

La movilidad ciclista en Madrid y su entorno metropolitano

La necesidad de un cambio radical en la promoción del uso de la bicicleta para acercarnos a una verdadera movilidad sostenible



**ecologistas
en acción**
Madrid



Título: La movilidad ciclista en Madrid y su entorno metropolitano.

La necesidad de un cambio radical en la promoción del uso de la bicicleta para acercarnos a una verdadera movilidad sostenible

Autor: Pedro J. Díaz-Alejo González
y la Comisión de Movilidad Sostenible y Calidad del Aire
de Ecologistas en Acción de Madrid

Hecho público el: 20 julio 2026

Ecologistas en Acción de Madrid, C/ Peñuelas 12, 28005 Madrid
Tel. 915 312 739 www.ecologistasenaccion.org



Este informe se puede consultar y descargar en <https://www.ecologistasenaccion.org/373355>

Ecologistas en Acción agradece la reproducción y divulgación de los contenidos de esta publicación siempre que se cite la fuente.



creative commons

Esta publicación está bajo una licencia Reconocimiento-No comercial-Compartir bajo la misma licencia 3.0 España de Creative Commons. Para ver una copia de esta licencia, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/es/>

Introducción

Madrid y su entorno metropolitano acumulan un fuerte retraso en movilidad ciclista en relación a las ciudades y regiones de su entorno. Pese a los discursos oficiales, la capital y la Comunidad de Madrid han avanzado muy poco en movilidad sostenible y en particular en el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Así, en Madrid sólo se producen un 1,3% de viajes en bicicleta en el interior de la M-30 frente al resto de medios de transporte, incluidos los desplazamientos a pie. Mientras, otras ciudades europeas multiplican por 30 esta proporción, como Ámsterdam con un 39%. Grandes capitales como París o Berlín tienen un 11 y un 18% de desplazamientos en bicicleta.

Conviene recordar que esta situación no ha sido siempre así. A principios de los años 70 del siglo pasado Amsterdam era una ciudad congestionada por los coches. Pero el aumento de los accidentes de tráfico, y en especial el trágico número de atropellos y muertes de niños, provocó el nacimiento del movimiento "Stop de Kindermoord" (Alto al asesinato de niños). A esto se sumó la crisis del petróleo de 1973, lo que obligó al gobierno a replantearse el diseño urbano y a priorizar la seguridad de los ciclistas. La construcción de carriles bici segregados y bien diseñados fue clave para la explosión en el uso de la bicicleta que es tan característica de esta ciudad.

Y es precisamente la fuerte escasez de carriles bici segregados lo que está lastrando a Madrid en el uso de la bicicleta. Hay muchos más usuarios potenciales de este medio de transporte que reales. De hecho, sólo el 8% de la población declara sentirse cómoda o segura pedaleando entre coches. La comparación de la red de carriles bici realmente existentes con los previstos en los planes de movilidad ciclista vigentes es apabullante y explica el fortísimo retraso que sufre Madrid y su entorno en relación al uso cotidiano de la bicicleta.

Aumentar el uso de la bicicleta sería la forma más rápida y económica de incrementar la calidad de vida en nuestra ciudad y la sostenibilidad de nuestra movilidad. Así, un mayor uso de la bicicleta supondría: una reducción de la contaminación del aire y del ruido; una disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero que contribuyen al calentamiento global; rebajar la dependencia de los combustibles fósiles y protegerlos frente a las crisis de suministro que se están produciendo por la convulsa situación internacional (Estrecho de Ormuz, Ucrania, etc.); una mejora en la salud de las personas que usen la bici de forma cotidiana.

En este informe Ecologistas en Acción de Madrid recoge diversas propuestas para que el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid puedan dar el necesario impulso a la movilidad ciclista y a la puesta en funcionamiento de carriles bici segregados y seguros, al tiempo que se reduce el uso del automóvil, hoy por hoy el gran devorador de nuestra salud, del bienestar urbano y del espacio común en la ciudad.

El uso de la bicicleta en Madrid

El Ayuntamiento viene presentando datos muy optimistas sobre la infraestructura ciclista y el uso de la bicicleta en Madrid, pero que desgraciadamente no se corresponden con la realidad. Por ejemplo, a finales del pasado marzo, [El Periódico de España](#) publicó una información, después amplificada por el delegado de Movilidad, Borja Carabante, en la que se presumía del uso de la bicicleta en Madrid y se daban datos como que Madrid disponía de 765 km de carril bici segregado.

