





UNA RUTA PARA EL FUTURO
DE LAS CICLOVÍAS EN N.L.

% de personas que utilizan la bici como medio de transporte para su destino principal*

	2022	2021	2019
	1.8%	2.1%	1.6%
	0.9%	1.4%	1.0%

*Del % total de personas que salieron el día anterior
Fuente: Encuesta Así Vamos

% de personas que utilizan la bici para algún viaje de la semana

2022

10.9%

467,333



29.9%



70.1%

2021

6.4%

270,853



18%



82%

*Del % total de personas que salieron el día anterior

Fuente: Encuesta Así Vamos

% Uso de bici para algún viaje por municipio

Municipio	2022	# Personas
Apodaca	6.3%	30,009
Escobedo	19.1%	65,915
García	6.6%	17,533
Guadalupe	7.6%	38,417
Juárez	5.1%	16,320
Monterrey	16.3%	146,463
San Nicolás	9.0%	30,557
San Pedro	10.3%	10,735
Santa Catarina	13.8%	31,550
AMM	11.0%	399,168

Las 5 principales razones por las que las personas no utilizan la bici son

28.4%

No sabe andar en bici

11.6%

No tiene bici

11.1%

Es menos seguro desplazarse

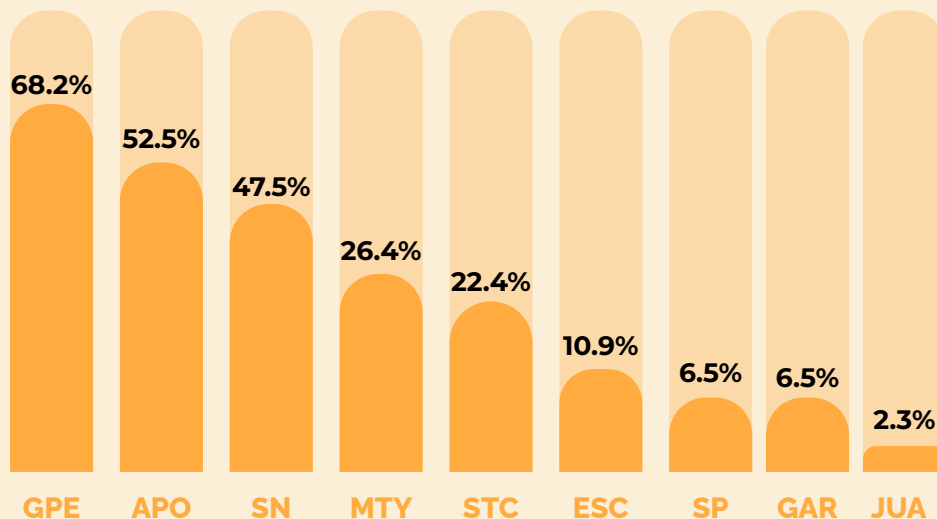
9.1%

Por la inseguridad pública

9.0%

Mayores tiempos de traslado

% del gasto en movilidad no motorizada relativo al gasto total en movilidad



De Enero a Diciembre 2022

Fuente: Alcalde, Cómo Vamos

Inversión en movilidad no motorizada relativo al gasto total en movilidad en el AMM



Ene-Dic 2021



Ene-Dic 2022

Kilómetros finales reportados por los municipios para la verificación

Municipio	Kms reportados	Kms verificados
Apodaca	11.3	0
Escobedo	14.4	8.9
García	1.76	1.76
Guadalupe	17.12	1.16
Juárez	4	0
Monterrey	7.42	12.76
San Nicolás	1.4	0
San Pedro	19.01	7.8
Santa Catarina	0	0
Total	76.41	32.37

Recomendaciones generales

1. Recuperar infraestructura previamente habilitada y que ha sido retirada. Todas las intervenciones deben considerar los criterios mínimos de la infraestructura ciclista.
2. Mejorar condiciones de seguridad de la infraestructura vigente y nueva, contribuirá a lograr mayor volumen de usuarios
3. Integrar las ciclovías a la red vial la infraestructura, habilitar infraestructura ciclista en red (que conecte orígenes y destinos)
4. Impulsar proyectos metropolitanos para aumentar la red de infraestructura y que permitan la interconexión municipal.

Ficha Técnica

Verificación en campo



Del 9 al 16 de agosto del 2023



4 personas del colectivo
Pueblo Biciclero

Se verificaron las infraestructuras ciclistas reportadas por los municipios del Área Metropolitana de Monterrey en la última evaluación de *Alcalde, Cómo Vamos* (mayo 2023), se rectificó esta información con los municipios el mes de junio y julio y se realizaron ajustes por ciclovías que no habían reportado o que están en mantenimiento.

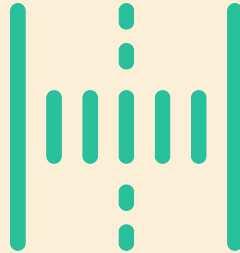
Hallazgos

Criterios de validación para ser considerada una infraestructura ciclista

Que cumpla al menos con 3 de los 4 elementos siguientes:



Señalización
vertical



Señalización
horizontal



Tratamiento de
intersecciones



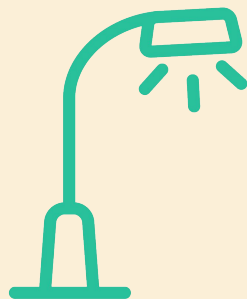
Elementos de
reducción de
velocidad

Criterio para determinar longitud de la infraestructura ciclista

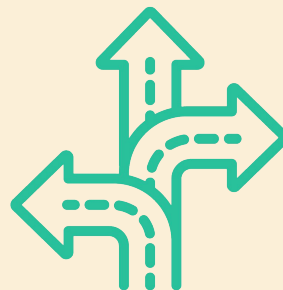
Los kilómetros de infraestructura se cuantifican del punto de inicio al punto de fin de la infraestructura, sin contar dobles los kilómetros de infraestructura bidireccional



Se retroalimentan los hallazgos sobre



Seguridad
(confinamiento, ancho de
infraestructura, presencia de
luminarias)



**Incorporación
a la red vial**

Resultados



Apodaca

Apodaca

Kms reportados: 11.3

Kms validados: 0

Hallazgos:

No se considera como infraestructura ciclista la infraestructura reportada

Infraestructura

Av. Carlos Salinas de Gortari

Sí **No**

No se considera infraestructura ciclista ya que la mayor parte de la vía está destruida.

El inicio y fin de la infraestructura no es claro, si bien cuenta en algunas partes con señalización de ciclo vía no hay claridad si es una ciclo vía o una banqueta, al no contar con banqueta que la acompañe es considerado andador.

Apodaca

Infraestructura

Av. Parque
Industrial
Monterrey

Sí

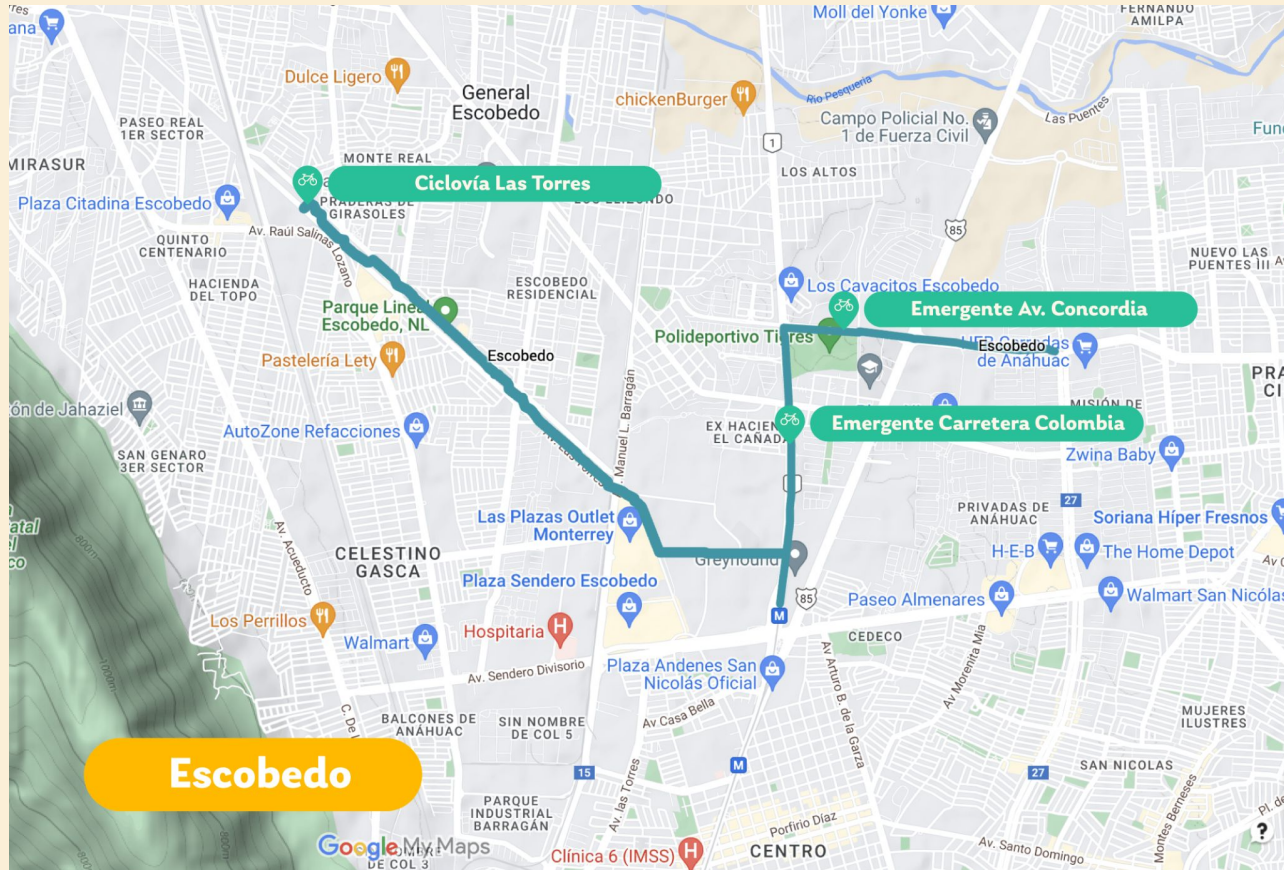
No

No se considera infraestructura ciclista ya que el tramo especificado no corresponde a lo que se encuentra señalizado en calle, se observa que en algún momento hubo algún tipo de infraestructura, sin embargo, al momento de la observación ya no existía.

No existe ningún tratamiento para proteger o priorizar a la bicicleta.



Escobedo



Escobedo

Kms reportados: 14.4

Kms validados: 8.9

Hallazgos:

De las 6 infraestructuras reportadas solo 2 se consideran como infraestructura ciclista.

**Ciclovía
bidireccional**
Carretera
Colombia y Av.
Concordia

Sí No

Existe señalización vertical y horizontal, se considera infraestructura ciclista, sin embargo, cuenta con diversas áreas de mejora.

No hay tratamiento de intersecciones como cajas de espera ciclista (cajas bici), confinamiento de intersección, señalización horizontal de cruce ciclista ni señalización vertical de precaución.

Escobedo

Ciclovía bidireccional

Carretera
Colombia y Av.
Concordia

Sí No

La señalización vertical observada es mínima y no es la especificada por las normas para una ciclovía. La señalización horizontal se encuentra despintada o inexistente, principalmente en intersecciones, lo que hace poco clara la trayectoria a seguir para continuar por la ciclovía y así como la precaución que deben tener conductores de vehículos motorizados y no motorizados al cruzar.

Los semáforos que indican el cruce ciclista son confusos pues tienen iconografía peatonal. La incorporación a la red vial no es clara, no hay señalización de inicio y fin de la infraestructura, la continuidad hacia otras infraestructuras ciclistas es poco clara o nula.

Escobedo

Ciclovia bidireccional

Carretera
Colombia y Av.
Concordia

Sí No

El confinamiento en un lado de la ciclovia es angosto para el tipo de vía, se encuentra en malas condiciones y no corresponde con la especificación de las normas para una ciclovia.

No hay señalización vertical para indicar el cambio de la infraestructura del carril derecho al centro de la vía junto al camellón.

Escobedo

Vía ciclista
adjunta a vía
peatonal

Las Torres

Sí No

El tramo sí coincide con los orígenes y destinos. Se considera infraestructura por su conexión con la red vial y ser una vía dedicada y señalizada exclusiva para ciclistas, sin embargo, cuenta con diversas áreas de mejora.

La señalización vertical es poca para la longitud de la vía y no corresponde con la indicada en la norma. La señalización horizontal se encuentra despintada o inexistente, principalmente en intersecciones en donde es crucial para un recorrido y cruce seguro.

Escobedo

Vía ciclista
adjunta a vía
peatonal

Las Torres

Sí No

No hay tratamiento de intersecciones como cajas de espera ciclista (cajas bici) en intersecciones semaforizadas, señalización horizontal de cruce ciclista ni señalización vertical de precaución en todos los cruces.

Algunos de los semáforos que indican el cruce ciclista son confusos pues tienen iconografía peatonal. En tramos donde la ciclovía va a nivel de calle, junto a carriles de circulación vehicular, los confinadores no corresponden a la norma.

La incorporación a la red vial requiere mejorar, principalmente en la zona del parque lineal Escobedo, pues no existen cruces seguros para incorporarse o desincorporarse de la vía ciclista ni para llegar a los orígenes y destinos que se encuentran a lo largo de Av. Las Torres

Escobedo

Infraestructura

República
Mexicana

Sí

No

Se ubican dos andadores a lo largo de la vía, no se considera infraestructura ciclista ya que carece de señalización horizontal y vertical que indique que es una ciclovía.

Se identifica un cruce verde ciclista solo en un cruce desde la rotonda de Av. Concordia, sin embargo no existe tratamiento en las intersecciones a lo largo de la vía ni hay una incorporación a la red vial que permita la incorporación y desincorporación ni el acceso a los orígenes y destinos cercanos.

