

ACTA CORRESPONDIENTE A LA SEGUNDA SESIÓN EXTRAORDINARIA 2019 DE LA COMISIÓN DE CLASIFICACIÓN DE VIALIDADES.-----

En la Ciudad de México, siendo las once horas con cincuenta y dos minutos del día diecisiete de abril de dos mil diecinueve; se reunieron en la sala de juntas de la Secretaría de Movilidad, décimo piso ubicada en Av. Álvaro Obregón 269, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Alcaldía Cuauhtémoc, Ciudad de México, los miembros de la Comisión de Clasificación de Vialidades, para llevar a cabo la Segunda Sesión Extraordinaria de dos mil diecinueve. Asistiendo en orden de participación las autoridades siguientes: Mtro. Andrés Lajous Loaeza, **Secretario de Movilidad y Presidente de la Comisión;** Mtro. Salvador Medina Ramírez, Director General de Planeación y Políticas, **Secretario Técnico de la Comisión;** Lic. Rosalba Cruz Jiménez en representación del **Secretario de Obras y Servicios de la Ciudad de México;** Ing. Luis Ruiz Hernández, **en representación de la Secretaría de Seguridad Ciudadana;** Lic. Gabriela Romero Sánchez en representación de la **Secretaría de Gobierno de la Ciudad de México;** Lic. Rodolfo Israel Camargo Vázquez en representación de la **Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México;** Ing. Álvaro Erasmo Guadalupe Arellano Armas en representación de la **Alcaldía de Álvaro Obregón,** Guillermo Connan en representación de la **Alcaldía de Azcapotzalco,** Ing. José Alberto Islas Labastida en representación de la **Alcaldía de Benito Juárez;** Abraham Vizcarra Baltazar, en representación de la **Alcaldía de Coyoacán,** Pamela Monserrat Sánchez Granados en representación de la **Alcaldía de Cuajimalpa;** Fernando Gutiérrez Brito en representación de la **Alcaldía de Cuauhtémoc,** Oscar González Palomas en representación de la **Alcaldía Gustavo A. Madero;** Mitchell Fátima Asbell Huerta en representación de la **Alcaldía de Iztacalco;** Arq. Raul Basulto Luviano en representación de la **Alcaldía de Iztapalapa;** Pedro Alberto Velázquez Castro en representación de la **Alcaldía de Magdalena Contreras;** Arq. Nubia Martínez en representación de la **Alcaldía Miguel Hidalgo;** Benito E. Galicio en representación de la **Alcaldías de Milpa Alta;** el Ing. Jesús Brito Hernández en representación de la **Alcaldía de Tiáhuac;** Oswaldo Izcoatl Saucedo González en representación de la **Alcaldía de Tlalpan;** Lic. Guillermo Munguía Ibarra en representación de la **Alcaldía de Venustiano Carranza;** Oscar Aguirre Manzanares de la **Alcaldía de Xochimilco;** Reyes Said Lara en representación de la **Dirección General del Registro Público de la Propiedad y de Comercio.**-----

-----**APERTURA DE SESIÓN**-----

Mtro. Andrés Lajous Presidente de la Comisión. - Menciona apertura e inicio a la Segunda Sesión Extraordinaria del Comité de Clasificación de Vialidades, con la participación de las Secretarías invitadas, la convocatoria con las Alcaldías por parte Lic. Alfredo Hernández Raigosa, hace referencia como antecedente y consecuencia de los siguientes temas sustantivos motivo de la reunión, falta de instalación de la comisión desde el 2014. El 22 de abril inicia en operación el programa de fotos cívicas, programa que sustituye las fotomultas, menciona y reafirma, la

