

Recomendaciones para proyectos de infraestructura ciclista 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, se va a impulsar la creación y adecuación de vías ciclistas para el fomento de la movilidad en bicicleta (o vehículos de movilidad personal - VMP). El objetivo de estas actuaciones es facilitar al ciclista la infraestructura y las condiciones de movilidad adecuadas para fomentar el uso de este modo de transporte en los desplazamientos cotidianos por motivos recurrentes (trabajo, estudios, compras, visitas al médico, etc.) y potenciar las opciones de cambio modal. Se pretende contribuir así a facilitar este cambio modal y repercutir positivamente 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).

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 ciclistas y peatonales, junto con medidas para calmar el tráfico rodado, que aporten mayor seguridad al ciclista en la realización de sus desplazamientos.

Las infraestructuras ciclistas urbanas están ganando protagonismo en los municipios españoles. Cada vez más Ayuntamientos están sumando a sus actuaciones la creación de infraestructuras y sistemas ciclistas de todo tipo que permitan una movilidad más sostenible y activa. Por tanto, la bicicleta adquiere un rol principal en las ciudades, que requieren de adaptaciones como, por ejemplo, la construcción de redes de carriles reservados para bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP), itinerarios peatonales seguros, impulso a la intermodalidad entre transporte público y bicicleta, construcción de aparcamientos seguros, adecuación y señalización de vías urbanas, implantación de

sistemas públicos de alquiler de bicicletas y otros desarrollos de movilidad ciclista, complementado además con el diseño e implantación de sistemas de gestión digital de estas inversiones.

El presente documento tiene por objetivo aportar, de forma sintética, orientaciones a los solicitantes sobre los proyectos que presenten en el marco de esta convocatoria de ayudas, en lo referente a las componentes de las actuaciones que tengan que ver con la bicicleta.

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 y enmarcado en la línea de actuación para el fomento del cambio modal, se han diferenciado las siguientes actuaciones relativas a movilidad en bicicleta y VMP:

4. Plataformas y carriles reservados para bicicletas y/o vehículos de movilidad personal (VMP) de nueva construcción o nuevos trazados y/o la instalación de aparcamientos seguros para bicicletas, siempre que se trate de carriles segregados físicamente del tráfico rodado y del tráfico peatonal y formen parte de una red planificada. No será financiable la implementación de ciclocarriles, entendidos como calles acondicionadas de coexistencia automóvil - bicicleta con preferencia para el ciclista. Tampoco serán financiables actuaciones dirigidas al ocio, turismo, paseo o deporte y que, por tanto, tengan poco impacto en el cambio modal en la movilidad cotidiana.

5. Adecuación de vías existentes y espacio urbano para bicicletas y/o vehículos de movilidad personal, señalización, pavimento diferenciado, elementos de separación, instalación de aparcamientos seguros para bicicletas, etc., siempre y cuando se lleven a cabo en trazados que formen parte de una red planificada y no se incremente el espacio destinado a la circulación de automóviles. No será financiable la implementación de ciclocarriles, entendidos como calles acondicionadas de coexistencia automóvil-bicicleta con preferencia para el ciclista. Tampoco serán financiables actuaciones dirigidas al ocio, turismo, paseo o deporte y que, por tanto, tengan poco impacto en el cambio modal en la movilidad cotidiana.

11. Actuaciones que mejoren la intermodalidad, tanto entre medios de transporte colectivo como con vehículos de última milla (bicicletas y otros vehículos de movilidad personal): actuaciones en intercambiadores, en aparcamientos disuasorios o en cabeceras de línea. Provisión de bicicletas u otros vehículos de última milla en estos puntos. Aparcamientos seguros de bicicletas y de vehículos de movilidad personal.

¹ 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, 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 en la valoración de la calidad de las actuaciones, así como los requisitos mínimos de calidad para ser objeto de esta convocatoria de ayudas. Se dividen las actuaciones en tres tipologías: (1) carriles-bici, (2) aparcamientos para bicicletas y (3) otras infraestructuras auxiliares.