Pero un análisis más detallado permite ver, como mostró [El País](#) pocos días después, que el dato real es de 344 km y que la cifra que aireaba el Ayuntamiento, prácticamente el doble de la real, se obtenía sumando cada sentido de circulación de los diferentes carriles bici.

Por el contrario, los datos muestran que la infraestructura ciclista es muy escasa y deficiente en Madrid y que el uso real de la bicicleta es mucho más reducido. La comparación que se hará en el próximo apartado también permite ver la enorme distancia a la que estamos en relación con otras ciudades españolas y europeas.

Tomamos para nuestro análisis los datos publicados por la Comunidad de Madrid en sus encuestas de movilidad. Comparar las dos últimas, la de 2018 y la de 2024, nos permite evaluar los progresos en la mejora de la movilidad sostenible como los incrementos de la movilidad individual en vehículo motorizado privado. También usamos los datos de los informes de “Estudio de la movilidad de Madrid”, publicados por el Ayuntamiento.

■ **Tabla 1: Reparto modal por medio de transporte en 2024 en Madrid.**

Corona	A pie	T. público	Vehículo a motor privado	Bicicleta
A-MADRID ciudad	~39 %	~41 %	~18 %	~1,3 %
B-Metropolitana	~28 %	~31 %	~39 %	~0,7 %
C-Regional	~19 %	~19 %	~59 %	~0,3 %

Fuente [ESM2024](#)

La evolución entre 2018 y 2024 se recoge en la tabla 2 para la corona A, Madrid ciudad.

■ **Tabla 2: Evolución de los repartos modales años 2018-2024, en la corona A, Madrid ciudad.**

Modo	2018	2024	Evolución
A pie	~37 %	~39 %	▲ ligera
Transporte público	~43 %	~41 %	▼ leve
Vehículo privado a motor	~17 %	~18 %	▲ leve
Bicicleta	~0,6 %	~1,3 %	▲ ▲ se duplica
Otros	~2 %	~1-2 %	similar

Fuente ESM2024



Madrid frente a otras ciudades

Aunque de la tabla 2 se deduzca una duplicación de los desplazamientos en bicicleta en la ciudad de Madrid, las posibilidades de mejora son enormes, por cuanto el punto de partida es tremendamente reducido. Esto queda claro si comparamos la situación con otras ciudades. El porcentaje de viajes en bicicleta en relación a los desplazamientos totales, frente al 1,3% de Madrid, en París es del 11%¹, en Berlín el 18%² y en Ámsterdam el 39%. Si nos fijamos en ciudades españolas, en Sevilla se hacen en bici el 7% de los viajes diarios, en Barcelona el 4% y en Vitoria el 8%.

Para muchos expertos, la explicación de este fortísimo retraso en la movilidad ciclista en Madrid, ciudad a la que algunos expertos califican como “un agujero negro para el ciclismo en Europa”³ es la escasez o falta de carriles bici protegidos.

1 Así, Madrid registra 49,2 millones de desplazamientos en bici al año, mientras que París, con la mitad de población, alcanza los 383 millones.

2 Datos de Berlín y París obtenidos de <https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/15568318.2026.2649315?needAccess=true>

3 “Madrid es un agujero negro para el ciclismo en Europa, no ha cambiado nada en 15 años” declaraba Mikael Colville-Andersen, uno de los mayores expertos mundiales en movilidad ciclista en una entrevista aparecida en <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2022-08-16/mikael-colville-andersen-madrid-es-un-agujero-negro-para-el-ciclismo-en-europa-no-ha-cambiado-nada-en-15-anos.html>

¿Quién usa la bici y por qué?

¿Por qué son tan determinantes los carriles bici para el despegue de la movilidad ciclista? No hay ninguna ciudad grande con un uso relevante de la bicicleta en el que estos carriles separados y seguros no sean una parte fundamental de la infraestructura urbana. Los estudios son claros: cuanta menos sensación de peligro hay en la calle más gente se anima a usar la bici. Y para reducir ese estrés del tráfico sobre las personas ciclistas necesitamos dos cosas: carriles bici separados de los coches o calles con pocos coches y que circulen muy despacio. Esto último está muy lejos de suceder en los ciclocarriles de las calles madrileñas, donde no hay ningún control efectivo de la velocidad de los automóviles y motocicletas.