Escobedo

Infraestructura

Sendero de
Palmas a Carr.
Colombia

Sí

No

No se considera infraestructura ciclista pues no cuenta con señalización horizontal ni vertical, no hay una consistencia a lo largo de la vía que permita dar continuidad al recorrido. Solo se identifica un andador, en ocasiones va a cada lado del camellón central y no están pavimentado, en otros tramos es de concreto por el centro del camellón.

No hay tratamiento en intersecciones, ni se identifica una ruta clara para la circulación en bicicleta. Hay un pequeño tramo señalizado el cruce desde el camellón a la calle lateral de Sendero, sin embargo es un tramo corto que termina abruptamente en una isla vehicular.

No hay conexión con la red vial ni con otras infraestructuras ciclistas.

Escobedo

Infraestructura

Acueducto de
Sendero a Raúl
Salinas

Sí

No

No se considera infraestructura ciclista pues no cuenta con señalización horizontal ni vertical, no hay una consistencia a lo largo de la vía que permita dar continuidad al recorrido.

No hay señales de inicio y fin ni menciones a la existencia de infraestructura ciclista. Hay tramos del recorrido en el que se identifican dos andadores y otros tramos en los que solo hay un andador, en ningún caso se señala que alguno de ellos sea para la circulación ciclista.

No hay tratamiento en intersecciones, incorporación a la red vial ni control de la velocidad.

Escobedo

Infraestructura

Raúl Salinas de
Villa de Gpe. a
Las Torres

Sí

No

No se considera infraestructura ciclista pues no cuenta con señalización horizontal ni vertical, solo se identifica un andador peatonal en el camellón.

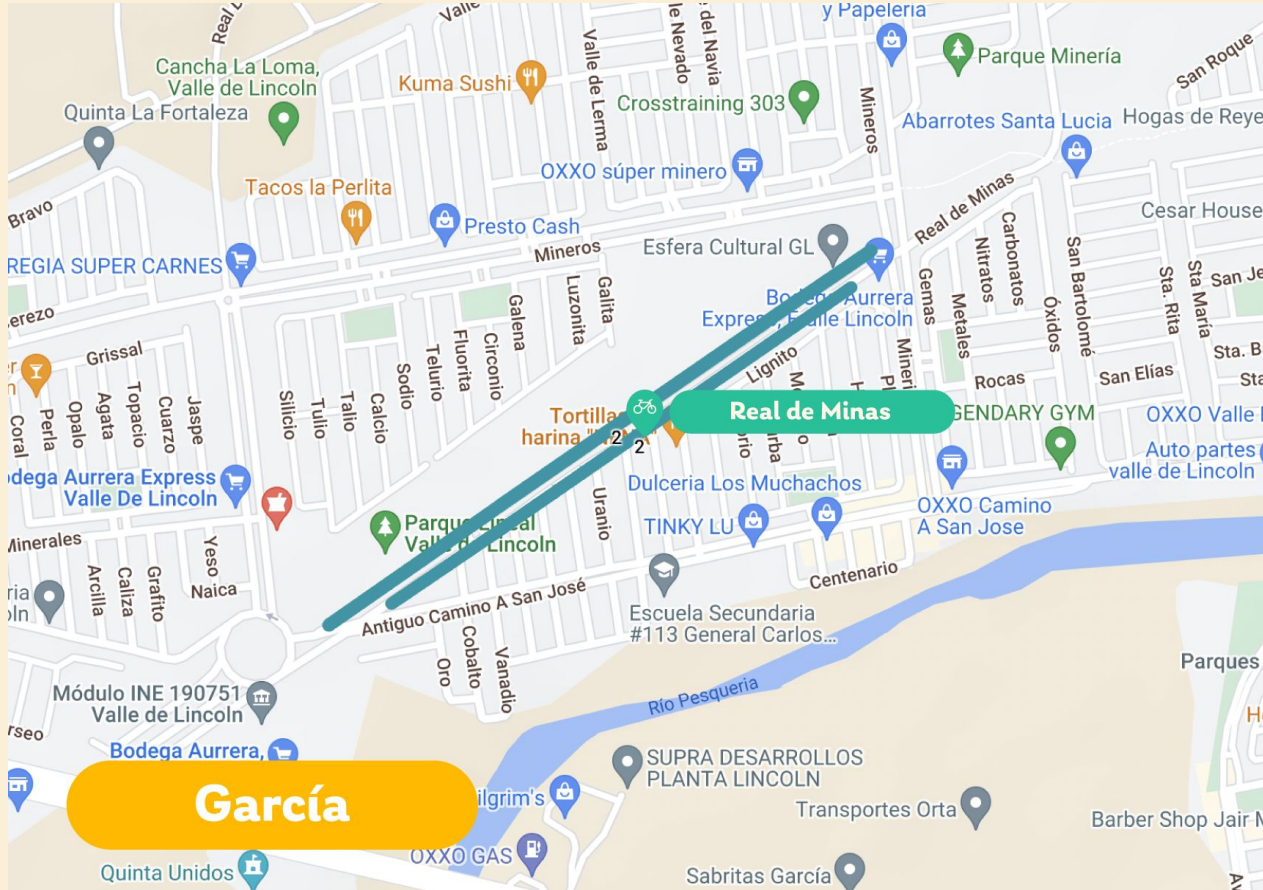
No hay una consistencia a lo largo de la vía que permita dar continuidad al recorrido, no hay tratamiento en intersecciones y retornos, hay algunos cruces sin rampas.

No hay señales de inicio y fin ni menciones a la existencia de infraestructura ciclista.

No hay tratamiento en intersecciones, incorporación a la red vial ni control de la velocidad.



García



García

Kms reportados: **1.76**

Kms validados: **1.76**

Hallazgos:

Se considera como infraestructura ciclista lo reportado

**Ciclovia
unidireccional**

Real de Minas

Sí

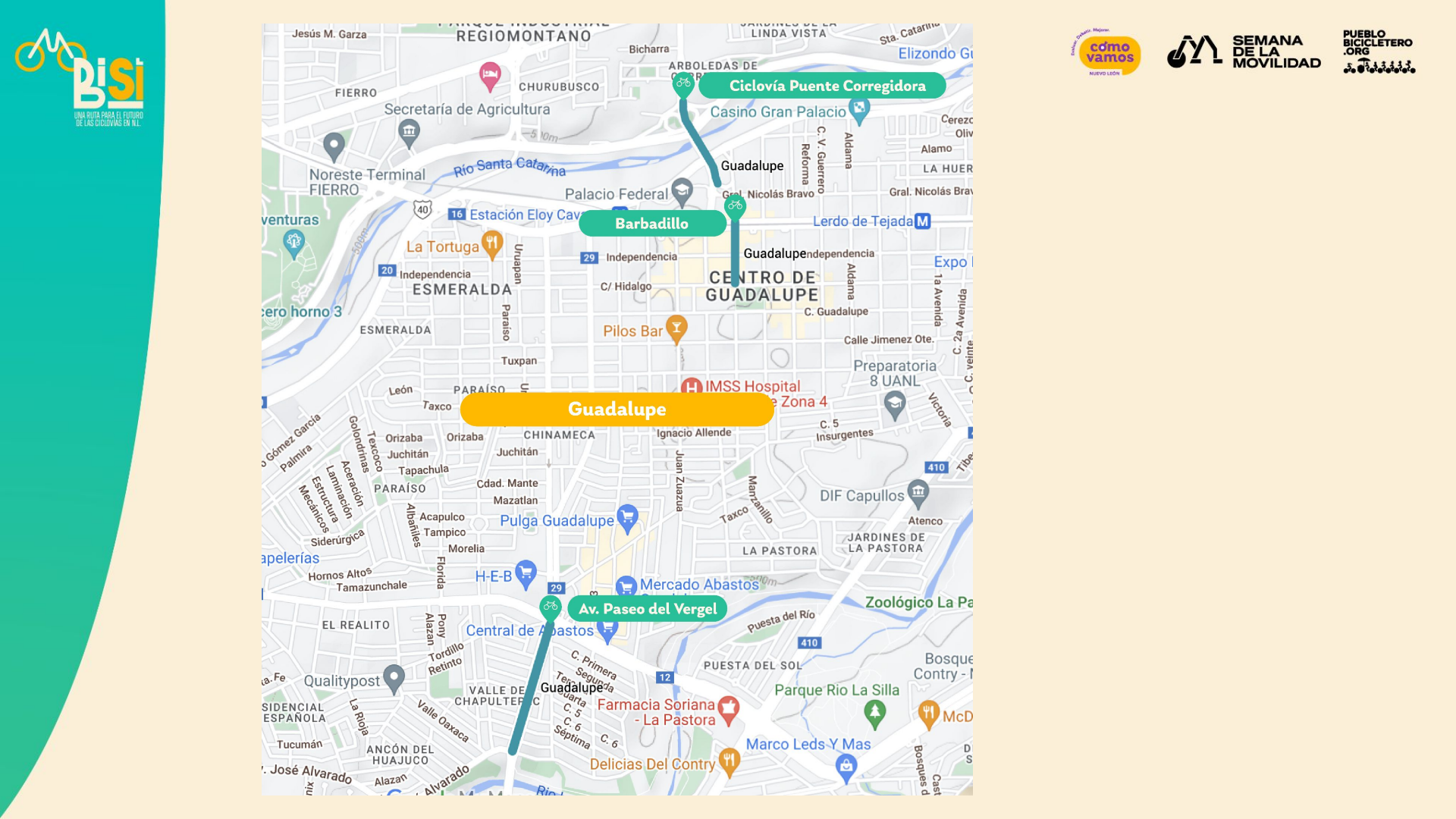
No

No se encontraron señales verticales que indiquen que es una ciclovia, sin embargo, la segregación indica que así es, sí cuenta con reductores de velocidad, cuenta con tratamientos en intersecciones aunque ya está despintado, el ancho de la ciclovia permite el acceso a vehículos motorizados, provocando que se use de estacionamiento obstruyendo la ciclovia.

Los elementos confinadores y la pintura se encuentran en mal estado, provocando confusión de si es o no infraestructura ciclista. No existe incorporación clara a la red vial.



Guadalupe



Guadalupe

Kms reportados: 17.2

Kms validados: 1.16

Hallazgos:

De las 5 infraestructuras reportadas solo 3 se consideran como infraestructura ciclista.

Ciclovia
bidireccional
Av. Corregidora

Sí No

Solamente el tramo que comprende el puente que cruza el río Santa Catarina está segregado, el resto del tramo es pintura y algunas señales verticales, la parte más peligrosa es una curva donde los vehículos se incorporan desde Morones Prieto, ésta no cuenta con ningún elemento para resguardar la integridad del ciclista, tampoco que avise al automovilista de cruce ciclista, no existe tratamiento en la salida de este tramo

Guadalupe

Ciclovía
unidireccional
Barbadillo

Sí No

El primer tramo carece del ancho mínimo, sin embargo, sí está segregado, el segundo tramo no está segregado así que es confuso de como usar el espacio destinado para cada medio de movilidad.

Vía ciclista
adjunta a vía
peatonal
Av. Paseo del
Valle

Sí No

La infraestructura aunque cuenta con muy poca señalización, sí está separada en partes de un andador peatonal, sin embargo, su trayecto no es directo si no en curvas haciendo pensar en que se diseñó para la recreación y no como alternativa de movilidad.

Las intersecciones no cuentan con tratamiento para la seguridad de la persona ciclista. Además de no tener una conexión segura con las vialidades donde empieza y termina.

Guadalupe

Infraestructura Av. Pablo Livas

Sí No

La infraestructura no corresponde con lo reportado, las señales tanto horizontales como verticales, semejan una prioridad ciclista, sin embargo, carecen de las medidas mínimas correspondientes a la norma, se tomó medio carril de vehículos para señalizar solo con pintura como ciclocarril, sin embargo, al no tener ningún otro tratamiento o elemento, los vehículos no lo respetan.

Infraestructura Parque Río La Silla

Sí No

Lo que se marcó como ciclocarril, no cuenta con ningún tipo de señalización que indique infraestructura ciclista, en realidad es un andador, la comunicación entre el andador y la vialidad son accesos al parque, no están diseñados para conectar con la red vial por donde se podrían mover las personas en bicicleta y donde se genera los viajes de origen y destino, en caso de requerir salir antes no hay posibilidad, los accesos son reducidos e inseguros. No es directa pensando en viajes de origen y destino.



cómo
vamos
BISI

cómo
vamos
MUNICIPIO



SEMANA
DE LA
MOVILIDAD

PUEBLO
BICICLETERO
.ORG

Juárez

Juárez

Kms reportados: 4

Kms validados: 0

Hallazgos:

No se considera como infraestructura ciclista la infraestructura reportada.

