

CDMX

HACIA UNA CIUDAD CICLISTA



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CapitalSocial **Por Ti**

CDMX

HACIA UNA CIUDAD CICLISTA



Primera edición
Abril 2017

Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa
Jefe de Gobierno de la Ciudad de México

M. en C. Ing. Tanya Müller García
Secretaría del Medio Ambiente

Ing. Rosa María Gómez Sosa
Directora General de Bosques Urbanos
y Educación Ambiental

Lic. Pedro Norberto Miranda
Director de Comunicación e
Información de la Secretaría
del Medio Ambiente

Fernanda Rivera Flores
Directora de Cultura, Diseño e
Infraestructura Ciclista

Sergio Martínez Tinoco
Subdirector de Cultura
y Uso de la Bicicleta

Contenidos

Dirección de Cultura, Diseño e
Infraestructura Ciclista
Francisco Paillie
Ximena Ocampo

Fotografía

Enrique Abe Takahashi

**Coordinación de arte, diseño gráfico y
diseño editorial**

Francisco Paillie
Ximena Ocampo
Karina Smeke
Nidya Flores
Alma Rosa Martínez Melo

Corrección de estilo

Pablo Rafael Prado Cardoso
Rafael Augusto Morales Pérez
Roberto Carlos Mendoza Ortega

Impreso en México

ÍNDICE



La bici llegó para quedarse... 8



Presentación 12



Las bicicletas en la CDMX 14



Cronología de la bicicleta en la CDMX 22



El sencillo placer de dar un paseo en bicicleta 26



Si construyes infraestructura, más ciclistas vendrán 50



La importancia de las bicicletas públicas en las ciudades 72



Ciclistas en la CDMX 92



Aprender, innovar y compartir 112



Pedalear para transformar el futuro de la ciudad 120

La bicicleta llegó para quedarse...

La Ciudad de México está trabajando para garantizar la permanencia de la bicicleta como un elemento fundamental para la sustentabilidad y la movilidad a través del impulso de este modo de transporte como política pública.

La convergencia de las agendas políticas, sociales y técnicas ha sido una ventana de oportunidad para hacer crecer las políticas públicas en torno a la bicicleta y que está se considere parte integral de las estrategias de movilidad de la Ciudad de México en el corto, mediano y largo plazo.

El reto de la Ciudad de México ha sido encontrar los canales correctos para lograr la transformación y reforzamiento de los programas de impulso de la bicicleta, hacer que se convierta en una visión de ciudad y especialmente queden plasmados como una política pública bien formulada, implementada y evaluada que garantice la perdurabilidad de los mismos.

Hoy nos encontramos ante los resultados tangibles del esfuerzo de la administración local por impulsar el uso de la bicicleta. Vemos resultados en los conteos, programas y paseos, pero sobre todo los vemos en las calles. El gobierno de la ciudad considera a la bicicleta como un impulso que atiende un problema público y lo resuelve con múltiples beneficios.

Hoy, el uso de la bicicleta se fomenta a través de un conjunto de programas y proyectos que nos permiten entenderla como una política pública. Se han encontrado las sinergias para impulsar cada día el ciclismo urbano y por ello es importante no detenernos, ya que el tema requiere de una constante innovación para que la Ciudad de México se convierta en una urbe *cicloinclusiva*.

Los logros alcanzados son el inicio de un futuro consolidado de la bicicleta como modo de transporte. **Debemos seguir trabajando a través de pro-**



gramas como ECOBICI, los Paseos Dominicales y la construcción de equipamiento e infraestructura ciclista para lograr que los indicadores que hoy vemos en las calles se repliquen en más espacios de la ciudad. La conjunción de los esfuerzos gubernamentales con el trabajo de los gru-

pos ciclistas y de todos los que día a día nos movilizamos en bicicleta hará que nuestra visión futura sea una realidad. **¡Hoy en la Ciudad de México podemos decir que la bicicleta llegó para quedarse!**



Bicicleta Monumental

realizada el 3 de abril
de 2016 con Paseo de
Todos



Presentación

Las grandes megalópolis como la Ciudad de México enfrentan retos fundamentales en temas de movilidad y desarrollo sustentable, mismos que inciden en la calidad de vida de sus habitantes. Para estas ciudades, la bicicleta se ha consolidado como alternativa de movilidad gracias al esfuerzo de ciudadanos y gobiernos.

La actual administración de la Ciudad de México ha trabajado en consolidar los esfuerzos para fomentar el uso de la bicicleta y garantizar que el ciclismo urbano en la ciudad sea una actividad permanente en la que se enmarque las políticas públicas con incidencia a largo plazo.

La transformación actual de las ciudades busca generar espacios que promuevan una cultura de movilidad sustentable y la Ciudad de México no se ha quedado atrás. En los últimos años se ha invertido en integrar una red de infraestructura ciclista, garantizar la accesibilidad a bicicletas y sobre todo incidir en el cambio del paradigma cultural, con el objetivo de fomentar el uso de modos de

transporte que requieran menos espacio, pero que maximicen beneficios.

El incremento en el número de ciclistas es resultado de la profesionalización de las políticas públicas de movilidad en bicicleta. **Los conteos dan referencia de un incremento de 25% en el número de viajes ciclistas en tan solo ocho años.** Esto se percibe no solo en los estudios, sino en las personas que día a día deciden hacer uso de la bicicleta como modo de transporte.

El esfuerzo de consolidación de la movilidad en bicicleta ha hecho de la Ciudad de México un referente a nivel mundial al mostrar que la voluntad de un gobierno por fomentar el ciclismo urbano, en conjunto con el esfuerzo de los grupos ciclistas, trae resultados que son perceptibles en la calidad de vida de los ciudadanos.

El éxito de las políticas de movilidad en bicicleta se ha convertido en un ejemplo para todas aquellas ciudades que comparten un contexto cambiante como el que tiene la nuestra.

Crear una ciudad amigable con los ciclistas incide en un mejor uso del espacio público y en la generación de una ciudad que provee bienestar a todos los habitantes.

La Ciudad de México aspira a ser un lugar humano y sobre todo, sustentable, para lo cual se seguirá trabajando en implementar políticas públicas consistentes, consolidadas y permanentes, para garantizar cambios primordiales en la ciudad.

El siguiente texto tiene por finalidad documentar el trabajo realizado por el Gobierno de la Ciudad de México por fomentar y consolidar a la bicicleta como modo de transporte y los datos reflejados en las páginas consecuentes tienen por temporalidad el inicio de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta y, por final, diciembre de 2016.



Las bicicletas en la CDMX



Las bicicletas en la CDMX

Las ciudades marcan la cadencia del progreso e innovación de las naciones en que se encuentran y, por ende, el ritmo y estilo de vida de sus habitantes. La Ciudad de México, al ser la aglomeración urbana más grande de América del Norte, debe asumir compromisos concretos en materia de sustentabilidad urbana basados en acciones locales; compromisos que le permitan evidenciar los escenarios deseables para el futuro.

Hacer de la Ciudad de México una ciudad ciclista, requiere generar mejores condiciones urbanas y de convivencia social; cuestiones que no sólo impactan de manera tangible el desarrollo económico y la calidad de vida de los habitantes, sino que además promueven la cultura de participación, la capacidad de lograr transformaciones positivas y la convivencia responsable con el medio ambiente.

La Secretaría del Medio Ambiente (Sedema) crea a la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista (DCDIC) como la entidad abanderada

para proveer escenarios positivos de transformación hacia una ciudad más amable, eficiente y segura, regida por un modelo claro de movilidad sustentable e integración ciudadana.

En el camino hacia una mejor ciudad, la implementación de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta se ha mantenido con **tres pilares fundamentales:** configuración de mejores políticas públicas, intervención y generación de proyectos de infraestructura, así como la puesta en marcha de estrategias que garantizan una cultura positiva entre los ciudadanos en relación a las

bicicletas y a los ciclistas de la ciudad. Son estos tres aspectos fundamentales, aunados a un equipo creativo y capacitado, con conocimiento técnico y metodologías validadas internacionalmente, los que han puesto a rodar las bicicletas de miles de habitantes de la Ciudad de México.

Cada vez que se realiza una acción, ya sea en relación a las políticas públicas de movilidad no motorizada, a la promoción de la cultura ciclista o a la inversión en

infraestructura para las bicicletas, salen a rodar más ciudadanos, felices de recorrer las calles de formas diferentes.

La Ciudad de México lleva años transformándose para bien, ahora y hacia el futuro; pedaleando poco a poco hacia una ciudad ciclista.

La Secretaría del Medio Ambiente crea la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista.

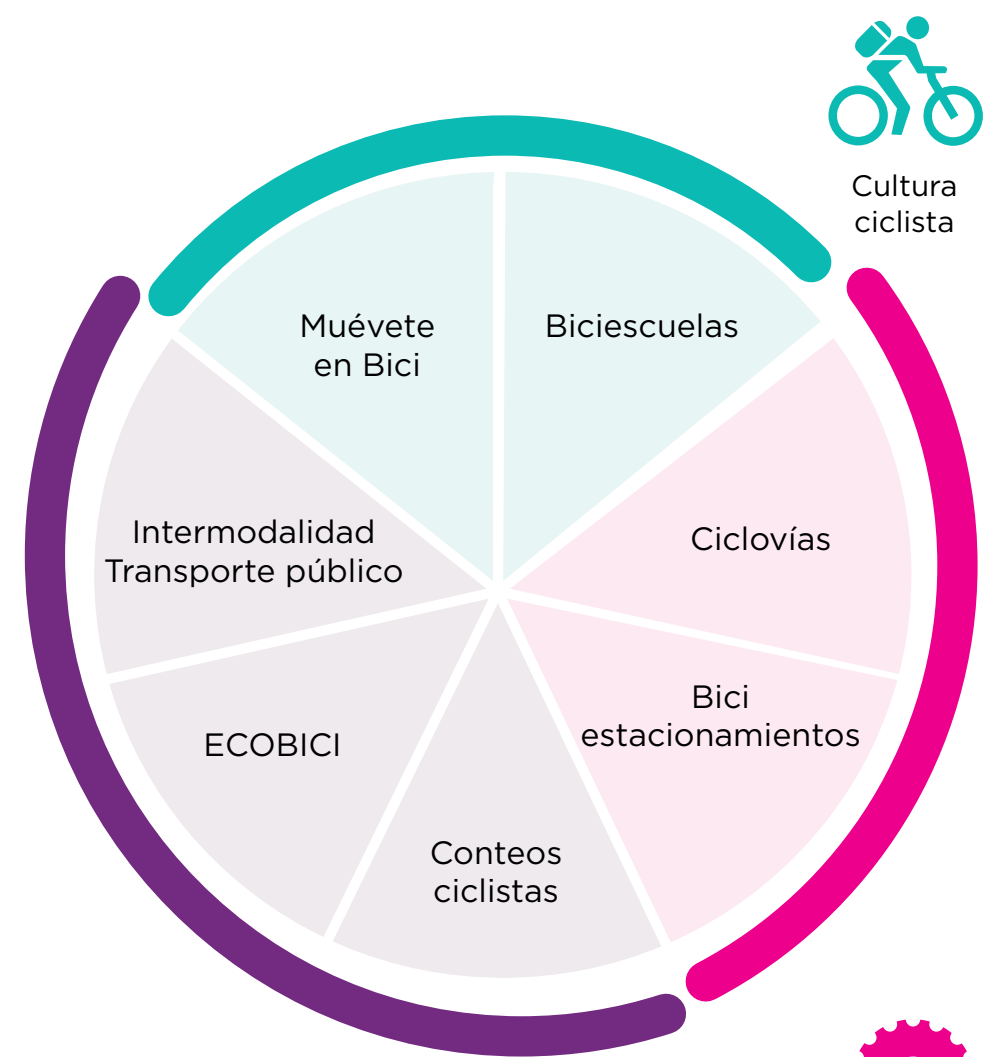
El objetivo final es crear, a través de políticas públicas, las condiciones adecuadas de infraestructura, equipamiento y cultura ciclista que permitan hacer de la bicicleta una alternativa viable y segura de transporte en la Ciudad de México.



La **Ciudad de México** es la aglomeración urbana más grande de América del Norte.



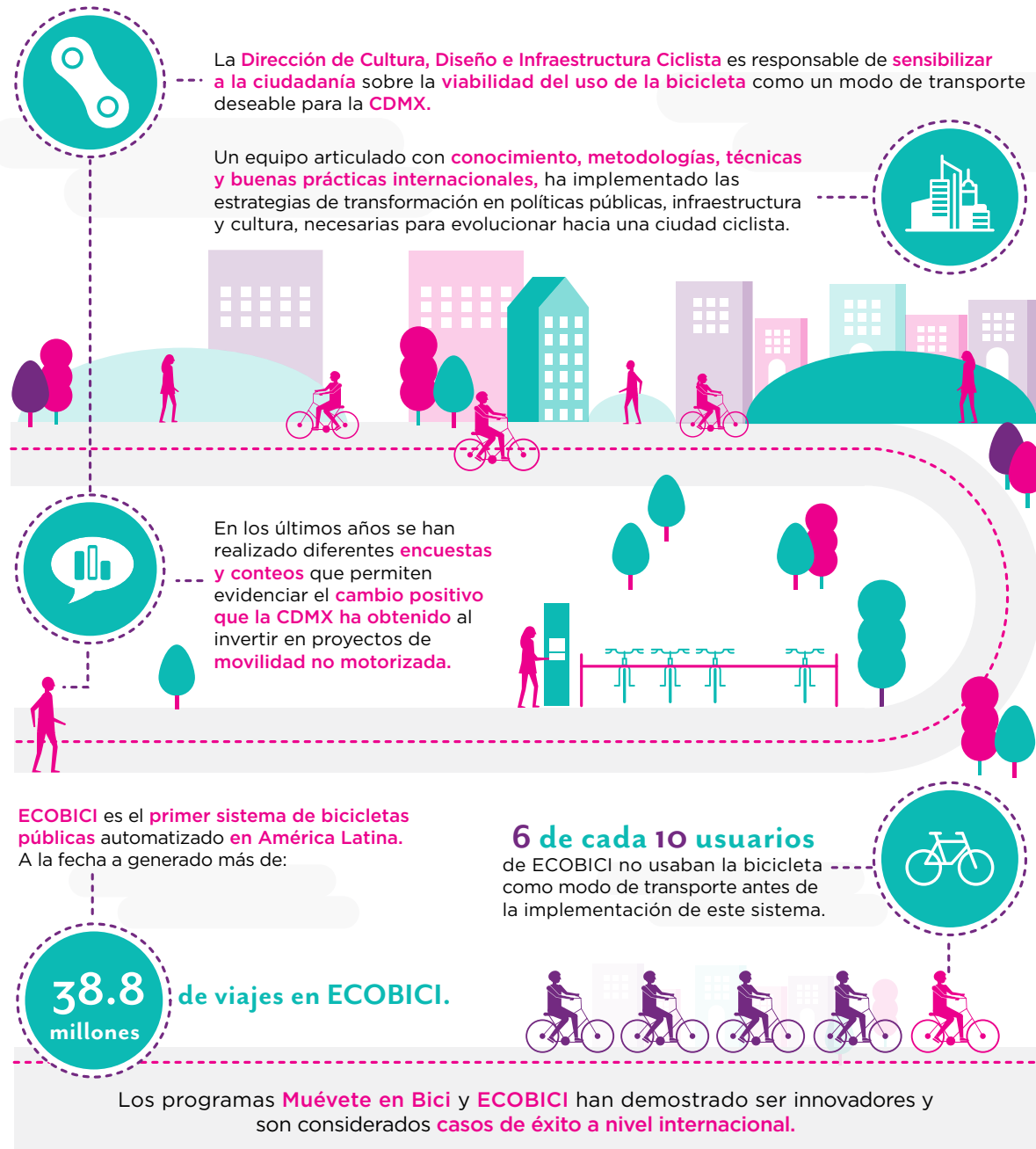
Políticas públicas



Cultura ciclista



Infraestructura



Con la **ciclovía de Reforma** se incrementaron en:

300%

los viajes de **ECOBICI**

Demostrando el poder que tiene la generación de infraestructura sobre el comportamiento de los ciudadanos y los modos de transporte en la ciudad.

Los viajes diarios en bicicleta han aumentado en un:

35%

en los últimos **8 años**

La **Ciudad de México** ha obtenido por tres años consecutivos el primer lugar en el **Ranking Ciclociudades**.