Según algunos estudios, solo el 8% de la población se siente cómoda pedaleando entre coches. Son los llamados usuarios “fuertes y sin miedo” junto a los “experimentados y confiados” (ver gráfico siguiente). Incorporar al uso cotidiano de la bicicleta al resto de potenciales usuarios, la gran mayoría, requiere una red de infraestructura ciclista segura y continua.

Figura 1: Grupos de usuarios de la bicicleta según su decisión para circular entre el tráfico



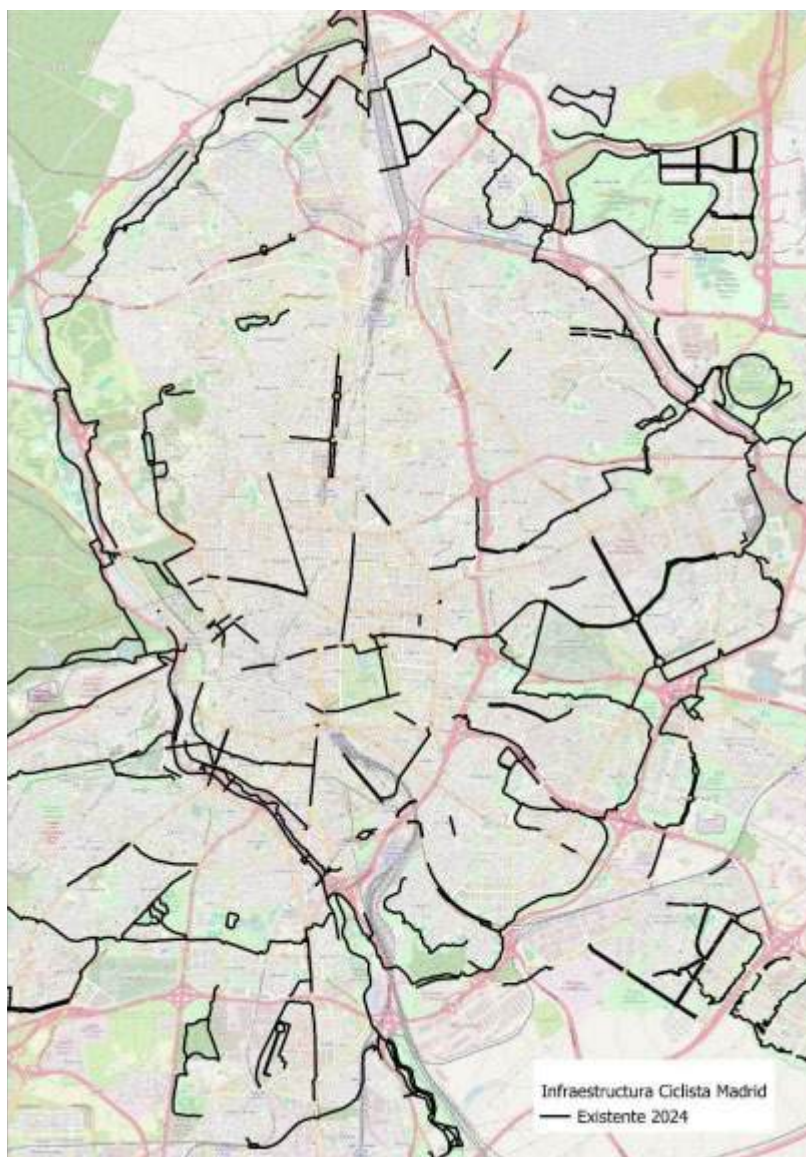
Fuente PDMC 2008+⁴ Citando el gráfico de Portland en Roger Geller, Four Types of Cyclists (Portland OR: City of Portland, Office of Transportation, n.d. circa 2007)

Para darse cuenta de las fuertes deficiencias de los carriles bici de la ciudad de Madrid no hay más que observar el mapa proporcionado por el Ayuntamiento de la infraestructura segregada de uso ciclista realmente existente en 2024 (figura 2) y compararlo con el plano de cómo debería ser en 2025 la red ciclista básica, según el Plan Director de la Movilidad Ciclista en su revisión de 2018 (figura 3).

