

BUENAS (Y NO TAN BUENAS) PRÁCTICAS EN TORNO A LA MOVILIDAD CICLISTA EN CIUDADES EUROPEAS

Posted on 14/04/2025 by Naider

La bicicleta es, después de caminar, el modo de transporte más sostenible. Sin embargo, su integración en el entramado urbano de muchas ciudades aún sigue siendo un reto. Factores como el predominio y la (relativa) comodidad del coche, la falta de infraestructura adecuada, la percepción de inseguridad, las condiciones climáticas y la propia orografía dificultan el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.

A pesar de todo, son muchas las ciudades europeas que en los últimos años y décadas han impulsado la movilidad ciclista urbana mediante planes estratégicos, actuaciones y medidas específicas, tanto a pequeña como a mediana y gran escala.

Este artículo explora algunas buenas prácticas en torno a la movilidad ciclista en diversas ciudades europeas, como París, Oslo, Londres, Bruselas, Edimburgo, Braga y Lecce. Asimismo, analiza brevemente los avances y aspectos a mejorar en el caso de Bilbao.

París: un modelo de transformación ciclista

París ha experimentado un cambio radical en su movilidad ciclista en los últimos años. Según la [Encuesta de Movilidad del Institut Paris Région \(2023\)](#), el 11,2% de los desplazamientos en la ciudad se realizan en bicicleta, superando el uso del coche, que representa solo el 4,3%. En comparación, la bicicleta apenas alcanzaba el 3% de los desplazamientos [en 2010](#).

La capital francesa lleva impulsando **planes estratégicos** desde los años 90. Su [Plan Vélo 2015-2020](#) contó con una inversión de más de 150 millones de euros, mientras que el [Plan Vélo 2021-2026](#) prevé la construcción de más de 180 km de carriles bici en París y 750 km en la región de Île-de-France, con una inversión de 80 millones de euros.

Los **servicios de préstamo público de bicicletas**, por su parte, han jugado un papel importante en la promoción de la movilidad ciclista en la ciudad. El servicio [Vélib'](#), activo desde 2007, se extendió a toda el área metropolitana en 2018, y actualmente cuenta con 1.464 estaciones y 19.000 bicicletas. El servicio [Véligo](#), lanzando en 2019, ofrece un sistema de alquiler público de bicicletas eléctricas a largo plazo, incluyendo modelos adaptados para diferentes necesidades, como triciclos y bicicletas de carga.

En cuanto a la **infraestructura ciclista**, la ciudad cuenta con 1.000 km de vías ciclistas, incluyendo carriles temporales implementados durante la pandemia y los Juegos Olímpicos, que posteriormente han sido convertidos en permanentes. Además, la ciudad dispone de más de 60.000 plazas de estacionamiento distribuidas en aparcabicis a pie de calle, refugios, estaciones intermodales y aparcamientos subterráneos, así como de [mapas interactivos](#) para facilitar su localización.

Entre las **medidas concretas** implementadas destacan:

- Implementación de **ciclovías bidireccionales en vías de sentido único**, permitiendo a las personas ciclistas circular en ambos sentidos en calles de un solo sentido para el tráfico motorizado

- **Permiso a ciclistas para avanzar en semáforos en rojo**, cuando las señales lo permitan, favoreciendo el transporte ciclista frente al motorizado.
- **Creación de *vélorues***, vías de prioridad ciclista compartidas con tráfico motorizado local restringido (residentes, comercios, etcétera).



Figura 1. Calles de doble sentido ciclable, París
Fuente: Ville de Paris.

