

## **Recomendaciones para proyectos de infraestructura peatonal 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 adecuación de espacios urbanos para el fomento de la movilidad peatonal. El objetivo de estas actuaciones es facilitar al peatón la infraestructura y las condiciones de movilidad adecuadas, para fomentar el uso de este modo de transporte, es decir, la movilidad activa a pie, en los desplazamientos cotidianos por motivos recurrentes (trabajo, estudios, compras, visitas al médico, etc.), y potenciando el trasvase modal. 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 el ruido provocado por otros modos de transporte (vehículos a motor, transporte público, etc.), así como fomentar la movilidad activa, por sus repercusiones positivas en la salud de los ciudadanos (lucha contra el sedentarismo) y mejorar la accesibilidad. En último extremo se trata también de dotar al municipio de una mayor calidad ambiental y una mejor experiencia de disfrute de la ciudadanía de su espacio público.

En el artículo 14 de la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética se define, como medida para la promoción de una movilidad sin emisiones, la obligación de los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares de adoptar antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad a través del fomento de la movilidad activa, a pie o en bicicleta, dentro de las que se enmarcan actuaciones como el diseño y creación de itinerarios peatonales y áreas estanciales, junto con medidas para calmar el tráfico rodado, que aporten mayor seguridad al peatón en la realización de sus desplazamientos.

El presente documento tiene por objetivo orientar a los solicitantes en el marco de esta convocatoria de ayudas en lo referente a las componentes de los proyectos que tengan relación con el desarrollo de la infraestructura peatonal.

**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 ayudas<sup>1</sup> y enmarcado en la línea de actuación para el fomento del cambio modal en entornos urbanos y metropolitanos hacia modos de transporte más sostenibles, priorizando el transporte público colectivo y la movilidad activa, se han diferenciado las siguientes actuaciones relativas al modo peatonal:

*6. Implementación de zonas e itinerarios peatonales y mejora de la accesibilidad. Por ejemplo, actuaciones en entornos escolares, en zonas comerciales, en “supermanzanas”, actuaciones de movilidad vertical, pasarelas para la permeabilización de barreras urbanísticas (autopistas, ríos, líneas de ferrocarril, etc.).*

*Serán tenidas en cuenta solamente aquellas actuaciones que fomenten el cambio modal de la movilidad cotidiana hacia la movilidad activa o que permitan adaptar el espacio a la normativa aplicable en materia de accesibilidad (Orden TMA/851/2021, de 23 de julio o normativa autonómica aplicable). Por ejemplo, la ampliación de aceras tomando espacio de la calzada para asegurar los anchos mínimos necesarios de un itinerario peatonal accesible. Se excluyen las actuaciones que se limiten a reformas urbanísticas, paisajísticas, o de ordenamiento y/o mejora del espacio público que no estén justificadas por razones de promoción del cambio modal hacia la movilidad activa, así como las dirigidas a la movilidad de ocio, paseo o deporte.*

*7. Actuaciones para calmar el tráfico rodado:*

- *Señalización: por ejemplo, señalización e iluminación reforzada de pasos de peatones y zonas con peatones vulnerables como entornos escolares, centros de mayores, o entorno de parques infantiles.*
- *Medidas de “enforcement”: por ejemplo, control de semáforo rojo con cámaras, control de velocidad con lectura en panel, etc.*
- *Actuaciones en las infraestructuras: por ejemplo, tratamientos del pavimento y resaltos, ampliación de aceras y zonas sin tráfico, actuaciones en intersecciones con aceras ensanchadas, disposición de vallas, jardineras y zonas de pavimento diferenciado entre aceras y calzadas, así como otras actuaciones urbanístico-paisajísticas que favorezcan el calmado del tráfico, establecimiento de supermanzanas y zonas de prioridad peatonal.*
- *Actuaciones dirigidas a mejorar la calidad y seguridad del entorno de los centros escolares y los itinerarios de acceso a los mismos (camino escolar seguro): por ejemplo, actuaciones que impliquen una reducción del flujo y velocidad del vehículo privado en la zona, ampliación de aceras y espacios peatonales, mejoras en los cruces (semaforización, revisión de los ciclos semafóricos, pasos peatonales elevados...), mobiliario urbano (bancos, fuentes, arbolado y otros elementos de sombra...) y aquellas que fomenten los modos sostenibles, activos y no contaminantes en el entorno del centro.*

---

<sup>1</sup> 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.

