



Cinco principios para la movilidad sostenible en Málaga

Una propuesta para mejorar la movilidad, la salud y la calidad de vida con la bicicleta como aliada clave. Enero 2026

Introducción

Las ciudades del siglo XXI afrontan dos grandes retos en materia de movilidad y diseño urbano: por un lado, descarbonizar sus desplazamientos para responder a la crisis climática; por otro, recuperar el espacio público para las personas, garantizando el derecho a una ciudad habitable, saludable y justa. Ambos desafíos están íntimamente conectados y obligan a repensar el modelo basado en el coche privado que ha marcado el desarrollo urbano de las últimas décadas.

El primer reto, el climático, exige descarbonizar la movilidad y el urbanismo, reduciendo emisiones y el consumo de materiales y energía. No es solo una cuestión ambiental, sino también de salud pública y calidad de vida: implica cambiar la dependencia del coche, apostar por la movilidad activa y colectiva, y adaptar la ciudad a los límites climáticos y materiales del planeta. El segundo reto, el del derecho a la ciudad, pasa por recuperar el espacio público para las personas y no para los coches: calles donde estar y no solo circular, barrios caminables, seguros y con vida, y una distribución más justa del suelo urbano que ponga en el centro a los y las vecinas.

En este contexto, la movilidad ciclista no debe entenderse como una política sectorial, sino como una herramienta estructural de transformación urbana, capaz de actuar simultáneamente sobre movilidad, salud pública, ruido, contaminación y cohesión social.

En concreto, Málaga se enfrenta al reto de avanzar hacia un modelo de movilidad urbana más eficiente, saludable y compatible con la calidad de vida. Ya se dispone de instrumentos de planificación, de financiación y de normativa suficientes para dar este paso. Lo que se requiere es una **visión clara**, coherente y alineada con un modelo urbano para las personas.

La bicicleta permite cubrir de forma eficiente desplazamientos urbanos de media y larga distancia, ocupando muy poco espacio y con un impacto ambiental y acústico mínimo. Para que este potencial se materialice, es necesario un enfoque claro, coherente y medible, basado en principios comprensibles para la ciudadanía y viables para las administraciones públicas.

Este documento propone cinco principios básicos para avanzar hacia una ciudad verdaderamente ciclable.



1. El cambio de paradigma de la movilidad necesita de la bicicleta

Mensaje clave: Sin bicicleta no hay movilidad urbana sostenible

La transición hacia un modelo de movilidad urbana sostenible **no puede lograrse únicamente** mediante el fomento de los desplazamientos a pie o del transporte público. Ambos son imprescindibles, pero **insuficientes por sí solos** para sustituir al vehículo privado motorizado.

La bicicleta —especialmente con la incorporación de la bicicleta eléctrica— constituye una **alternativa real y eficiente** para desplazamientos urbanos de media y larga distancia, ampliando el radio de acción cotidiano sin emisiones, sin ruido y con una ocupación mínima del espacio público.

Este cambio de paradigma exige reconocer la bicicleta como modo vertebrador del transporte personal urbano, no como un simple complemento recreativo, y adaptar el espacio público a esa realidad: infraestructuras seguras, continuas y pensadas para que la bici forme parte central de la movilidad cotidiana

Las infraestructuras ciclistas deben diseñarse como espacios inclusivos, compartidos con vehículos de movilidad personal (patinetes), sillas de ruedas y otros modos no motorizados., lo que necesita de una sección suficiente y de un trazado que tenga en cuenta esta realidad. Es imprescindible replantear el reparto del espacio viario y priorizar claramente a las personas —ya vayan a pie o en bicicleta— frente al tráfico motorizado.

2. Diseño correcto de infraestructuras para bicicletas

Mensaje clave: No todo carril bici es una buena infraestructura ciclista

Una infraestructura ciclista mal diseñada **no solo no fomenta el uso de la bicicleta**, sino que también puede generar situaciones de inseguridad, rechazo social y abandono del modo ciclista.

En muchos casos, los proyectos de carriles bici **ignoran guías técnicas consolidadas** de buenas prácticas —como las recomendaciones internacionales (Oslo, CROW) o las guías del propio Ministerio de Transportes— y se diseñan sin contar con la experiencia de quienes utilizan la bicicleta de forma habitual. Como se enuncia en el manual CROW existen tres requisitos fundamentales para una buena red ciclista, debe ser coherente, directa y segura.



Sin embargo, la mayor parte de la red ciclista de Málaga reproduce itinerarios inconexos, estrechos, con conflictos en cruces, invasiones constantes por otros usos o trazados poco funcionales que **desprestigian la política ciclista**.

El diseño de infraestructuras ciclistas debe basarse en criterios técnicos claros, en la continuidad de los itinerarios, en la seguridad en cruces y en la ausencia de conflictos con otros usos. Incorporar buenas prácticas y procesos de participación real mejora la calidad de las intervenciones y la aceptación social de las políticas de movilidad ciclista.