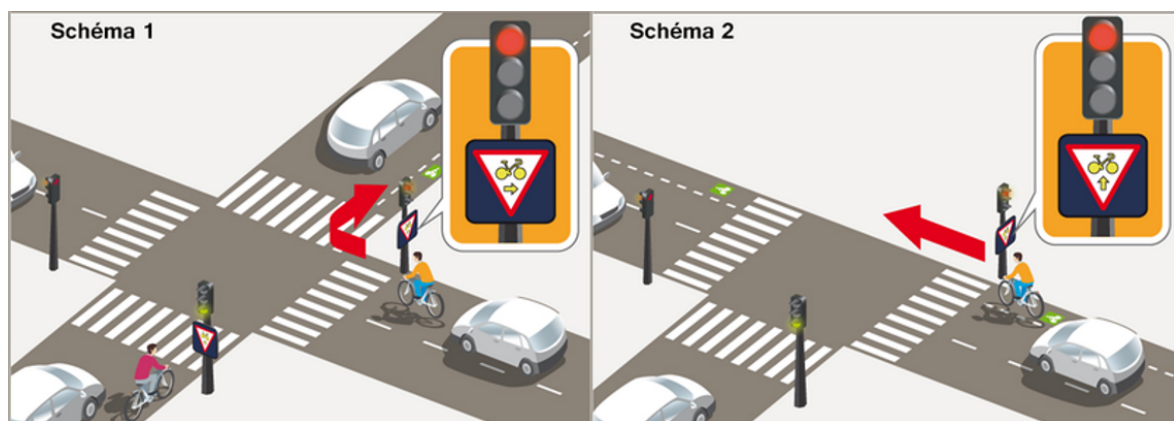


Figura 2. Ceda al paso en los semáforos, París
Fuente: Ville de Paris.

Oslo y Londres: pequeñas actuaciones para la comodidad ciclista

La [Estrategia Ciclista de Oslo 2015-2025](#) pretende aumentar la cuota modal de la bicicleta del 7% en 2018 al 16% en 2025, y aspira a que al menos el 80% de las personas residentes de la ciudad vivan a menos de 200 metros de la red ciclista.

Además de medidas similares a las de París, como el doble sentido ciclable en vías de sentido único y la conversión de estacionamientos en carriles bici, **Oslo** ha implementado pequeñas soluciones que facilitan el transporte diario en bicicleta:

- **Apoyabrazos en los semáforos**, permitiendo a las personas ciclistas detenerse sin perder el equilibrio.

- **Estaciones para el cuidado y reparación** de bicicletas en parques y plazas. Esto también se puede ver en otras ciudades como Estrasburgo y Burdeos en Francia, y Burgos en España.

En Londres, una actuación clave ha sido la implementación de señales que prohíben el acceso a ciertas calles a vehículos motorizados, permitiendo el **paso exclusivo de bicicletas**. De este modo, se proporciona a las personas ciclistas rutas más directas y seguras que no estarían disponibles en coche. Una vez más, se favorece el transporte ciclista frente al motorizado.



Figura 3. Apoyabrazos para ciclistas en semáforos, Oslo
Fuente: Google Maps.



Figura 4. Estación de cuidado y reparación de bicicletas, Oslo
Fuente: Aftenposten.

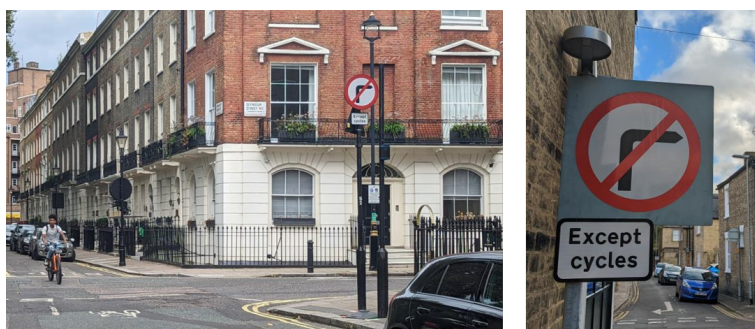


Figura 5. Medida "excepto bicicletas", Londres
Fuente: road.cc.

Bruselas: soluciones comunitarias para la movilidad ciclista

La **Región de Bruselas-Capital** cuenta con varios instrumentos que buscan restablecer el equilibrio entre el coche y otros modos de transporte, como el [Plan Regional de Movilidad 2020-2030](#) y el [Plan de Acción para la Bicicleta 2018-2024](#).

Más allá de los planes municipales, el [Fondo Bicicletas en Bruselas](#), gestionado desde 2018 por la Fundación Rey Balduino, está desempeñando un papel crucial en la promoción de la movilidad ciclista de la región. A través de **convocatorias públicas**, el Fondo ayuda a escuelas, autoridades locales, clubes deportivos y asociaciones a desarrollar iniciativas que mejoran la infraestructura ciclista, permitiendo que **diversos agentes participen activamente en la toma de decisiones** sobre la asignación de los fondos.

En cinco años, el Fondo ha apoyado **110 proyectos de infraestructura ciclista** en los 18 municipios de la región, con una inversión total de 7,1 millones de euros. Entre los proyectos financiados, destacan:

- La creación de 5.366 plazas seguras de aparcamiento.
- El (re)diseño de 35 carriles bici.
- La reconstrucción de 2 puentes emblemáticos para bicicletas, mejorando la conectividad entre diferentes zonas de la ciudad.
- La creación de 7 talleres de reparación de bicicletas y bibliotecas ciclistas.