Infraestructura

Parque Lineal
Eloy Cavazos

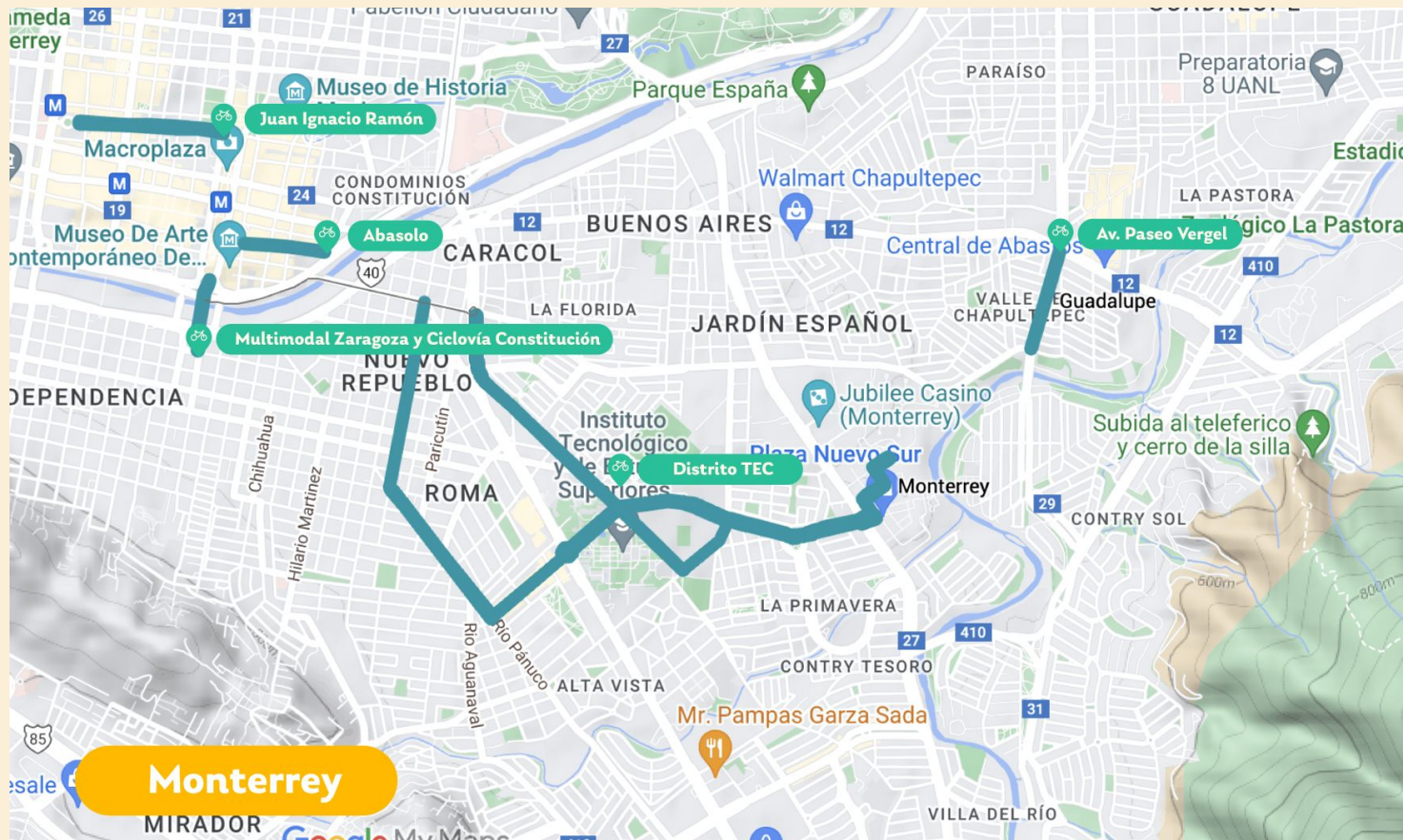
Sí

No

Se encontraron un par de señales horizontales, (que no corresponden a la norma) sin embargo, no son suficientes, este tipo de infraestructura se considera andador al no encontrar ninguna banqueta alrededor, no existe algún tratamiento en intersecciones y no tiene ninguna señal vertical.



Monterrey



Monterrey

Kms reportados: 7.42

Kms validados: 12.76

Hallazgos:

Todo lo reportado se considera
infraestructura ciclista

Ciclovía
unidireccional

Distrito TEC

Sí No

El tramo coincide con lo reportado de forma parcial, ya que Av. Covarrubias tiene un tramo prioridad ciclista y otro ciclovía.

Monterrey

Ciclovia unidireccional

Distrito TEC

Sí No

Cuentan con señalización horizontal y vertical acorde a la norma, existe tratamiento en intersecciones semaforizadas con cajas bici y orejas. El ancho de los carriles vehiculares está reducido sobre Covarrubias.

Están conectadas con otras calles de prioridad ciclista. En la intersección de Pedro Martínez y Av. Garza Sada está despintada la señalización horizontal y no hay reducción de velocidad ni aviso de paso ciclista, poniendo en riesgo a ciclistas que atraviesan la zona.

Monterrey

Carriles Prioridad Ciclista Distrito TEC

Sí No

Existen algunos tramos adicionales en las calles reportadas no incluidos en el conteo original (p.e. Av. del Estado tiene tratamiento de prioridad ciclista en el carril sur desde Pánuco hasta Av. Garza Sada).

Cuenta con señalización horizontal acorde a la norma (en algunos tramos ya desgastada, como calle Tepic y Av. del Estado). Existe señalización vertical acorde a la norma. No existe señalización de paso ciclista para quienes circulan de forma perpendicular en Av. del Estado y Av. Garza Sada.

Monterrey

Carriles Prioridad Ciclista Distrito TEC

Sí No

En Fernando García Roel, Av. Covarrubias, Av. Junco de la Vega y Av. del Estado existe control de velocidad con anchos de carriles reducidos y pasos pompeyanos que reducen la velocidad. En calles como Pánuco, Tepic, Berel, Molino y Ladrillera no existe control de velocidad. Las intersecciones semaforizadas tienen cajas bici, sin embargo, requieren mantenimiento.

Existen biciestacionamientos en varios tramos de la infraestructura ciclista.

La infraestructura ciclista de la zona se encuentra en red, lo que incrementa los traslados en bicicleta, patineta y scooters.

Monterrey

Vía ciclista
adjunta a vía
peatonal

Puente
multimodal
Zaragoza

Sí No

El tramo coincide con lo reportado.

Se considera infraestructura ciclista porque cuenta con señalización horizontal sobre el puente multimodal separando el carril para bicicletas de la zona peatonal, existe señalización vertical dónde inicia y termina, no sobre el puente.

Sólo tiene tratamiento en la intersección del retorno de Zaragoza a Zuazua con aviso de paso ciclista y cebra peatonal.

No tiene control de velocidad en las intersecciones. La incorporación a la red vial es inexistente en ambos lados de la ciclo vía. En su inicio por la calle 16 de septiembre se encuentra bloqueada por vehículos estacionados sobre la misma.

Monterrey

Carriles
compartidos

Abasolo

Sí No

El tramo coincide con lo reportado.

Existe señalización vertical sólo al final de las cuadras, no al inicio y al final como se indica en la norma, tiene tratamiento de reducción de velocidad con carril reducido, hay tratamiento en las intersecciones con orejas.

No cuenta con señalización horizontal que indique que es calle prioridad ciclista.

Existen biciestacionamientos en varios puntos del tramo.

Monterrey

Carriles compartidos Juan Ignacio Ramón de Zaragoza

Sí No

El tramo coincide con lo reportado, se encuentra señalización en ambos sentidos de JI Ramón. Contiene señalización horizontal ya despintada en la mayor parte del tramo, excepto de Zaragoza a Escobedo, dónde está ausente. Existen algunos letreros verticales de prioridad ciclista, con ubicación no acorde a la norma (están a mediación de calle en la mayor parte de las cuadras, no al iniciar y terminar las mismas).

Existe tratamiento de reducción de velocidad (carriles vehiculares reducidos, pasos pompeyanos en el obelisco). El único tratamiento en intersecciones son orejas que reducen radios de giro, pero están ausentes cajas bici en aquéllas semaforizadas al igual que avisos a vehículos que circulan perpendicularmente del paso de ciclistas.



San Nicolás

San Nicolás

Kms reportados: 1.4

Kms validados: 0

Hallazgos:

No se considera como infraestructura ciclista la infraestructura reportada.

Infraestructura

Av. San Nicolás

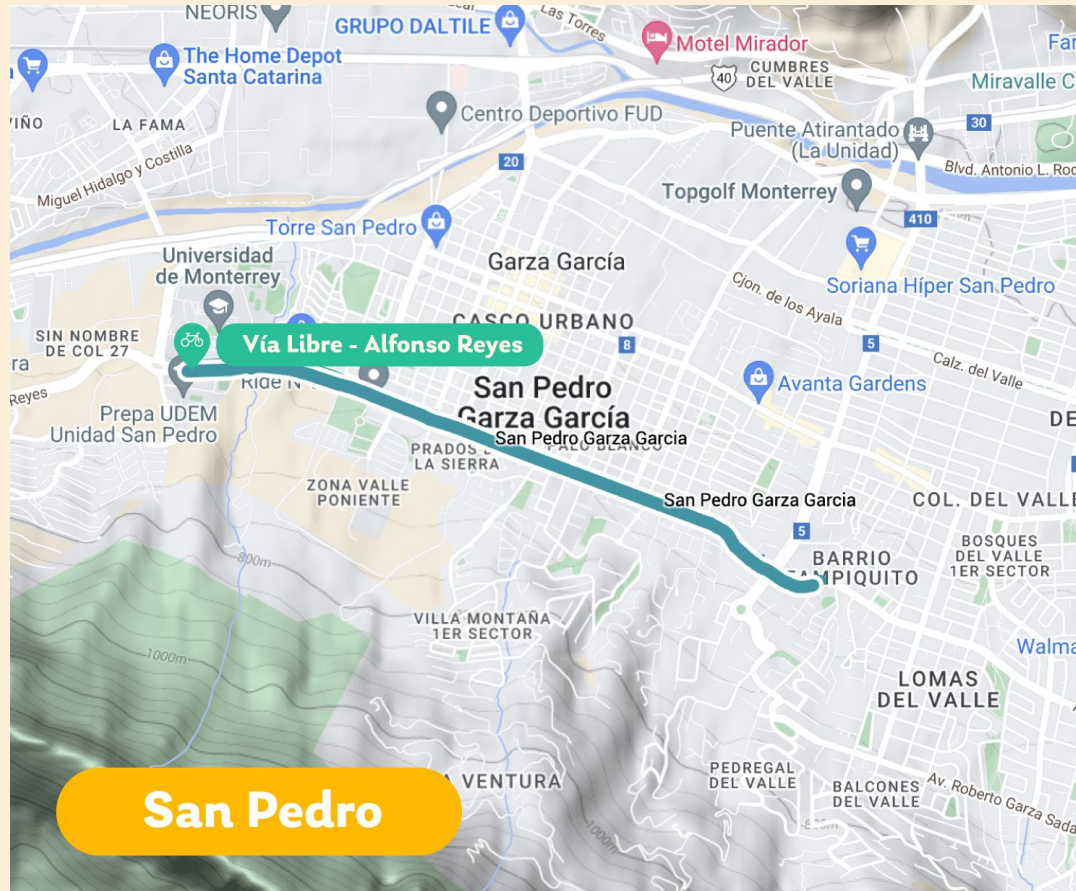
Sí No

No se considera infraestructura ciclista ya que existe poca señalización horizontal y la poca que se encontró ya está prácticamente desaparecida, se mezcla señalización vertical, de ciclovía y prioridad ciclista, hace confuso el uso de la calle.

No existe tratamiento alguno para la reducción de velocidad. La velocidad y volumen de vehículos que transitan por esta calle requieren que sea infraestructura confinada, no carril prioridad ciclista.



San Pedro



San Pedro

San Pedro

Kms reportados: 19.01

Kms validados: 7.8

Hallazgos:

De las 4 infraestructuras reportadas solo 1 se consideran como infraestructura ciclista.

Ciclovía
unidireccional
Alfonso Reyes

Sí No

El tramo coincide con el inicio y fin indicado. Sí se considera infraestructura ciclista pues cuenta con señalamiento horizontal y vertical al inicio, fin y a lo largo del recorrido. Alguna señalización horizontal como cajas bici y cruces ciclistas requieren mantenimiento pues se encuentran despintados.

Hay algunos tramos de la infraestructura con anchos menores a los recomendados.

San Pedro

Ciclovía unidireccional Alfonso Reyes

Sí No

Falta señalar la continuidad del trayecto ciclista seguro en los extremos donde termina la ciclovía para asegurar una incorporación a la red vial de las y los ciclistas.

En las intersecciones se identifican invasiones a las cajas bici y pasos peatonales que podrían corregirse mediante la reubicación de semáforos.

No se identificaron elementos geométricos para el control de la velocidad.

San Pedro

Infraestructura

Jiménez

Sí

No

Coincide con el tramo reportado. No se considera infraestructura ciclista ya que no cuenta con señalización horizontal ni vertical que indique que lo es. Sólo existe un carril despintado junto al estacionamiento vehicular en esta cuadra, y no existen elementos de reducción de velocidad. Existe una caja bici en la intersección de Alfonso Reyes y Jiménez, ya despintada.

San Pedro

Infraestructura

Calles
compartidas
Valle

Sí

No

Sólo hay letreros verticales de prioridad ciclista hechos de coroplast en las calles reportadas, algunos de ellos ya en mal estado. Para que se considere infraestructura prioridad al menos debe contar con 3 de 4 de los siguientes elementos: señalización vertical, señalización horizontal, tratamiento en intersecciones semaforizadas, elementos de reducción de velocidad.

San Pedro

Infraestructura
Jiménez puente
peatonal

Sí

No

Para ser considerada infraestructura ciclista, debe tener separado el espacio para circular en bicicleta y peatonal. Esta infraestructura se señala como un carril compartido peatonal/ciclista. No existe incorporación segura a la red vial en ninguno de sus extremos.

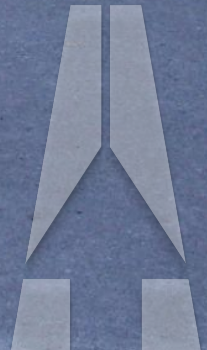


UNA RUTA PARA EL FUTURO
DE LAS CICLOVÍAS EN N.L.



MOVILIDAD SUSTENTABLE

PROYECTO HABILITACIÓN
INFRAESTRUCTURA CICLISTA
RENACERES



ANTECEDENTES

RENACERES es un proyecto que se diseñó en el primer trienio de nuestra administración, para brindar a los ciudadanos de esta colonia las facilidades para trasladarse de un punto a otro mediante el uso de la bicicleta, debido a que la morfología de la colonia, propicia recorridos extensos para peatones entre un punto de interés y otro, (parques, equipamientos, paradas de transporte, etc).

Condiciones externas al proyecto, como lo fueron la Pandemia del COVID-19 y la crisis hídrica, entre otras, postergaron el avance del proyecto.

Hoy, trabajamos en su reactivación para responder la necesidad de los ciudadanos de contar con otra opción de movilidad segura y directa en sus viajes cortos y en sus trayectos hacia los sitios donde se cuenta con acceso al transporte urbano.

GENERALIDADES

PROBLEMÁTICA

Referente a la movilidad de la zona, los ciudadanos en la colonia Renaceres tienen que caminar grandes distancias para poder tener acceso al transporte público.

- Zona poco habitada
- Trayectos de última milla muy extensos desde la colonia hasta donde transita el transporte urbano
- Problemas con transporte público existente en la zona
- Ubicación geográfica compleja (Situada entre Libramiento Noreste y Río Pesquería).

