

Recomendaciones para proyectos de aparcamientos disuasorios en el marco de las ayudas a Ayuntamientos asociadas a la Inversión 1 del Componente 1 del Plan de Recuperación, “Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano”

Desde el MITMA se gestiona la segunda **convocatoria de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano**, en el marco de la Componente 1, Inversión 1 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, financiada con fondos *Next Generation EU*.

En base a dicha convocatoria resultan financiables actuaciones relacionadas con la implantación de aparcamientos disuasorios de la utilización del vehículo privado motorizado. El objetivo de estas actuaciones es disuadir la penetración del coche en las ciudades, facilitando un lugar dónde aparcar el coche a las afueras de dichos municipios, que faciliten continuar el viaje hacia el núcleo urbano de la ciudad u otros municipios o centros atractores, utilizando modos de transporte más sostenibles en la última etapa del viaje, como el transporte público o la movilidad activa (caminar, ir en bici). Se pretende contribuir así a la mejora de la calidad del aire al reducirse las emisiones contaminantes y a la mitigación del cambio climático, disminuir el consumo de energía final en el transporte y reducir en general las externalidades provocadas por el vehículo privado motorizado en la ciudad como la ocupación de espacio público, el ruido o la inseguridad vial.

El presente documento tiene por objetivo orientar a los solicitantes en el marco de esta convocatoria de ayudas en lo referente a los proyectos que tengan relación con la implantación de aparcamientos disuasorios.

IMPORTANTE: Nótese que el objetivo de esta Guía es únicamente proporcionar información a los solicitantes. No tiene valor legal y en ningún caso la información contenida en la misma reemplaza las reglas y condiciones establecidas en las bases legales de la convocatoria.

En la convocatoria de ayudas¹ se ha incluido la siguiente actuación relativa a la implantación de aparcamientos disuasorios:

¹ Regulada por la Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Y por la Orden Ministerial por la que se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022 del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y de la movilidad, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia- Financiado por la Unión Europea-NextGeneration EU.

9. Aparcamientos disuasorios de competencia municipal:

- *Aparcamientos que disuadan de acceder en coche a otros núcleos urbanos o centros atractores y que estén ubicados en el entorno de estaciones de transporte público (metro, cercanías, autobús) que se encuentren en la periferia o exterior de las ciudades.*
- *Aparcamientos que disuadan de acceder en coche al núcleo urbano donde se encuentran, ubicados en la periferia del núcleo urbano y siempre en el exterior de los cascos históricos y las ZBE.*

No será financiables aparcamientos para uso de residentes, aparcamientos que facilitan el acceso a centros atractores (ocio, educativo, sanitario, deportivo, zonas recreativas, etc..), aparcamientos ubicados en el interior de una zona de bajas emisiones o en el centro de las ciudades, o aparcamientos para los que no se justifique el flujo de demanda al que sirve, la etapa del viaje que se disuade y el sistema de tarifas previsto. A efectos de justificar el sistema tarifario que se prevé aplicar, el solicitante deberá presentar una memoria explicativa como anexo complementario a la memoria técnica presentada junto a la solicitud de subvención.

Dentro de los criterios de calidad establecidos en la convocatoria **para la evaluación de propuestas, la calidad de la actuación, criterio C1, premia las actuaciones sólidas y bien diseñadas**, que den respuesta a los retos planteados, valorándose los siguientes aspectos:

- Calidad en la preparación de la propuesta en cuanto su solidez y buen diseño.
- Adecuación y coherencia de la actuación con el PMUS del municipio o con otro plan estratégico (Plan de Acción de Agenda Urbana o estrategia de ciudad), entre otros.
- Existencia o previsión de estudios piloto, informes y análisis previos.

Téngase en cuenta también que, en la memoria que acompaña a la solicitud, debe realizarse una descripción adecuada de cada actuación, expresando cuál es su objetivo final y, mostrando todos aquellos detalles que permitan comprenderla en su totalidad con el fin de la mejor concurrencia posible a estas ayudas.

Y con el fin de facilitar a los solicitantes una correcta definición de las actuaciones se establecen a continuación criterios a tener en cuenta que repercutirán en la valoración de la calidad de las actuaciones, así como requisitos mínimos de calidad que se podrán exigir para ser objeto de esta convocatoria de ayudas.