⁴ http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/BICI/OficinaBici/Plan_Director_Movilidad_Ciclista/PDMC2008_Revision_y_actualizacion_1.pdf

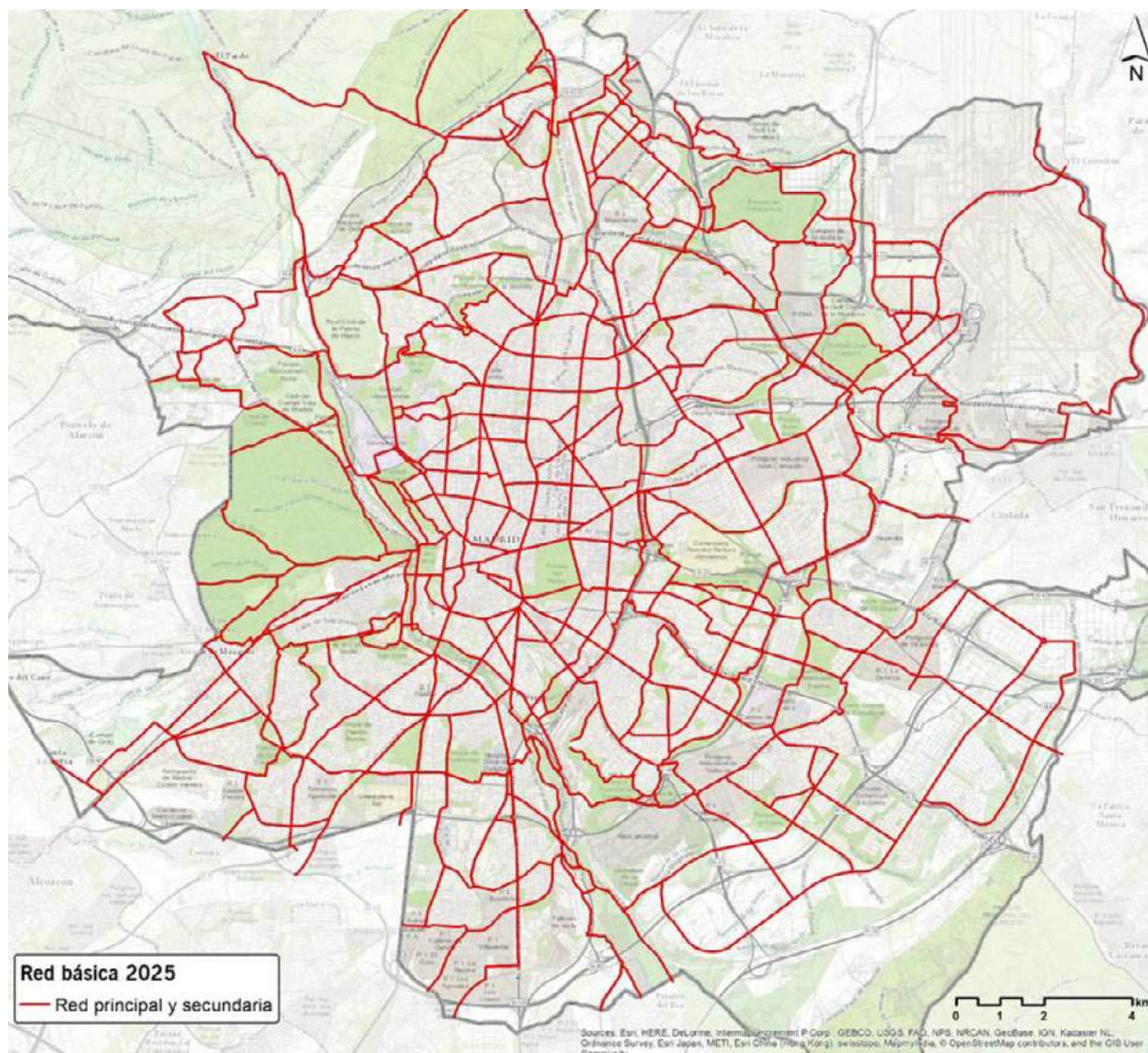
En el primer caso, destaca la fortísima discontinuidad de la red de carriles bici, sin ejes estructurantes, salvo para el caso del anillo verde ciclista, de uso prioritariamente deportivo más que para facilitar los desplazamientos cotidianos.

■ **Figura 2: Infraestructura ciclista segregada en Madrid en 2024**



Fuente: El estado de la movilidad en la ciudad de Madrid, 2024.

Figura 3: Propuesta de red básica de itinerarios ciclistas que debería haberse ejecutado hasta 2025 según el Plan Director de la Movilidad Ciclista de 2008 y su revisión en 2018.