La relación entre inversión en infraestructura y la cantidad de ciclistas es directa: **entre más kilómetros sean construidos y adaptados, más ciclistas se moverán por la Ciudad de México**

Cronología de la bicicleta en la CDMX

Desde 2007, la Sedema es la entidad de gobierno encargada de promover la movilidad sustentable y fomentar el transporte intermodal. La exitosa implementación de políticas públicas respecto a estos temas ha generado un escenario ideal para hacer de la bicicleta uno de los modos de transporte más deseables y útiles.

La Sedema, en conjunto con expertos nacionales e internacionales, realizó un diagnóstico que demostró la viabilidad técnica y geográfica para implementar programas que impulsaran el uso de la bicicleta en la ciudad. El diagnóstico permitió comprender los retos y dificultades que la Ciudad de México enfrentaría. De este análisis han derivado programas, estrategias y acciones como el Sistema de Transporte Individual ECOBICI, el Paseo Dominical Muévete en Bici y la creación de infraestructura ciclista.

En casi diez años de trabajo, la Ciudad de México ha cambiado el

paradigma de la movilidad al reducir el número de viajes en automóvil particular y aumentar la cantidad de viajes en modos alternativos de transporte eficientes, cómodos y seguros. Estos cambios positivos no solo son motivantes para la ciudad y sus habitantes, sino que además sirven de ejemplo para todas las urbes del mundo que comparten nuestro contexto.

Esta década de trabajo y esfuerzo ha demostrado que la bicicleta es una alternativa real para el futuro sustentable.

Ésta no es sólo un objeto ciudadano, sino que se ha convertido en el estandarte simbólico de la transformación hacia un escenario más inclusivo, justo y democrático. Así, la conformación en 2014 de la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista representa la integración entre el conocimiento, capacidad técnica, ciudadanía organizada y voluntad política, así como un punto de partida en el desa-

rollo del uso de la bicicleta como parte integral de la movilidad en la urbe.

Aprendiendo de los distintos viajes que realizan los habitantes de la ciudad es como se han planteado los diferentes proyectos y actividades, configurando así un plan integral de movilidad en bicicleta que responde a las necesidades de corto, mediano y largo plazo a través de soluciones de infraestructura, cultura y política pública.

El fortalecimiento de programas como ECOBICI y Muévete en Bici es parte del compromiso por democratizar el espacio público, generar beneficios medioambientales, culturales y de salud, así como mejorar la calidad de vida; de tal manera que el esfuerzo de estos años de trabajo reitere que la bicicleta es un modo de transporte, además de una actividad recreativa y deportiva.

Se ha trabajado por dar continuidad a los programas que favorecen el crecimiento del número de ciclistas y que generan conciencia sobre la intermodalidad; es decir, la posibilidad de combinar la bicicleta con otros modos de transporte. La integración de ECOBICI con la Tarjeta CDMX y la instalación de biciestacionamien-

tos y estaciones ECOBICI en inmediaciones del transporte público demuestran el aumento en la demanda de bicicletas en la ciudad.

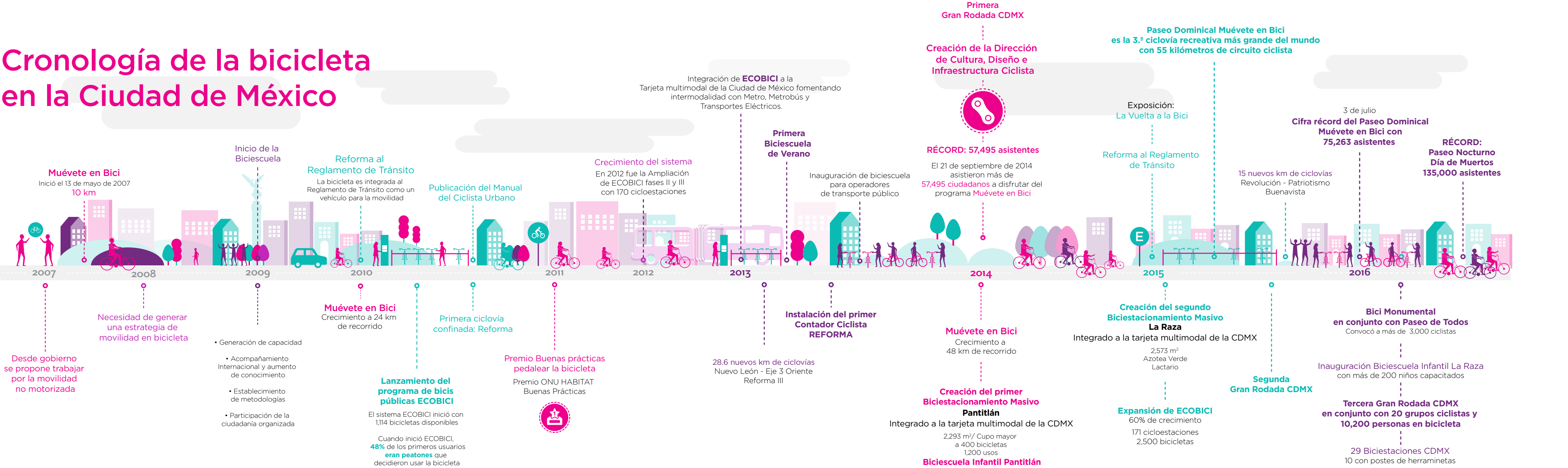
La transformación del Reglamento de Tránsito para incluir a la bicicleta y sus usuarios es otro aspecto a resaltar.

Es en los últimos años que se ha generado mayor inversión económica en kilómetros construidos para ciclistas y otros tipos de infraestructura, disparando exponencialmente la cantidad de ciclistas a más de 158,524 por día. Esta década de trabajo ha permitido migrar de la formulación de una estrategia hacia la consolidación de propuestas concretas. Hoy podemos mirar atrás y recordar los hitos que han ayudado a volver a la Ciudad de México un espacio para ciclistas.



La **Secretaría del Medio Ambiente** de la Ciudad de México es la dependencia encargada de promover la movilidad sustentable.

Cronología de la bicicleta en la Ciudad de México



El sencillo **placer** de dar un paseo en **bicicleta**



Muévete en Bici

Es el programa de la Secretaría del Medio Ambiente en el que calles y avenidas, regularmente utilizadas para el transporte motorizado, se habilitan para dar paso y preferencia a peatones, corredores, patinadores y ciclistas. Desde el 2007, el programa ha permitido a las personas disfrutar las calles, nuestros espacios públicos por excelencia, para la recreación y el esparcimiento, fomentando así la actividad física y la convivencia social.

Muévete en Bici ha generado un nuevo escenario que fomenta una visión de ciudad y una cultura de movilidad enfocadas en el peatón y el ciclista, permitiendo a los ciudadanos asumir que la calle, antes que ser un espacio de tránsito y de paso para automóviles, es sobre todo un lugar de vida. Cada domingo el paseo contribuye a generar una cultura de movilidad enfocada en modos no motorizados y permite disfrutar la ciudad de formas diferentes. Gracias a un grupo de trabajo multidisciplina-

rio conformado por veinte entidades del Gobierno de la Ciudad de México, Muévete en Bici se ha convertido en una de las cinco ciclovías con más asistencia en el mundo y la tercera con mayor longitud.



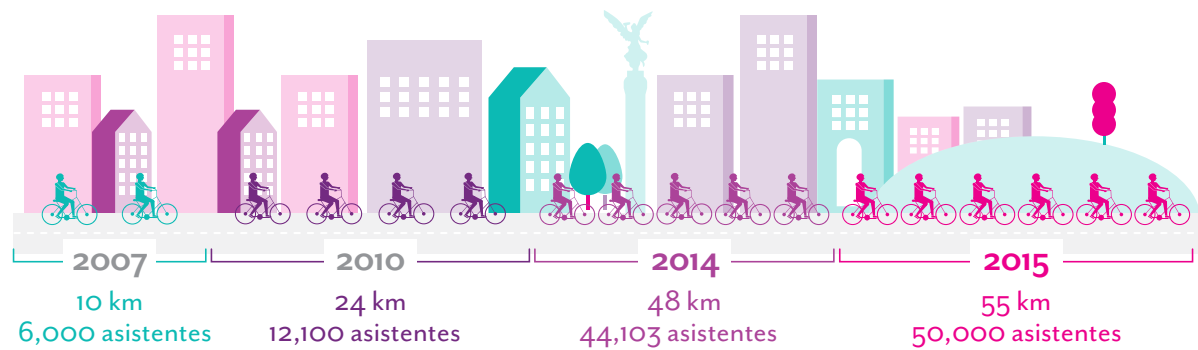
Muévete en Bici,
es una de las ciclovías
con más asistencia en
el mundo y la tercera
con mayor longitud.



Las ciclovías recreativas son calles libres de vehículos motorizados que permiten, durante varias horas del día, principalmente los domingos y días festivos, el paseo gratuito y seguro en bicicleta, a pie o en patines, de miles de personas. El concepto se originó en Bogotá, Colombia, a principios de 1974, y desde entonces en países como España, Chile, Argentina, Ecuador, Venezuela y Estados Unidos, entre otros, suman cientos de kilómetros de calles abiertas a personas y familias que piden más espacios de recreación en sus ciudades.

Fue el 13 de mayo de 2007 la primera vez que Muévete en Bici cerró una de las avenidas más importantes de la Ciudad de México, Paseo de la Reforma, con un recorrido de 10 kilómetros y una afluencia promedio de 6,000 personas por evento en ese año. Para el 2010 la ruta ya se había ampliado hacia el norte de la ciudad, logrando un recorrido de 24 kilómetros y una afluencia de 12,100 personas cada domingo. En 2013 se sumaron tres kilómetros y medio

más; y posteriormente, en el marco del séptimo aniversario del Paseo Dominical, en mayo de 2014, se realizó la ampliación más importante en la ruta del programa, llegando a un recorrido total de 48 kilómetros. En 2015, en su octavo aniversario, se anunció la ampliación de siete kilómetros, a partir de la cual la asistencia de personas aumentó de forma significativa hasta llegar a un promedio de 50,000 personas disfrutando del evento cada domingo.



Año	Total de asistentes	Promedio de asistentes	km
2007	158,300	6,000	10
2008	329,750	8,455	14
2009	456,500	11,200	14
2010	484,000	12,100	24
2011	665,000	16,625	24
2012	733,000	17,788	24
2013	890,500	22,263	27.5
2014	1,764,109	44,103	48
2015	1,910,991	50,000	55
2016	1,680,601	50,000	55

La **cantidad de asistentes** que llegan en bicicleta al Paseo Dominical **aumentó:**



de los asistentes realiza otra actividad después del evento
Lo cual tiene un impacto directo en la economía local de las colonias aledañas

La **cantidad de mujeres** que asiste a la ciclovía **ha crecido** en un:

Derrama económica de:
10 millones de pesos cada domingo



El domingo **3 de julio de 2016** se tuvo la **afluencia más alta** en la historia de la ciclovía recreativa con un total de

75,263 personas, equivalentes a:

Los ocupantes de
440 vagones del Metro
o **598 Metrobuses**



La población de
Groenlandia



La población conjunta de las colonias
Condesa, Cuauhtémoc y Doctores.



* Todos los conteos de asistentes se hacen con base en los manuales de las Ciclovías Recreativas de las Américas.

32

La longitud de **la ciclovía** es de **55 kilómetros**, equivalentes a:



137 vueltas a una pista de atletismo



La longitud **total** del Anillo Periférico



300 veces la altura de la Torre Latinoamericana



33

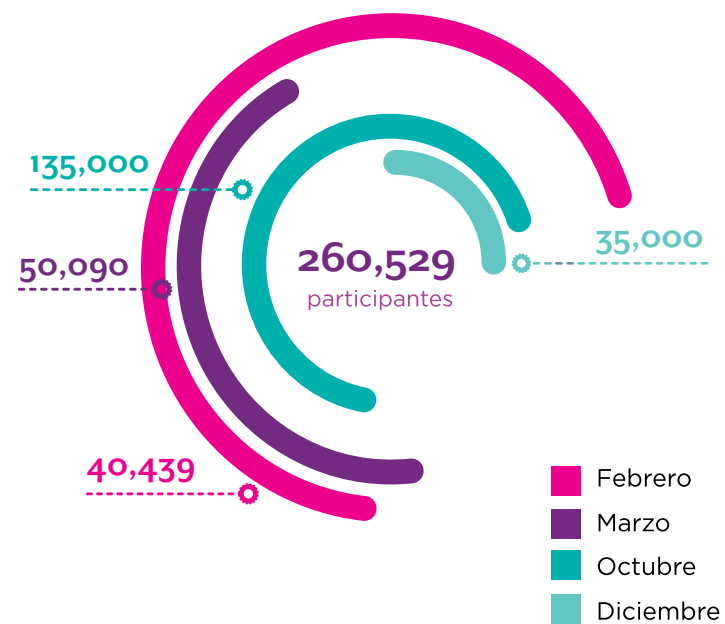
9,072,750 personas beneficiadas
por el **Paseo Dominical Muévete en Bici**



Asistentes al Paseo Dominical 2016

1,680,601 **39** **55** km
Paseos Dominicales

Paseos nocturnos 2016



Préstamos gratuitos

BICICLETAS INJUVE



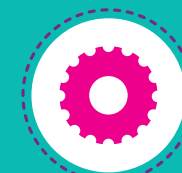
4,099

REMOLQUES,
BICICLETAS BALANCE



651

SERVICIO MECÁNICO



31,242

Reparaciones

Actividades gratuitas

Dar la Vuelta



9,170

Participantes

Alcánzame



11,812

Participantes

Capoeira



628

Participantes

Paseo a Ciegas



3,048

Participantes

Yoga CDMX



5,718

Participantes

Activación física
Muévete



36,450

Participantes

Ajedrez



546

Participantes
a partir de julio 2015

Tai Chi



163

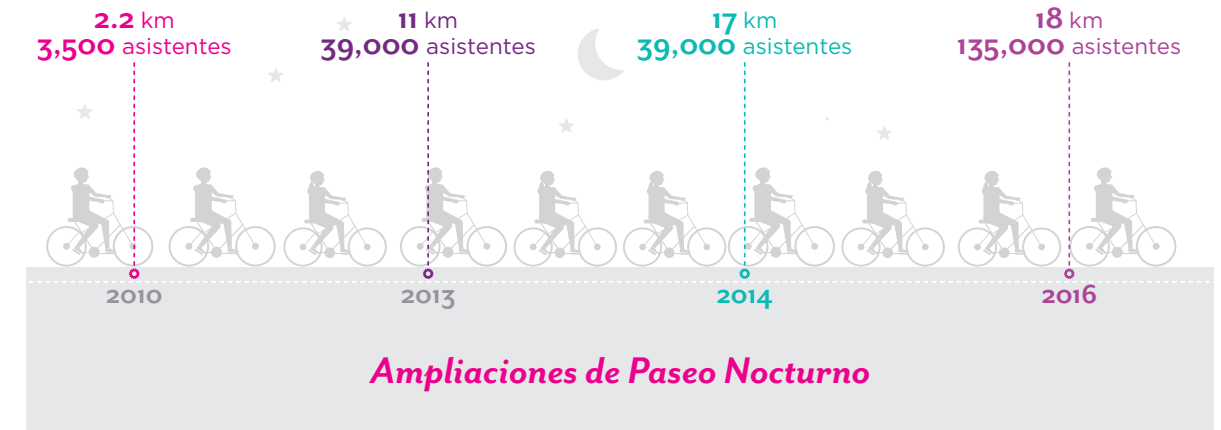
Participantes
a partir de julio 2015

Paseos Nocturnos

Los Paseos Nocturnos en Bicicleta son parte del programa Muévete en Bici. Se han realizado 26 paseos desde el 2010 a la fecha, cada uno con una temática específica de acuerdo con la temporada del año.



Se han realizado 26
Paseos Nocturnos
desde 2010 a la fecha.



Los Paseos Nocturnos Muévete en Bici se realizan en sábado de 19:00 a 23:00 horas con un formato similar a los Paseo Dominicales.

El primer Paseo Nocturno se realizó en mayo de 2010, para el cual se trazó una ruta de 2.2 km que recorrió las calles más atractivas del centro histórico de la Ciudad de México.

En 2013 la ruta se amplió hasta alcanzar 11 km y por primera vez la ruta del Paseo Nocturno llegó hasta Paseo de la Reforma. En marzo de

2014 la ruta tuvo la ampliación más importante de su historia al lograr 17 km, mediante la cual los participantes pudieron disfrutar las calles del centro histórico, Paseo de la Reforma y el Bosque de Chapultepec.

La ruta tuvo un pequeño crecimiento en 2016 para llegar a 18 kilómetros y pasar por uno de los lugares mas emblemáticos de la Ciudad, el Monumento a la Revolución.