(1) Carriles-bici

Los carriles-bici bien diseñados y ejecutados deben cumplir los siguientes requisitos fundamentales:

- **directos**, en términos de distancia y tiempo
- **seguros**, evitando accidentes y permitiendo la anticipación de los movimientos
- **cómodos**, favoreciendo la fluidez de movimientos
- **atractivos** para las potenciales personas usuarias.

Las actuaciones de carril-bici **puntuarán favorablemente en el apartado de calidad** si cumplen las siguientes condiciones:

1. Está segregado físicamente del resto de tráfico motorizado y del tráfico peatonal.
2. La segregación debe incluir elementos físicos con el tráfico a motor (tipo bolardo, resaltes, diferencias de nivel o aparcamiento en línea donde los coches actúen como separación física, siempre que se señalice adecuadamente y exista el resguardo de seguridad de apertura de puertas de los vehículos, etc.). Esta separación física redonda en la seguridad ciclista, garantizando la no invasión del carril por vehículos motorizados, ni siquiera aparcados.
3. La separación con la zona peatonal también debe ser evidente, por señalética y segregación física (resaltes, línea de arbolado, diferencias de nivel...), favoreciendo en todo caso la accesibilidad a todo tipo de peatón y evitando la ocupación tanto de la zona peatonal por parte del ciclista como de la zona ciclista por parte de peatón.
4. Cuenta con una anchura mínima de:
 - 1,5 metros en carril unidireccional.

- 1,2 + 1,2m en caso de que se permita doble dirección de circulación.
- 5. Dispone de una servidumbre de seguridad (franja de separación) de anchura mínima:
 - 0,4 m con carriles de circulación de tráfico.
 - 0,8 m con filas de estacionamiento de vehículos.
 - 0,3 m con mobiliario urbano estático.
- 6. No está obstruido por obstáculos estáticos ni mobiliario urbano (farolas, bancos, etc.)
- 7. Forma parte de una red de infraestructuras ciclista conectada que cubra de manera homogénea todo o gran parte del municipio.
- 8. La red de carriles bici está interconectada con los nodos principales de movilidad de la ciudad (estaciones de transporte y similares).
- 9. Está planificado y construido retirando espacio al vehículo a motor, bien sea a costa de plazas de aparcamiento en superficie o de carriles dedicados a la circulación de automóviles. La construcción de carriles bici no debe plantearse a expensas de zonas dedicadas al uso peatonal, salvo excepciones muy justificadas (por ejemplo, aceras muy anchas en paseos o avenidas).
- 10. Incluye señalización, elementos de seguridad e iluminación necesarios para evitar puntos o tramos que pongan en peligro la seguridad del ciclista, de los peatones y del resto de vehículos que circulen por la calle.
- 11. En su diseño se tienen en cuenta criterios de seguridad y visibilidad en los cruces de vías y rotondas, que prioricen el tránsito ciclista frente al vehículo privado motorizado y sin invadir el espacio dedicado al peatón. Para ello, se evitará la existencia de elementos voluminosos (estacionamiento, carga y descarga, contenedores o mobiliario urbano) en los metros previos a la intersección que dificulten la visibilidad, y por otro lado se resaltará visualmente el itinerario ciclista para alertar a los usuarios de vehículos a motor de posibles cambios de dirección del carril bici.
- 12. Se han tenido en cuenta factores climatológicos y orográficos para evitar una alta exposición al sol o que favorezcan la presencia de heladas en invierno, así como las pendientes y rampas que no superen los estándares de normativa y recomendaciones de diseño vigentes.

El carril-bici que **no reúne las condiciones mínimas de calidad y, por tanto, será motivo de exclusión** si no se dan condiciones que garanticen la seguridad y sensación de seguridad en el uso del carril, según los criterios anteriormente mencionados, de manera que la actuación sea realmente incentivadora para el uso de la bicicleta por nuevos usuarios. En todo caso, se considerará que un carril bici no reúne las condiciones mínimas de calidad si:

1. Toma espacio de zonas dedicadas a tránsito peatonal (salvo situaciones debidamente justificadas y motivadas para las que no exista otra opción viable, con una señalización adecuada y segregado físicamente del tráfico peatonal, garantizando una anchura mínima de tránsito peatonal de, al menos, 3 m totalmente despejada de obstáculos).
2. Es un carril no segregado físicamente del resto del tráfico rodado ni del tráfico peatonal.
3. Es un ciclocarril, entendidos éstos como calles acondicionadas de coexistencia automóvil-bicicleta con preferencia para el ciclista y limitados a una velocidad de 20 ó 30 km/h (donde, por tanto, no existe segregación física con el tráfico motorizado, sino que conviven).