3. El espacio físico es clave para la seguridad en bicicleta

Mensaje clave: Sin espacio seguro, no hay movilidad ciclista

La seguridad ciclista no puede resolverse únicamente con señalización o recomendaciones. La asignación de espacio físico adecuado es una **decisión política fundamental**. Sin espacio físico propio, continuo y bien diseñado, la bicicleta queda relegada a un papel marginal y peligroso. Reservar carriles específicos, suficientemente anchos y protegidos del tráfico motorizado, es una decisión política sobre cómo se reparte el espacio público. Apostar por la movilidad ciclista implica quitar espacio al coche y dárselo a las personas que pedalean: solo así se genera la confianza necesaria para que cualquier persona, de cualquier edad y situación personal se atreva a usar la bici en sus desplazamientos diarios.

No es razonable ejecutar nuevos viarios o grandes reformas urbanas financiadas con fondos públicos —incluidos los fondos europeos— sin reservar un espacio específico, seguro y legible para la bicicleta. Asimismo, debe cumplirse de forma sistemática la planificación urbana vigente que establece la inclusión de itinerarios ciclistas en zonas verdes. En concreto, en el PGOU de Málaga, en la Normas Urbanísticas, Artículo 6.6.4. Ordenación de espacios libres y jardines, en el punto 4º, especifica lo siguiente: *Deberán integrarse carriles bici que recorran la zona verde y en conexión con los del resto de la ciudad, no siendo excusa la inexistencia de éstos para tal integración*. Por lo tanto, **todo espacio libre y jardín de la ciudad de Málaga debería señalar una zona ciclable específica**.

Por último, es importante señalar que, la priorización de calles de plataforma única y velocidades máximas de 20 km/h permite crear espacios accesibles, ciclables y seguros, compatibles con distintos usos urbanos. Esta debería ser un principio clave en el diseño de la ciudad.

4. Tolerancia cero con el exceso de velocidad y el ruido

Mensaje clave: La ciudad ciclable es una ciudad calmada y silenciosa



Las ciudades con mayor presencia de movilidad ciclista presentan menores velocidades, menos ruido y una mejor calidad del espacio público. La bicicleta no solo necesita entornos calmados, sino que **contribuye directamente a crearlos**.

La pacificación del tráfico debe abordarse como una política estructural, basada en límites de velocidad bajos, control efectivo y diseños viarios que impidan físicamente la velocidad excesiva. Reducir la velocidad no es una medida contra el automóvil, sino una política de salud pública, seguridad vial y convivencia urbana, cuyos beneficios alcanzan a toda la ciudadanía.

Las experiencias internacionales demuestran que ciudades calmadas presentan **menos siniestralidad, menos contaminación acústica y mayor aceptación social del uso de la bicicleta**.

Las políticas de pacificación del tráfico deben ir acompañadas de **campañas reales de control y sanción**, así como de una transformación del diseño viario que impida físicamente las altas velocidades. Los datos demuestran que Zonas de Bajas Emisiones con límites de 20 o 30 km/h habrían logrado **reducciones significativas de emisiones contaminantes y acústicas**, además de mejorar la seguridad vial, si se hubieran diseñado con este criterio en vez de ser espacios de control de etiquetado de vehículos a motor.

La bicicleta se ve directamente beneficiada en entornos calmados, donde la percepción de seguridad aumenta y el espacio público recupera su función social. Reducir la velocidad no es una medida contra el coche, sino una **política de salud pública, equidad y convivencia urbana**.

5. Calles ciclables y nuevas señales de tráfico para una ciudad ciclable

Mensaje clave: La red ciclista empieza en cada calle

No todas las calles necesitan carriles bici segregados, pero **todas las calles pueden y deben ser ciclables**. Aprovechar el potencial de las calles de sentido único y ancho suficiente permite multiplicar la red de itinerarios seguros para bicicletas **sin grandes inversiones**.

Las nuevas señales de tráfico y figuras normativas —calles ciclables, contrasentido ciclista, zonas de prioridad residencial, espacios de calmado del tráfico— ofrecen una oportunidad estratégica para crear una **red capilar**, continua y comprensible para la ciudadanía.

Un plan estratégico de calles ciclables permitiría aumentar de forma exponencial los espacios seguros para la bicicleta, consolidando una ciudad donde la bicicleta **no necesita infraestructuras excepcionales, sino reglas claras y espacio compartido seguro**.

En ciudades compactas mediterráneas como Málaga, Sevilla, Valencia o Barcelona, entre **el 55 % y el 70 % de las calles** son de **un solo carril por sentido**, son **calles**



residenciales/locales, no estructurantes. Y de ese conjunto, aproximadamente **el 40–50 %** son **calles de un solo sentido**, y gran parte **ya funcionan de facto** a baja velocidad (aunque no esté señalizado).