814,259 personas
beneficiadas por los paseos nocturnos



2016

Récord de asistentes
135,000 en el
Paseo Nocturno.

Biciescuelas

Las Biciescuelas son un programa de capacitación sobre educación vial que enseña a los ciclistas urbanos a conducir la bicicleta de manera adecuada como un vehículo más en la vía pública, además de proveer recomendaciones de seguridad en el tránsito.

El programa inició en el 2009 y desde entonces ha ofrecido clases de reparación y mantenimiento básico de bicicletas, lecciones sobre el Reglamento de Tránsito así como los derechos y responsabilidades de peatones y ciclistas. El programa busca incrementar el número de usuarios en bicicleta para que se incorporen adecuadamente a la circulación vial de la ciudad. Lo anterior conlleva una responsabilidad pública para maximizar la seguridad vial de estos nuevos conductores de vehículos no motorizados.

Las Biciescuelas fortalecen de manera directa la concientización, conocimiento y desarrollo de habilidades entre los ciclistas de la Ciudad de México, te-

niendo un gran potencial para reducir accidentes y proteger a los ciudadanos que apuestan por cambiar sus hábitos de movilidad.

Las Biciescuelas de la Ciudad de México han capacitado en ciclismo urbano tanto a niñas y niños que quieren aprender a andar en bici, como a jóvenes y adultos que han decidido optar por la bicicleta como modo de transporte.

Así mismo, las Biciescuelas han conducido ejercicios de sensibilización con operadores del transporte público para potenciar el respeto con los ciclistas de la ciudad.

Las Biciescuelas han atendido a más de 101,686 personas en los últimos cuatro años, promoviendo la cultura y el uso de la bicicleta como modo seguro y eficiente de transporte.



Las Biciescuelas son un programa de capacitación sobre educación vial.



Biciescuelas CDMX: ofrecen cursos gratuitos, permanentes para aprender a andar en bicicleta, ciclismo urbano y mecánica básica para niños y adultos.



Biciescuela para Operadores de Transporte Público: tiene como objetivo sensibilizar a los conductores sobre la importancia del respeto al ciclista. En esta Biciescuela se han atendido a 1,255 operadores, incluidos taxistas, operadores de ECOBICI, Sistema M1 y Servicio de Transportes Eléctricos.



Biciescuela de Verano: es un esfuerzo anual que se realiza durante los meses de julio y agosto para promover la cultura del uso de la bicicleta a través de actividades dirigidas a niños y adultos. Estos cursos temporales se enfocan en mejorar las habilidades y destrezas en la bicicleta, reforzar conocimientos y generar reflexión sobre la estrecha relación de la movilidad no motorizada con el medio ambiente y la ciudad.





Biciescuela Reforma: Av. Paseo de la Reforma junto a la Glorieta de la Diana.
Horario: Domingo de 9:00 a 13:00 horas.

Biciescuela Guadalupe: Calz. Guadalupe esq. Eje 2 Norte.
Horario: Domingo de 9:00 a 13:00 horas.

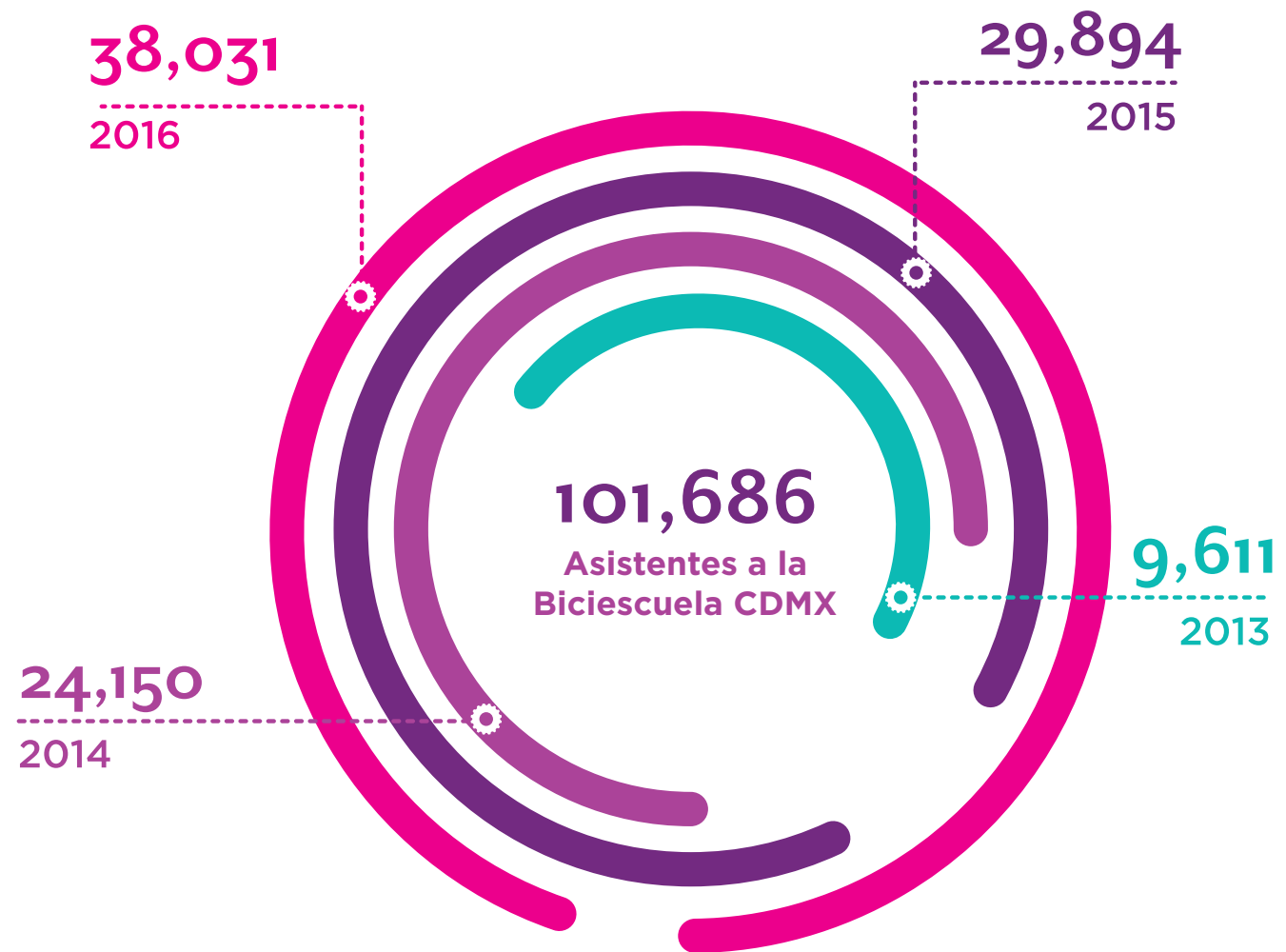
Biciescuela Zapata: Eje 7 Félix Cuevas esq. Av. Universidad.
Horario: Domingo de 9:00 a 13:00 horas

Biciescuela Infantil Pantitlán: Plazoleta del Biciestacionamiento Masivo de Pantitlán.
Horario: Sábado de 9:00 a 13:00 horas

Biciescuela Infantil La Raza: Plazoleta del Biciestacionamiento Masivo de La Raza.
Horario: Sábado de 9:00 a 13:00 horas

Biciescuela Bosque de San Juan de Aragón: Acceso 8, Bosque de San Juan de Aragón.
Horario: Sábado de 9:00 a 13:00 horas





Biciescuela de verano

Es un esfuerzo anual que se realiza durante los meses de julio y agosto, en el que se capacita y busca promover la cultura del uso de la bicicleta, a través de actividades dirigidas a niños y adultos que les permitan aprender o mejorar sus habilidades y destreza en la bicicleta, así como reforzar sus conocimientos sobre la bicicleta y educación ambiental. De esta forma, se fomenta la adopción de la bicicleta como medio de transporte, de manera segura, eficiente y adecuada en la convivencia con los ocupantes de la vía pública.

En 2016 se duplicó la oferta de actividades de la Biciescuela de Verano, del 16 de julio al 14 de agosto, en dos sedes:

Bosque de Chapultepec: se ubica en la primera sección del Bosque de Chapultepec, en el acceso de Los Leones. Ofrece cursos gratuitos de ciclismo urbano, aprender a andar en bicicleta, mecánica básica, ac-

tividades de educación ambiental y cuentacuentos. Horario: de lunes a domingo de 9:00 a 17:00 horas.

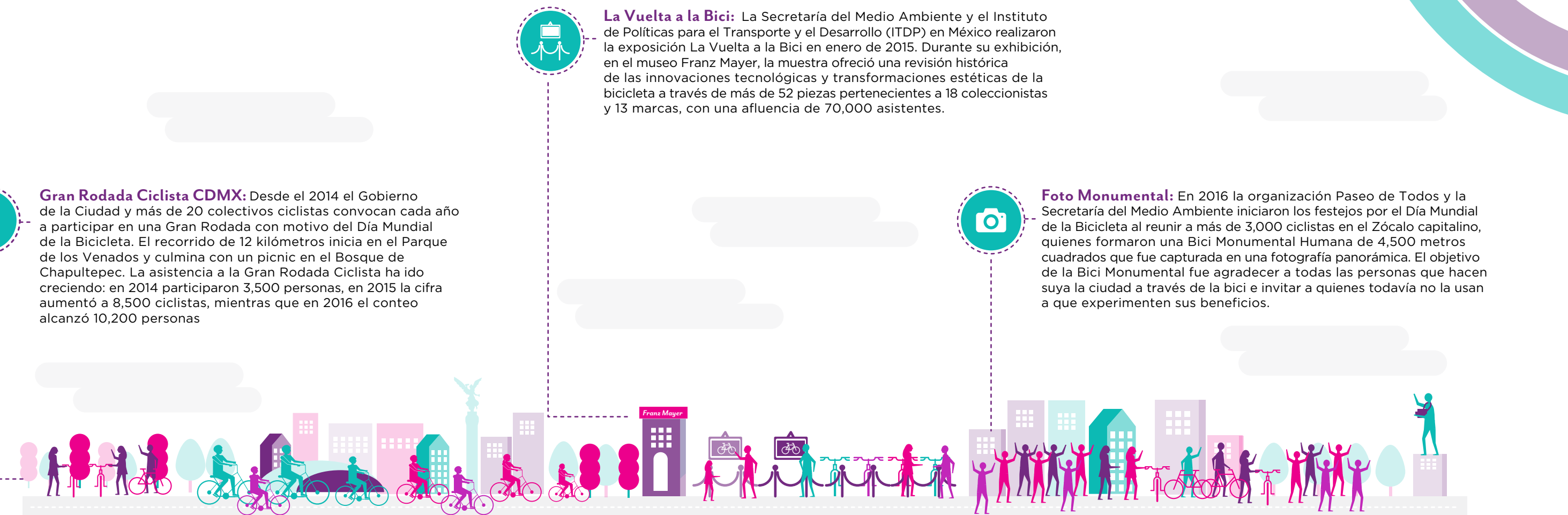
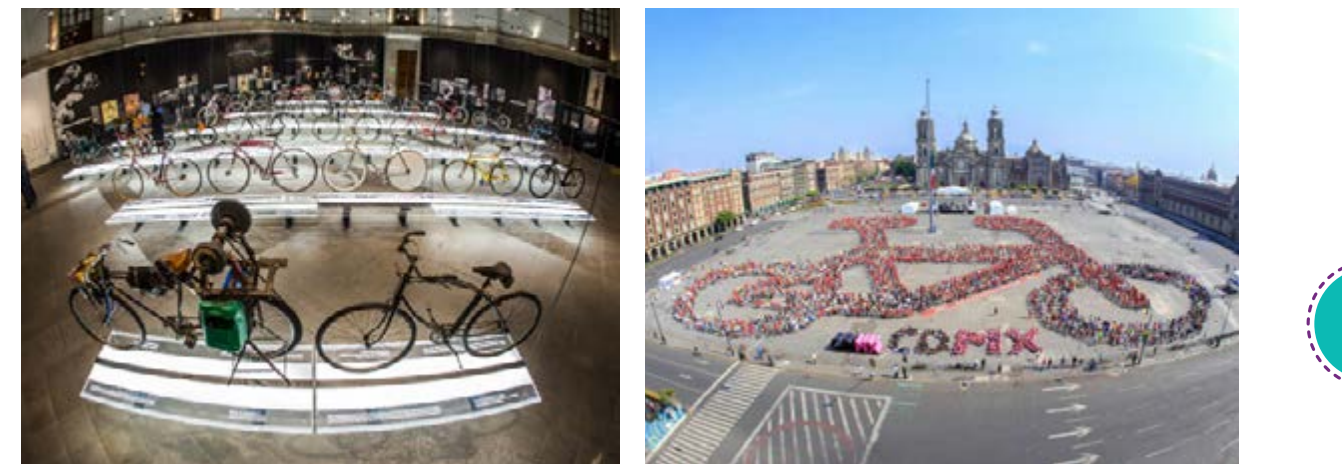
Bosque de San Juan de Aragón: se encuentra ubicada en el acceso 8-A. Ofrece cursos gratuitos de ciclismo urbano, aprender a andar en bicicleta, mecánica básica, actividades de educación ambiental y cuenta cuentos. Horario: de lunes a domingo de 9:00 a 17:00 horas.

En este año se atendieron 30,016 personas, 14,255 en el Bosque de Chapultepec y 15,761 en el Bosque de San Juan de Aragón. **En total las Biciescuelas de Verano de la CDMX han atendido a 79,530 personas.**



Eventos especiales

Para fomentar la cultura del uso de la bicicleta, el Gobierno de la Ciudad de México ha realizado diferentes actividades, en conjunto con la sociedad civil y grupos ciclistas.



Exposición **La Vuelta a la Bici**, en el museo Franz Mayer en enero de 2015.

**Si construyes
infraestructura,
más ciclistas
vendrán**



Si construyes infraestructura, más ciclistas vendrán

La implementación de infraestructura y la instalación de equipamiento ciclista son medidas que validan al transporte no motorizado, aportan a la seguridad vial y disminuyen la accidentalidad en la calle. Construir y mejorar las vialidades de la ciudad es una manera clara de demostrar la voluntad por generar y mantener ciertos comportamientos en los ciudadanos.



170.11 km es la
extensión actual de la
red de ciclovías de la
Ciudad de México

Según la Encuesta Origen-Destino de 2007, en la Ciudad de México el 1% de los viajes diarios se realizan en bicicleta. Estos viajes son de distancias igual o menores a 8 kilómetros, lo que representa desplazamientos de 30 minutos o menos. La implementación de proyectos de infraestructura tales como la ciclovía de Reforma, 20 de Noviembre, Pino Suárez, Juárez, el Carril Bus Bici en el Eje 7, Chapultepec, Reforma III, Nuevo León y la calle completa Eje 3 Oriente, Revolución-Patriotismo y Buenavista, forman un sistema que se extiende por más de 170 kilómetros en la ciudad.

Entre mayor sea la población que adopte la bicicleta como medio de transporte, la red vial de la ciudad será más segura por la disminución relativa en las velocidades de circulación. A su vez, el transporte será más efectivo, cómodo y limpio. La Ciudad de México posee los elementos necesarios para hacer de esta visión una realidad, debido a que aproximadamente el 60% de la zona urbana tiene una topografía plana y un clima favorable durante la mayor parte del año, además de una amplia red vial y un sistema de transporte público con gran potencial intermodal.



De acuerdo con los principales resultados obtenidos en las encuestas de percepción de ECOBICI y Muévete en Bici realizadas en los últimos años, el **52% de los usuarios reemplazaría su medio principal de transporte por la bicicleta**, sin embargo, el 16% de estos usuarios declara que aún no lo ha hecho por falta de estacionamientos, 15% por falta de ciclovías cercanas a sus lugares de vivienda o trabajo, y

otros porque perciben riesgo de robo o miedo a sufrir accidentes.