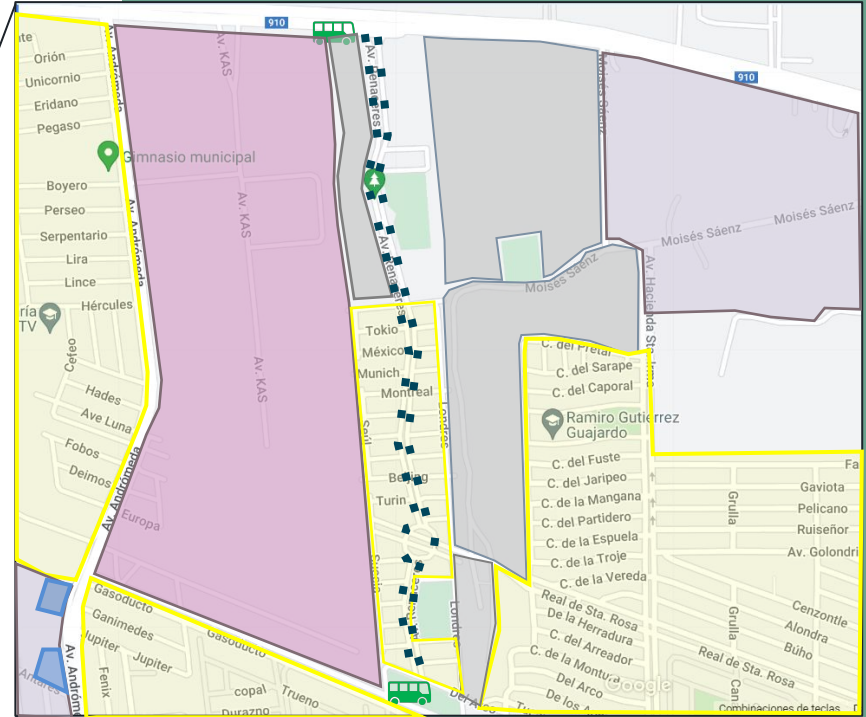
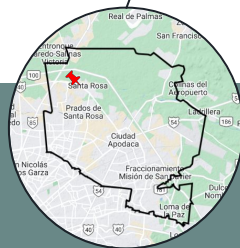


+ 1.30
km





TIPO DE INFRAESTRUCTURA
Ciclocarril

**UBICACIÓN DEL
PROYECTO**

Renaceres Residencial
66614 Cd Apodaca, N.L.



SIMBOLOGÍA

- ▪ ▪ CICLOCARRIL PROPUESTO
-  PARADA DE TRANSPORTE PÚBLICO
-  ZONA SIN DESARROLLAR
-  ZONA INDUSTRIAL
-  ZONA HABITACIONAL

GENERALIDADES

OBJETIVOS

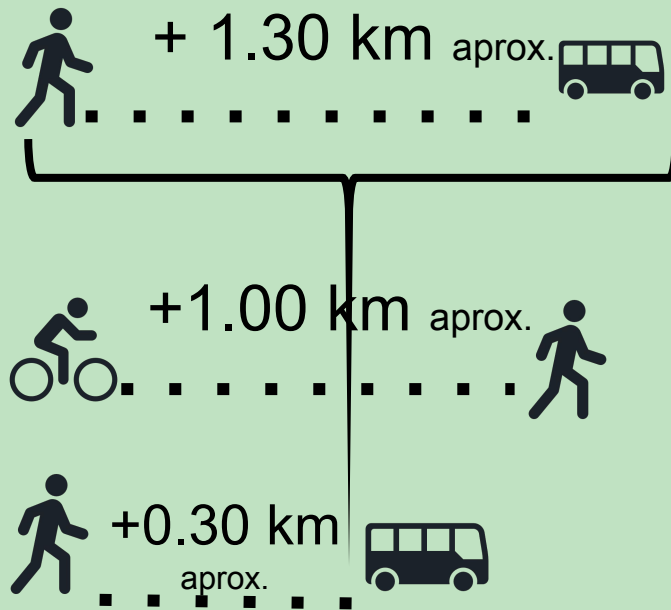
Mediante la habilitación del Ciclocarril Renaceres se busca ayudar a disminuir las distancias en los trayectos de última milla que diariamente realizan los habitantes de la colonia. A su vez, se pretende incentivar el uso de diversos modos de transporte en trayectos cortos, así como ayudar a generar un impacto positivo social en la zona.



- Movimiento en las calles
- Incentivar medios de transporte no motorizados
- Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos



- Menor contaminación
- Disminuir tiempos de recorrido en trayectos de última milla.



FUNDAMENTO DE SU IMPLEMENTACIÓN

SOLICITUD DE CIUDADANOS

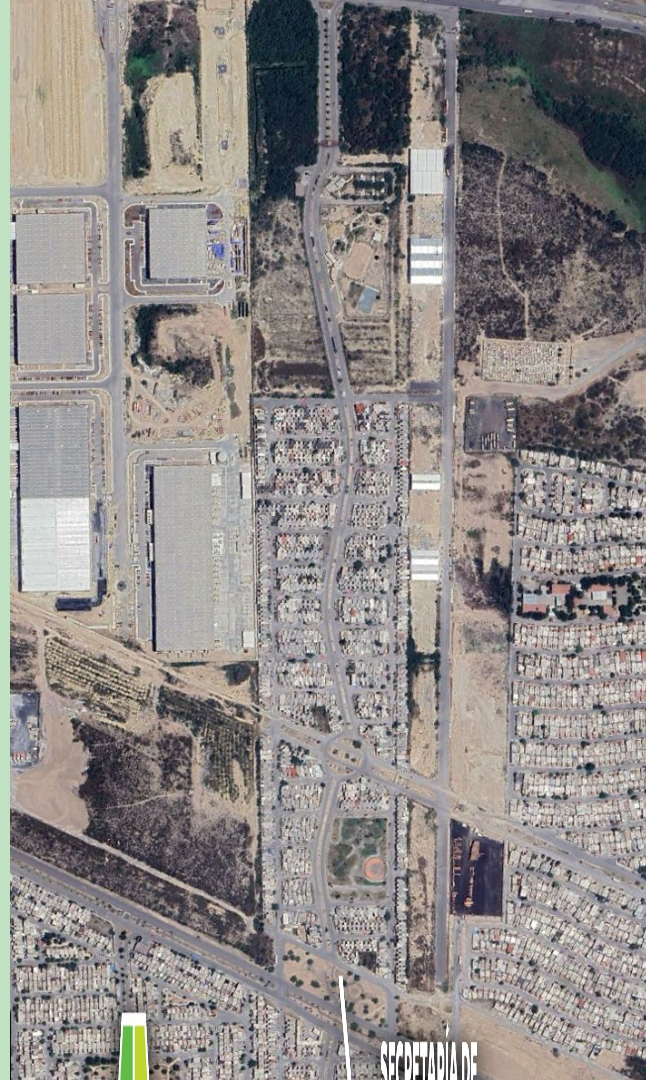
Los ciudadanos solicitan alternativas que les faciliten los trayectos hacia puntos donde puedan tomar el transporte público, ya que actualmente tienen que caminar distancias mayores a 1 kilómetro para tener acceso a este servicio.

INCENTIVAR EL USO DE MEDIOS NO MOTORIZADOS

Se busca incentivar la multimodalidad en los medios de transporte, incentivando el uso de la bicicleta como medio de transporte, y a su vez mejorar la calidad de vida de los vecinos de la zona.

FALTA DE TRANSPORTE

La colonia Renaceres se encuentra en una zona en vías de desarrollo, donde muchos de los predios aledaños aún no están construidos y que a su vez estos colindan con áreas industriales.



PROYECTO

COSTO OBRA:

\$1,716,550.15 MXN.

El Ciclocarril a habilitar se encuentra en ambos lados de la vía, ubicados en carril derecho de cada sentido de circulación.

+2 km habilitado

Ciclocarril de 1.1 km por sentido.

TERMINA
Renaceres Residencia
INICIA

INICIA
Av. Renaceres
TERMINA

- Señalización Horizontal
- Señalización Vertical
- Biciestacionamientos



SIS-NL-64C
VIA CICLISTA

Contempla

El proyecto busca brindar a los ciudadanos una infraestructura ciclista con las condiciones propicias para trasladarse de manera segura a los puntos de interés de la zona (parques recreativos) así como a sitios donde puedan vincularse con el transporte urbano.

SIMBOLOGÍA

■ ■ Ciclocarril



Biciestacionamiento



APODACA

CAPITAL INDUSTRIAL DE NUEVO LEÓN

**SECRETARÍA DE
DESARROLLO URBANO,
OBRAS PÚBLICAS, ECOLOGÍA
Y TRANSPORTE**



UNA RUTA PARA EL FUTURO
DE LAS CICLOVÍAS EN N.L.



GUADALUPE
GOBIERNO
MUNICIPAL
2021-2024

**SECRETARÍA DE
SERVICIOS PÚBLICOS E
INFRAESTRUCTURA**

Circuito GMX

Secretaría de Servicios Públicos e Infraestructura



GUADALUPE
GOBIERNO
MUNICIPAL
2021-2024

Ciudad Guadalupe
La ciudad para crecer...

Movilidad

Septiembre 2023

Contexto

La **movilidad sostenible** se ha convertido en una prioridad en la planificación urbana, impulsada por la creciente congestión del tráfico, la contaminación del aire y la preocupación por el cambio climático.

En el **AMM**:

- Más del **40%** de la población utiliza el automóvil para sus viajes diarios y **56%** de estas personas viajan solas*
- En 2022 por primera vez el porcentaje de personas que se mueven en medios no motorizados (**23.7%**) superó a quienes se mueven en transporte público colectivo (**22.1%**)*
- En los últimos 8 años el parque vehicular se ha incrementado un **52%****
- Se invierten **116** horas en el tráfico, somos una de las metrópolis más congestionadas en el mundo***

Datos del proyecto



Nombre:
Circuito GMX 1ª y 2ª etapa

Ubicación:
Avenidas Las Américas, Nuevo León, López Mateos, San Sebastián y Eloy Cavazos

Tipo de infraestructura:
Carriles señalizados para la movilidad peatonal y ciclista

Detalles de la infraestructura:

- Carriles con señalamiento horizontal y vertical
- Señales preventivas
- Aplicación de pintura
- Intersecciones señalizadas
- Confinamiento de carriles mediante señalización horizontal
- Dispositivos de control de tránsito

Datos del proyecto



Tipos de carriles:

Compartidos y confinados (bidireccionales) tanto en avenidas como en camellones

Km a realizar:

20 km

Fechas de inicio/fin del proyecto:

Agosto a diciembre de 2023

Costo de la obra:

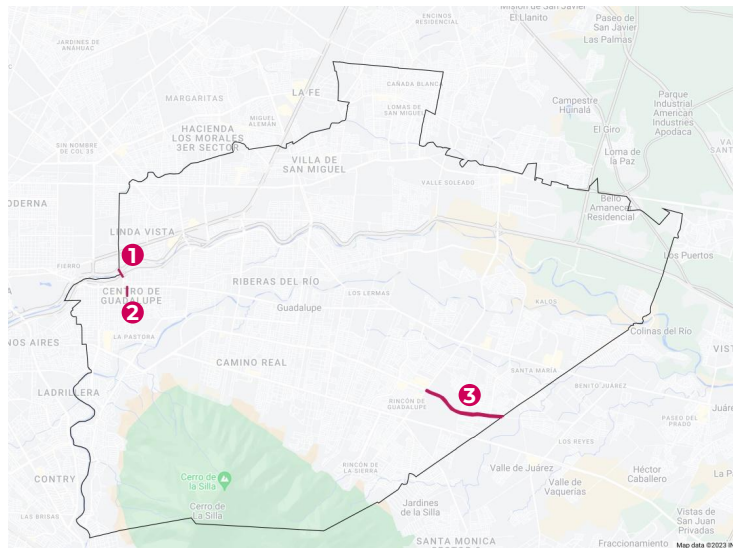
\$40 MDP *

* \$20 MDP están sujetos a la disponibilidad presupuestal del Gobierno del Estado.

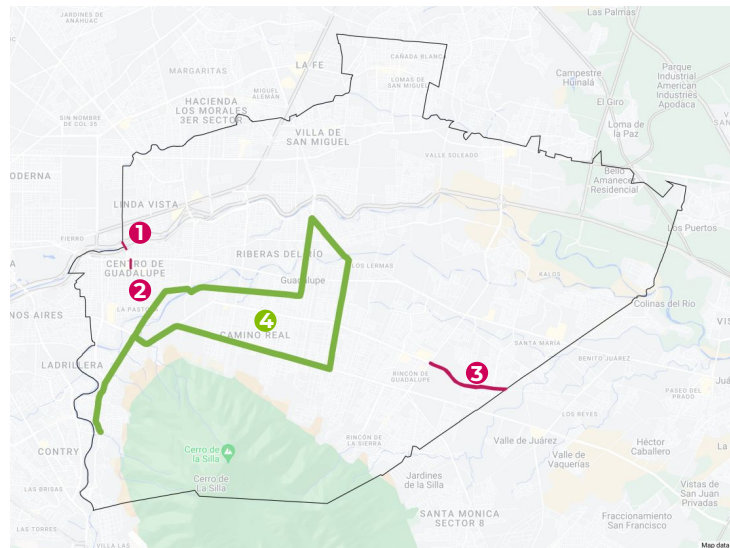
Incremento de infraestructura ciclista

Actual: 3.59 kms

Propuesta: 23.59 kms



- 1 Constituyentes de Nuevo León
- 2 Barbadillo
- 3 Pablo Livas



- 1 Constituyentes de Nuevo León
- 2 Barbadillo
- 3 Pablo Livas
- 4 **Circuito GMX**

CIRCUITO GMX

20

kilómetros de recorrido



Simbología

- 1 Parque Río la Silla
- 2 Parque Pipo
- 3 Parque Ecológico
- 4 Parque Tolteca





UNA RUTA PARA EL FUTURO
DE LAS CICLOVÍAS EN N.L.