Fuente: Fuente PDMC 2008+⁵

5 http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/BICI/OficinaBici/Plan_Director_Movilidad_Ciclista/PDMC2008_Revision_y_actualizacion_1.pdf

Ventajas de usar más la bicicleta

Son bien conocidas las numerosas ventajas que aporta el uso generalizado de la bicicleta, tanto a escala individual como colectiva. Y lo contrario, que apenas se use este medio de transporte, también tiene consecuencias negativas. Enumeramos a continuación algunas de ellas.

Contaminación del aire y ruido

Madrid tiene un importante problema de contaminación del aire y de ruido generado por el tráfico. Una de las mejores maneras de reducir ambas contaminaciones es fomentar el uso de la bicicleta y reducir el uso de automóviles y motocicletas.

A pesar de los discursos triunfalistas de la actual corporación municipal, afirmando que el aire de Madrid es muy saludable, lo cierto es que superamos de largo los niveles legales admisibles para algunos contaminantes, como el ozono troposférico⁶. Además, durante 2025, 17 de las 24 estaciones de medición de la calidad del aire de Madrid registraron niveles de dióxido de nitrógeno (un contaminante que proviene casi exclusivamente del tráfico) superiores a los que se permitirán en 2030, según la nueva directiva europea. Por tanto, es perentorio y urgente reducir el tráfico de vehículos a motor, y una de las mejores formas de hacerlo es sustituirlos por desplazamientos en bicicleta.

Crisis climática: necesidad de reducir emisiones de gases de efecto invernadero

El transporte es el sector de la economía española que más gases de efecto invernadero (GEI) emite, más del 32% del total. Y dentro del transporte, el principal emisor es la carretera, y en particular el tráfico de automóviles. La mitad de las emisiones del transporte se producen en ámbitos metropolitanos, donde se podrían reducir drásticamente sustituyendo los viajes en automóvil por desplazamientos en bicicleta o la combinación de bicicleta y transporte público. No basta sólo con sustituir vehículos de combustión por vehículos eléctricos: para conseguir las reducciones de GEI que debemos alcanzar en 2030⁷ hay que reducir drásticamente el uso del coche en nuestras ciudades.

6 <https://www.ecologistasenaccion.org/364501/el-aire-en-madrid-sigue-contaminado-pese-a-las-afirmaciones-autocomplacientes-del-ayuntamiento/>

7 La Unión Europea exige reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte en un 55% para turismos y un 50% para furgonetas.

Crisis energética: incertidumbre en el suministro de combustibles fósiles

Las emisiones citadas en el párrafo anterior se producen por la combustión de combustibles fósiles, como la gasolina y el diésel que quemamos en nuestros vehículos. Pero las fluctuaciones geopolíticas, con sus drásticas alzas de precios y las fuertes incertidumbres en el suministro (basta recordar los efectos de la invasión de Ucrania o la situación en el Estrecho de Ormuz), el agotamiento de las reservas de petróleo y el llamado pico del petróleo, entre otros factores, hacen urgente que busquemos sistemas para consumir menos combustibles fósiles. Y sin duda, la movilidad cotidiana es uno de los principales focos de consumo de estos derivados del petróleo. Pues bien, nuevamente la movilidad activa y el transporte público son los modos llamados a sustituir gran parte de los desplazamientos en vehículo motorizado privado. Estos y también el cambio de modelo de urbanismo y de ciudad: priorizando la ciudad de cercanía, de los quince minutos, frente a la dispersión urbana y la movilidad sin control.

La movilidad activa es saludable para quienes la practican

Caminar o ir en bici mejora nuestro estado físico, nuestra salud y la de todos nuestros vecinos y vecinas, sobre todo si se hace sustituyendo desplazamientos en los modos más contaminantes.

Aprovechar las diferentes normas como palanca de cambio

Hay múltiples recursos para favorecer desde diferentes ámbitos este tránsito hacia una mayor movilidad activa. Por ejemplo, la reciente Ley de Movilidad Sostenible exige a las empresas con más de 200 empleados por centro de trabajo (o más de 100 por turno) elaborar un Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo (PMST), en el que se debe priorizar la movilidad activa (caminar o ir en bicicleta), el transporte público y el teletrabajo para reducir la huella de carbono.

¿Qué demandamos a las administraciones?