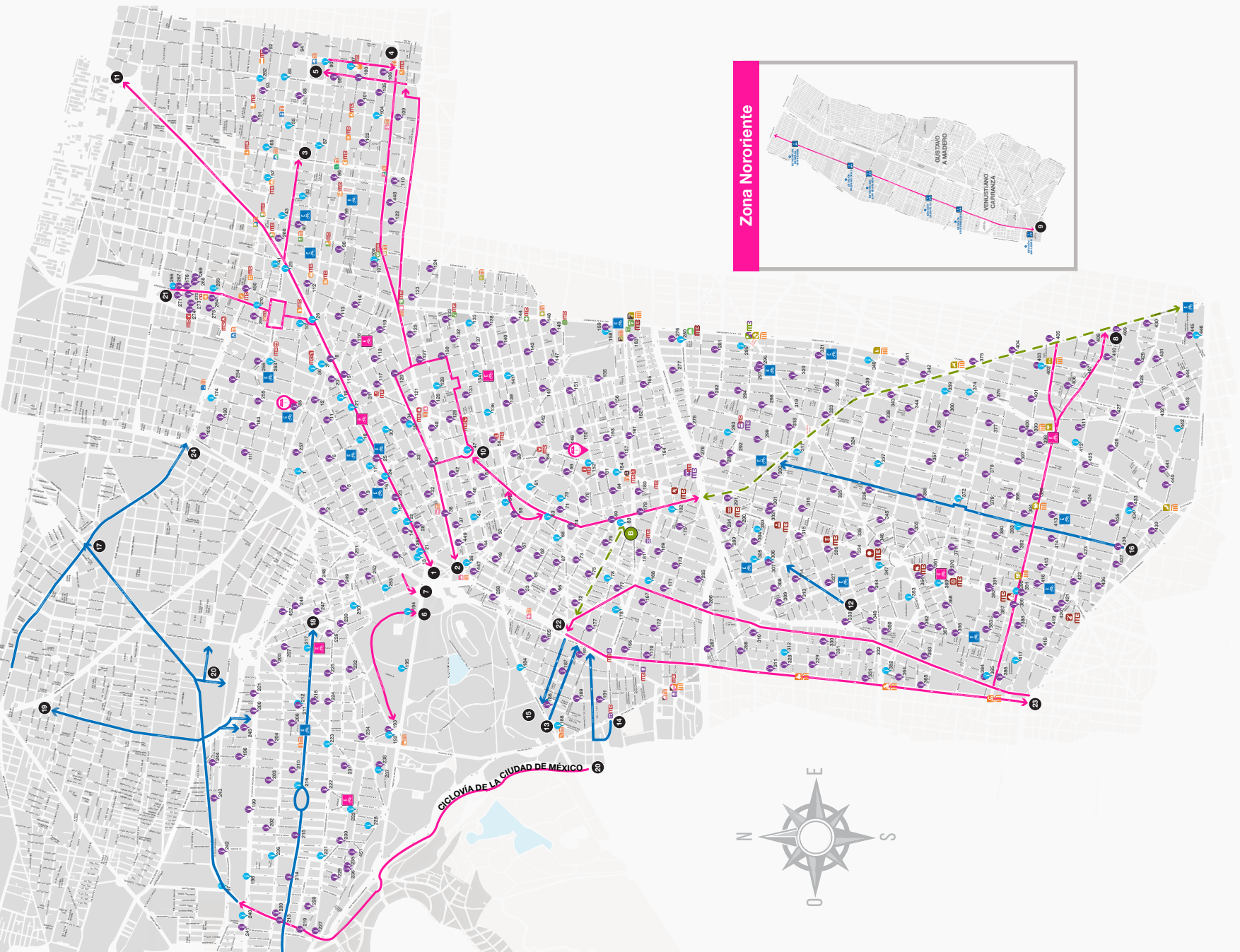
En la ciudad diariamente circulan miles de ciclistas; sin embargo, hay un sector potencial de usuarios de la bicicleta que podrían hacer uso de la misma como modo de transporte en distancias menores a 8 kilómetros, con infraestructura ciclista que les otorgue mayor seguridad en sus traslados.

Ciclovías

La manera más eficiente para lograr que ciclistas potenciales decidan empezar a usar la bicicleta es la implementación de carriles confinados para bicicletas, ya que estos facilitan los trayectos cotidianos, organizan los recorridos y los protegen.



En la Ciudad de México hay 170.11 km de infraestructura ciclista



Infraestructura ciclista CDMX

Infraestructura ciclista delegacional

Biciestaciones CDMX

Biciestacionamientos "U" invertida

Sentido de la circulación

Ciclostación 4ª generación

Ciclostación 3ª generación

Centro de atención a clientes ECOBICI

Sistema de Transporte Colectivo Metro

Metrobús

Servicio disponible para tomar bicicletas ECOBICI 0500 - 00:30 horas.

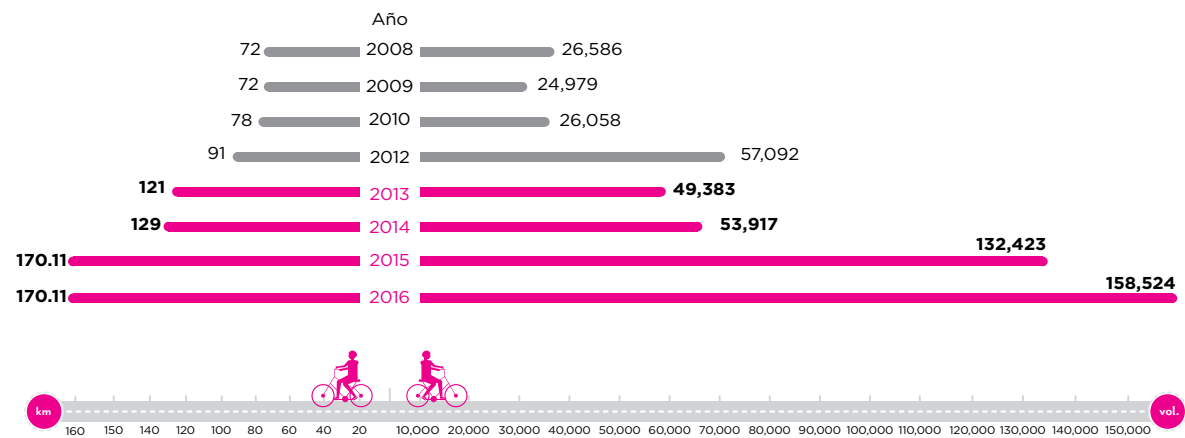
CRUCES SEGUROS	
A	CRUCE SEGURO DIVISIÓN DEL NORTE Insurgentes - Churubusco
B	CRUCE SEGURO ALFONSO REYES Patriotismo - Nuevo León

CICLOVÍAS CDMX	km
1 CICLOVÍA REFORMA I Lleja - Juárez	6.4 km
2 CICLOVÍA CHAPULTEPEC Sonora - 20 de Noviembre	9.5 km
3 CICLOVÍA JUÁREZ Balderas - Eje Central	1.0 km
4 CICLOVÍA PINO SUÁREZ Zócalo - Izazaga	0.5 km
5 CICLOVÍA 20 DE NOVIEMBRE Izazaga - Zócalo	1.05 km
6 CICLOVÍA CTO. GANDHI Circuito Gandhi	2.8 km
7 PASO CICLISTA TOLSTOI Río Piedras - Reforma	0.2 km
8 BUS BICI EJE 7 SUR Mixcoac - División del Norte	7.3 km
9 CICLOVÍA EDUARDO MOLINA San Lázaro - Río de los Remedios	20 km
10 CICLOVÍA NUEVO LEÓN Insurgentes Sur - Plaza Villa Madrid	5 km
11 CICLOVÍA REFORMA III Hidalgo - Flores Magón	3.6 km
12 CICLOVÍA DAKOTA Georgia - Filadelfia	1.6 km
13 CICLOVÍA GELATI Constituyentes - P.A. de los Santos	0.7 km
14 CICLOVÍA JOSÉ MORÁN Vicente Egula - Circuito Interior	0.7 km
15 CICLOVÍA TORNEL - FAGGAGA P. A. de los Santos - Constituyentes	0.7 km
16 CICLOVÍA ADOLFO PRIETO Rodríguez Saro - Div. del Norte	3.76 km
17 CICLOVÍA PARQUE LINEAL FF. CC. DE CUERNAVACA Cervantes Saavedra - Mar Mediterráneo	9.7 km
18 CICLOVÍA HORACIO Mariano Escobedo - Periférico	4.2 km
19 CICLOVÍA LAGO CHIEM Felipe Carrillo Puerto - Av. Río San Joaquín	2.3 km
20 CICLOVÍA LAGUNA DE MAYRAN Mariano Escobedo - FF. CC. de Cuernavaca	1.6 km
21 CICLOVÍA BUENAVISTA Eje 1 Norte - Reforma	3.2 km
22 CICLOVÍA PATRIOTISMO Molinos Alfonso Reyes	5 km
23 CICLOVÍA REVOLUCIÓN Alfonso Reyes - Molinos	5 km
24 CICLOVÍA MÉXICO TACUBA Circuito Interior - Marina Nacional	2.3 km
25 CICLOVÍA DE LA CIUDAD DE MÉXICO	72 km
TOTAL	170.11 km

En la actual administración se han construido 44.4 km de ciclovías

Actualmente existen 170.11 kilómetros de ciclovías en la ciudad. A través de esfuerzos institucionales que lograron poner a la bicicleta en la agenda y que poco a poco se fueron ganando adeptos para considerar el confinamiento de carriles exclusivos para su circulación, la ciudad ha generado espacio de uso exclusivo para los ciclistas.





El incremento de ciclistas en la Ciudad de México es **directamente proporcional al incremento de ciclovías construídas**



La ciclovía de Reforma aumentó un 300% el número de usuarios del sistema ECOBICI



Biciestacionamientos



Biciestacionamiento Masivo Pantitlán

En septiembre de 2014 se inauguró el biciestacionamiento masivo en el Centro de Transferencia Modal (Cetram) Pantitlán, con capacidad para resguardar 416 bicicletas y un sistema de accesibilidad vinculado a la red de transporte público masivo a través de la personalización de la Tarjeta de Transporte de la Ciudad de México (TCDMX).

Es el primer biciestacionamiento masivo de su tipo en el país, con acceso controlado, sanitarios, vigilancia y circuito cerrado de televisión.



2014

Inauguración
Biciestacionamiento
(Cetram) Pantitlán

113,200 usos
desde septiembre 2014
a diciembre 2016.



Biciestacionamiento Masivo La Raza

En agosto de 2016 se inauguró el biciestacionamiento masivo **La Raza** con capacidad para resguardar 408 bicicletas. Este biciestacionamiento además cuenta con espacio de juegos y ejercitadores para jóvenes y adultos.

Dentro de su diseño contempla el espacio permanente para una biciescuela enfocada en enseñar a las niñas y niños a transitar de manera segura en bicicleta.



Biciestacionamientos corta estancia

Para impulsar la intermodalidad y desincentivar el uso de vehículos automotores en viajes menores a 8 kilómetros, se lleva a cabo la colocación de biciestacionamientos de corta estancia, desagregados de la siguiente manera:



En 2016 se colocaron las nuevas Biciestaciones CDMX en 29 sitios de la ciudad. 10 de estas incluyen un poste de herramientas, dando la posibilidad al usuario de realizar reparaciones comunes a sus bicicletas.

Con la finalidad de incentivar de manera directa la preferencia de la bicicleta como modo de transporte, se ha instalado un estacionamiento tipo “auto” comunicando así que en el espacio que ocuparía un vehículo estacionado, caben 12 bicicletas. Esto lo convierte en un lugar seguro para estacionar la bicicleta y se tiene la facilidad de repararla en caso de una descompostura.



Contadores Ciclistas

La Ciudad de México, al generar proyectos de inversión en infraestructura y equipamiento que incrementan el número de usuarios de la bicicleta, debe garantizar la existencia de indicadores claros sobre la movilidad, de tal manera que estos sirvan para motivar, incentivar y arraigar la cultura ciclista, de la misma manera que permiten demostrar y evidenciar el éxito y retorno positivo de las inversiones. Los Contadores Ciclistas de la Ciudad de México sirven para orientar las políticas y la visión a futuro.



La Ciudad de México ha obtenido el primer lugar en Ciclociudades por tres años consecutivos en 2013, 2014 y 2015.

Como parte de la cuantificación del aforo ciclista actual de la Ciudad de México, en noviembre del 2013 fue instalado el primer contador automático ciclista, el cual arroja el número de viajes ciclistas que se realizan diariamente en Paseo de la Reforma. La donación del primer contador ciclista, por parte de la Embajada de Dinamarca, se enmarca en el Ranking Ciclociudades 2013, que el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) le otorgó a la Ciudad de México por ser la ciudad que más ha impulsado el uso de la bicicleta en el país.

Con los datos de dicho contador se obtuvo el tránsito diario promedio de los viajes que van hacia la zona central y se arroja que el mes de marzo es el mes más alto con 70,938 viajes y el más bajo es junio con 53,366.

El tránsito promedio diario es de 2,034 viajes para el año 2016. Esta información sirve para poder hacer un estimado de la cantidad de viajes que se hacen en la ciudad.



Para la ciclovía Revolución–Patriotismo se obtuvo mediante distintos aforos, en el 2014, el número de ciclistas que ya hacían uso de esta vialidad: en la intersección de Benjamín Franklin y Patriotismo se contabilizaron más de 700 ciclistas diarios, en la intersección de Molinos más de 680 y en la intersección de Benjamín Franklin y Revolución, más de 660.



161,480

ciclistas pasaron por el

contador ciclista Patriotismo

desde su puesta en operación en junio de 2016



145,818

ciclistas pasaron por el

contador ciclista Revolución

desde su puesta en operación en junio de 2016



814,000

ciclistas pasaron por el contador
ciclista en **2016.**

2,429,323

ciclistas han usado la ciclovía de
Reforma desde noviembre 2013
a diciembre 2016.

La importancia
de las **bicicletas
públicas** en las
ciudades



La importancia de las bicicletas públicas en las ciudades

Uno de los retos de la Ciudad de México ha sido encontrar los canales para lograr la transformación y el reforzamiento de los programas que impulsan la bicicleta, de tal manera que estos se conviertan en una visión compartida de ciudad y queden plasmados como una política pública bien formulada, implementada y evaluada.

La bicicleta es una parte integral de la movilidad en la Ciudad de México debido a sus contribuciones sociales y ambientales. La DCDIC ha demostrado ser innovadora en el proceso de sensibilizar a los ciudadanos en la viabilidad del uso de las bicicletas como modo de transporte.

La implementación de programas como ECOBICI ha contribuido con miles de viajes diarios realizados por ciclistas. Hoy vemos a personas que hace seis años no esperaríamos ver desplazándose en bicicleta de una forma eficiente, rápida y económica, pero sobre todo en un transporte activo que beneficia la salud.

El desarrollo de programas y proyectos, apoyados por adecuadas políticas públicas, ha hecho posible la intermodalidad y el transporte no motorizado eficiente. La política pública en relación a la movilidad en bicicleta y otros modos alternativos ha logrado cambiar la realidad de la ciudad.



La implementación de programas como **ECOBICI** ha contribuido con miles de viajes diarios realizados por ciclistas en la ciudad.



ECOBICI

Una tarjeta, miles de viajes

El Sistema de Transporte Individual ECOBICI se ha convertido en un modo de transporte cotidiano para la población del Valle de México.



4 de cada 10 usuarios de ECOBICI son mujeres.

ECOBICI ha logrado hacer accesibles las bicicletas a la población y fomentar la intermodalidad y relación estrecha con otros tipos de transporte público. **El programa se puso en marcha el 16 de febrero de 2010** con 1,114 bicicletas distribuidas en 85 cicloestaciones en la delegación Cuauhtémoc, zona que concentra el 40% de los destinos de la ciudad. Nueve meses después, el sistema se extendió hacia el centro histórico. En una estrategia conjunta con la ciclovía de Paseo de la Reforma, se incrementó el número de usuarios en un 63.5% y los viajes en un 80%, alcanzando los 9,000 viajes diarios.

A dos años de su puesta en marcha, en 2012, el sistema alcanzó su capacidad operativa máxima, razón por la cual se implementaron dos fases de expansión para dar continuidad a la prestación del servicio. En dichas expansiones comenzaron a operar 2,310 bicicletas nuevas y se implementaron 170 cicloestaciones, abarcando una nueva delegación y diez nuevas colonias.

La fase II de ECOBICI se puso en marcha en septiembre de 2012, con 1,180 nuevas bicicletas y 75 cicloestaciones distribuidas en un área de 9.2 km² y abarcando una nueva delegación y



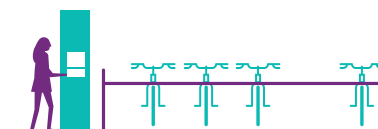
6 personas de cada 10 no utilizaban la bicicleta antes de ECOBICI.

seis colonias (Polanco, Anzures, Ampliación Granada, Bosque de Chapultepec y Doctores). Esta fase permitió afiliar al menos 29,000 usuarios y realizar 11,000 viajes adicionales.