importancia de la clasificación de vialidades y las consecuencias que tiene sobre los límites de velocidad, infracciones y sanciones dentro del Reglamento de Tránsito. Acentuó la publicación del Reglamento de Tránsito, la reacción en forma de crítica (constructiva y destructiva), desde la perspectiva ciudadana sobre las decisiones que tomadas en el curso de la Administración Pública en materia concerniente a la Secretaría de Movilidad, mencionó la importancia de dichas críticas fueran tomadas en cuenta en un análisis de inicio y avance para revisar el tema de clasificación, dando parte de lo que se va a presentar en la reunión expofesa para ello; y en apego a los avances y colaboración para mejora, afirmó la invitación a la mesa de trabajo de especialistas en estos temas y lo importante que es para la Ciudad, nombrando así al panel de acompañantes, tales como; Maestro Alejandro Saniger, División de Ingeniería Civil y Geomática de la Facultad de Ingeniería de la UNAM, Mtra. Clara Vadillo Quesada, Gerente de Política Pública y Seguridad Vial ITDP México y Mtro. Ángel R. Molinero de Urbanismo y Sistemas de Transporte, S.A de C.V., una vez entablada la bienvenida, dió apertura formal bajo el protocolo correspondiente al inicio de la presente sesión a las 11 de la mañana con 52 minutos del 17 de abril de 2019 y le pidió al Secretario Técnico se verificara el quórum legal.

-----ORDEN-----DEL-----DÍA-----

Mtro. Salvador Medina, Secretario Técnico de la Comisión.- Siguiendo el protocolo informó al Presidente del Comité de Clasificación de Vialidades, la cantidad expresa de asistencia del 50% más 1 de los miembros con derechos a voto por lo que se declaró la existencia legal del quórum para sesionar. En pleno de la sesión, indicó haber hecho del conocimiento y divulgación el orden del día, mismo que en ese acto, presentó una modificación en documental ante el Presidente y en proyección en pantalla para la audiencia presente, señalando que la modificación consistió en la eliminación del punto relativo a los asuntos generales por ser una Sesión Extraordinaria y la segunda, consistente en la incorporación de la nomenclatura de dos propuestas de acuerdo para quedar conformadas de la siguiente manera: (puntualizado), Bienvenida, Lista de asistencia, Declaratoria del quórum y Aprobación de la orden del día, Presentación relativa a la Comisión de Clasificación de Vialidades-reforma en clasificación de velocidades en vialidades (SSC-Tránsito), Consideraciones de la reforma, Propuestas de acuerdos de la Comisión de Clasificación de Vialidades, 4.1 Acuerdo CCV/03/2Ext/Abril 2019, 4.2 Acuerdo CCV/04/2Ext/Abril 2019 y Cierre de la sesión. Solicitando mediante la solicitud de uso de la palabra por levantamiento de mano para ceder el uso de la palabra y hacerles llegar el micrófono que permitirá escuchar comentarios u observaciones una vez que tengan uso de la voz, indicarán su nombre, dependencia a la que representan y si asisten en calidad de propietarios o suplentes o invitados, así como la respuesta a la siguiente pregunta, ¿Hay algún comentario respecto a la orden del día?

Lic. Julio César Moreno Rivera de Alcaldía de Venustiano Carranza.- En

representación del Alcalde; Julio César Moreno Rivera, Subdirector de Movilidad, Lic. Guillermo Munguía, expresó la aclaración afirmativa del evidentemente en el orden del día, solicitando una copia de las dos circulares y su contenido, además de en el transcurso de la sesión, previo a iniciar la votación hacer algunos comentarios respecto de este punto.-----

Mtro. Salvador Medina, Secretario Técnico de la Comisión.- Sin más comentarios por los presentes, fue sometida la orden del día para consideración con el voto respectivo, en pronunciamiento positivo o negativo mediante el levantamiento de su mano para cuantificación adecuada. derivado de lo anterior, se da por aprobado el punto del orden del día. Mencionando, en acto seguido, el tercer punto de la orden del día que corresponde a la presentación, al final de la presentación informativa en calidad de Secretario Técnico y Director General de Políticas de Regulación de la Secretaría de Movilidad, conminando a los integrantes para solicitar el uso de la palabra para hacer preguntas u observaciones respecto a la misma. -----