Secretaría
de
**Desarrollo Urbano
Sostenible**



Infraestructura ciclista en los corredores verdes

Septiembre 2023



Gobierno
de
—
Monterrey

Objetivo <

Los **corredores verdes** son una iniciativa para la renovación integral de la imagen urbana de las principales avenidas en el área metropolitana. Su rediseño contempla:

- La **recuperación de áreas verdes**;
- **Integración de espacios de circulación para la movilidad sostenible**, conectando diversos puntos de interés y atracción de la población;
- Creación de un **espacio público seguro y de calidad**.

Corredores 2023 - 2024 <

1	Calle Modesto Arreola	1.9 km
2	Calle Melchor Ocampo (1a etapa)	0.9 km
3	Av. Luis Donaldo Colosio	5.0 km
4	Av. Cuauhtémoc	3.0 km
5	Av. Pino Suárez	3.0 km
6	Av. Federico Gómez García	1.5 km
7	Calles Washington y Arramberri	2.6 km
	Total	17.9 km



Simbología temática

Límite municipal Monterrey

Condición de proyecto

En ejecución —

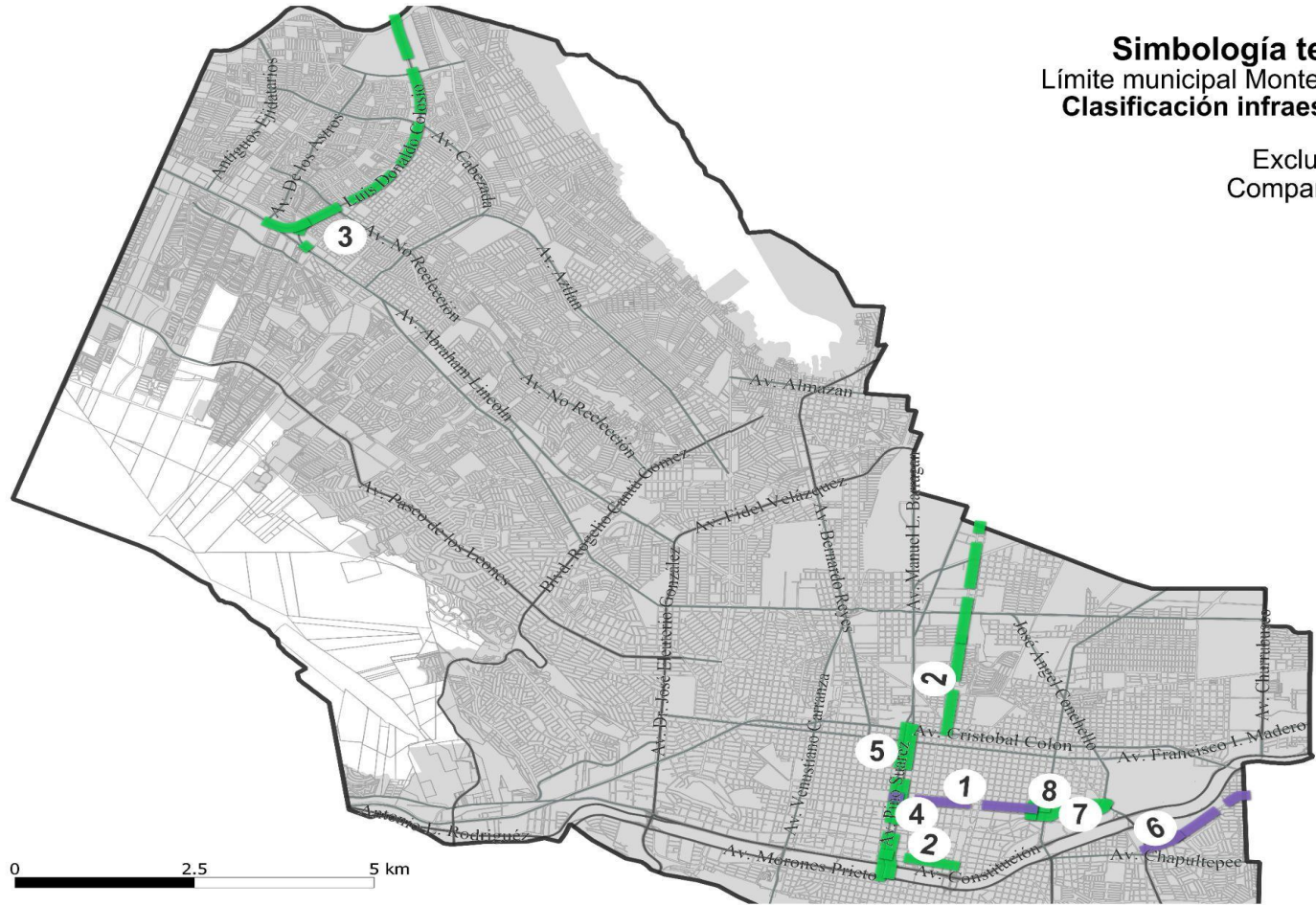
Próximo a ejecutar —





Características de la IC <

- **Seguridad.** Se intervendrán los puntos de conflictos y se opta por diseños compartidos o segregados dependiendo de las condiciones de circulación de la vía. En diversos puntos se contará con muebles para el estacionamiento de bicicletas.
- **Comodidad.** Las vías ciclistas contarán con sombra , iluminación nocturna, así como áreas de descanso.



Simbología temática
 Límite municipal Monterrey
Clasificación infraestructura ciclista
 Exclusivo █
 Compartido █







MATAMOROS

MATAMOROS

40 40 40
KM / HR | KM / HR | KM / HR

30 30
KM / HR | KM / HR

Gracias >

monterrey.gob.mx



Gobierno
de
—
Monterrey

ahorajuntos.



Secretaría
de
Desarrollo Urbano
Sostenible



UNA RUTA PARA EL FUTURO
DE LAS CICLOVÍAS EN N.L.



San Pedro
Garza García

2021 — 2024

Distrito Centro Valle

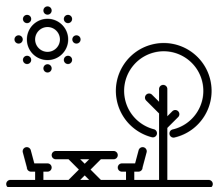
Proyecto integral de regeneración

6 de septiembre

VISIÓN

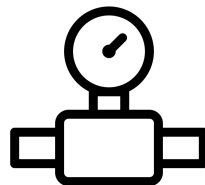
Que el Centro Valle sea un *gran*
lugar para vivir, trabajar y pasear para
personas de todas las edades.





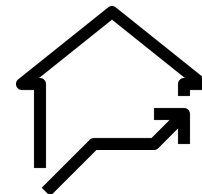
**Movilidad y Espacio
Público**

**Entorno ordenado,
seguro, con vida y con
movilidad eficiente**



Infraestructura

**Infraestructura renovada y
con capacidad suficiente
para el futuro**



**Vivienda y Forma
Edificatoria**

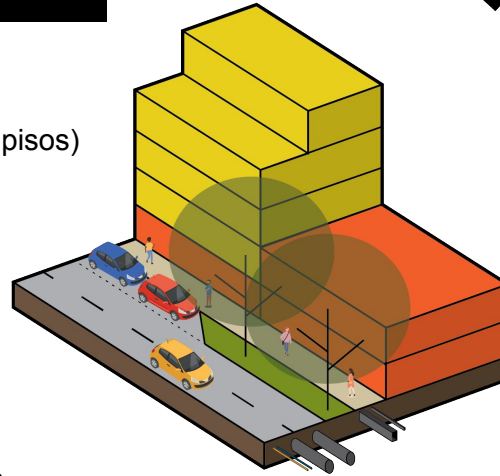
**Zona con alturas
controladas y vivienda
diversa, con proximidad a
comercio y servicios**

Incentivar el desarrollo de vivienda

- Aumento de densidad de vivienda
- Aumento de CUS
- Edificios de escala humana (4 a 5 pisos)

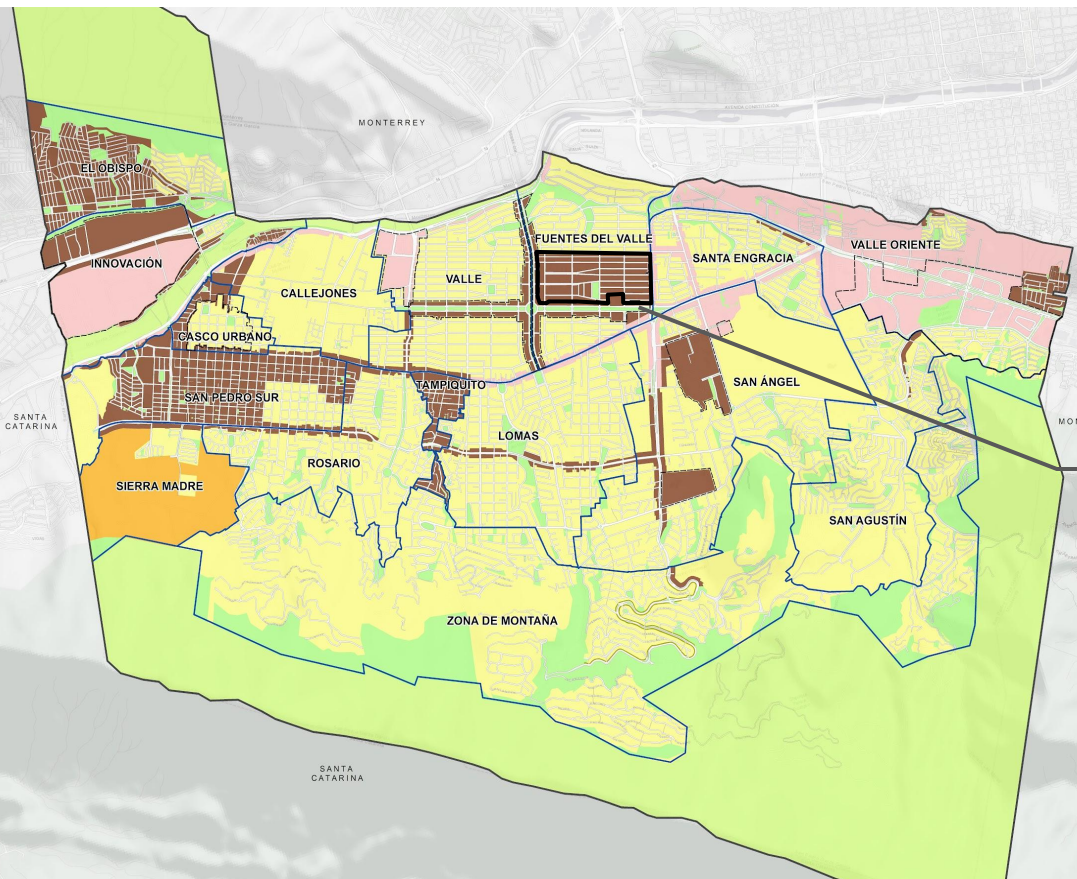
Regenerar las calles y banquetas

- Lineamientos de plantas bajas activas
- Calles completas
- Reforestación y Retiro de cables



Renovar la infraestructura subterránea

- Tuberías de agua y drenaje sanitario
- Mecanismo de aportación optativa
- Fideicomiso para la continuidad



Centro Valle
Política de Ordenamiento de
Mejoramiento
(Reordenar, renovar y dotar de infraestructura,
equipamientos y servicios)

Área de Intervención



Río Tamazunchale

Río Mississippi

Río Orinoco

Río Colorado

Río Grijalva

Río Moctezuma

M2 totales: 50,900.84

ML totales: 5,528.16

Tipo de Calle

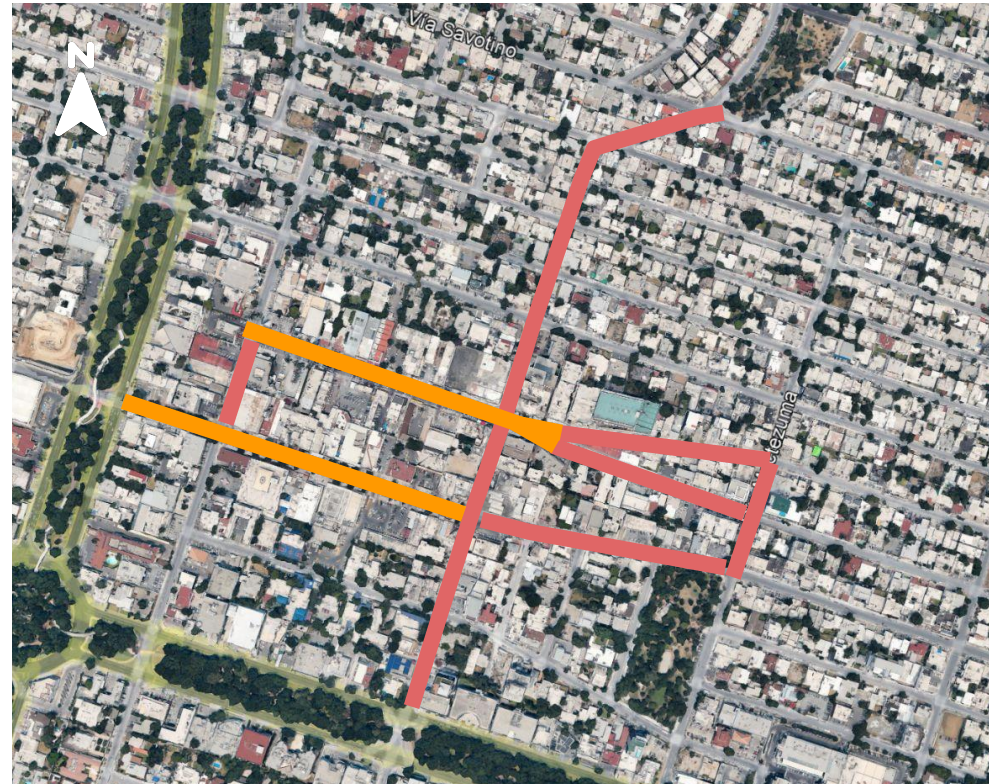
2021 — 2024

Diseño de calle en función de la actividad y comportamiento deseado



Calles a nivel de banqueta

Calle a nivel normal



Infraestructura Ciclista

2021 — 2024


Tipo de infraestructura a partir de la velocidad por diseño y volumen vehicular


Ciclovía segregada:

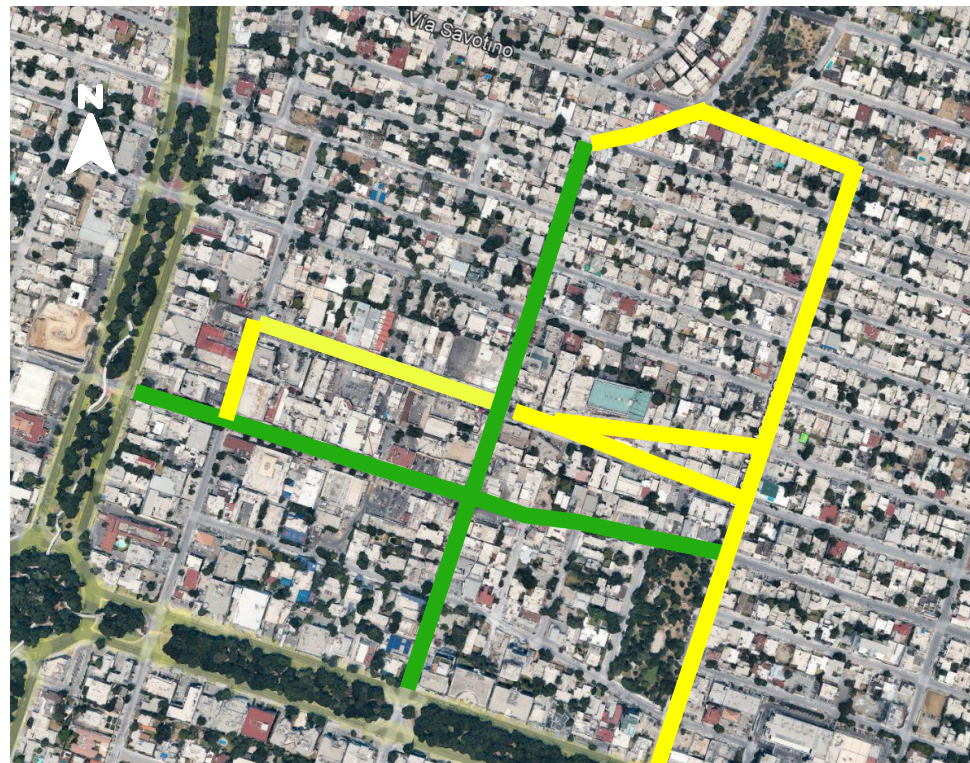
- 1.38 KM

Carril Prioridad Ciclista con Pacificación de Calles:

- 2.07 KM

 Ciclovía segregada

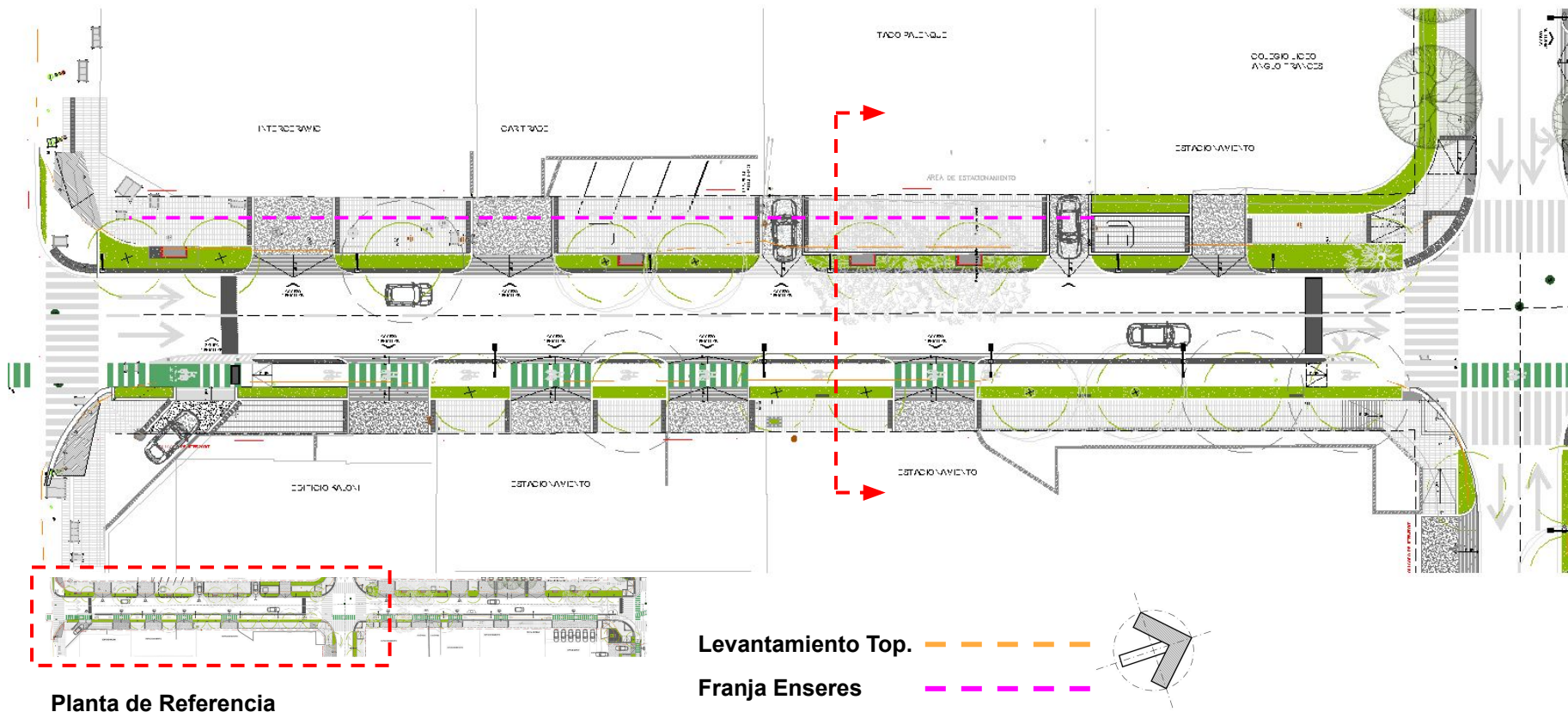
 Carril prioridad ciclista



Río Tamazunchale - Planta

2021 — 2024

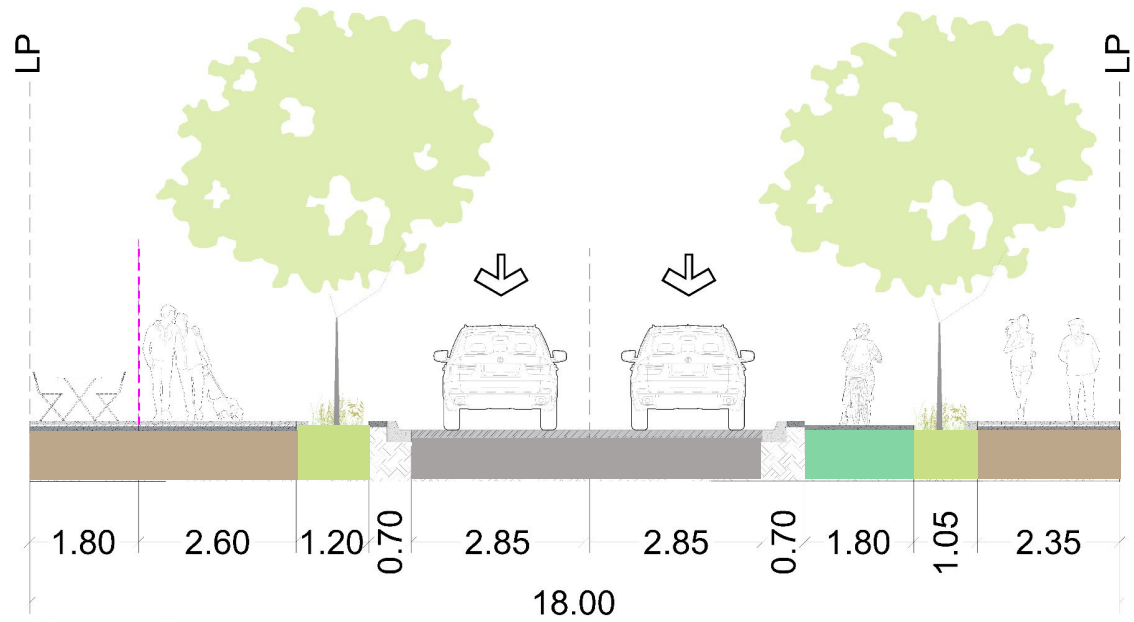
Entre Calzada del Valle y Río Mississippi (SUR)



Río Tamazunchale - Sección

2021 — 2024

Entre Calzada del Valle y Río Mississippi (SUR)



CORTE PROYECTO TAMAZUNCHALE 01





Calle Río Tamazunchale y Calz. del Valle



Antes - Calle Río Tamazunchale



Después - Calle Río Tamazunchale



Antes - Intersección Río Orinoco y Río Tamazunchale



Después - Intersección Río Orinoco y Río Tamazunchale



Antes - Intersección Río Orinoco y Río Tamazunchale



Después - Intersección Río Orinoco y Río Tamazunchale



Calle Río Tamazunchale



Calle Río Tamazunchale



THE ESCALADEZ

Kitch

Mangata
for Wellbeing
HOORAY
STUDIO

LOCALS EN RENTA
TEL: 321 91 10

Intersección Calle Orinoco y Moctezuma



Intersección Calle Orinoco y Moctezuma



Antes - Río Orinoco



Después - Río Orinoco



INVERSIÓN
\$700 millones

Duración de obra

INICIA

Noviembre 2022

⋮

FINALIZA

Diciembre 2023



¡Gracias!



San Pedro
Garza García





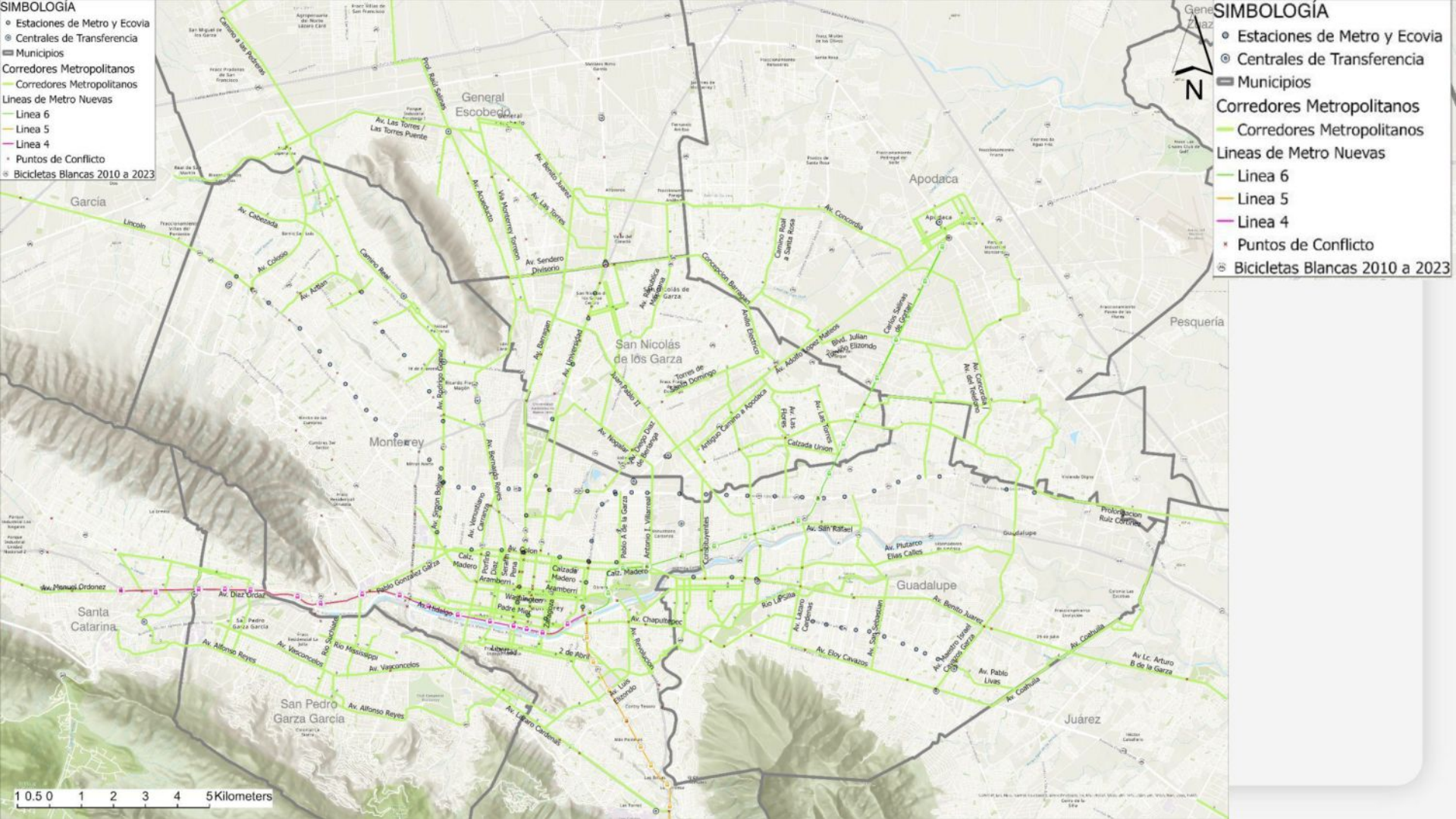
UNA RUTA PARA EL FUTURO
DE LAS CICLOVÍAS EN N.L.