Pedimos, y exigimos, a los responsables políticos de todos los ámbitos competenciales:

- ▶ Impulsar de forma decidida la movilidad activa: caminar e ir en bici.
- ▶ Reforzar el transporte público para que sea una alternativa real y que además permita el transporte de la bicicleta con facilidad.
- ▶ Una política clara de restricción y de reducción de espacio para el uso del automóvil en zonas urbanas. No es de recibo que, con todas las externalidades negativas que conlleva el uso excesivo del coche, se siga gastando una enorme cantidad de fondos y recursos públicos en fomentar la fluidez del tráfico y el uso del automóvil sin restricciones.
- ▶ Un urbanismo que promueva la accesibilidad y la satisfacción de necesidades básicas en distancias cortas, minimizando las necesidades de desplazamiento. La ciudad de los 15 minutos.

En definitiva, si queremos reducir emisiones, mejorar la calidad del aire y la habitabilidad de nuestras ciudades, no hay otro camino que el estímulo y disuasión (los populares palo y zanahoria). Estímulo a los medios más sostenibles (movilidad activa y transporte público limpio) y disuasión del tráfico de automóviles.

Peticiones al Ayuntamiento de Madrid

- ▶ Que cumpla lo que ya aprobó en los Planes Directores de Movilidad Ciclista de 2008 y 2018.
- ▶ Que recupere lo que desapareció en el Plan de Movilidad Sostenible de 2022: la construcción de la red básica de carriles bici protegidos. Como se ha venido argumentando, esta red es esencial para impulsar el uso generalizado de la bici y todas las consecuencias positivas que ello conlleva.
- ▶ Mejorar la seguridad del servicio de bici pública BiciMad en lo relativo al estado de los neumáticos traseros, que por su desgaste provocan una gran cantidad de accidentes por derrapaje en días de lluvia o con el pavimento mojado.

