



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”

El Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) lidera la **convocatoria de ayudas a Ayuntamientos asociadas a la Inversión 1 del Componente 1 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”**, esto es, *C1.I1., Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano*.

Con base en dicha convocatoria, se financiarán actuaciones encaminadas a 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 en los desplazamientos cotidianos (trabajo, estudios, compras, visitas al médico, ocio, deporte, etc.), y potenciar el cambio modal. Se pretende contribuir a la mejora de la calidad del aire y la mitigación del cambio climático al reducirse las emisiones contaminantes, disminuir el consumo de energía final en el transporte y reducir el ruido provocado por otros modos de transporte a motor, así como fomentar la movilidad activa por sus repercusiones positivas en la salud de los ciudadanos (lucha contra el sedentarismo). 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 que permitan mitigar 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 ayudas¹, y 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. Adecuación de espacios urbanos para la implementación de zonas e itinerarios peatonales y mejora de la accesibilidad peatonal. Por ejemplo, actuaciones en entornos históricos y artísticos, en zonas comerciales, en “supermanzanas”, actuaciones de movilidad vertical, pasarelas en permeabilización de barreras urbanísticas como líneas de ferrocarril, autopistas, ríos, etc. Pueden incluirse actuaciones de adaptación al cambio climático que faciliten desplazamientos de movilidad a pie.
- 7. Actuaciones para calmar el tráfico rodado:
 - Señalización: señalización e iluminación reforzada de pasos de peatones y zonas con peatones vulnerables como colegios, centros de mayores, o entorno de parques infantiles.
 - Medidas de “enforcement”: control de semáforo rojo con cámaras, control de velocidad con lectura en panel, etc.
 - Actuaciones en las infraestructuras para el fomento de la movilidad peatonal: 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.

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, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2021





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.

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 como por ejemplo tranvías, automóviles y bicicletas. Forma una red capilar en la que los usuarios tienen mucha más libertad de movimiento que los vehículos motorizados y eligen sus itinerarios, buscando normalmente las distancias más cortas (también los itinerarios de mayor amenidad), como por ejemplo ocurre en los senderos que se forman espontáneamente en parterres de parques o en atajos de caminos de montaña.

Los itinerarios o recorridos peatonales en muchos casos reúnen distintos tipos de viales, por ejemplo, una calle peatonal, a continuación una galería comercial o un paso por el vestíbulo de una estación, aceras de una calle con tráfico rodado, paso de peatones, caminos de un parque o zona verde, etc. La disponibilidad y el atractivo de algunos de los viales varía en función del periodo horario, del tipo de día y de las circunstancias meteorológicas.

Las actuaciones 6 y 7 tienen en muchos casos un carácter puntual, por ejemplo, una pasarela, un ascensor o un paso de peatones con señalización e iluminación reforzada. Su objetivo es favorecer la creación de itinerarios peatonales más atractivos salvando barreras, disminuyendo distancias de recorrido o aumentando la seguridad.

En casi todos los casos se da un uso compartido del espacio peatonal como por ejemplo con los vehículos de transporte público, de carga y descarga, de emergencias, de personas discapacitadas, de residentes, etc. Cuanto mayor es la intensidad de uso compartido mayor importancia cobran las actuaciones de tipo 7.





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

- **Planificación.** Formar parte de una red peatonal planificada, funcional, conectada y jerarquizada, cuyo diseño se base en la unión de áreas residenciales con centros atractores, o en la unión de barrios con el centro urbano, es decir, en la unión de zonas de atracción, donde se localizan los principales equipamientos como centros educativos, sanitarios, comerciales, administrativos, deportivos o áreas recreativas.

Cuando no esté definida una red peatonal planificada, funcional, conectada y jerarquizada como tal, se admite la justificación de las actuaciones basadas en criterios de demanda, ordenación del uso compartido con otros modos y eliminación puntual de barreras o 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 en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, 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, donde se definan itinerarios óptimos en relación con la distancia recorrida y el tiempo necesario para realizarlo, o cuenten con los elementos necesarios para su utilización.
 - ✓ Seguras, evitando al máximo cualquier riesgo de accidentes o percepción de inseguridad de cualquier tipo.
 - ✓ Cómodas, favoreciendo la fluidez de movimientos y también dotando de espacios adecuados de descanso o espera (mobiliario urbano, calidad paisajística y sombreado, iluminación, señalización, 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.).

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 o condiciones personales.
4. **Mejora de la infraestructura.** El proyecto se corresponde con los estándares 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.
 - Acciones para dotar al municipio de una mayor calidad ambiental, adaptación frente a los efectos del cambio climático (por ejemplo, zonas de sombra) y una mejor experiencia de disfrute de la ciudadanía de su espacio público.
 - 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 más allá del ocio y paseo.
 - 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:
- Tenga un **trazado 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.
 - **Resulte segura por su propio trazado y diseño**, 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.
 - Tenga un **diseño cómodo y atractivo**, 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.
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 VIV/561/2010, de 1 de febrero, 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.
8. **Adaptación al cambio climático.** Se prevé su disfrute en situaciones de altas temperaturas con sombreado y presencia de agua (fuentes, canales o regatos) y un comportamiento adecuado en 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.).

Una actuación de infraestructura peatonal **no reunirá las condiciones mínimas de calidad** si se puede apreciar que no va a tener efectos significativos sobre las emisiones y la calidad ambiental general, la reordenación de la movilidad 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.





3. **Diseño.** Que se incumplan de forma clara los estándares de diseño para este tipo de infraestructuras desarrollados en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero (véase el Anexo I), y/o la legislación autonómica vigente.
4. **Accesibilidad universal.** Que se incumplan 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 VIV/561/2010, de 1 de febrero, 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 VIV/561/2010

ELEMENTO Y CARACTERÍSTICAS	PARÁMETRO MÍNIMOS		
Itinerario peatonal accesible	Anchura libre de paso	>1,80 m >1,50 m en zonas consolidadas	
	Altura libre de paso	> 2,20 m	
	Pendiente transversal	< 2%	
	Pendiente longitudinal	< 6%	
	Resaltos y escalones	Inexistentes	
	Desniveles	Artículos 14,15,16 y 17 Capítulo V (Orden VIV/561/210)	
	Pavimentación	Duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos. Con continuidad e inexistencia de resaltes Uso de pavimento táctil artículo 45	
	Iluminación	> 20 luxes Sin deslumbramientos	
	Área estancial	Anchura libre de paso	> 1,80 m
		Altura libre de paso	> 2,20 m
Resaltos y escalones		Inexistentes	
Desniveles		Artículos 14,15,16 y 17 Capítulo V	
Ubicación		Junto a itinerarios peatonales accesibles	
	Espacio mínimo si espectadores	1,50 m ancho × 1,00 m largo	

*Se remite a la Orden VIV/561/2010 para el desarrollo de los elementos de urbanización, mobiliario urbano, cruces, elementos vinculados al transporte y señalización