Desde un planteamiento conservador, puede estimarse que **al menos un 40–50 % de las calles urbanas** tienen condiciones geométricas y funcionales adecuadas para convertirse en calles ciclables mediante medidas de calmado del tráfico y señalización específica, **sin necesidad de obra civil**. Esta acción rápida y sencilla pondría a la ciudad de Málaga en el mapa de la movilidad sostenible, pasando de las últimas posiciones de los rankings a las primeras.

Estos cinco principios:

- **no enfrentan modos de transporte,**
- **optimizan fondos europeos,**
- **reducen emisiones y ruido,**
- **mejoran la salud pública y la imagen de ciudad moderna,**
- **y son implementables a corto y medio plazo.**

Conclusión

Impulsar una ciudad ciclable no requiere grandes inversiones, sino **decisiones coherentes**, una redistribución justa del espacio público y una visión clara del modelo de ciudad que se desea construir. Estos cinco principios ofrecen un marco sencillo, realista y aplicable para avanzar hacia una movilidad más eficiente, saludable y socialmente compartida.

La ciudad ciclable no es una ciudad del futuro: es una ciudad mejor preparada para el presente

Cinco principios para la movilidad sostenible en Málaga



Acciones para conseguir los 5 principios y hacer de Málaga un referente en movilidad sostenible y espacio público para las personas:

Implementar el Plan director de la Bicicleta.

Diseñar los principales corredores ciclistas estructurantes (ejes este-oeste, norte-sur y conexiones metropolitanas) antes de ejecutar actuaciones aisladas.

Dimensionar los carriles bici (anchura, capacidad, segregación) pensando en un aumento significativo de la demanda, no solo en los usos actuales.



Garantizar la continuidad de los itinerarios evitando interrupciones en cruces, glorietas y cambios de sección, y evitando los tramos “museo” sin conexión.

Integrar la red ciclista con otros modos sostenibles: intermodalidad con bus, metro, cercanías y aparcamientos disuasorios.

Establecer un calendario de implantación por fases, transparente y evaluable, que permita ir completando la red sin perder la visión global.

Incluir indicadores de seguimiento (longitud de red continua, conexiones entre barrios, uso real) para evaluar y ajustar la red a medida que crece la movilidad ciclista.

Destinar al menos un carril por sentido en las vías principales a circulación ciclista y tráfico calmado (carril 30) con diseño y señalización claros.

Implantar carriles bici protegidos en calzada en vías con alta intensidad de tráfico y velocidad, mediante separadores físicos adecuados.

Reducir el número de carriles dedicados al coche allí donde sea posible, reasignando ese espacio a la bici, al peatón y al transporte público.

Establecer una anchura mínima de los carriles bici que garantice adelantamientos seguros y circulación cómoda en doble sentido donde proceda.

Eliminar zonas de peligro estructural (puertas de coches, giros a derechas, estrechamientos bruscos) mediante rediseño de sección y cruces.

Priorizar la bici en el diseño de intersecciones clave, con avanzabicis (S-49), fases semafóricas seguras y buena visibilidad.

Acompañar la reasignación de espacio con campañas de comunicación que expliquen que la seguridad ciclista empieza por cómo distribuimos la calzada.

Definir una red de “calles ciclables” en el planeamiento de movilidad, con criterios claros (velocidad máxima 30 km/h, preferible 20Km/h, con prioridad peatonal y ciclista).

Implantar señalización específica de calles ciclables (ciclocalles, contrasentido ciclista, prioridad ciclista en calzada) de forma homogénea en toda la ciudad, para que sean fácilmente reconocibles por la ciudadanía.

Generalizar el límite 30 km/h en calles residenciales y locales, acompañándolo de medidas físicas de calmado de tráfico (estrechamientos, pasos elevados, plataformas únicas, chicanes suaves).

Autorizar y señalizar el “contrasentido ciclista” en calles de un solo carril y un solo sentido, cuando la sección lo permita, creando itinerarios directos sin obras de gran envergadura.



Crear zonas de prioridad residencial (calles de juego, entornos escolares, centros de barrio) donde la bici y el peatón tengan prioridad frente al coche, limitando accesos y velocidad.

Revisar la regulación de aparcamiento en calzada para evitar que los coches aparcados invadan o estrechen las trayectorias ciclistas en calles estrechas.

Diseñar mapas y señalética de “red de calles ciclables”, complementaria a los carriles bici segregados, para que cualquier persona pueda orientarse fácilmente y escoger itinerarios seguros.

Formación y campañas específicas dirigidas a conductores y ciclistas sobre la convivencia en calles ciclables, reforzando la idea de que no son “calles para el coche donde se tolera la bici”, sino espacios compartidos donde la velocidad y el respeto marcan la norma.