Edimburgo: el éxito del bicibús

En los últimos años, varias escuelas de **Edimburgo** han puesto en marcha [bicibuses](#) como una alternativa segura y saludable para el desplazamiento del alumnado. Tal ha sido el éxito, que el Ayuntamiento aprobó una moción para que su equipo de Seguridad Vial impulsase la creación de bicibuses en todos los colegios.

Más allá de facilitar el traslado del alumnado, esta iniciativa aporta múltiples **beneficios a la comunidad y al entorno urbano**: fortalece la colaboración entre familias, centros educativos, entidades cívicas y administraciones públicas; fomenta la movilidad activa y la autonomía desde edades tempranas; reduce la presencia de coches en horas punta alrededor de las escuelas; y genera mayor conciencia ciclista-vial, sensibilizando a las personas conductoras sobre la presencia de ciclistas y promoviendo una conducción más responsable.

Braga y Lecce: proyecto REACTIVITY

Las ciudades de Braga (Portugal) y Lecce (Italia) llevaron a cabo el **proyecto REACTIVITY** de [EIT Mobility](#) entre julio y noviembre de 2023. Este pequeño proyecto piloto incentivó a la ciudadanía a optar por medios de transporte más sostenibles, como el transporte público, la bicicleta, el patinete

eléctrico, los desplazamientos a pie y el coche compartido. A través de una aplicación, las personas participantes registraban en tiempo real sus patrones de movilidad, permitiendo a las autoridades locales planificar y cocrear los espacios urbanos, el tráfico y las infraestructuras basándose en datos reales. A cambio, las personas participantes recibían incentivos económicos en forma de vales para utilizar en comercios locales, **lo que no solo fomentaba el transporte sostenible, sino que también dinamizaba el comercio de proximidad.**

En Braga, 475 participantes registraron cerca de 13.000 desplazamientos, recorriendo un total de 103.891 kilómetros y evitando la emisión de 18.728 kg de CO₂. Se distribuyeron vales por un valor total de más de 6.000 euros, colaborando con 35 comercios locales. En Lecce, 162 participantes completaron más de 6.400 viajes, sumando 36.656 kilómetros recorridos y reduciendo 9.874 kg de CO₂. En el proyecto piloto participaron 16 comercios locales.

Bilbao: avances y desafíos

En los últimos años, Bilbao ha impulsado diversas acciones para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte en los desplazamientos cotidianos.

El [Plan de Movilidad Urbana Sostenible \(PMUS\) 2015-2030](#) contempla la movilidad ciclista entre una de sus estrategias, con el objetivo de mejorar la conectividad ciclista y fomentar el uso de la bicicleta privada. Este plan prevé la **creación de 55 kilómetros de carriles bici**, tanto segregados como compartidos.