-----**DESARROLLO---DE---LA---SESIÓN**-----

Mtro. Andrés Lajous Presidente de la Comisión.- Tomando la palabra el Presidente de la Comisión de Vialidades, puntualizó la preocupación por los temas de seguridad vial en la Ciudad de México, debido a los registros por hechos de tránsito que arrojan la información compactada de muertos y lesionados graves, mismos que estimó, ser evitables a veces por razones de infraestructura, capacitación de los conductores y por la propia acción de la autoridad, acotando el trabajo desempeñado por la Secretaría de Movilidad desde el inicio de la administración con acciones como la colocación de 129 paneles de velocidad para informar el límite de velocidad en los entornos escolares, donde existía un índice alto de personas atropelladas, informó acerca de la intervención en 35 intersecciones de 100 a intervenir en la Ciudad por orden de prelación con base el número de atropellamientos. Destacó el objetivo de operación en términos de seguridad vial es el programa de fotos cívicas es cambiar el comportamiento de conductores de automóvil modificando el patrón del programa predecesor de foto multas en virtud de no estar afectando el comportamiento de las personas para un impacto positivo en la conducta y responsabilidad social, aunado a ello, las cámaras y radares habían sido colocados en donde no necesariamente había más incidentes viales sino los lugares donde era más fácil multar, por lo que la primera acción a destacar fue una relocalización de las cámaras y radares en los lugares donde se han detectado más incidentes viales, poder dar seguimiento y hacer una evaluación del trabajo en términos de seguridad vial, por lo anterior ya fue presentado un reporte trimestral sobre incidentes viales en enero, acompañado de un análisis estadístico proveniente de las fuentes de datos con las que cuenta la ciudad, tales como, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, PGJ, C5 y datos de una organización civil denominada Repubikla. Contextualizó la publicación del Reglamento de Tránsito en la administración anterior donde se omitió citar a la Comisión de Clasificación de Vialidades y destacó la generación de un anexo en