Aparcamientos disuasorios

Los aparcamientos disuasorios tienen el objetivo de reducir los kilómetros recorridos en vehículo privado motorizado mediante la creación de un punto de intercambio modal entre el coche y otros modos sostenibles, transporte público y modos no motorizados. Por tanto, deberán cumplir con esa función disuasoria del uso del vehículo privado motorizado.

Dentro de las tipologías de aparcamiento disuasorio consideradas subvencionables en esta convocatoria se definen tres clases en función del viaje que se disuade y las características de las poblaciones en las que ubica:

- **Aparcamientos en el entorno de estaciones de transporte público que comunican con otros núcleos urbanos y áreas de actividad económica o centros universitarios situados en núcleos diferentes al del propio aparcamiento.** La actuación ofrece un punto de intercambio modal entre el coche y la red de transporte público interurbano. Un ejemplo de este tipo son los aparcamientos situados en municipios de áreas metropolitanas de grandes ciudades, que ubicados junto a estaciones de modos ferroviarios comunican a través de éstos con el centro de la ciudad central del área metropolitana, ofreciendo un punto de intercambio modal entre el coche y el transporte público con tarifas ligadas al uso de este modo.
- **Aparcamientos que disuadan de acceder en coche al núcleo urbano en municipios de más de 50.000 habitantes.** El aparcamiento ofrece un punto de intercambio modal entre el coche y el transporte público urbano, la red peatonal o ciclista, permitiendo acceder al centro de la ciudad, o el límite de la ZBE, mediante modos alternativos al coche. Un ejemplo de este tipo son los aparcamientos ubicados en la periferia de la ciudad, que ofrecen una zona gratuita de aparcamiento junto a una parada de autobús urbano con líneas de conexión directas al centro o con un servicio de aparcamiento seguro de bicicletas o un sistema municipal de alquiler de bicicletas.
- **Aparcamientos que disuadan de acceder en coche al núcleo urbano en municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes.** El aparcamiento ofrece un punto de intercambio modal entre el coche y el modo peatonal (en estos municipios las distancias al centro son por lo general cortas y caminables). Para asegurar su funcionalidad deben apoyarse en medidas de restricción a la circulación y aparcamiento en el interior de la ciudad. Un ejemplo de este tipo son los aparcamientos ubicados en las afueras de los cascos urbanos, que ofrecen una zona gratuita de aparcamiento a menos de 15 minutos andando del centro y dónde el acceso al interior de la ciudad restringe la circulación y el aparcamiento de no residentes. Se desincentiva así que los no residentes accedan con su vehículo al centro de núcleo urbano.

Aunque las características de cada una de las tres tipologías varían en función del viaje que se quiere disuadir, para asegurar el uso disuasorio del aparcamiento y, de forma general para todas las tipologías, las actuaciones deben considerar como requisito fundamental los siguientes criterios:

- **Ubicación en la periferia de los núcleos urbanos,** siempre en el exterior de zonas de baja emisiones, y que permitan acceder a ellos por viario principal y exterior al centro urbano. Se considera que la dotación de aparcamiento en el centro de una ciudad no tiene carácter disuasorio, al contrario, facilita el aparcamiento en destino e incentiva el uso del vehículo privado motorizado.
- **Funcionalidad.** Asegurar el uso disuasorio de la nueva dotación de aparcamiento mediante la existencia de un punto de intercambio modal adecuado a las características de la ciudad y el viaje disuadido mediante conexión con transporte público o servicios de alquiler de bicicletas u otros VMP, y/o acceso a las redes peatonal y ciclista, evitando, en todo caso, un uso diferente al disuasorio como:

- ✓ **Dotación para residentes del entorno del aparcamiento.** La dotación de aparcamiento en una zona residencial para sus habitantes no tiene carácter disuasorio.
- ✓ **Dotación para uso de visitantes de centros atractores del entorno (ocio, educativo, sanitario, deportivo, zonas recreativas, etc.).** La dotación de aparcamiento de centros atractores no tiene carácter disuasorio, al contrario, facilitar el aparcamiento en destino incentiva el uso del vehículo privado motorizado para estos desplazamientos.
- **Identificación de la demanda y sistema tarifario.** El solicitante deberá justificar el flujo de demanda al que servirá el aparcamiento disuasorio mediante la identificación del motivo, orígenes y destinos de los viajes a los que se pretende dar servicio, la etapa del viaje que se disuade en coche con la utilización del aparcamiento y el modo alternativo empleado para la realización de dicha etapa, explicando las facilidades de intermodalidad con las que cuenta el aparcamiento (con transporte público, con aparcamientos de bicicletas, con sistemas de alquiler, conexión con redes peatonales, etc.), así como el sistema tarifario previsto.