4. Está obstruido de forma significativa por obstáculos estáticos o mobiliario urbano (farolas, bancos, escalones, etc.) que dificultan el tránsito y obligan al ciclista a ocupar la zona peatonal o la zona de tráfico rodado desviando su trayectoria.
5. No incluye elementos de señalización, seguridad o iluminación necesarios para evitar puntos o tramos que pongan en peligro la seguridad del ciclista, de los peatones y del resto de vehículos que circulen por el viario.
6. No fomenta el cambio modal. Son carriles destinados al ocio, paseo, turismo o deporte, por tanto, con poco impacto en la movilidad cotidiana. (En este caso la actuación tendría mala calificación en el concepto "impacto", por no promover el cambio modal, a pesar de cumplir todos los criterios anteriores de calidad de la actuación).

(2) Aparcamientos para bicicletas

Los aparcamientos para bicicletas deben cumplir los objetivos de ser:

- **accesibles**, garantizando que toda la ciudadanía pueda hacer uso de ellos,
- **seguros**, tanto para las bicicletas como para las personas usuarias,
- **atractivos** para las potenciales personas usuarias, y
- **cómodos**, permitiendo la realización de otras actividades

Un aparcamiento de bicicletas **puntuable favorablemente en el apartado de calidad** es aquel que cumple las siguientes condiciones:

1. Está conectado con la red ciclista del municipio, dando acceso a focos atractores/generadores de desplazamientos en la movilidad cotidiana (centros de trabajo, centros educativos, equipamientos, paradas de transporte público, etc.).
2. Garantiza la seguridad e integridad de las bicicletas y de los usuarios. Para ello, cuenta con sistemas de seguridad contra robos y vandalismo (por ejemplo: los soportes de doble anclaje en vía pública, el control con CCTV, el acceso únicamente para usuarios acreditados, la vigilancia física, etc.).
3. Forma una red conectada y planificada de aparcamientos seguros de bicicletas. Para ello, la separación entre aparcamientos no supera los 400 m.
4. Dispone de espacio alrededor para una posible ampliación posterior del 25% de plazas.
5. Se ubica de modo que no obstaculice ni la movilidad ciclista ni peatonal.
6. En su planificación se han tenido en cuenta las potenciales personas usuarias tanto en origen (zonas residenciales) como en destino (por ejemplo, número de viajeros en intercambiadores de transporte, número de trabajadores en centros laborales, número de estudiantes en centros educativos, usuarios del espacio deportivo al que da servicio, metros cuadrados de plaza o zona verde, etc.).

El aparcamiento para bicicletas que no reúne las condiciones mínimas de calidad debe replantearse. En todo caso, se consideran **que no reúnen las condiciones mínimas de calidad** los soportes que no permitan doble anclaje de la bicicleta en la vía pública (soportes de rueda), salvo en zonas cerradas o vigiladas, como soporte para aparcamientos de larga duración o en zonas comerciales para un uso de muy corta duración.

(3) Otras infraestructuras ciclistas

En caso de desarrollar otra infraestructura ciclista diferente de las anteriores, como pueden ser el impulso de talleres, estaciones de limpieza, información para usuarios, etc., los principios que deben guiar su evaluación son:

La maximización de la seguridad de ciclistas y del resto de la ciudadanía.

- El desarrollo de sinergias con otras infraestructuras ciclistas, persiguiendo su funcionamiento en red.
- La búsqueda de diseños y soluciones atractivas para la ciudadanía, que persigan un efecto multiplicador en el número de usuarios de la bicicleta.
- Ejecución de obras de paso elevadas, subterráneas, o ascensores, para salvar desniveles, infraestructuras de transporte, u otras barreras urbanas en puntos concretos de una Red completa Planificada o ejecutada, que doten a dicha red de una mejora importante de conectividad en su conjunto reduciendo desniveles y longitud en los recorridos principales de dicha red.