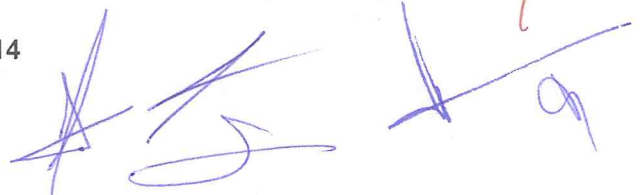
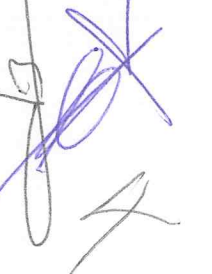
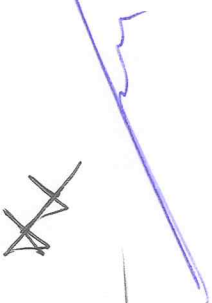
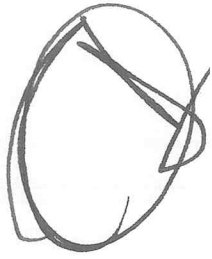
donde se clasificaron las vialidades, en el análisis realizado con una perspectiva distinta se detectó tramos de vías primarias clasificados como vías primarias por el nombre de la vía más que por las características físicas, bajo estas condiciones se encontró que existía una elevación en los límites de velocidad sobre la vía por la configuración de la propia infraestructura, en el caso de las vías de acceso controlado como periférico y viaducto donde no hay intersecciones permite que la percepción de la velocidad para el conductor sea muy distinta a cuando tienen intersecciones donde hay referencias visuales y que va a tener que prever frenar, derivado de ello, puntualizó que en la operación de las clasificaciones de vialidades se ponen distintos límites de velocidad, tomando en cuenta los patrones y conductas de movilidad donde la gente camina sobre la vía, no se ha construido banquetas en ciertos lugares, los automóviles van a 50 km por hora o más, detección de lugares donde no es seguro para un peatón o no es seguro para un ciclista por la diferencia de velocidad se hace imperante el tomar decisiones sobre los detalles y sobre las consecuencias de esas decisiones, mencionó que para el desarrollo de una propuesta de reclasificación de vialidades, se tienen que tomar en cuenta ciertas interrogantes como: ¿el que hacer en esos lugares?, ¿construir banquetas? ¿bajar el límite de velocidad?, ¿sacar a los peatones? o ¿sacar a los peatones hasta que se construyan banquetas?, acentuó la apertura a la discusión del tema, la evaluación de las consecuencias de las decisiones a tomar en un futuro con base en el reporte trimestral de incidentes viales geolocalizados que se prepara para la medición de impacto y avance, por lo que pidió se expusiera por parte del Secretario Técnico a la audiencia de los puntos relevantes de cómo se conforma la estrategia a plantear.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico.- Explicó a la audiencia, En el uso de la palabra la estructura básica estratégica a plantear ante la Comisión de Vialidades mediante presentación del tema, la cual consistió en tres puntos, 1º el fundamento normativo de creación y operación de la respectiva Comisión de Vialidades, 2º la presentación a la audiencia de las reformas más importantes realizadas al Reglamento de Tránsito y 3º las observaciones generales de los antecedentes de creación, fundamentación y operación de la Comisión de Vialidades. En semblanza al tema indicó las actividades de inicio e instalación de la Comisión a partir del 8 de abril con la primera sesión de instalación, posteriormente se envió el Manual mismo que al haber tenido una siguiente sesión para su aprobación ya se encuentra dictaminado y publicado el 15 de abril, acto seguido, se instauró la actual sesión extraordinaria en donde los temas fundamentales son: la clasificación de vialidades y como se lleva la reforma al Reglamento, dentro del artículo 178 de la Ley de Movilidad. Derivado de la explicación inicial, el Secretario Técnico puntualizó el desarrollo del tema a discutir, partiendo de la clasificación específica, explicando que es el acceso controlado o vías de acceso controlado, marcando la diferencia con respecto a la clasificación actual de algunos tramos de vialidad que pueden entrar en esta categorización y que no necesariamente cumplen con todas las características físicas, pero sí algunas operativas. Siguiendo con el tema y para segmentarlo a manera de análisis, refirió el siguiente cuestionamiento tomado en cuenta para determinar una clasificación de vía como línea base, ¿Cuáles son estas