Los criterios **puntuables favorablemente en el apartado de calidad** de una actuación de aparcamiento disuasorio serán los siguientes:

- 1. Planificación.** Actuación integrada en una planificación coherente en materia de movilidad sostenible mediante un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) u otros instrumentos de planificación urbana como Planes de Acción de la Agenda Urbana Española, Planes de Calidad del Aire y Ruido, etc.
- 2. Ubicación.** Adecuada a las necesidades del viaje que se disuade en función del tamaño de la población y el modo alternativo:
 - Para aparcamientos asociados a estaciones de transporte público, deben estar ubicados en el entorno de dichas estaciones, siempre en el exterior de las ZBE y de los centros urbanos.
 - Para aparcamientos que disuadan de acceder en coche al núcleo urbano:
 - o En municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes, ubicados en el borde del casco urbano, siempre en el exterior de los cascos históricos.
 - o En municipios de más de 50.000 habitantes, ubicados en la periferia de los núcleos urbanos, siempre fuera de las ZBE y que permitan acceder a ellos por viario principal y exterior al centro urbano.
- 3. Funcionalidad.** Disuasión de la utilización del vehículo privado motorizado. Para ello debe contar con un punto de intercambio modal entre el coche y otros modos sostenibles, transporte público, modos no motorizados y/o VMP:
 - Para aparcamientos en el entorno de estaciones de transporte público, el punto de intercambio es la propia estación.
 - Para aparcamientos que disuadan de acceder en coche al núcleo urbano:
 1. En municipios de más de 50.000 habitantes, al menos conexión a alguno de los siguientes modos:

- i. Línea de transporte público con acceso directo, frecuente y rápido, cuya parada esté ubicada a menos de 150 metros del aparcamiento.
 - ii. Itinerario peatonal existente o proyectado como otra actuación dentro de la misma solicitud, que cumpla con los requisitos mínimos de accesibilidad según la normativa de aplicación TMA/851/2021, de 23 de julio, y que pueda recorrerse a pie en menos de 15 minutos o de 30 minutos para ciudades de más de 500.000 habitantes.
2. En municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes:
- i. El punto de intercambio es la conexión con la red peatonal del municipio que permita realizar la última etapa por un itinerario peatonal accesible existente o proyectado como otra actuación dentro de la misma solicitud, y que cumpla con los requisitos mínimos de accesibilidad según la normativa de aplicación TMA/851/2021, de 23 de julio.
 - ii. Adicionalmente, para asegurar la funcionalidad de los aparcamientos en las ciudades de menor tamaño, será obligatorio la existencia o previsión de restricciones de circulación y aparcamiento en el casco urbano.

Para ambos casos, será valorable la conexión del aparcamiento con un carril bici, existente o incluido como otra actuación en la misma solicitud, sin interrupción, que cuente con doble sentido de circulación y con tráfico segregado del resto de vehículos motorizados y zonas peatonales, así como acceso a un servicio de alquiler de bicicletas público existente o proyectado como otra actuación dentro de la misma solicitud.

- 4. Demanda.** Identificación de los flujos de demanda a los que se pretende dar servicio, los potenciales usuarios del aparcamiento disuasorio. Para ello, se identificarán los orígenes y destinos de los viajes y la etapa del viaje que se disuade de realizar en coche. No se tendrán en cuenta los aparcamientos destinados para el uso mayoritario de residentes en el ámbito o de usuarios de centros atractores en el entorno de este.
- 5. Tarifas.** Sistema tarifario adecuado a la función de disuasión para cada tipología de aparcamiento. Deberá justificarse y explicitarse la propuesta tarifaria a aplicar y su efecto sobre el uso disuasorio del aparcamiento:
- Estacionamiento gratuito
 - Estacionamiento gratuito ligado al uso de los modos sostenibles alternativos que se ofrezcan en el punto intermodal asociado al aparcamiento.
 - Tarifas que incentiven su uso disuasorio frente al uso de residentes.