La fase III se implementó en dos etapas: la primera en octubre de 2012, poniendo en operación 520 bicicletas y 40 cicloestaciones en las colonias Roma Norte y Roma Sur. La segunda etapa se puso en marcha en noviembre del mismo año, implementando 33 cicloestaciones y 460 bicicletas en las colonias Escandón, San Miguel Chapultepec, San Rafael, Condesa e Hipódromo. Esta fase cubrió un área de 7.5 km² y permitió afiliar al menos 20,000 nuevos usuarios y realizar 7,500 viajes diarios adicionales. Además se pusieron en marcha 22 cicloestaciones de la

fase II para un total de 260 cicloestaciones nuevas.

La fase IV de ECOBICI se implementó en 2015 con 171 cicloestaciones y más de 2,500 bicicletas en 23 colonias de la delegación Benito Juárez. A la fecha, el sistema cuenta con más de 6,000 bicicletas distribuidas en 452 estaciones y 233,880 usuarios inscritos desde la apertura del sistema.



El Sistema cuenta con 452 cicloestaciones

2016

3 de cada 100 habitantes de la ciudad



contaba con una tarjeta de ECOBICI



A diciembre de 2016
hay más de
218,00 usuarios
inscritos de ECOBICI



Hay en funcionamiento más de
6 mil bicicletas públicas

Fase IV
23 nuevas colonias
Delegación Benito Juárez

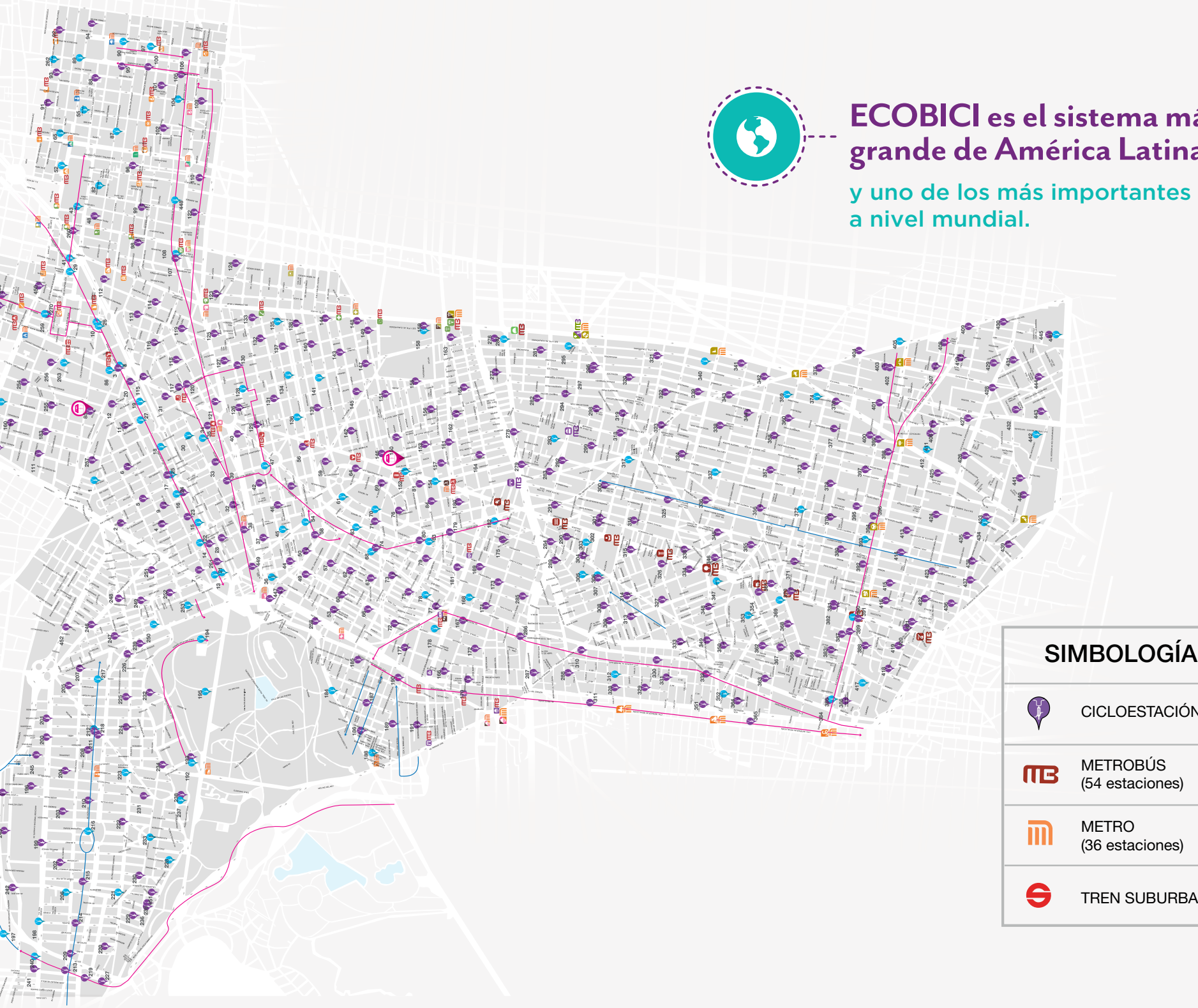
1. Acacias
2. Actipan
3. Ampliación Nápoles
4. Ciudad de los Deportes
5. Portales Norte
6. Del Valle Norte
7. Del Valle Centro
8. Del Valle Sur
9. Extremadura Insurgentes
10. General Anaya
11. Insurgentes Mixcoac
12. Insurgentes San Borja
13. Letrán Valle
14. Nápoles
15. Narvarte Poniente
16. Noche Buena
17. Nonoalco
18. Residencial Emperadores
19. San Juan
20. San Pedro de los Pinos
21. Santa Cruz Atoyac
22. Tlacoquemécatl
23. Xoco



4 de 10 usuarios de ECOBICI **son mujeres**



8 de cada 10 personas
han notado cambios positivos en su
calidad de vida desde que utilizan ECOBICI



 **ECOBICI es el sistema más grande de América Latina, y uno de los más importantes a nivel mundial.**

SIMBOLOGÍA	
	CICLOESTACIÓN
	METROBÚS (54 estaciones)
	METRO (36 estaciones)
	TREN SUBURBANO

El día con mayor número de viajes:
el 21 de abril de 2015
36,734 viajes en Bicicletas Públicas



El Sistema de Transporte Individual ECOBICI hace accesible la bicicleta a través de la conexión de los últimos tramos de viajes con las estaciones de transporte masivo. Actualmente el sistema cuenta con:

ECOBICI abarca:

452
cicloestaciones

Que se conectan con 36 estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro y 54 estaciones de Metrobús

4

Líneas de Metrobús

1,2,3 y 4

8

Líneas de Metro

1,2,3,7,8
9,B y 12

4

Líneas de STE

A,D,I y S

12

Corredores M1

Durante la presente administración se realizaron el

85% de los viajes totales

38.8 millones de viajes

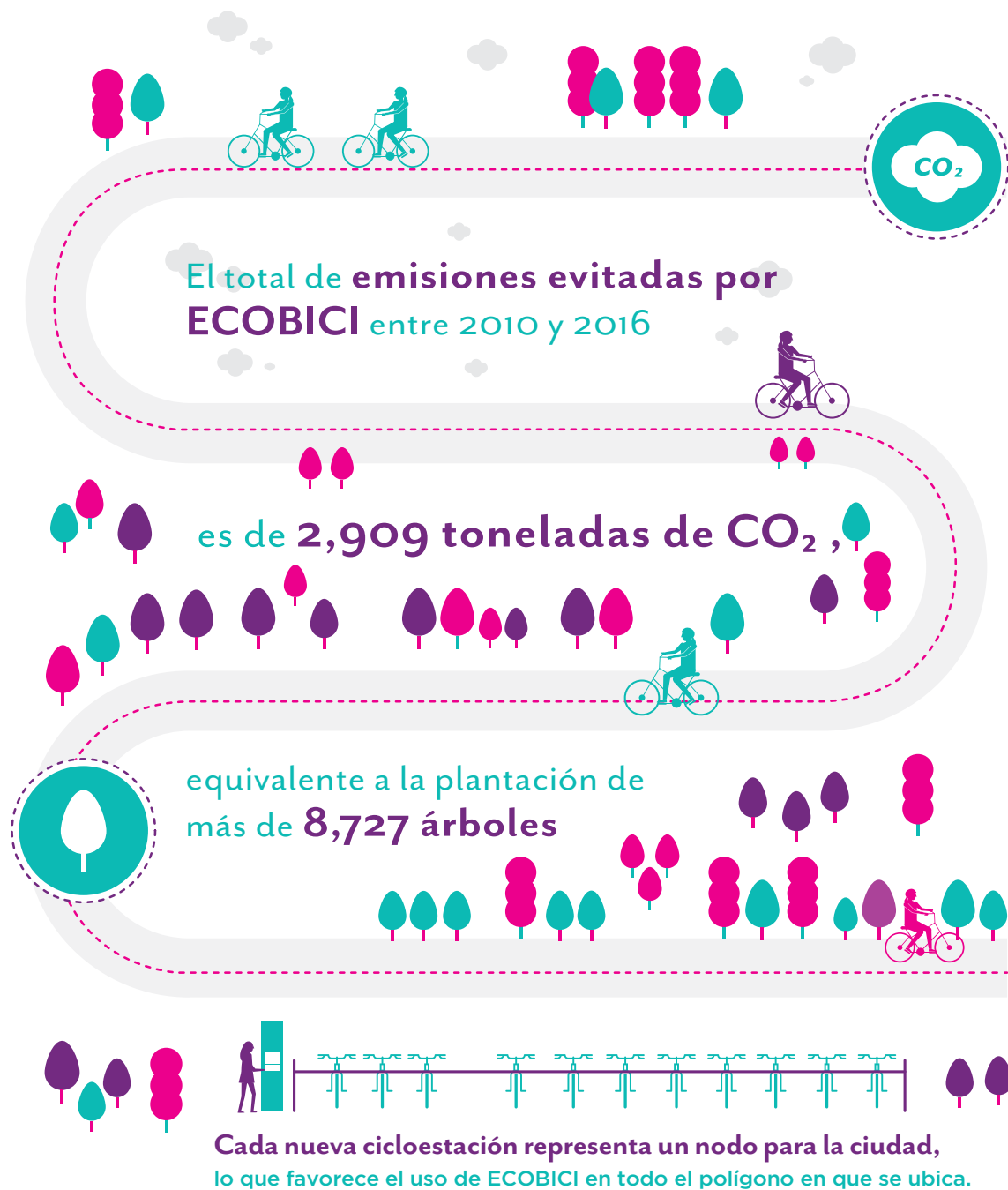
es el acumulado de viajes totales en ECOBICI

Se han ahorrado más de

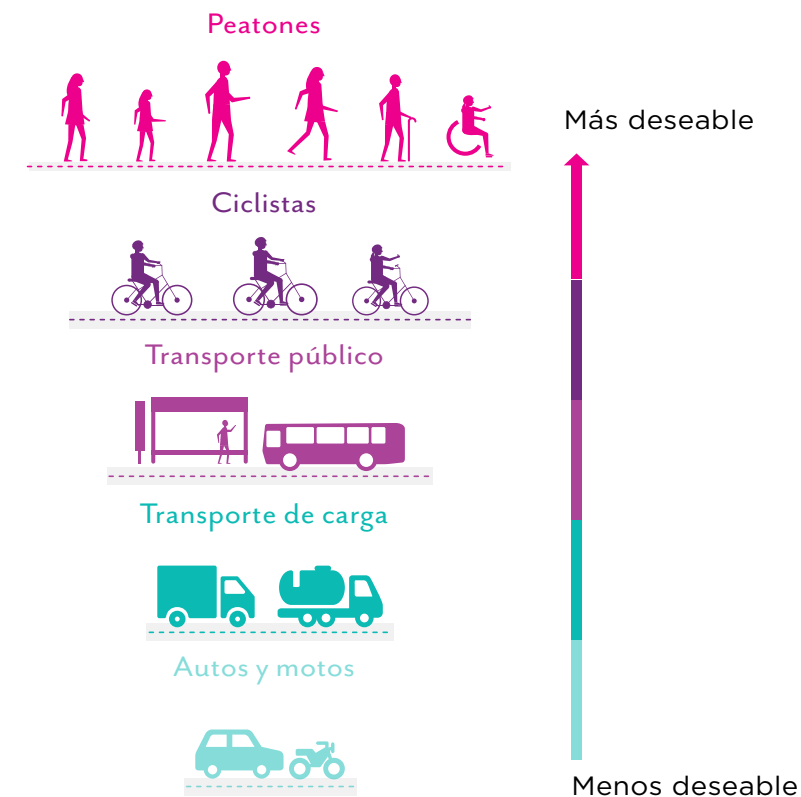
95.8 años en tiempo de traslado

en la Ciudad de México desde la implementación de ECOBICI





Pirámide de jerarquía de la movilidad urbana



La jerarquía de la movilidad urbana prioriza los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y que dañan menos al medio ambiente.

Como muestra la gráfica, el orden debe dar prioridad a peatones (especialmente a personas con discapacidad, niños y adultos mayores), después a ciclistas, seguidos de usuarios de transporte público, transporte de carga y al final los automóviles y motocicletas.

El derecho a moverse por la ciudad es universal y no debe reservarse solo a los propietarios de automóviles privados.

2010



ECOBICI se puso en marcha
el 16 de febrero

Inició con **1,114 bicicletas públicas**
distribuidas en **85 cicloestaciones**

en las colonias de la delegación Cuauhtémoc:
Condesa, Cuauhtémoc, Hipódromo, Hipódromo
Condesa, Juárez y Roma Norte, **zona que**
concentra el 40% de los destinos en la ciudad.

En noviembre se extendió el programa
hacia el Centro Histórico junto a la
ciclovia de Reforma.

En este año se incrementó el

63.5% de los usuarios

Y aumentó

80% de viajes

alcanzando los
9,000 viajes diarios.



86

2013

Al menos **1 de cada 100 habitantes**
de la Ciudad de México usa su
tarjeta de ECOBICI

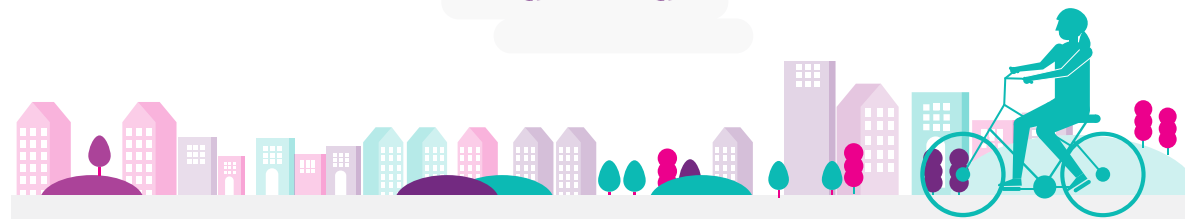


El sistema abarca el 1.4% del
total del territorio de la ciudad

Más de **19 colonias**
disfrutan del sistema Ecobici



4 de cada 10 usuarios son mujeres
y realizan el 27.6% del total de viajes
dentro del sistema



2015

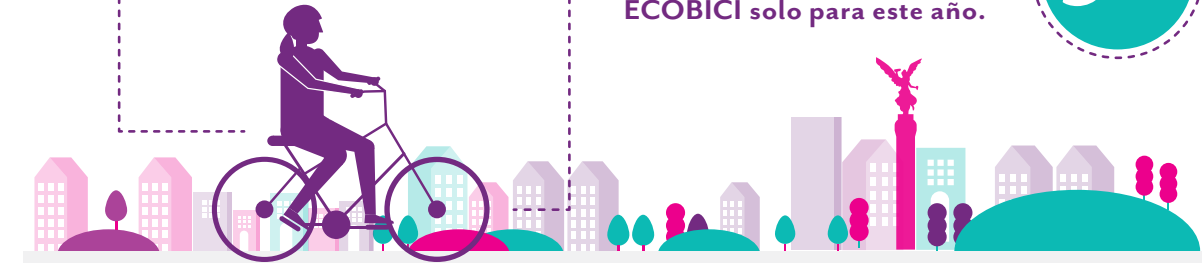


El viaje número **30,000,000**

lo hizo una usuaria en un recorrido de **18 minutos**
desde la colonia **Cuauhtémoc a la Roma Sur**

Se reportaron **9.1 millones de traslados**
en la Ciudad de México **utilizando**
ECOBICI solo para este año.

