

Notas aclaratorias sobre la información recibida

En este documento se presentan aquellas particularidades a tomar en cuenta para analizar los resultados publicados para cada entidad. Dichas particularidades incluyen limitantes para verificar la veracidad de la información, consideraciones que tuvo la entidad para responder a cada subíndicador, o bien, diferencias en temporalidad de los datos.

Subíndicador	Notas aclaratorias
Kilómetros de vías ciclistas existentes por cada mil km de red vial urbana	AM Guadalajara: La participación solo consideró los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tlajomulco. Puebla: La participación solo consideró los municipios de Puebla, San Pedro Cholula y San Andrés Cholula Buenos Aires: Los indicadores solo corresponden al territorio de la CABA (Ciudad Autónoma de Buenos Aires).
Proporción de vías ciclistas con criterios básicos de seguridad	Ciudad de México: No cuenta con la información de los criterios de ancho de la vía ciclista ni velocidad vehicular de la vía inmediata, por lo tanto, no se puede determinar la proporción de vías que cumplen los criterios. ZM Mérida: Se determinó cada tipología y sus respectivas especificaciones de diseño en función del tipo de confinamiento de la vía ciclista.
Cantidad de estacionamientos ciclistas de corta estancia públicos por cada mil km de red vial	Ciudad de México: No se encontró forma de determinar el número actual
Existen estacionamientos de larga estancia resguardados para bicicletas dentro o cerca de estaciones de transporte público.	General: los cicloestacionamientos incluyen todas las tipologías de estacionamientos ciclistas de larga estancia
Inversión anual en construcción o mantenimiento de infraestructura ciclista per cápita	Cartagena y Santiago: El dato brindado en inversión de cada ciudad fue convertido a pesos mexicanos para generar un análisis que considerara moneda nacional mexicana (MXN) y pudiera unificar las cifras. Teniendo Cartagena un tipo de cambio de 0.0047 pesos colombianos por peso mexicano y Santiago un tipo de cambio de 0.019 pesos chilenos por peso mexicano a octubre de 2025. Guadalajara: Se realizó un cálculo de proporción de inversión en función de su inversión vial total
Número de personas que hicieron uso del sistema en el año de evaluación	General: Se refiere a suscripciones, tanto activas como inactivas al término del año de evaluación ZM Mérida: los indicadores corresponden al año 2023 por falta de actualización al año de evaluación. Zapopan: los datos son registrados mediante un cálculo proporcional, ya que no se obtuvieron los datos desagregados por cada municipio de cobertura del SBC
Número total de sesiones de biciescuelas realizadas en el año de evaluación	Ciudad de México: el dato proporcionado es sustentado a partir de la suma de todas las biciescuelas que se imparten en las diferentes alcaldías de la ciudad
Reparto Modal. Viajes realizados en bicicleta en proporción al resto de modos de viaje	General: Los datos de la fecha y las fuentes de evidencia proporcionadas por las diferentes entidades varían de acuerdo con el tipo de información/actualización de datos específica de la entidad correspondiente. Ciudad de México: Los datos proporcionados de viajes ciclistas no son datos verificados debido a la falta del indicador de viajes diarios generales en la entidad.
Número total de siniestros de tránsito	Ciudad de México: Los datos se obtuvieron del portal de Datos Abiertos de la CDMX y no son datos verificados por la ciudad.

que involucran a personas ciclistas por viaje diario ciclista	Santiago: Los datos fueron estimados con base en el número total de siniestros ocurridos a nivel nacional en proporción al número total de siniestros ocurridos en la región metropolitana
--	--