Para valorar este punto se requerirá una memoria explicativa como anexo complementario a la memoria técnica presentada junto a la solicitud de subvención para la justificación de las tarifas aplicadas.

- 6. Dotación de aparcamiento.** Se valorará positivamente que el número de plazas habilitadas sea resultado de una previsión de la demanda esperada para el uso disuasorio del aparcamiento. Para ello, deberá justificarse, mediante un estudio de demanda, el número máximo previsto de viajes captados del vehículo privado motorizado en hora punta, aquellos que continuarán su viaje en los modos alternativos disponibles en el punto de intercambio modal del aparcamiento. En su caso, para el cálculo de la demanda deberá tenerse en cuenta el sistema tarifario previsto.
- 7. Fomento de los modos alternativos.** Se considerarán positivamente actuaciones complementarias que mejoren la experiencia del uso de los modos disponibles como alternativa al uso del vehículo privado motorizado:
- Incremento de expediciones en las líneas de transporte público, modificaciones de itinerarios para tener conexiones más directas con el centro o establecimiento de expediciones lanzada sin paradas intermedias entre el aparcamiento y centro de la ciudad.
 - Actuaciones de mejora y diseño de itinerarios peatonales y/o ciclistas que conecten el aparcamiento con el centro de las ciudades.
 - Establecimiento de bases de sistema público de bicicletas y/o VMP que conecten con el centro de las ciudades en el aparcamiento disuasorio.
 - Mejora de la señalización e información en el propio aparcamiento disuasorio de la ubicación de los puntos de intercambio y los servicios ofertados de los modos alternativos.
- 8. Seguridad.** Se considerarán positivamente actuaciones para mejorar la seguridad del aparcamiento disuasorio evitando al máximo cualquier riesgo de accidentes o percepción de inseguridad de cualquier tipo, mejora de la vigilancia, iluminación y espacios adecuados para el tránsito peatonal en el interior del aparcamiento y hasta el punto de intercambio modal.
- 9. Diseño.** Se considerarán positivamente actuaciones de diseño que hagan el uso del aparcamiento disuasorio cómodo y atractivo:
- Digitalización de la infraestructura para ofrecer a los usuarios información de ocupación y oferta de modos alternativos en tiempo real. Gestión del aparcamiento integrada en plataformas municipales del tipo Maas (Mobility-as-a-service)
 - Puesta en marcha de puntos de recarga de vehículos eléctricos en el propio aparcamiento disuasorio.
 - Acciones para dotar de una mayor calidad ambiental y adaptación frente a los efectos del cambio climático, zonas de sombra, arbolado y zonas verdes, calidad paisajística, zonas de espera.
- 10. Accesibilidad universal.** Se considerarán positivamente actuaciones que especifiquen la reserva de plazas para personas con movilidad reducida y el cumplimiento de estándares de diseño en el aparcamiento y puntos de intermodalidad, según la normativa de aplicación

TMA/851/2021, de 23 de julio, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y/o la legislación autonómica vigente, además de las propias ordenanzas municipales.

Una actuación de aparcamiento disuasorio **no reunirá las condiciones mínimas de calidad y, por tanto, será motivo de exclusión** si se puede apreciar que no va a tener efectos significativos sobre las emisiones y la calidad ambiental general al no cumplir su función disuasoria de utilización del vehículo privado motorizado.

En todo caso, serán consideradas de baja calidad, y por tanto excluidas, las actuaciones en las que se den alguno de los siguientes motivos:

1. Aparcamientos para **uso mayoritario de residentes.**
2. Aparcamientos que regulan **el acceso a centros atractores** (ocio, educativo, sanitario, deportivo, zonas recreativas, etc.).
3. Aparcamientos **ubicados en el interior de una zona de bajas emisiones**, o en el centro de las ciudades.
4. Aparcamientos para los que **no justifiquen el flujo de demanda al que sirve**, la etapa **del viaje que se disuade y el sistema de tarifas aplicado o previsto.**
5. Aparcamientos que **no cuenten con un punto de intercambio modal con transporte público, incluyendo sistemas públicos de alquiler de bicis/VMP, acceso a red de carriles bici o red peatonal** del municipio que cubran adecuadamente la etapa del viaje disuadido.