9.1



87

2016



A diciembre de 2016 se han realizado casi
39 millones de viajes en ECOBICI



El sistema cuenta con **132 cicloestaciones** en
red con **36 estaciones** del Sistema de Transporte
Colectivo **Metro** y **54 estaciones de Metrobús**



El sistema cuenta con más
104,000 usuarios activos

2 bicicletas públicas disponibles
por cada 10,000 habitantes vs.*

- 1.9 en Guadalajara
- 1 en Medellín
- 1.1 en Buenos Aires
- 0.2 en Santiago

6,000 bicicletas públicas
disponibles vs.*

- 2,370 en Sao Paulo
- 2,000 en Guadalajara
- 2,000 en Santiago
- 1,471 en Buenos Aires
- 1,200 en Medellín



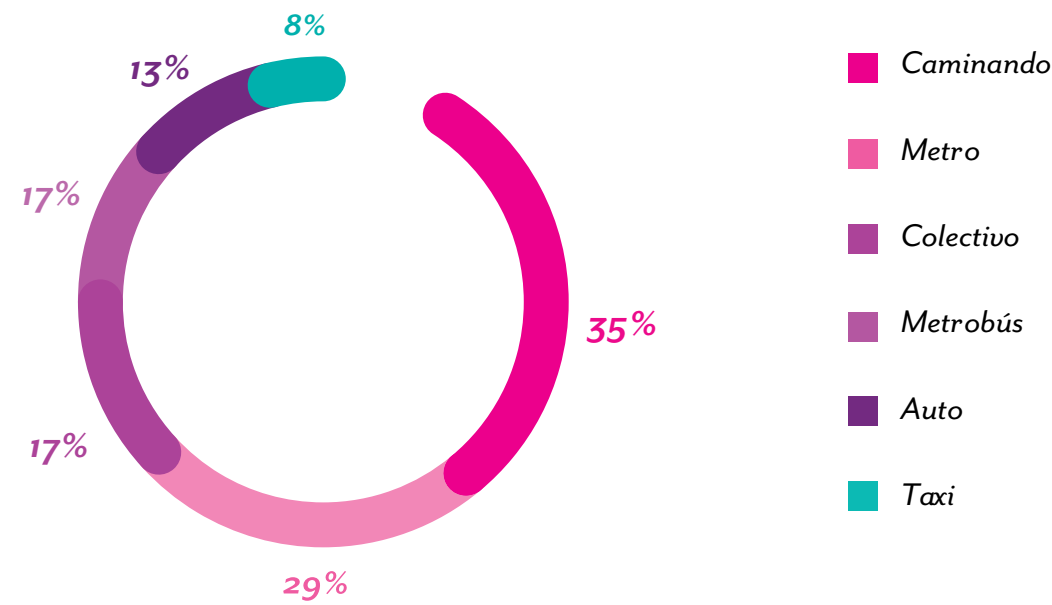
*Datos de la Guía de Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe

Intermodalidad

Integrando la movilidad sustentable

La integración de la bicicleta con otros modos de transporte tiene un impacto directo en la forma, calidad y tiempo de nuestros viajes y, por ende, un sinnúmero de beneficios económicos, sociales y ambientales. La ciudad se ha preparado y transformado a través de la infraestructura y la adecuada planificación para permitir el funcionamiento complementario de sus múltiples sistemas de transporte.

87% de los viajes en ECOBICI se combinan con otros modos de transporte



Los servicios complementarios de transporte facilitan a los ciudadanos moverse de manera efectiva para atravesar largas distancias, a la vez que potencian la activación de desplazamientos en distancias más cortas. Este cambio de mentalidad ha ayudado a enfatizar el movimiento eficiente de personas en lugar de vehículos, dando la prioridad en la vía a peatones, ciclistas, transporte público y vehículos particulares.

Moverse en bicicleta es ideal para recorrer distancias menores a ocho kilómetros, siendo útil para resolver recorridos de puerta a puerta y sustituir viajes en modos motorizados. Cuando esto no es posible, las estaciones de transporte público acercan a los usuarios a lugares con acceso a las bicicletas, facilitando así los recorridos no solo a los ciclistas, sino a los demás habitantes de la ciudad.



Moverse en **bicicleta** es ideal para recorrer menos de **8 km.**



Necesitas una única **tarjeta** para pedalear por la **CDMX**.

Tarjeta multimodal CDMX: una tarjeta para cuatro modos de transporte: Metro, Metrobús, Tren Ligero y ECOBICI.

Por compartir el mismo sistema de accesibilidad, con ésta se puede hacer uso de los biciestacionamientos masivos.

Con la Integración de ECOBICI a la Tarjeta de la Ciudad de México se homologan las opciones de transporte público disponibles, fomentando la intermodalidad al permitir acceder al Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Transportes Eléctricos y ECOBICI.

La Ciudad de México es la primera en el continente americano que integra su sistema de bicicletas públicas a una tarjeta multimodal de transporte.

ECOBICI es el primero en su tipo en lograr esta unión por encima de otros como "Capital Bikeshare", "Citibike" o "Hubway" en Estados Unidos.

Solo necesitas una única tarjeta para pedalear y conocer la CDMX.

Puedes llevar tu bici



En la Ciudad de México, de acuerdo con la **Encuesta Origen - Destino 2007**, el **70% de la población se desplaza en transporte público** y solo el **30% hace uso del automóvil**.

23% de los usuarios afirma que de no tener acceso al sistema de bicicletas públicas, realizaría sus viajes en taxi, moto o auto particular.



El **31% del total de viajes** de ECOBICI se hace en las estaciones de **cercanas a transporte público masivo como Metro o Metrobús**.

Actualmente **132 estaciones** colindan con estos modos de transporte.



En el Sistema de Transporte Colectivo Metro

Domingos y días festivos, así como en Paseos Nocturnos de 19:00 a 23:00 horas.

*Todos los días puedes llevar tu bici plegable.

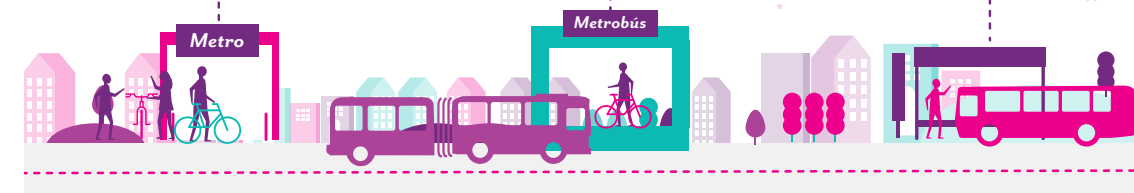


En el Sistema Metrobús

Lunes a viernes de 04:30 a 06:30 / 22:00 a 24:00 horas; sábados: todo el día (excepto de 12:00 a 17:00 horas) domingos todo el día.



En el Nochebús en todas las rutas.



Ciclistas en la CDMX



Ciclistas en la CDMX



Descarga los conteos
ciclistas de la CDMX

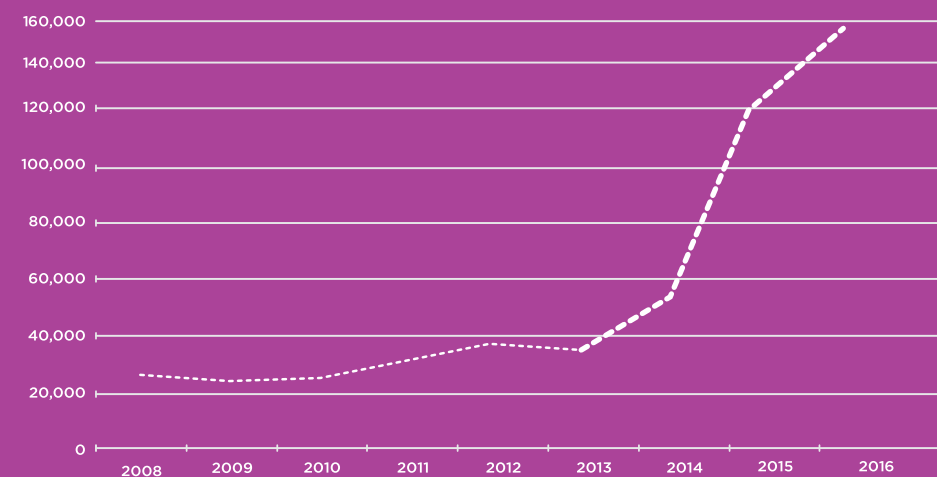


A partir del año 2008
y hasta el 2016, la
Sedema ha llevado a
cabo conteos ciclistas
en las 16 delegaciones
de la Ciudad de
México.

A partir del año 2008 y hasta el 2016, la Secretaría del Medio Ambiente (Sedema) ha llevado a cabo conteos ciclistas en las 16 delegaciones de la Ciudad de México, con el objetivo de conocer el comportamiento de los usuarios de la bicicleta y utilizarlo como herramienta en la planificación de la red de infraestructura y equipamiento ciclista, además de evaluar el impacto que estas acciones han tenido.

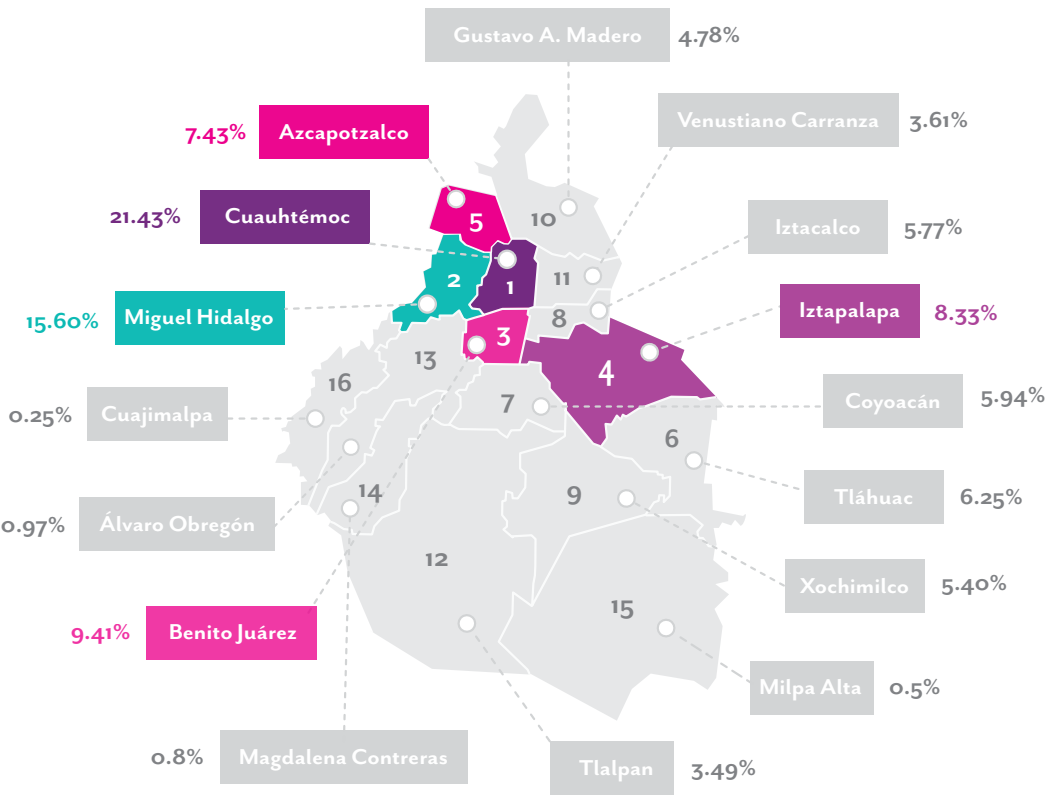
Los conteos han registrado un aumento progresivo y exponencial de ciclistas en la ciudad, demostrando que la relación entre las políticas públicas, la inversión en infraestructura y el desarrollo de la cultura del uso de la bicicleta, han marcado una ruta exitosa hacia una ciudad ciclista.

Volúmen de ciclistas por año



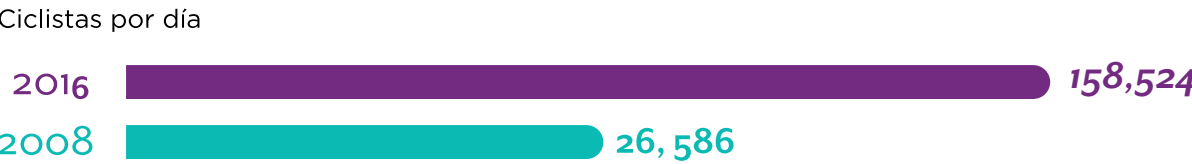
Hace tan solo ocho años se registraba en la ciudad un volumen de 26,586 ciclistas diarios. De 2008 a 2016 se incrementaron en un 496% los ciclistas en la ciudad. El 2016 cerró con un volumen diario de 158,524 ciclistas, casi tres veces más que el año anterior y casi siete veces más que el volumen inicial.

Delegaciones con más ciclistas por día 2016



De 2008 a 2016 se incrementaron en un 496% los ciclistas en la ciudad

Para poner en perspectiva estas cifras, en la Ciudad de México se realizan a diario más de 158,524 viajes en bicicleta, que representan más de 44 millones de viajes al año.

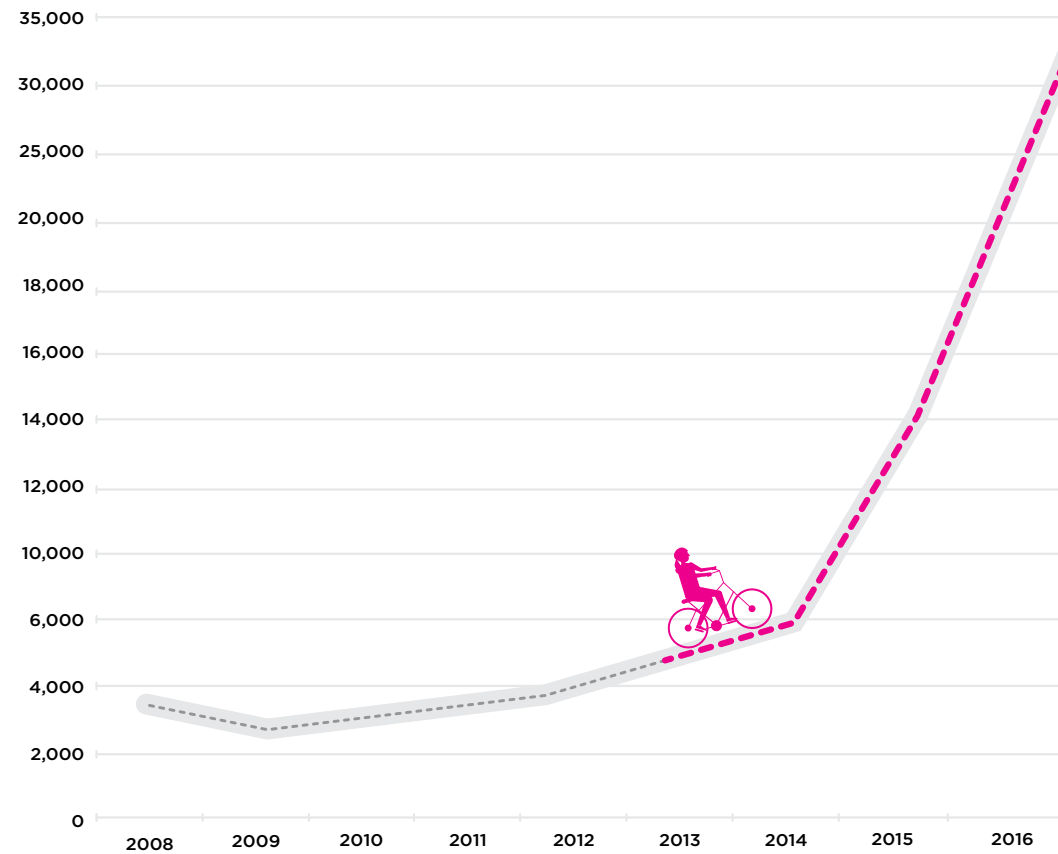


Mujeres en bici

Una variable relevante en los conteos es el género, de 2008 a 2016 el porcentaje de mujeres ha representado entre el 10% y 13% del total de ciclistas en la Ciudad de México.