características físicas y operacionales?, explicando que como características existen las físicas de geometría, secciones transversales, pendientes, alguna infraestructura complementaria que hagan que cierta vialidad parezca ser similar a una de acceso controlado y las operacionales, estas, indicó están segmentadas por criterios como los siguientes, cuál es su volumen de tránsito, cómo va la velocidad por hora, los movimientos direccionales, el tipo de vehículos que pasan, ascenso y descenso de usuarios de transporte público, si hay transporte de carga, variantes que integraron el análisis a la reforma del Reglamento de Tránsito del 19 de marzo e incluyó 11 tramos acentuando el caso ejemplo de dichos tramos el de Av. Insurgentes sur explicando que, por un lado técnicamente no tiene cruces en su parte entre Periférico Sur y Eje 10, no hay peatones cruzando, no hay movimiento de transporte de carga su sección variable, permite tener aceleraciones mayores al límite de velocidad cuenta con la línea de Metrobús 1, punto polémico, aclaró, debido a las estadísticas proporcionadas por la Secretaría de Seguridad Ciudadana nos muestran que la velocidad promedio aún con altos volúmenes de tránsito es superior a los 50 km por hora, por lo que la evaluación de la medida de multas a quien rebasa ese límite en ese punto de la Ciudad de México, se tendría que multar prácticamente a todos los vehículos, motivo por el cual derivado del análisis, indicó la conclusión que se detectó que se hizo lo cual arrojó la hipótesis que la medida de control en esa zona en específico era un mecanismo más bien recaudatorio y no de cambio de comportamiento, dejando de lado la parte operacional de esta vía donde se hubiera podido haber establecido un límite superior o promedio y simplemente castigar todos los comportamientos que fueran excesivos, indicó que el análisis en la otra dirección prácticamente sucede algo similar, no hubo un cambio radical solamente en un año al parecer. En avance al tema, proporcionó otro ejemplo mencionando el punto de Eje Central y Av. 100 metros, que en concepto explicó la similitud que tiene la Av. 100 metros con las características a las de acceso controlado, dejando en claro que tiene diversas secciones, varía por tramos en algunos casos, está provista de laterales en algunas partes y en otras no hay cruces, lo que desprendió del análisis de esta vialidad, el Secretario Técnico explicó que por lo general se rebasa ese límite de velocidad, además de que se detectó lo siguiente: "en el 2018 hay algo extraño pero debe ser un poco por la construcción de la línea 5 de Metrobús, es la construcción del paso a desnivel que está por el Eje 5 y también el reencarpetamiento, como vemos tenemos límites de velocidad que no concuerdan con las características físicas ni operacionales de estas vías que se asemejan más a acceso controlado y no a vías primarias" SIC. Por lo que concluyó que hay secciones transversales permiten clasificarlas de acceso controlado y velocidades que son superiores a los 50 km por hora y aunque se detectó los hechos de tránsito en algunos casos habían disminuido, aclaró que se requiere otro tipo de acciones y no solamente las fotomultas, por lo que los datos duros que arrojó el análisis fue que se incrementó en términos porcentuales de velocidad en términos globales, las vías de acceso controlado pasaron del 18% del total de las vías primarias a ser del 23% del incremento de solamente el 5%, de esa manera aportó la comparativa del incremento de red vial contra los datos aportados, mencionando que sería

insignificante debido a que solo son pequeños tramos en realidad de toda la malla vial de la Ciudad de México con la representación gráfica expuesta, en la que se apreció que las vías de acceso controlado crecen un poco mientras los ejes viales y principales disminuye. Tocante al tema, mencionó una consideración con el Eje 1 Poniente Vallejo, explicó que las características físicas si dan para que sea considerada una vía de acceso controlado, sin embargo las características operacionales hacen que tal vez sea una mala clasificación realizada en la reforma y se contempla la necesidad reclasificarla. Al cierre de su participación, el Secretario Técnico precisó de manera general que las velocidades están por debajo de los 50 km como máximo establecido con tráfico o sin tráfico, explicando que esta determinación se detectó se debe a la operación de Metrobús y eso hace que se haya quitado sección, la colocación de cierto semáforo, creación o supresión de ciertas vueltas, y generan en realidad que la circulación sea a menor, por lo que remontó como parte del acuerdo que más adelante en la sesión se aportará para considerar el poder reclasificar esta vialidad, además de haber encontrado observaciones menores a la nomenclatura originalmente publicada en la reforma al Reglamento de Tránsito, como de nombre o que geográficamente están bien indicadas dentro del mapa, sin embargo, no descartó sean observaciones que se consideraron para ser tomadas en cuenta que serían presentadas un poco más adelante dentro del acuerdo. Exhortó a la audiencia a emitir sus comentarios u observaciones relativas a la explicación y presentación ofrecida, cediendo el uso de la palabra.-----