Corredores Verdes Metropolitanos



RED GENERAL



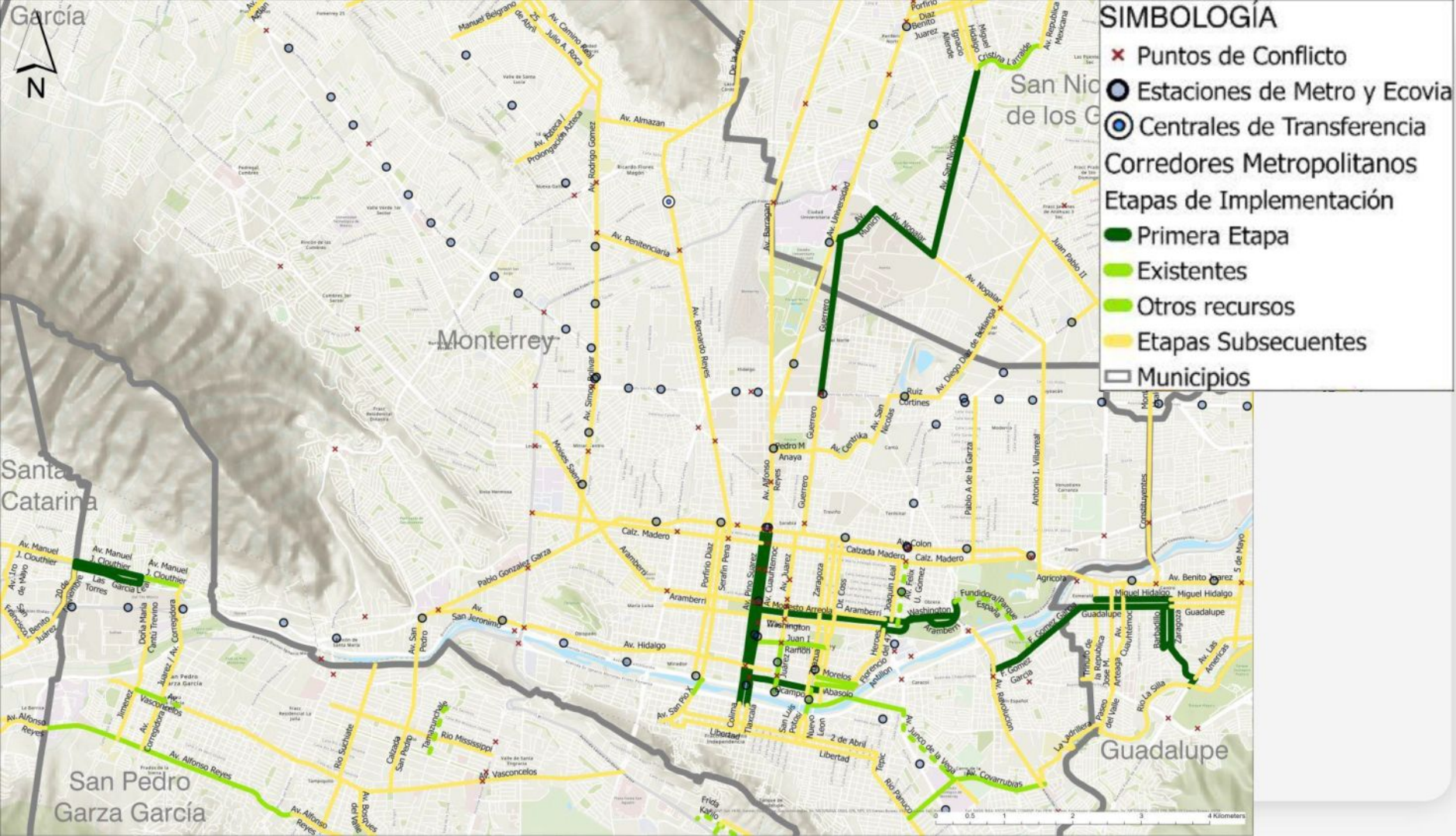


- Estaciones de Metro y Ecovia
- ⊙ Centrales de Transferencia
- ▭ Municipios
- ▬ Corredores Metropolitanos
- ▬ Corredores Metropolitanos
- ▬ Líneas de Metro Nuevas
- ▬ Línea 6
- ▬ Línea 5
- ▬ Línea 4
- ★ Puntos de Conflicto
- ⊗ Bicicletas Blancas 2010 a 2023

- ### SIMBOLOGÍA
- Estaciones de Metro y Ecovia
 - ⊙ Centrales de Transferencia
 - ▭ Municipios
 - ▬ Corredores Metropolitanos
 - ▬ Corredores Metropolitanos
 - ▬ Líneas de Metro Nuevas
 - ▬ Línea 6
 - ▬ Línea 5
 - ▬ Línea 4
 - ★ Puntos de Conflicto
 - ⊗ Bicicletas Blancas 2010 a 2023

0 1 2 3 4 5 Kilometers

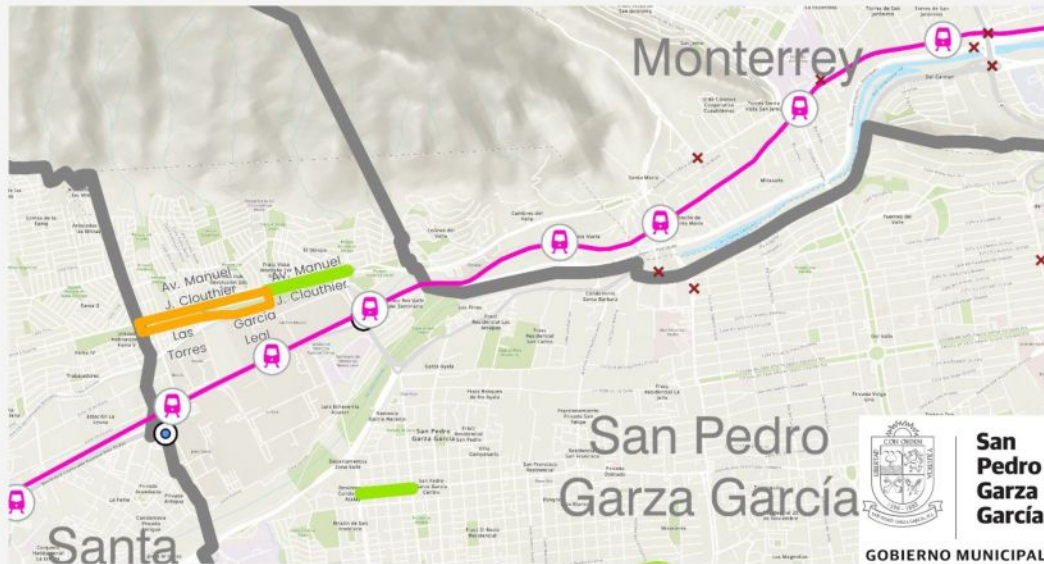
Copyright © 2023, San Nicolás de los Garza, Coahuila de Zaragoza, México. Todos los derechos reservados. No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.



AVANCES DE OBRA



Corredor Verde - San Pedro



SIMBOLOGÍA

- ✘ Puntos de Conflicto
- ⊙ Estaciones de Metro y Ecovia
- ⊙ Centrales de Transferencia

Corredores Metropolitanos
Etapas de Implementación

- Primera Etapa
- Existentes
- 91% de Construcción

- SPGG entregará el tramo del **Corredor Verde Manuel Clouthier** el **25 de septiembre**.
- **Avance de obra: 91%.**



San Pedro Garza García – Manuel J. Clouthier



Corredores Verdes - Monterrey



SIMBOLOGÍA

- ✘ Puntos de Conflicto
- Estaciones de Metro y Ecovia
- ⊙ Centrales de Transferencia

Corredores Metropolitanos
Etapas de Implementación

- Primera Etapa
- Calles Completas Existentes
- 65% de Construcción

- **Monterrey** finalizará los Corredores Verdes de Modesto Arreola y Melchor Ocampo en **octubre**.
- **Avance de obra: 65%** (Ocampo va más lento por obras de SADM).



Monterrey – Modesto Arreola



Monterrey - Melchor Ocampo



PRÓXIMOS PROYECTOS



Monterrey - Av. Cuauhtémoc



Nombre del proyecto: Av. Cuauhtémoc

Ubicación: Primer Cuadro de Monterrey

Tipo de infraestructura: Calle Completa con Infraestructura Verde **Corredor Verde**

Detalles de la infraestructura (material de segregación, pavimentación, elementos a integrar como señales, semáforos, etc): Ciclovía confinada, infraestructura verde, vegetación de la región, ampliación de banquetas, dieta de vías, semáforos ciclistas, accesibilidad universal

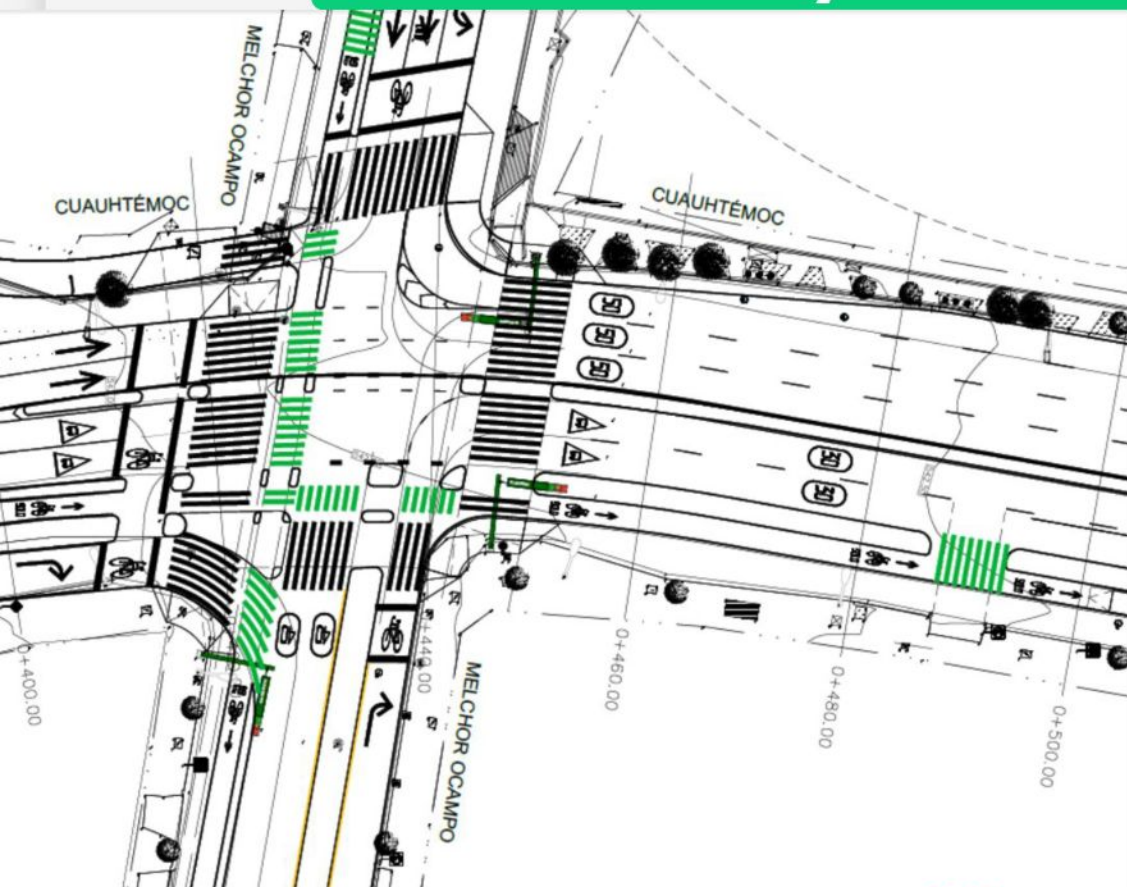
Kms a realizar: 1.30 km, desde el puente sobre el Río Santa Catarina hasta la Alameda.