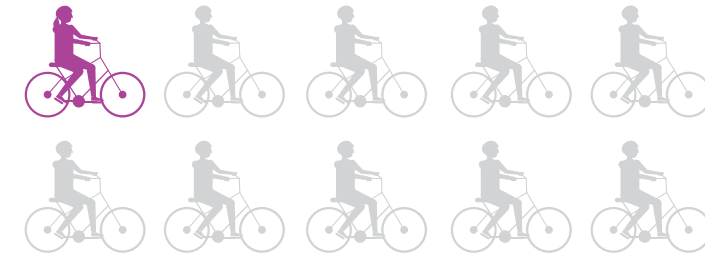
En los usuarios de ECOBICI la proporción es muy diferente, **37.5% de los usuarios son mujeres.**

Mujeres ciclistas por año



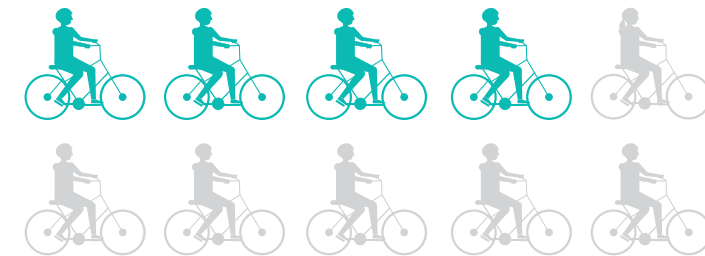
Género y edad de los ciclistas

10% son mujeres



Las mujeres representan el **10% de la población ciclista total**, aportando alrededor de **15 mil** ciclistas a la **Ciudad de México**

La edad promedio es de **19 y 30 años**

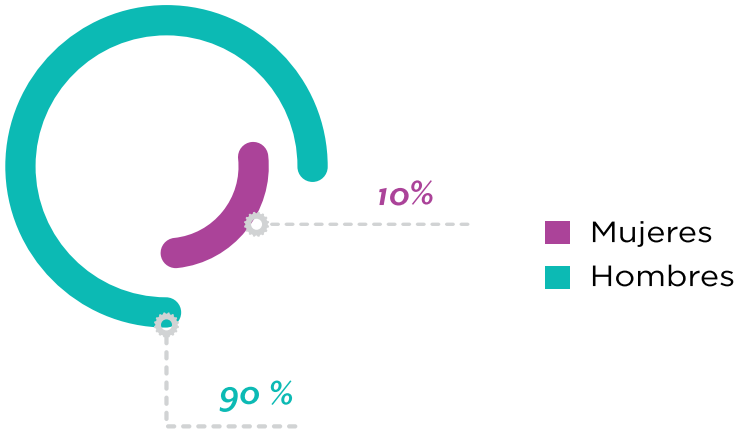


44.68% del total en el 2016

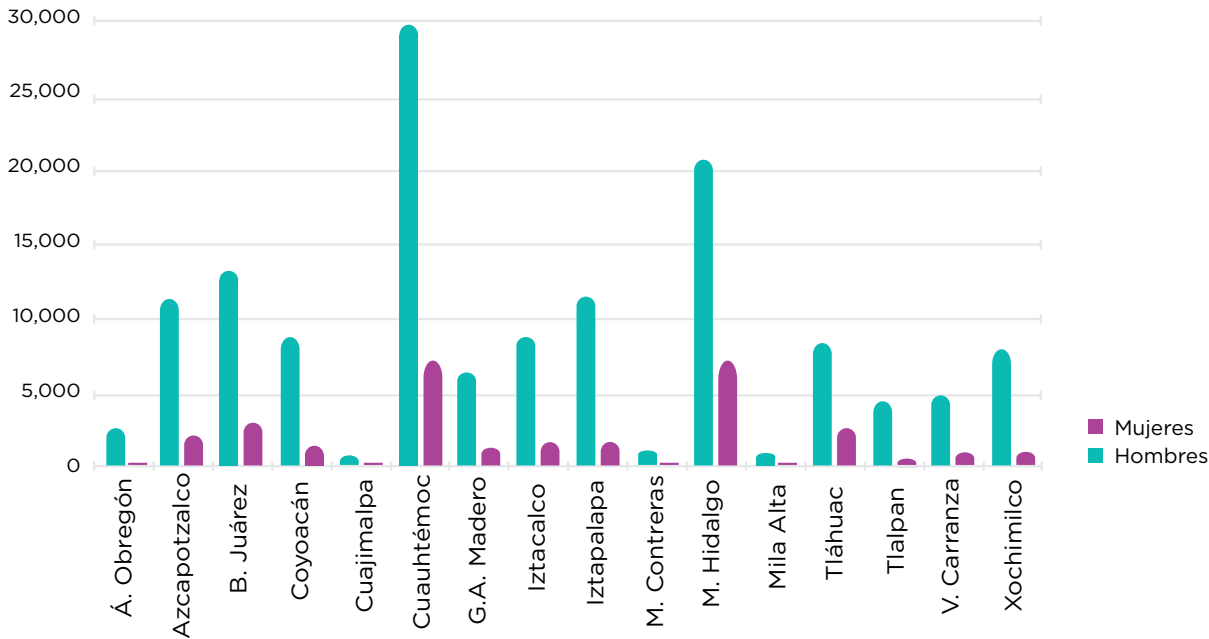
56% de las mujeres que se mueven en bici lleva algún tipo de carga.



Distribución de ciclistas por género



Distribución de ciclistas por delegación



*Estudio de Movilidad Ciclista 2015 en el Distrito Federal y polígonos del Sistema de Transporte Individual ECOBICI

Delegación	Hombres	Mujeres
Álvaro Obregón	1,439	91
Azcapotzalco	10,888	888
Benito Juárez	13,242	1,678
Coyoacán	8,810	601
Cuajimalpa	385	18
Cuauhtémoc	30,092	3,884
Gustavo A. Madero	6,923	650
Iztacalco	8,531	618
Iztapalapa	12,271	927
Magdalena Contreras	1,213	40
Miguel Hidalgo	20,748	3,987
Milpa Alta	850	15
Tláhuac	8,893	1,020
Tlalpan	5,241	295
Venustiano Carranza	5,274	447
Xochimilco	8,044	521

¿Quiénes son los ciclistas en la CDMX?



102



103

Realizar de manera constante los conteos, unido a la aplicación de encuestas y grupos focales, ha permitido conocer mejor a los ciclistas de la ciudad. Este conocimiento no solo se concentra en la forma en que los ciudadanos utilizan la bicicleta en la ciudad, sino también en cómo han sido sus experiencias, qué cosas consideran positivas y cuáles otras consideran que se deben mejorar.

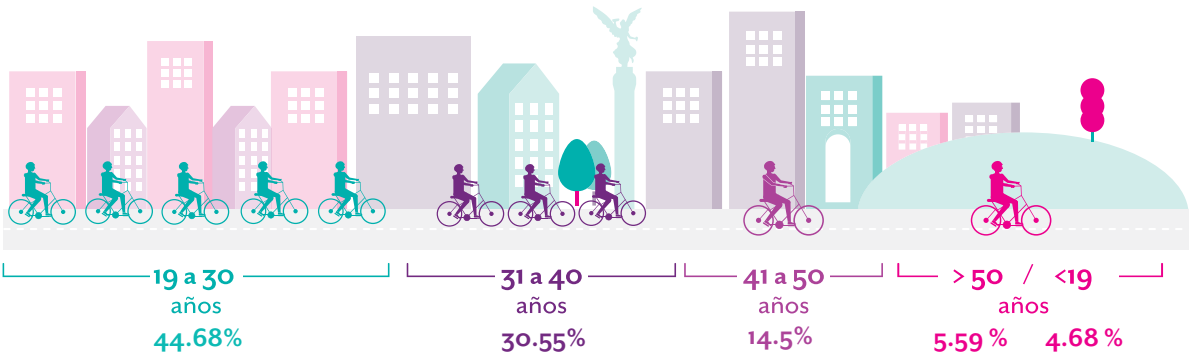
La información sobre los ciclistas de la Ciudad de México estimula la generación de identidad y fortalece los sentimientos positivos que los habitantes tienen en relación a las bicicletas, a los ciclistas y a su ciudad.



“No sé si sea mi imaginación pero yo veo que a raíz de la implementación de ECOBICI, la gente ya se está animando más a salir con su propia bicicleta”

Mujer, 34 años

El 75.23% de la población ciclista de la Ciudad de México se encuentra entre los 19 y 40 años; sin embargo, no son los únicos, ya que la infraestructura construida y las políticas sobre el uso de la bicicleta han impactado de tal manera que, **a partir del 2013 la población ciclista mayor a los 49 años pasó del 7.5 al 10 por ciento.**



En el año 2008 el 70.4% de los ciclistas circulaba de acuerdo al sentido correcto de la vía y para el 2016 aumentó a 85%, con lo que se tiene un incremento del 15% de los ciclistas que van en sentido correcto de la calle o ciclovía.

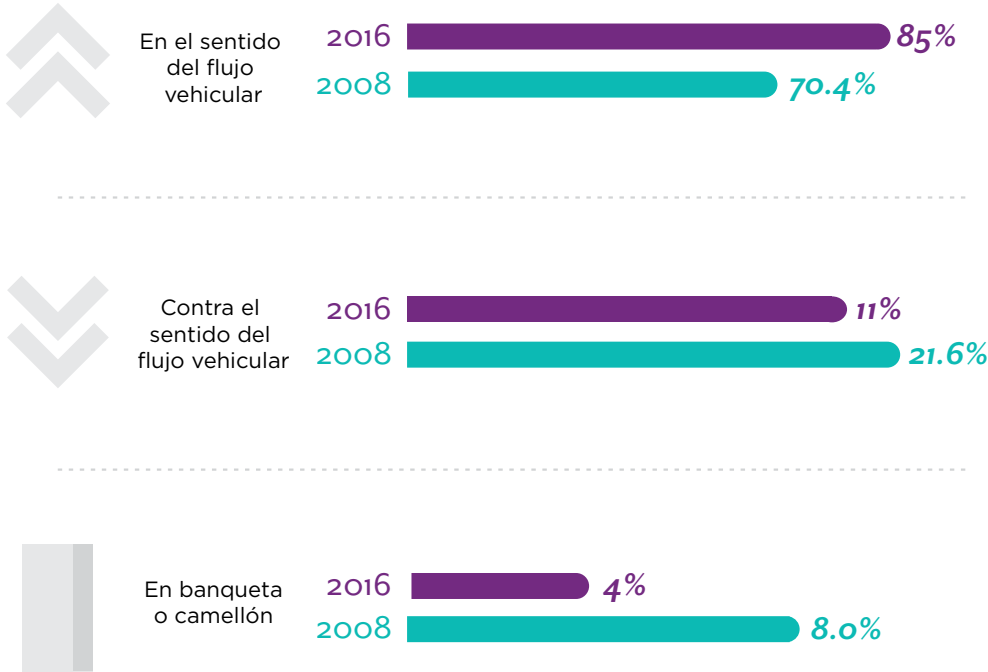


Hábitos ciclistas

La percepción de la seguridad al transitar por la ciudad es un gran indicador que demuestra a los usuarios de las vías que convivir con las bicicletas y los ciclistas es cada vez más fácil. Revisar el sentido en que circulan los ciclistas revela hábitos de respeto y escenarios de tolerancia, así como la asimilación de las nor-

mas de tránsito que rigen a la ciudad. El sentido de circulación correcto entre ciclistas ha ido incrementando y el uso de banquetas y camellones ha disminuido. Conforme aumenta el número de usuarios de bicicleta en la ciudad, aumenta también su respeto por las normas y la circulación.

Conforme aumenta la cantidad de ciclista se incrementa su respeto por las normas de circulación:

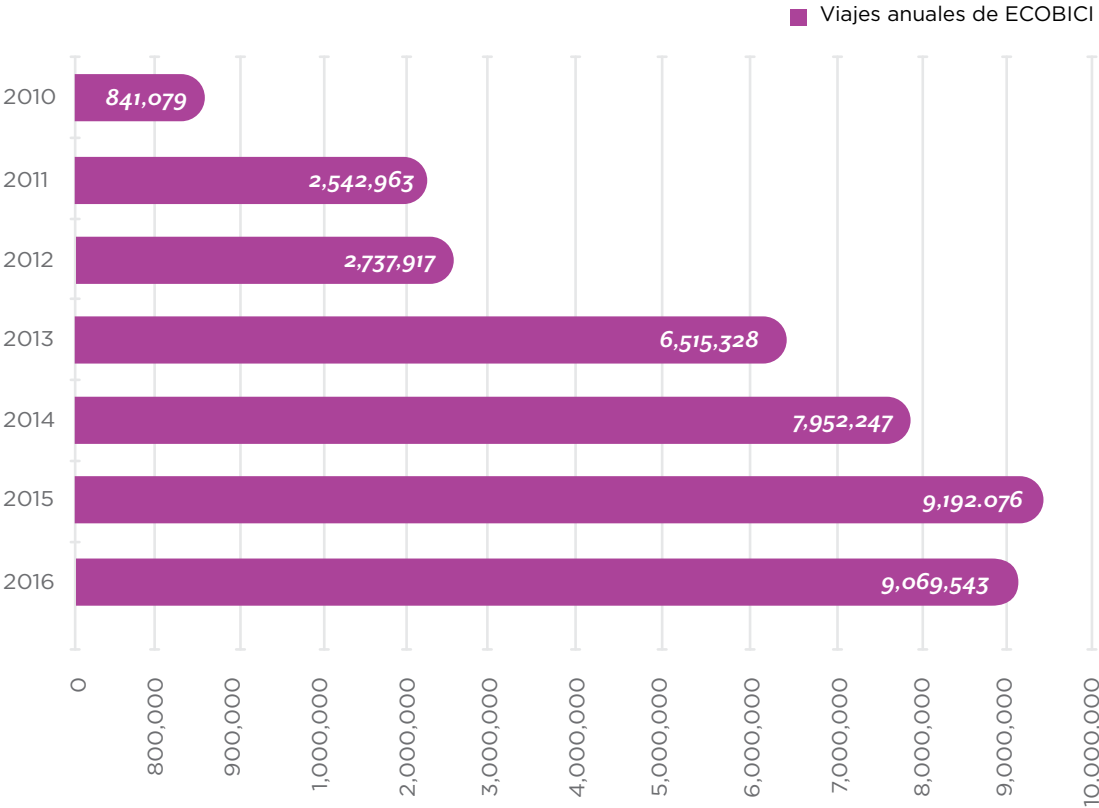


Los usuarios de ECOBICI

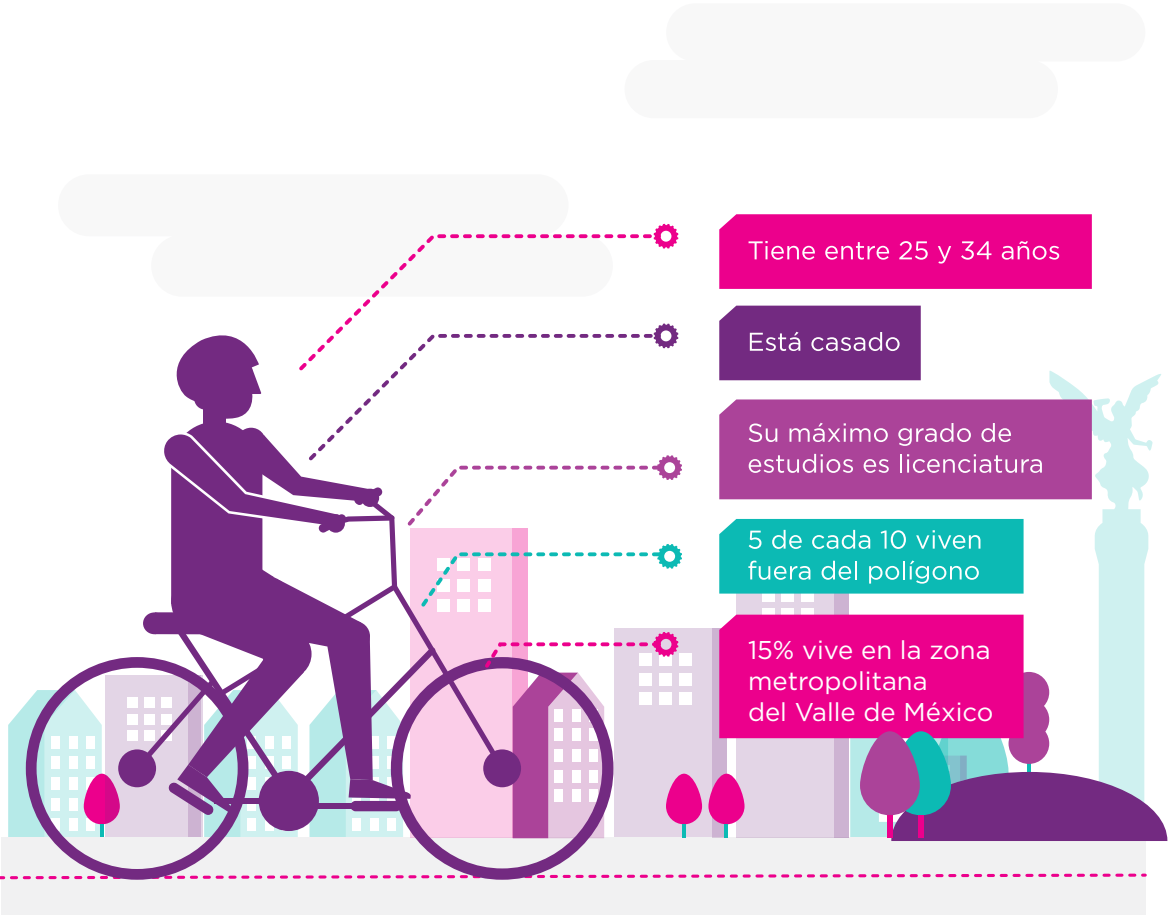
Las ampliaciones del sistema ECOBICI provocaron un incremento de ciclistas proporcional a la expansión del área cubierta, además de un importante aumento del uso de la bicicleta como medio de transporte en las zonas en donde opera el sistema.