Lic. Julio César Moreno Rivera de Alcaldía de Venustiano Carranza.- Tomando el uso de la voz, realizó las siguientes observaciones, "en la última diapositiva en el punto número 4, dice línea de carreteras no es parte del Eje 3 Oriente, por lo que deberá considerarse como un tramo independiente, son muy vecinales, son lugares donde hay una combinación de peatones impresionante." sic. Solicitó también a nombre de la alcaldía que representa en la sesión, "se especifique bien cuáles serían los efectos de considerarla o no como parte del Eje y que garantía va a tener ahí el peatón antes de que se tomara cualquier decisión ya que es una vialidad que ha funcionado 30 años de la misma manera y no tendría mucha aceptación por parte de la ciudadanía que fuera modificado su uso. Acentuó que en el punto de Troncoso, Oceanía no se observa conflicto, salvo saber el respecto de las dos vialidades, corrigiendo la ubicación en referencia, "sic; Precisión, "Fray Servando y Oceanía, en el Eje 3 me parece que es la ubicación cuál sería el tratamiento que se le daría en este caso de los pasos peatonales porque si bien está en muchos puntos confinado es un punto donde confluyen mucho los peatones casi todas las actividades se hacen ahí a pie, entonces escuelas, centros comerciales etc, incluso no sé si dentro del estudio descubrieron que hay aproximadamente cuatro pasos peatonales entre lo que es Francisco del Paso y Troncoso y Galindo y Villa, estos pasos peatonales, yo creo que lejos de eliminarlos lo apropiado sería modificarlos porque se utiliza mayormente como espacios de peatones y de acceso precisamente a los establecimientos."sic. agregó que la observación de coordinación de acciones, mencionando que, "También compartir previo a este tipo de decisiones con la alcaldía los acuerdos que se puedan generar



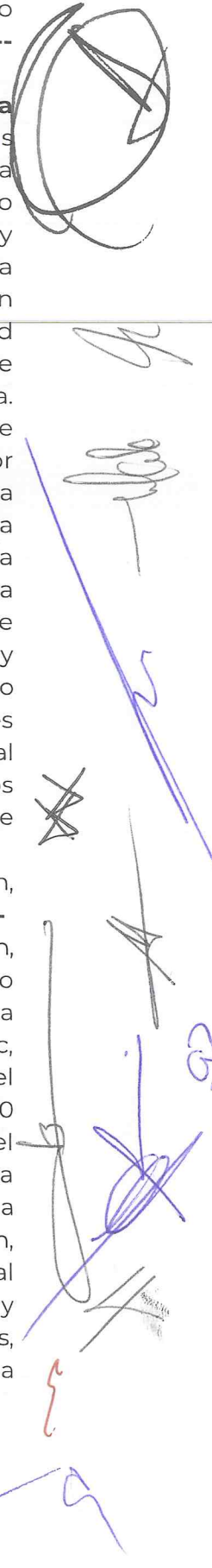
a efecto de nosotros tomar las previsiones en la materia de movilidad por supuesto y también a nivel vecinal no que la primera queja llegue a la alcaldía" sic, cerrando con el agradecimiento del uso de la voz.-----

Luis Ruiz Hernández Director General de Ingeniería de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.-

En uso de la palabra, indicó: "Comentarles nada más efectivamente liga de carretera se tienen observaciones a la nomenclatura es la parte baja del bajo puente de Heriberto Castillo de hecho, ahí no se está tocando lo que se está considerando, es el eje 3 oriente y su continuación hacia Oceanía y la avenida 608 por la parte superior en los dos niveles del puente, en la parte baja no se hace ninguna modificación," sic, explicó que, es el objeto de la reclasificación es el establecer una regulación de la velocidad con relación a los tramos de vialidad que se están señalando en las modificaciones al Reglamento de Tránsito, y que se espera posteriormente, si va haber que revisar en esta Comisión la nomenclatura. Centrando al punto que nos atañe mediante la aclaración pertinente comentó que el acto por el cual se encontraba en discusión al momento era el de hacer el menor número de modificaciones posibles y atendiendo básicamente la regulación de la velocidad y su relación con el programa que se tiene de foto cívicas que ya señalaba el Presidente de la Comisión, retomando la otra pregunta, precisó, "con respecto a Fray Servando en el tramo del Eje 3 oriente y hasta Galindo y Villa no tiene ninguna modificación en este momento, no obstante que es un tramo que también tiene carriles laterales y tiene carriles centrales, pero las intersecciones son muy continuas y el tránsito peatonal y la actividad comercial que se tiene en este tramo pues no lo permite,"sic, agregó que, "de la Av. Oceanía que tiene sus cruces peatonales a través de las estaciones del metro y en el caso de la Av. 608 pegado al bosque de Aragón tiene una banqueta que no llega ni a 80 cm. En donde a los cruces peatonales tienen relación con las paradas únicamente de transporte público" sic.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico.- Permitiendo la participación, argumenta: ¿Algún otro comentario u observación?-----