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 PRTR. Financiado por la Unión Europea – NextGeneration EU

Dentro de los criterios de calidad establecidos en la convocatoria para la evaluación de propuestas, el 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, con el fin de facilitar su presentación a los solicitantes, así como requisitos mínimos de calidad que se podrán exigir para ser objeto de esta convocatoria de ayudas.

### **Infraestructura peatonal**

La infraestructura de uso peatonal de una ciudad abarca todo el espacio público transitable con excepción de las calzadas destinadas a tráfico rodado. Forma una red capilar en la que los peatones tienen libertad de movimiento y eligen sus itinerarios, buscando normalmente las distancias más cortas o recorridos más atractivos.

El objetivo de las tipologías 6 y 7 es favorecer la creación de una red de itinerarios peatonales conectada, cómoda, segura y atractiva salvando barreras y disminuyendo distancias de recorrido, que fomente el caminar como alternativa a los modos de transporte motorizados en la movilidad cotidiana.

Una mención especial, por la vulnerabilidad de los usuarios, merece los caminos escolares y los entornos de los colegios. Aquellas intervenciones en la vía pública encaminadas a la mejora de la movilidad segura y autónoma de los escolares toman más relevancia en esta convocatoria.

Las actuaciones de infraestructura peatonal deben considerar, como requisito fundamental, los siguientes criterios en su desarrollo:

- **Planificación.** El municipio cuenta con una planificación coherente en materia de movilidad sostenible mediante un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que puede estar integrado con otros instrumentos de planificación urbana como Planes de Acción de la Agenda Urbana Española, Planes de Calidad del Aire y Ruido, etc.

El proyecto debería estar integrado dentro de una red peatonal funcional, completa para el municipio como un modo de transporte más, compuesta por itinerarios peatonales y áreas estanciales accesibles con criterios de utilización suficiente, eliminación puntual de barreras y aumento de la seguridad.

- **Accesibilidad universal.** Cumplir con los estándares de diseño para este tipo de infraestructuras, reflejados en el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, 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 edificaciones y Orden TMA/851/2021 de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.
- **Diseño.** Además de cumplir con estándares de diseño para este tipo de infraestructuras, las infraestructuras peatonales deben ser: funcionales, seguras, cómodas, atractivas para el conjunto de la ciudadanía y adaptadas al cambio climático.

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

1. **Planificación.** El municipio cuenta con una planificación coherente en materia de movilidad sostenible mediante un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que puede estar integrado con otros instrumentos de planificación urbana como Planes de Acción de la Agenda Urbana Española, Planes de Calidad del Aire y Ruido, etc. El proyecto debería estar integrado dentro de una red peatonal funcional, completa para el municipio como un modo de transporte más, compuesta por itinerarios peatonales y áreas estanciales accesibles o se justifica su integración en el PMUS con criterios de utilización suficiente, ordenación del uso compartido con otros modos de transporte, eliminación puntual de barreras y aumento de la seguridad.
2. **Funcionalidad.** El diseño estará basado en la conexión de áreas residenciales y centros atractores, barrios con el centro urbano y barrios con barrios, es decir, que se base en la unión de zonas generadoras con zonas atractoras donde se encuentren los principales equipamientos (centros educativos, centros sanitarios, centros comerciales, centros administrativos, centros deportivos, áreas recreativas), pudiéndose incorporar el concepto de supermanzanas y zonas de prioridad peatonal.
3. **Usuarios.** En su planificación se ha tenido en cuenta al conjunto de la ciudadanía, incluyendo en su uso y disfrute a todos los potenciales usuarios, considerando las diferentes necesidades según distintas edades, situaciones de discapacidad o movilidad reducida u otras condiciones personales.
4. **Mejora de la infraestructura.** El proyecto se corresponde con los estándares normativos vigentes de accesibilidad universal y diseño y mejora la infraestructura existente, incluyendo:
  - Actuaciones de mejora y diseño de itinerarios peatonales principales o prioritarios que puedan dar servicio a un mayor número de usuarios y que aumente el número de conexiones en la ciudad.
  - Actuaciones de mejora de la permeabilidad de la trama urbana, resolviendo conexiones inexistentes debido a la existencia de barreras naturales, o de infraestructuras, donde se reduzca notablemente la distancia y el tiempo de recorrido actual y se aumente la seguridad y la percepción de seguridad en el trayecto peatonal.
  - Actuaciones para mejorar la seguridad, por ejemplo, en zonas donde se hayan producido accidentes con atropello de peatones.