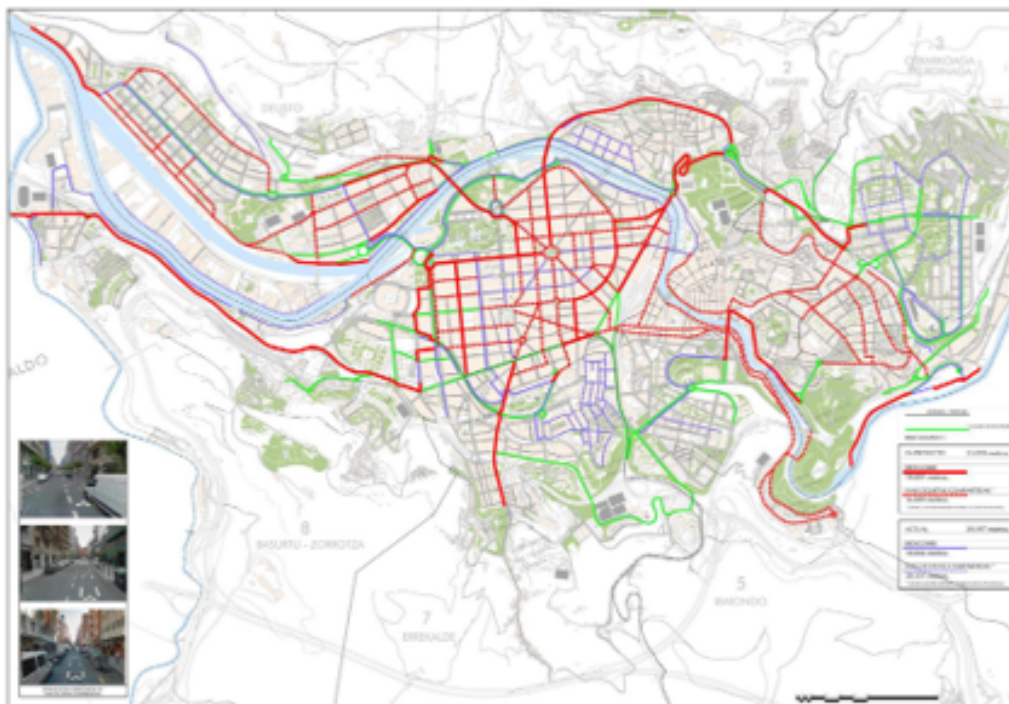


Figura 6. Actuaciones previstas en la red ciclista de Bilbao

Fuente: PMUS 2015-2030.

Paralelamente, se está desarrollando el [Plan Estratégico de Movilidad Ciclista \(PEMC\) 2025-2030](#), que incorpora un proceso participativo para involucrar a la ciudadanía en la planificación del futuro modelo ciclista de la ciudad.

Uno de los proyectos más destacados en la promoción de la movilidad ciclista urbana ha sido **BilbaoBizi**, el servicio público de préstamo de bicicletas eléctricas. Esta iniciativa ha marcado un

punto de inflexión en la movilidad ciclista, facilitando el acceso a este medio de transporte a una mayor cantidad de personas. Sin embargo, el servicio ha enfrentado varias deficiencias que han afectado su funcionamiento, como fallas en las baterías, bicicletas averiadas, y falta de unidades en horas punta. Ante la creciente demanda del sistema, el Ayuntamiento ha decidido **reforzar y expandir** BilbaoBizi. En el nuevo sistema, actualmente en desarrollo, el número de bicicletas activas aumentará de 700 a 1.250 y las estaciones se incrementarán de 46 a 71.

Asimismo, el Ayuntamiento ha puesto en marcha la **Campaña #BiziBilbaoBizikletaz**, destinada a promover la movilidad ciclista mediante talleres, formaciones y recorridos dirigidos a estudiantes, familias y la ciudadanía en general.

No obstante, a pesar de estas iniciativas, persisten ciertas **barreras estructurales y normativas que dificultan los desplazamientos diarios en bicicleta**, desincentivando, en cierto modo, su uso en la ciudad.

1/ **“Bidegorris” compartidos con vehículos:** Gran parte de la red ciclista de Bilbao está conformada por bidegorris compartidos con vehículos motorizados. En muchos casos, estos carriles son unidireccionales, lo que obliga a las personas ciclistas a realizar trayectos indirectos con giros y maniobras adicionales. Además, compartir el espacio con coches y motocicletas supone un riesgo para la seguridad de la persona ciclista, especialmente en zonas de alta densidad de tráfico, como la Plaza Moyua, la calle Hurtado de Amézaga, la calle Autonomía y la Plaza Circular.

2/ **Falta de continuidad en la red ciclista:** Algunos carriles bici de la ciudad están aislados y desconectados entre sí, dificultando la integración con la red general. Ejemplos de estos tramos aislados incluyen la Avenida Zumalakarregi al este del Parque Etxebarria, el bidegorri Los Caños, el bidegorri de Miribilla y ciertos sectores en Zorroza.