Fernando Gutiérrez de Alcaldía Cuauhtémoc.- Interviene con una observación, "al documento que recibí para la invitación a la Comisión de hoy en el marco normativo, quería hacer un punto de aclaración, que hacía falta nombrar ahí a la NOM 34 SCT 02 puesto que es un documento normativo a nivel nacional." sic, agregó que, "el caso del Eje 1 Poniente, el Eje 5 Sur, tengo un poco de miedo con el tema de transporte de carga, ya que circulan en estas vías, hay que frenar casi a 100 metros, entonces van circulando por Vallejo por ejemplo y se coloca la luz roja del semáforo necesitan 100 metros para frenar, en este caso no creo que tenga distancia para alcanzar a frenar y podría poner en riesgo en caso de peatones para acceder al Metrobús a la Línea 3 o tendrían que estar cruzando en la intersección, el caso del Eje 5 Norte también por el caso de tener a lado la unidad habitacional "El Rosario", tiene otros pasos de cortesía en el tramo de Av. de las Culturas y también un punto a conflictuar sería el cruce Eje 5 Norte sobre todo Nacionales, porque se encuentra ahí la escuela de la UAM Azcapotzalco también valdría la pena



revisarlo." sic., concluyendo su participación.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico.-Permitiendo la participación, argumenta: ¿Algún otro comentario?-----

Clara Vadillo de Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, (ITDP) México, (Invitada).- Tomando el uso de la voz, remarca la invitación de la Secretaría

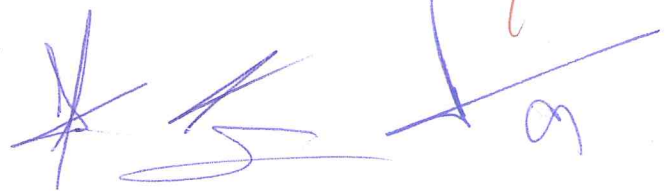
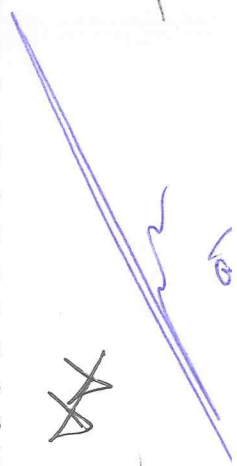
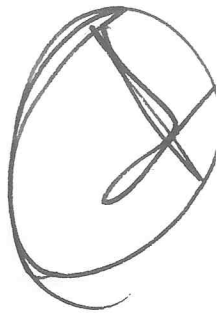
de Movilidad y la instalación de la Comisión, además de la importancia a tomar este tipo de decisiones en conjunto, por lo que aportó la observación para consideración de los siguientes puntos desde diversas perspectivas, tanto de ITDP como de la Sociedad Civil en materia de movilidad y seguridad vial, de tal manera que aportó que: "es necesario pensar en todos los usuarios de la vía, sobre todo en aquellas vías donde se nota su participación partiendo de un supuesto básico que es el del derecho a la movilidad que se establece tanto en la Constitución de la Ciudad de México como en la Ley de Movilidad y que establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad e igualdad y sobre todo de acuerdo a la jerarquía de movilidad se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, entonces en este entendido, sí consideramos que esta reclasificación de vía va en contra de estos derechos que ya se habían otorgado, sí entendemos los derechos como progresivos que no se pueden retroceder, siento que este ejercicio de reclasificación justo va en contra de lo que establece el Gobierno de la Ciudad de México y se recomienda una velocidad máxima de 50 km por hora, ya que circular a una velocidad de 80 km por hora presenta un 95% de posibilidad de morir en un hecho de tránsito," sic. Afirmó que: "esto se basa también en la evidencia internacional. Consideramos que sí es importante replantear este ejercicio de reclasificación y una observación viendo también estas gráficas y este análisis, me pregunto porque no se hicieron aforos ciclistas y peatonales en estas vías veo mucho aforos vehiculares lo cual entiendo es importante para el tema de la velocidad y el volumen, sin embargo también sabemos que hay presencia de ciclistas y peatones y que no es un tema de ignorancia, conozco a muchos ciclistas que si pasan también por este tramo de Insurgentes Sur para acceder a Ciudad Universitaria y que si tuvieran que tomar un desvío esto representaría 20 minutos adicionales en bicicleta, esto comparado con un minuto ganado por automovilista en este tramo pues replantea justo esta jerarquía de movilidad que estaba establecida tanto en la Ley de Movilidad como en la Constitución, entonces estos son nuestros puntos." sic. Dejando en claro la posición de muchas organizaciones de la sociedad civil, solicitó considerar la diversidad de usuarios y dar prioridad por su consideración su vulnerabilidad, considerando que la propuesta de reclasificación de vialidades dista de una eficiencia en tener una ciudad que no esté matando a los ciudadanos, concluyó su participación.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico.- Permitiendo la participación, argumenta: Muchas gracias por el comentario ¿Hay alguien más de la mesa?-----