5. **Ámbito del servicio.** Se valorará positivamente las actuaciones que:
- Tengan un carácter eminentemente urbano que favorezca la movilidad peatonal en los desplazamientos cotidianos y recurrentes, dando respuesta a demandas de movilidad diarias.
  - Mejoren la seguridad, conexión y el entorno peatonal de centros atractores sensibles por el tipo de usuario o por una elevada demanda peatonal: centros escolares, parques infantiles, centros de mayores y de salud, equipamientos deportivos, entornos históricos y artísticos, zonas comerciales, etc.
6. **Diseño.** Se valorará positivamente que esta infraestructura sea:
- **Funcional**, en el caso de itinerarios peatonales con recorridos directos en términos de distancia y tiempo y en el caso de áreas estanciales con los elementos necesarios para su utilización.
  - **Segura**, evitando al máximo cualquier riesgo de accidentes o percepción de inseguridad de cualquier tipo, con buena iluminación y espacios adecuados de tránsito y espera, atendiendo a lo establecido en la normativa estatal y autonómica vigente, así como en las ordenanzas municipales de aplicación. En este sentido, se valorarán positivamente las actuaciones que incluyan mejoras en:
    - Señalización: señalización e iluminación reforzada de pasos de peatones, minimización de tiempos de espera en los pasos con apertura a demanda, señalización de zonas con mayor presencia de peatones vulnerables (ancianos, niños).
    - Medidas de “enforcement”: control de semáforo rojo con cámaras, control de velocidad con lectura en panel, grabación de maniobras ilícitas o peligrosas en zonas con mayor presencia de peatones vulnerables, etc.
    - Infraestructuras: tratamientos del pavimento y resaltos, ampliación de aceras y zonas sin tráfico incluyendo peatonalizaciones de calles, actuaciones en intersecciones y zonas con mayor presencia de peatones vulnerables con aceras ensanchadas, disposición de vallas, jardineras y zonas de pavimento diferenciado entre aceras y calzadas, así como otras actuaciones urbanístico-paisajísticas que favorezcan el calmado del tráfico, como por ejemplo, las que actuando sobre la percepción de los conductores de la vía y el trazado, inducen a una conducción más sosegada.
  - **Cómodas**, por ejemplo:
    - Favoreciendo la fluidez de movimientos y evitando cruces con el tráfico motorizado, o reduciendo al máximo la longitud de estos cruces cuando se produzcan.
    - Incorporación a la red peatonal de zonas estanciales y de descanso en los distintos itinerarios.
    - Dotando los itinerarios de buena iluminación, así como de mobiliario urbano (bancos, fuentes, arbolado, equipamiento de actividades lúdicas y deportivas, etc.), sombras, etc.

- Incorporando señalización vertical indicativa con tiempos de recorrido y distancias, equipamientos y áreas o zonas estanciales a las que se dirige y con señalización horizontal formada por pavimentaciones diferenciadas y atractivas, etc.
  - **Atractivas** para todo el conjunto de la ciudadanía en su uso y disfrute, considerando las diferentes necesidades según distintas edades y condición personal.
  - **Adaptadas al cambio climático**, considerando por ejemplo su disfrute en situaciones de altas temperaturas con sombreado y presencia de agua (fuentes, canales o regatos) y las posibles situaciones extraordinarias de alarma (accesibilidad de servicios de emergencia y evacuación de usuarios en casos como inundación por lluvias extraordinarias, incendio, nevadas extraordinarias, comprobación de la estabilidad y seguridad estructural de la infraestructura en estos casos, etc.).
- 7. **Accesibilidad universal.** Cumplir con estándares de diseño para este tipo de infraestructuras, reflejados en el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, 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 edificaciones y en la Orden TMA/851/2021 de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados y/o la legislación autonómica vigente, al menos en la red principal del municipio, además de las propias ordenanzas municipales.