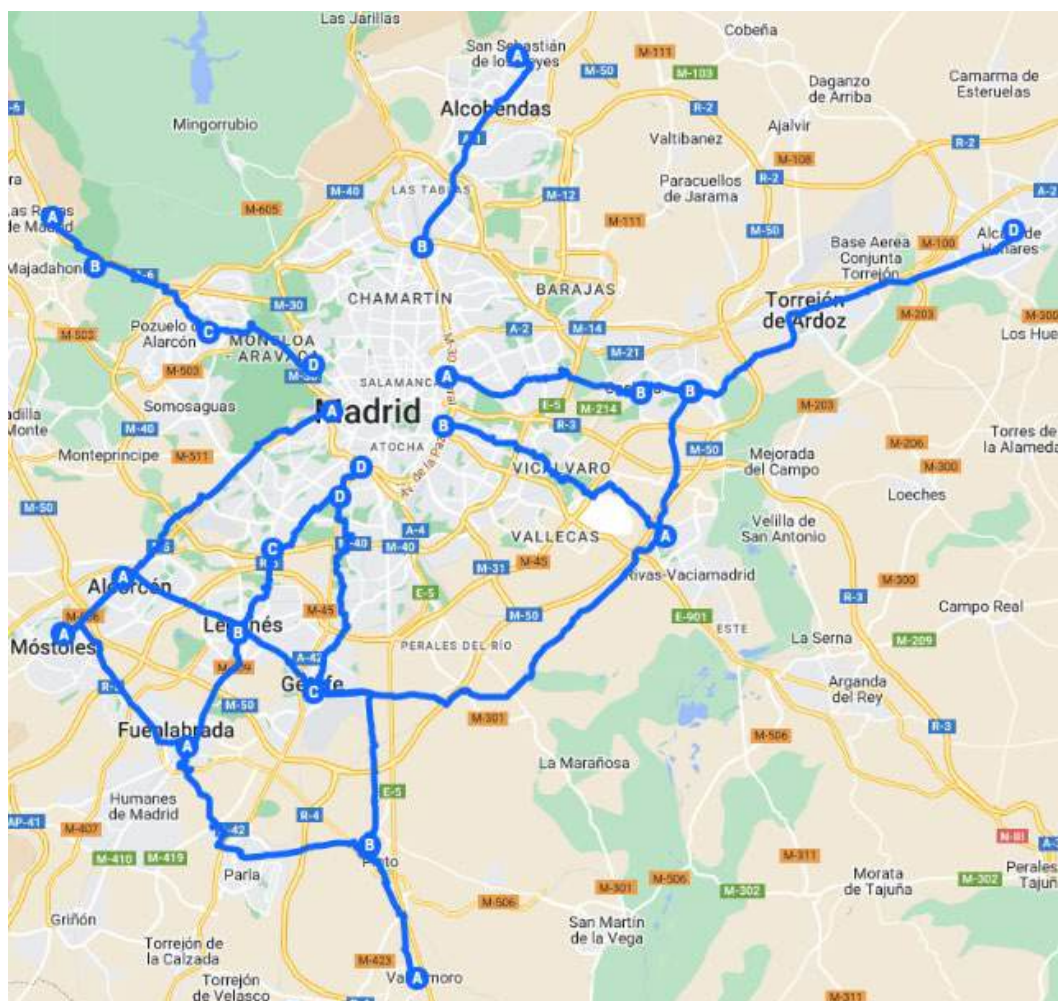
Peticiones a la Comunidad de Madrid

Que apueste de forma clara por la movilidad sostenible fundamentalmente con dos medidas:

- ▶ Crear una red de conexiones ciclistas entre municipios (ver figura 4)
- ▶ Reforzar y mejorar el transporte público, dejando atrás las políticas centradas sólo en el coche.

Tanto la Comunidad como al Ayuntamiento de Madrid deben establecer una recogida de datos de movilidad que se mantenga en el tiempo y con una periodicidad no mayor a dos años. No es razonable disponer únicamente de datos de 2018 y 2024 para implementar políticas de movilidad que se adapten a los tiempos tan cambiantes que vivimos. Especialmente llamativo es que el Ayuntamiento de Madrid no recoja datos desgregados por modos de desplazamientos en sus informes de movilidad.

■ **Figura 4: Algunos de los carriles bici interurbanos que se deberían poner en marcha**



Fuente: Alegaciones de Pedalibre al Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid 2025-2032, consultable en: <https://pedalibre.org/2023/08/25/alegaciones-de-pedalibre-al-plan-de-carreteras-de-la-comunidad-de-madrid-2025-2032/>

Anexo: Fuentes de los datos

Para la realización de este informe hemos usado las siguientes fuentes oficiales de datos:

- ▶ Las Encuestas de Movilidad de la Comunidad de Madrid de 2018 y 2024. Respectivamente:
<https://datos.comunidad.madrid/dataset/resultados-edm2018>
<https://www.crtm.es/media/b3djxhie/memoria-de-los-resultados-esm24.pdf>
- ▶ Los informes “Estudio de la movilidad de Madrid” del Ayuntamiento. <https://transparencia.madrid.es/portales/transparencia/es/Medio-ambiente-y-urbanismo/Movilidad/Trafico/Estudios-Informes-y-Evaluaciones-de-Movilidad/?vgnextoid=1cbc9294e05b9610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnextchannel=6a0a508929a56510VgnVCM1000008a4a900aRCRD>
- ▶ Los datos de calidad del aire de la red de medición municipal. <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Medio-ambiente/Calidad-del-aire/?vgnextoid=61a20a2410eeb710VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnextchannel=3edd31d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

Otras fuentes con las que hemos trabajado para redactar este texto

- ▶ 2004. Encuesta Domiciliaria de Movilidad | Comunidad de Madrid
- ▶ 2014. Encuesta Domiciliaria de Movilidad | Comunidad de Madrid
- ▶ 2018 ESM2018: Documento Síntesis
- ▶ 2020. InformeAnual2020.pdf
- ▶ 2022. InformeAnual2022.pdf
- ▶ 2023. Informe Anual2023.pdf
- ▶ 2024. Estado de la movilidad de la ciudad de madrid 2024. Encuesta sintética de movilidad en la Comunidad de Madrid 2024 (ESM2024)
- ▶ Comunicado de Ecologistas en Acción, *Los planes de movilidad al trabajo y la bicicleta son ignorados como herramientas ante la crisis de los combustibles fósiles*, disponible en: <https://www.ecologistasenaccion.org/366659/los-planes-de-movilidad-al-trabajo-y-la-bicicleta-son-ignorados-como-herramientas-ante-la-crisis-de-los-combustibles-fosiles/>

NOTA

Todas estas propuestas van en consonancia con las lanzadas por La Red de Ciudades y Territorios por la Bicicleta. Red de la que forma parte el Ayuntamiento de Madrid.

<https://www.redbici.org/medidas-para-reducir-la-dependencia-energetica-de-europa/>

**ecologistas
en acción**
Madrid