ECOBICI permite que los ciclistas se muevan por gran parte de la ciudad y realicen viajes de todo tipo: cortos,

medianos o largos, pues cada cicloestación se convierte en un nuevo nodo que favorece el uso de la bicicleta en todo el polígono. La importancia de ECOBICI puede observarse no solo en el aumento de ciclistas que utilizan el sistema, sino también en la gran cantidad de personas que, animadas por sus buenas experiencias en bicicleta pública, aprovechan para comenzar a utilizar bicicleta propia.



El usuario promedio de ECOBICI





48%

Son casados o casadas

Las colonias Roma, Condesa y Cuauhtémoc cuentan con el mayor número de usuarios destino de viaje más frecuente:

45% oficina, 15% hogar

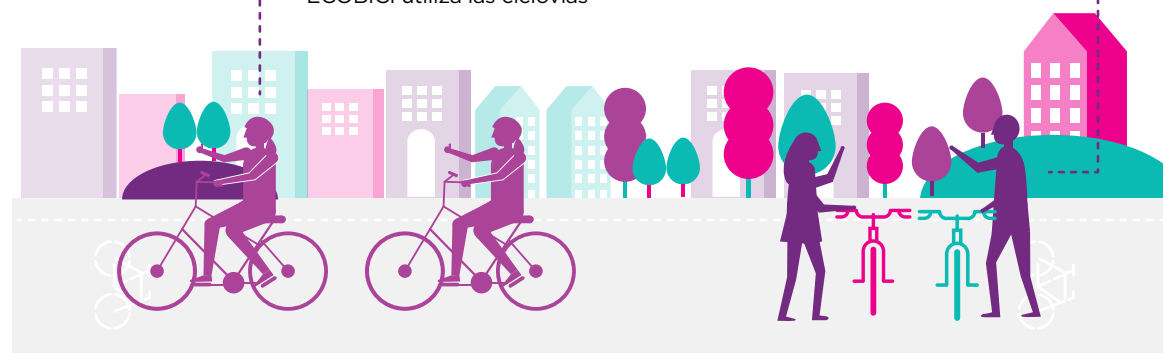


68%

Usa ECOBICI dos veces o más a la semana

68% estaría dispuesto a reemplazar su modo de transporte

32% de los usuarios de ECOBICI utiliza las ciclovías



**Aprender,
innovar
y compartir**



Una de las soluciones de movilidad que ha ganado espacio en las calles de las ciudades del mundo es la bicicleta. Hasta hace unos años, el uso de ésta como un medio de transporte, era pensado sólo en ciudades europeas como Ámsterdam o Copenhague, sin embargo, en un mundo cada vez más urbanizado, los habitantes de las ciudades luchan diariamente contra la congestión vehicular y el deterioro en la calidad del aire a causa de los altos índices de motorización; lo que los ha obligado a buscar alternativas para mejorar la movilidad en beneficio de su calidad de vida.

La Ciudad de México ha logrado convertirse en referente mundial en la implementación de estrategias ciclistas necesarias para lograr estos objetivos y lo hace de manera innovadora y colaborativa con otras ciudades del mundo y diversos actores internacionales. Por ejemplo, ECOBICI surgió a partir de la cooperación e intercambio de información con la ciudad de Barcelona y su modelo de bicicletas públicas Bicing, de igual forma, el Paseo Dominical Muévete

en Bici surgió de las experiencias compartidas por Bogotá.

Aprender de estas experiencias fue sólo el primer paso, pues fue necesario comprender los retos y dificultades que enfrentaría la Ciudad de México para poder innovar y desarrollar estrategias, programas y acciones para transformar la movilidad en la ciudad y hacer de la bicicleta una alternativa real de transporte. Gracias a ello, hoy en día ECOBICI es el sistema de bici-

cletas públicas más grande de América Latina y uno de los más importantes del mundo; a su vez el Paseo Dominical Muévete en Bici es una de la ciclovías recreativas con mayor reconocimiento y extensión a nivel global.

La Ciudad de México es un referente mundial y participa activamente en foros internacionales para promover el uso de la bicicleta y compartir buenas prácticas a fin de que puedan ser replicadas en ciudades que comparten los mismos retos.

Ejemplo de ello es la participación en EcoMobility World Festival de Sudáfrica en 2015, durante el cual se reconoció a ECOBICI como un caso de éxito ante organizaciones internacionales que trabajan en temas de movilidad; así como la participación en el Foro Mundial de la Bicicleta 2016 donde la Ciudad de México fue elegida como la sede del mismo para abril 2017.

Del mismo modo participa en Congresos de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas relacionados con fortalecer actividades de cohesión social, salud y recuperación del espacio público gracias a la bicicleta.

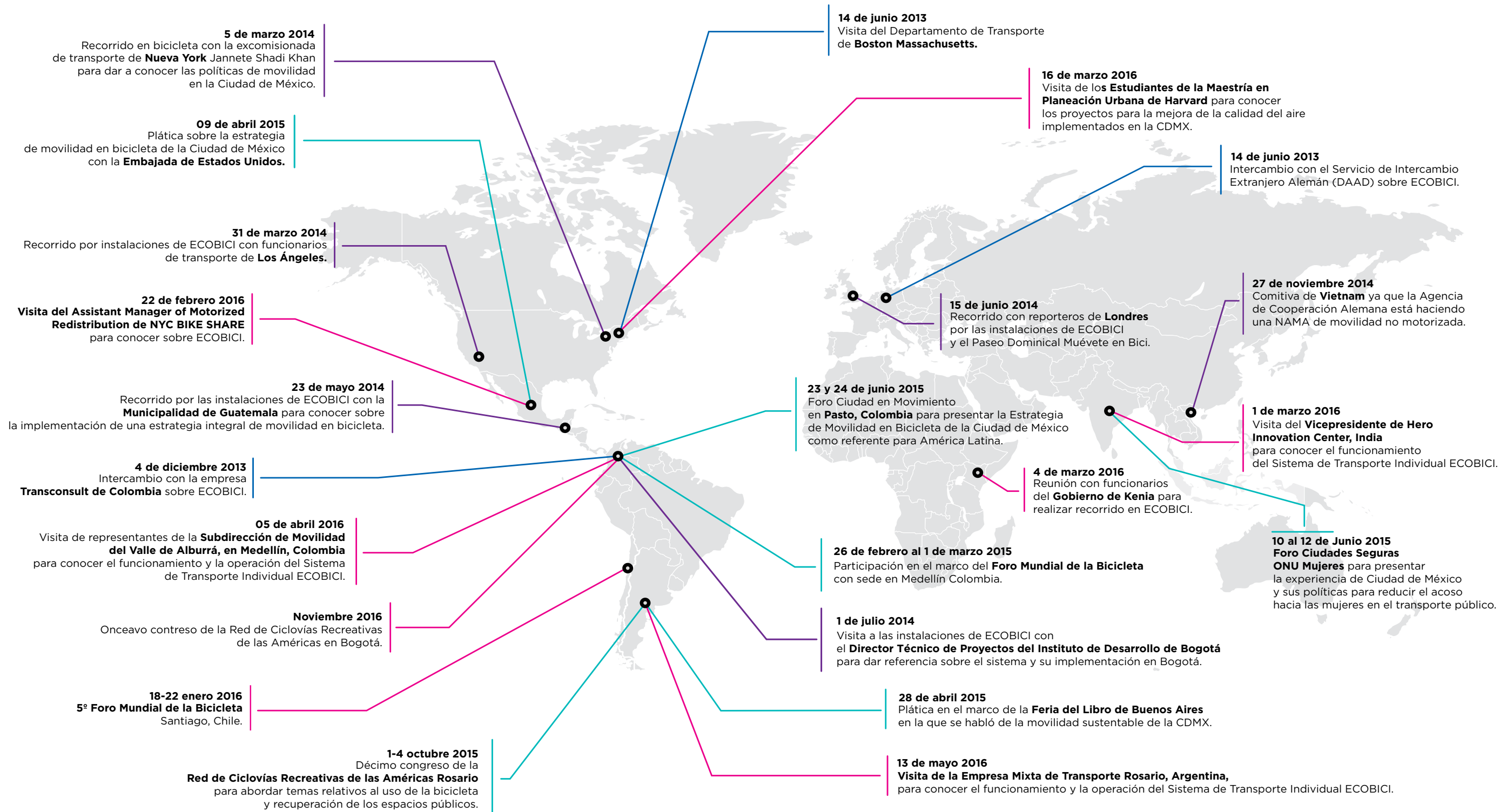
Con ello, la política de movilidad de bicicleta de la Ciudad de México se ha posicionado como un referente para dar solución a los retos de movilidad en otras ciudades del mundo. De 2013 a 2017, han visitado nuestra ciudad representantes del Departamento de Transporte de las ciudades de Boston, Nueva York, Los Ángeles,

funcionarios de la Municipalidad de Guatemala, de los gobiernos de Bogotá, Kenia, Sao Paulo, Vietnam, estudiantes de las Universidades de California, Harvard y La Universidad Javeriana de Bogotá; así como la Embajada de Países Bajos y redes de ciudades como C40, para conocer más acerca del sistema de ECOBICI y sus instalaciones de servicio.

En 2015, la Ciudad de México y la Ciudad de Santiago fueron elegidas por el Fondo de Cooperación México-Chile para desarrollar un proyecto conjunto para mejorar los sistemas públicos de bicicletas, impulsar su uso como medio de transporte eficiente y sustentable.



La CDMX ha logrado convertirse en referente mundial en la implementación de estrategias ciclistas.



En la Ciudad de México estamos convencidos de que compartir experiencias nos permite seguir aprendiendo y generar acciones locales en favor del uso de la bicicleta para encontrar soluciones a problemáticas globales.

La experiencia que ha adquirido la Ciudad de México en materia ciclista no solamente le ha permitido compartir su vivencia con otras ciudades del mundo. La necesidad por buscar alternativas sustentables de transporte ha llevado a otras urbes de la República Mexicana a acercarse a la Secretaría del Medio Ambiente capitalina en busca de asesoría en materia de movilidad no motorizada.

Previo a su inauguración en diciembre de 2014, representantes del gobierno de Jalisco acudieron a una visita guiada al Centro de Operaciones del Sistema de Transporte Individual ECOBICI, donde se contextualizó sobre los retos, satisfacciones y resultados que se generan para la sociedad al contar con un sistema de bicicletas públicas en una de las ciudades más importantes de Latinoamérica.

Asimismo, gobiernos como el de Toluca, Puebla, Hidalgo y Chihuahua se han visto beneficiados por los conocimientos que la Ciudad de México ha adquirido con el paso de los años en cuestión de bicicletas compartidas, infraestructura y equipamiento ciclista, así como del uso y cultura de la bicicleta en las ciudades.

Con la finalidad de compartir experiencias con más gobiernos estatales, en diciembre de 2016, la Ciudad de México encabezó una reunión para la Conferencia Nacional de Gobernadores (CONAGO), en la cual se plantearon los ejes rectores de la movilidad ciclista en la CDMX, mismos que fueron comentados, junto con las inquietudes que representantes locales de cada administración presentaron.

Estas acciones han permitido a otras ciudades en México, el replanteo de estrategias de movilidad para sus habitantes y han consolidado a la capital del país como un referente obligado en materia ciclista.



Pedalear para transformar el futuro de la ciudad

Saber a ciencia cierta cómo será nuestra ciudad en el futuro es un ejercicio imposible de lograr; sin embargo, **estamos seguros que las bicicletas serán una parte inseparable de su historia.** Cada decisión que tomamos y cada acción que realizamos prepara el terreno para un destino posible. De ahí la importancia que tiene imaginar posibilidades, opciones, ideas y sueños, pues finalmente de ellos es que está hecho el futuro.

¿Cómo será la ciudad ciclista de los próximos diez años? ¿Cómo será la ciudad ciclista de los próximos cien? Hace una década, llevar a cabo el deseo de que más y más gente se moviera de manera limpia, sana y sustentable se veía improbable de cumplir, sin embargo, ese deseo es hoy en día una realidad. Aún falta mucho trabajo, pero nos entusiasma que, pedaleada tras pedaleada, los habitantes de la Ciudad de México demuestran que una ciudad ciclista sí es posible.

La labor de la Secretaría del Medio Ambiente, especialmente de la Direc-

ción de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista, ha consistido en transformar a la Ciudad de México en un lugar más amigable para los ciclistas y, por consecuencia, más sano y sostenible. La combinación de infraestructura y programas de fomento a la cultura de la bicicleta ha generado la cadencia perfecta para que, tanto las entidades de gobierno como los ciclistas de la CDMX, estemos en sintonía.

El incremento sostenido del uso de la bici nos da una energía que debemos mantener para lograr nuestra visión futura. Cuando una persona tiene la oportunidad de utilizar la bicicleta como modo de transporte, jamás la deja. Si bien no todos los habitantes de la megalópolis andarían en bici, es un hecho que ayudarían a promoverla como un vehículo imprescindible para la movilidad sustentable.

Los esfuerzos de esta administración anticipan una realidad inminente: mucha más gente se moverá de maneras alternativas por la ciudad. El deseo de proveer soluciones multimodales

de transporte es también el deseo de fomentar la libertad de decisión de millones de ciudadanos. La multimodalidad cambia la forma en que nos identificamos como habitantes de la ciudad, por ello, al hablar de cultura e infraestructura ciclista vamos más allá de la bicicleta en sí misma: hablamos de la vida urbana y la calidad de vida de todos los habitantes.

A futuro vemos una red completa y segura de infraestructura ciclista, conectada de manera eficiente a un sistema de transporte público que nos permita acceder a cualquier rincón de la Ciudad de México. ECOBICI crecerá, favoreciendo la multimodalidad, y todos esos lugares que antes nos parecían inaccesibles, cargados de tráfico y esmog, podrán liberarse para ser considerados como nuevos lugares de destino. En nuestra visión, los ciudadanos estarán más tranquilos, serán más felices y disfrutarán más de la ciudad.

Los grupos ciclistas y asociaciones civiles siempre han participado de manera activa en la discusión sobre la movilidad de nuestra ciudad. El futuro estará marcado por el apoyo que la ciudadanía ofrezca a los líderes y gobernantes para fortalecer las acciones que, hasta el momento, han demostrado ser exitosas. En conjunto

podremos construir nuevas soluciones y estrategias a los retos que se presenten en los años por venir.

Los representantes de todos los sectores sociales también deberán asumir el reto de conversar sobre la sostenibilidad de nuestra ciudad con conocimiento de causa, pues contarán con experiencia y capacidad técnica en constante aumento: opinar y no hacer será inaceptable. El liderazgo de la ciudadanía y la gestión de gobierno resultarán en una sinergia imparable para la creación de nuestro futuro posible.

Una ciudad debe brindar oportunidades de desarrollo social, cultural y económico a sus habitantes. Permitir el florecimiento de cada persona debe ser la razón de existir de los centros urbanos en todo el mundo. En la Ciudad de México, consolidar estas oportunidades de desarrollo y aumentarlas a través de la cultura e infraestructura ciclista será el reto más apasionante. La bicicleta es el vehículo más eficaz que tenemos para hacer realidad nuestros deseos.

Sigamos pedaleando por una ciudad ciclista.



CDMX
SUSTENTABLE
VERDE • MÓVIL • EDUCATIVA • RECREATIVA