Una actuación de infraestructura peatonal **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, el fomento del cambio modal o la seguridad de la circulación peatonal. En todo caso, serán consideradas de baja calidad si se dan alguno de los siguientes motivos:

1. **Planificación.** Proyectos en los que las infraestructuras propuestas estén aisladas, fuera de una red peatonal planificada, o sin una finalidad claramente justificada de mejora de la movilidad peatonal.
2. **Contribución a la movilidad.** Proyectos que no contribuyan a la potenciación de la movilidad peatonal, sino que se limiten a actuaciones urbanísticas, paisajísticas, etc., de ordenamiento y/o mejora del espacio público, así como las relacionadas con la movilidad de ocio, paseo o deporte. Estas actuaciones tendrán baja valoración en el criterio de impacto por no fomentar el cambio modal.
3. **Diseño.** Que se incumplan de forma clara los estándares de diseño para este tipo de infraestructuras desarrollados en la Orden TMA/851/2021 de 23 de julio (véase el Anexo I), y/o la legislación autonómica vigente.
4. **Accesibilidad universal.** Que se incumplan de forma clara los estándares de diseño para este tipo de infraestructuras, reflejados en el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, 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 edificaciones y en la Orden TMA/851/2021 de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de

condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

**ANEXO I: Características mínimas de la red peatonal**  
**Orden TMA/851/2021 de 23 de julio\***

ELEMENTO Y CARACTERÍSTICAS		PARÁMETRO
	Anchura libre de paso	>1,80 m
	Altura libre de paso	> 2,20 m
	Pendiente transversal	≤ 2%
	Pendiente longitudinal	≤ 6%
	Resaltes y escalones	Sin escalones aislados
<b>Itinerario peatonal accesible</b>	Desniveles y puntos de cruce con itinerario vehicular	Artículos 13, 14, 16 y Capítulo VI (Orden TMA/851/2021 de 23 de julio) relativos a vados vehiculares, rampas, ascensores y cruces entre itinerarios vehiculares y peatonales respectivamente.
	Pavimentación	<p>Artículo 11 (Orden TMA/851/2021 de 23 de julio)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Duro, estable, sin piezas ni elementos sueltos y cumplirá con la exigencia de resbaladicidad para suelos en zonas exteriores establecida en el Documento Básico SUA, Seguridad de utilización y accesibilidad del RD 314/2006, de 17 de marzo por el que se aprueba el Código Técnico de Edificación.</li> <li>Con continuidad e inexistencia de resaltes de altura superior a 4mm y con textura diferente de la de los pavimentos táctiles indicadores especificados en el artículo 45 (Orden TMA/851/2021 de 23 de julio)</li> <li>Se permite el uso de pavimentos blandos con una compactación superior al 90% determinada de acuerdo con el método de ensayo proctor modificado de la norma UNE 103501:1994, que permita el tránsito peatonal de forma estable sin ocasionar hundimientos ni estancamiento de aguas.</li> </ul>
	Iluminación	RD 1890/2008 de 14 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética e instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 y EA-07.
	Señalización y comunicación	Capítulo XI (Orden TMA/851/2021 de 23 de julio) relativos a señalización visual y acústica, la señalización táctil y la comunicación interactiva.
	Anchura libre de paso	> 1,80 m
	Altura libre de paso	> 2,20 m
	Resaltes y escalones	Sin escalones aislados
	Pavimentación	Artículo 11 (Orden TMA/851/2021 de 23 de julio) relativo a las normas de pavimentación.
<b>Área estancial</b>	Disposición de mobiliario urbano	Artículo 26 (Orden TMA/851/2021 de 23 de julio) relativo a la disposición de bancos y mesas de estancia.
	Acceso	A través de itinerarios peatonales accesibles.
	Áreas con presencia de espectadores	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 plaza para personas con silla de ruedas o productos de apoyo para su movilidad por cada 40 plazas o fracción con dimensión mínima 1,50 m longitud × 1,00 m ancho y localizadas junto al itinerario peatonal accesible y otros asientos para el personal acompañante, no pudiendo situarse en espacios residuales, aislados o concebidos para su utilización por el público general.</li> <li>Disponer de servicios y productos de apoyo que cumplan con su normativa vigente al respecto</li> </ul>

\* Se remite a la Orden TMA/851/2021 de 23 de julio para el desarrollo de los elementos de urbanización, mobiliario urbano, cruces entre itinerarios peatonales y vehiculares, elementos vinculados al transporte, señalización y comunicación.