Fechas de inicio/fin del proyecto: Febrero 2024 / Octubre 2024



Costo de la obra: 65 mdp

Monterrey - Av. Cuauhtémoc



Rayas para cruce peatonal



Raya de alto



Marca para ceda el paso

Raya continua para división de carriles



Raya discontinua carriles



Raya discontinua carriles en doble sentido

Raya continua para división de carriles en doble sentido



Rayas guía para carriles en intersecciones



Rayas decruce de transporte público



Rayas para delimitar estacionamiento



Motocicleta para caja de espera



Marca para caja bici



Marcas para cruce de ferrocarril



Marca para indicar reductor de velocidad tipo trapezoidal



Marcas para indicar velocidad



Flacha de frente



Flachas combinadas



Flacha solo vuelta izquierda y derecha



Marca para indicar carril prioritario de transporte público



Marca para indicar carril exclusivo de vehículos no motorizados



Marca para indicar carril prioritario de biciletas



Elemento de confinamiento ciclista



Violetón de 25cm



Violetón de 50 cm



Confibus



Botón ciclista

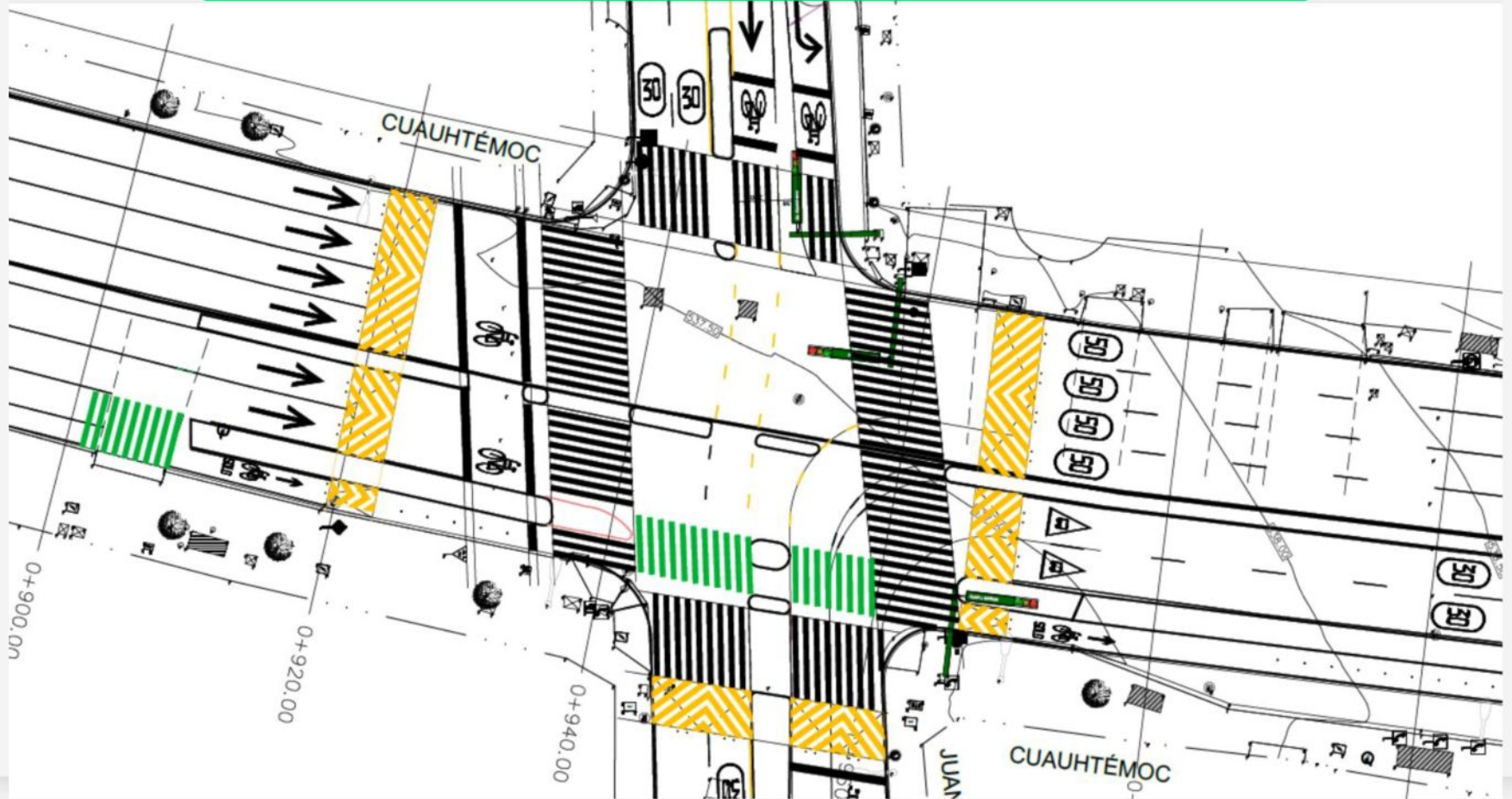


Marca para parada de bus

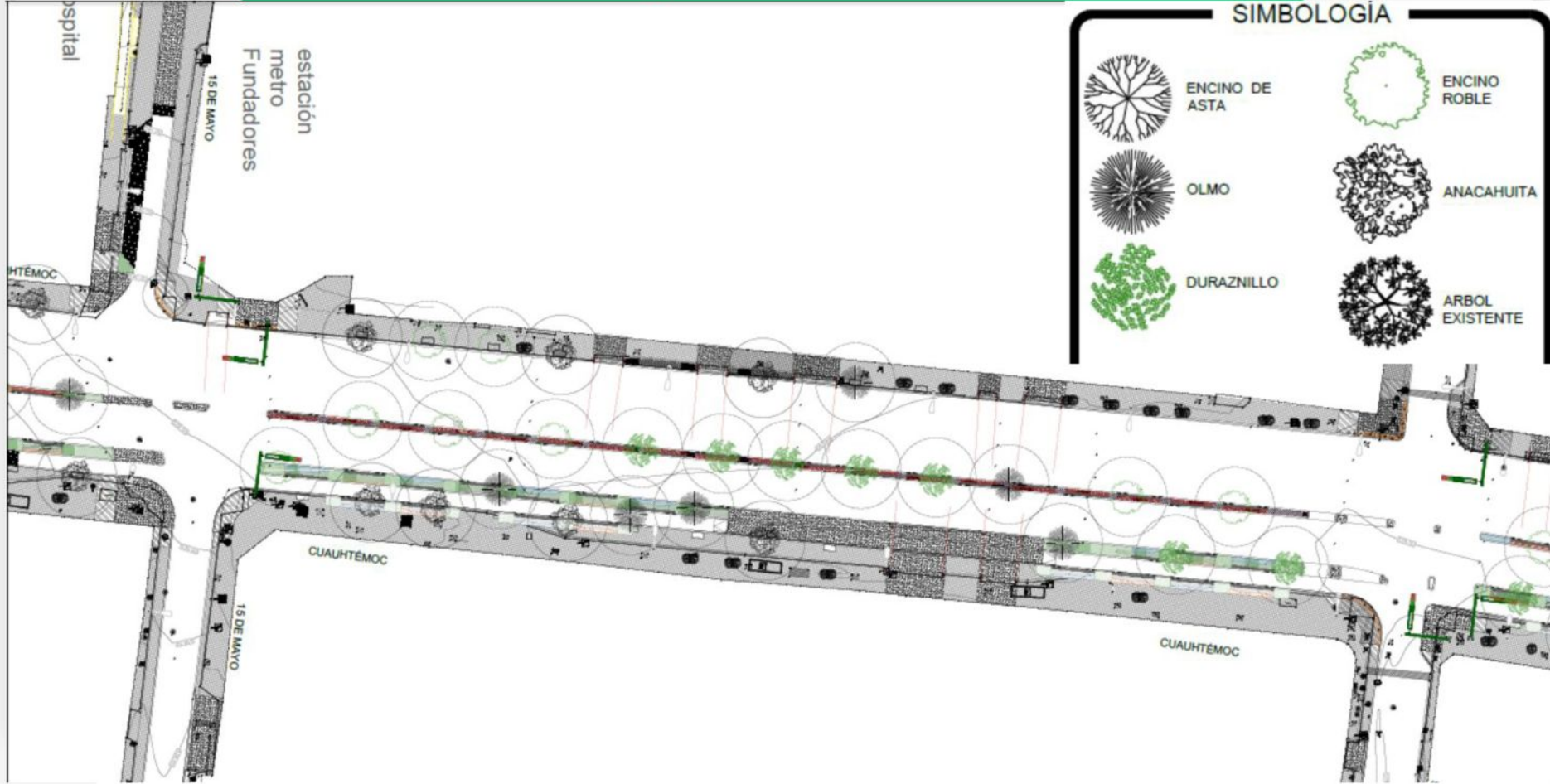


Marca para parada de bus

Monterrey - Av. Cuauhtémoc

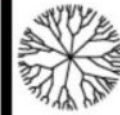


Monterrey - Av. Cuauhtémoc



Monterrey - Av. Cuauhtémoc

SIMBOLOGÍA



ENCINO DE ASTA



ENCINO ROBLE



OLMO



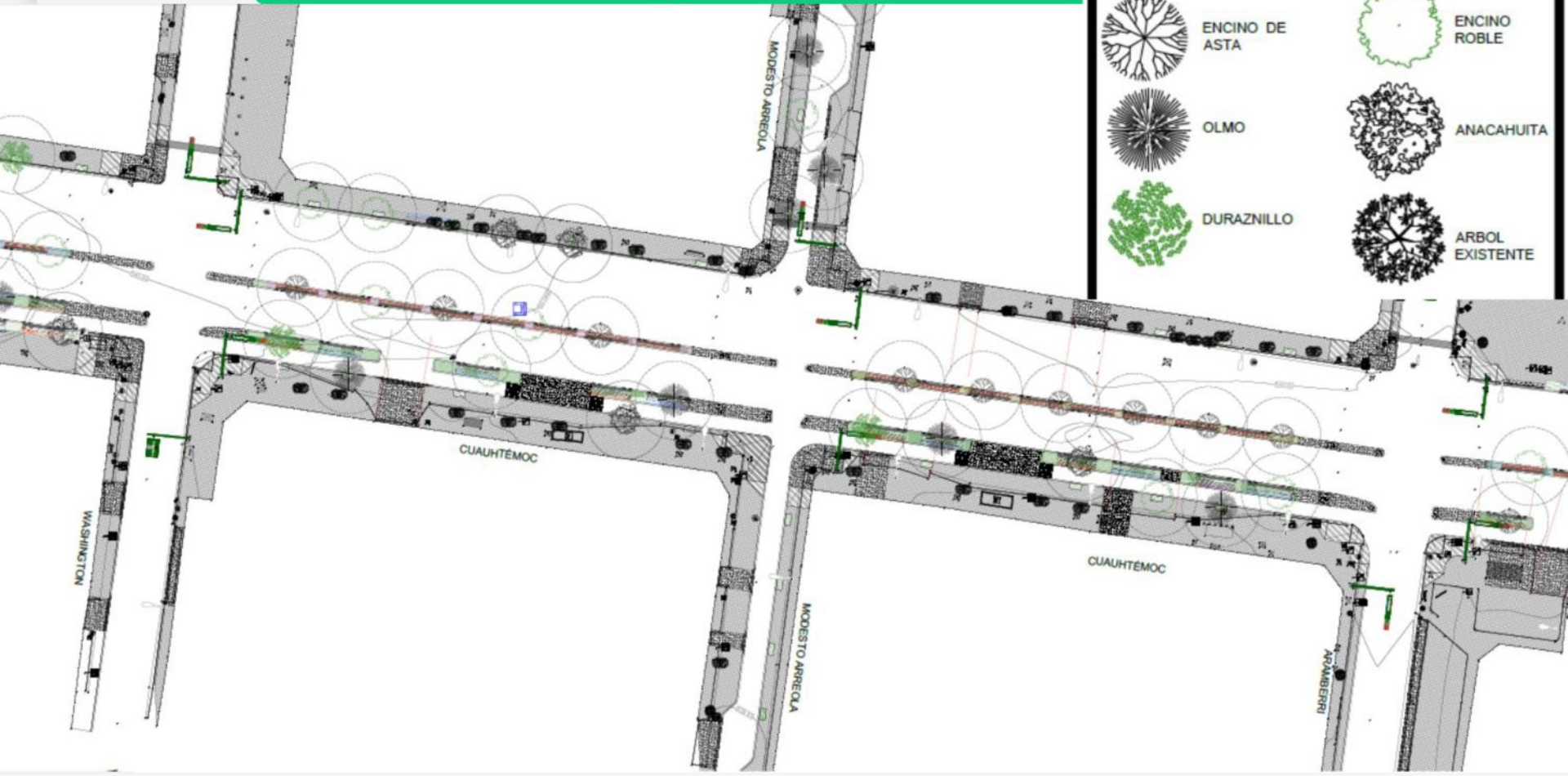
ANACAHUITA



DURAZNILLO



ARBOL EXISTENTE



Santa Catarina - La Huasteca

Nombre del proyecto: La Huasteca

Ubicación: Santa Catarina - Parque Nacional Cumbres de Monterrey

Tipo de infraestructura: Intervenciones puntuales en los puntos más peligrosos

Detalles de la infraestructura: Incorporación segura a la ciclovía desde el estacionamiento. Reducción de riesgos de seguridad para ciclistas en puntos de conflicto. Señalización de la carretera para seguridad integral de ciclistas.

Kms a realizar: 20.0 km

Fechas de inicio/fin del proyecto: Por definir

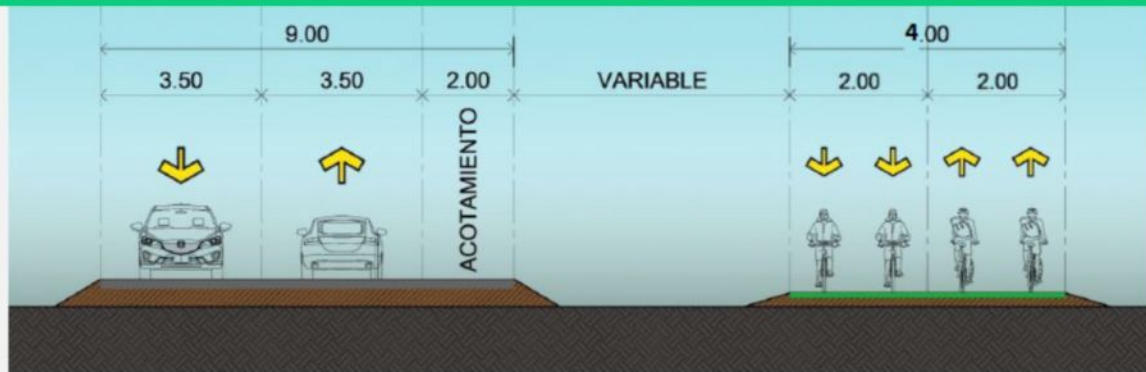
Costo de la obra: por definir



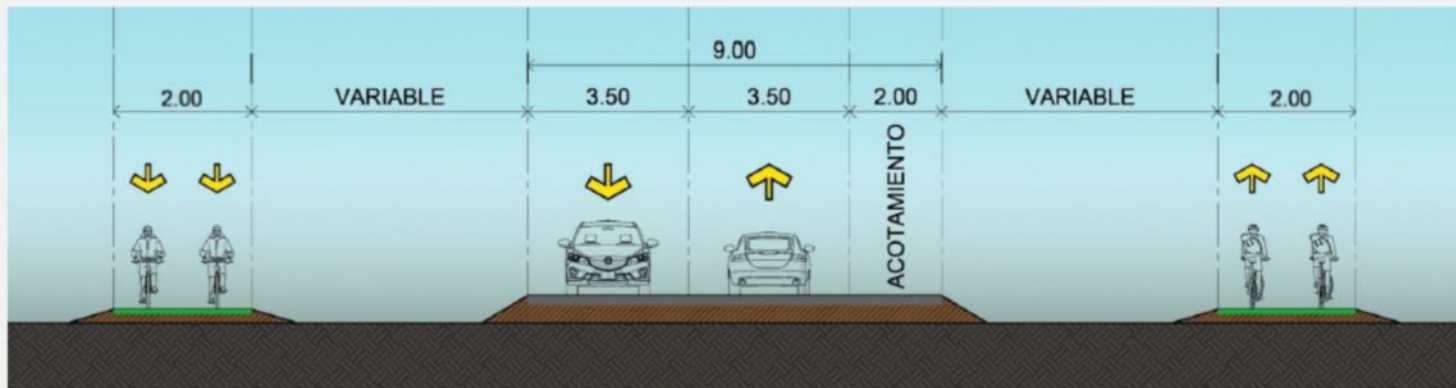
Santa Catarina – La Huasteca



Santa Catarina - La Huasteca



Zonas de seguridad con Ciclovía separadas doble sentido



Zonas de seguridad con Ciclovía separadas en cada sentido

Santa Catarina – La Huasteca



Santa Catarina – La Huasteca





UNA RUTA PARA EL FUTURO
DE LAS CICLOVÍAS EN N.L.