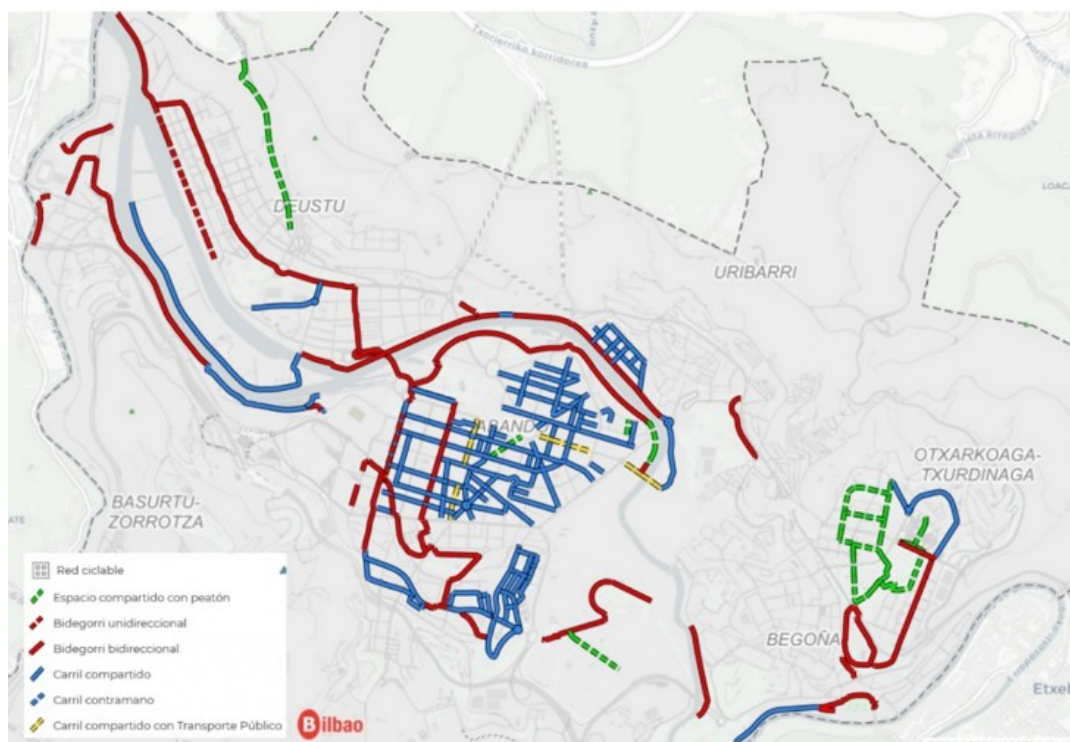


Figura 7. Red ciclista actual de Bilbao

Fuente: Ayuntamiento de Bilbao.

3/ **Bidegorris de un solo sentido:** En algunos puntos, como la Avenida Zarandoa en San Ignacio o el futuro desarrollo de la calle María Díaz de Haro, se han proyectado carriles bici segregados pero

unidireccionales. Este tipo de carriles bici limitan las opciones de movilidad, y pueden incentivar el uso indebido de los carriles en ambos sentidos, aumentando los riesgos de colisión.



Figura 8. Futura transformación de la calle María Díaz de Haro, Bilbao
Fuente: Ayuntamiento de Bilbao.

4/ Restricciones al uso de bicicletas en espacios peatonales y parques: Aunque los paseos peatonales y parques ofrecen un entorno seguro y agradable para el tránsito en bicicleta, paradójicamente, algunos de estos espacios prohíben su uso.

Un ejemplo notable es el Paseo del Canal, diseñado con amplias zonas de paseo y descanso, pero sin espacio para la circulación de bicicletas. De hecho, una señal prohíbe expresamente el paso de ciclistas desde el Puente Frank Gehry hasta Elorrieta, obligando a circular por la carretera o a desviarse considerablemente por los bidegorris de la calle Iruña y la Avenida Lehendakari Aguirre hasta Sarriko.

Situaciones similares se presentan en otros espacios como el Parque de Doña Casilda, donde, en principio, tampoco está permitido circular en bicicleta, o en el Parque Etxebarria, donde BilbaoBizi aplica sanciones a aquellas personas que circulan por él.



Figura 9. Señal de entrada prohibida a bicicletas en el Paseo del Canal a la altura del Puente Frank Gehry, Bilbao
Fuente: Google Maps.

Las medidas exploradas anteriormente abordan algunas de estas **cuestiones que dificultan los desplazamientos cotidianos en bicicleta** en Bilbao. En este sentido, muchas ciudades europeas han demostrado que, con políticas y estrategias adecuadas, es posible **transformar la movilidad urbana y consolidar la bicicleta como un medio de transporte viable**.

Bilbao ha avanzado en esta dirección con el impulso de la bicicleta pública, la ampliación de su red de bidegorris, el desarrollo de planes estratégicos y la puesta en marcha de campañas de sensibilización. Sin embargo, aún hay camino por recorrer. La ciudad tiene la oportunidad de seguir aprendiendo de otras experiencias y adaptarlas a su propio contexto, avanzando hacia la consolidación de un modelo de movilidad ciclista integrado, seguro y de calidad.

