almudena.			
Secretaría General del Consejo de Gobierno. Dirección General Cooperación con el Estado y Asuntos Europeos. Centro Documentación Europea. Puesto de trabajo: 59083. Denominación: Ayudante de Biblioteca. Grupo: B. NCD: 18. C. específico: 5.497,56.						Cód. identif.: 6579330L0. Apellidos y nombre: López de Miguel, María del Carmen.			

(03/5.529/04)