Mtro. Andrés Lajous Presidente de la Comisión.- Interviene con la aclaración puntual del tema mencionando "que hay que detallar sobre el Reglamento de

A collection of handwritten signatures and scribbles in black and blue ink on the right side of the page. At the top, there is a large, dark scribble. Below it, there are several distinct signatures, some in black ink and others in blue ink. A prominent blue signature is visible in the middle section. At the bottom, there are more blue ink scribbles and what appears to be a signature.

Tránsito y sobre la discusión que ha habido en público, acertando que sobre el hecho de reclasificación la vía, en sí mismo, no determina el límite de velocidad, determina la descripción legal de las características,"sic. Asentó también que, "el artículo 9 al Reglamento de Tránsito, especifica que lo que predomina es la señalización, el límite de velocidad está establecido por la señalización, en caso de que no haya señalización el default es el establecido en el Reglamento de Tránsito,"sic. en ese sentido, expresó que entre los acuerdos que se le están proponiendo a la Comisión, haya una propuesta de señalización en estas vialidades, consistentes con las características operativas o de acceso controlado y definir el límite de velocidad correspondiente, ya sea de 50 u 80 km/h, con la contemplación de los horarios donde físicamente se puede ir a 50 u 80 km/, Insistió en el planteamiento del acuerdo para que haya una puesta de señalización en éstas vías concatenado a los límites de velocidad, más no será exclusivo, informo que actualmente se está revisando qué infraestructura se puede construir, a través de una discusión interna y si es necesario se hace pública, misma que se basa en la revisión de aquellas vialidades que tiene características de acceso controlado, las que por sus características físicas y operacionales de acceso controlado se puede o no instalar o desinstalar una banqueta, una ciclovía, o el efecto e impacto que tendrá y no necesariamente se reduce la velocidad, asintió, no está determinada por el número de carriles de la vía, suele estar determinada en todo caso por el número de intersecciones, citó como ejemplo, Insurgentes Sur de Periférico a Eje 10 de Sur a Norte mencionando que hay un tramo que tiene un carril, donde los vehículos suelen ir por arriba del límite de velocidad. El presidente de la Comisión dejó en claro que en caso de que si en el ejemplo anterior se contara con la infraestructura ciclista instalada plenamente, eso no bajaría por sí mismo la velocidad y que en el caso de la infraestructura ciclista que hoy está en ejes viales y ciertas vías que tienen características de acceso controlado, la experiencia de los ciclistas tampoco es buena, dando como aclaración comparativa que, incluso si el viajar en bicicleta con la segregación que suele usar la Ciudad de México en una vía donde operativamente hay transporte público de carga y hay autos particulares que van por arriba de los 50 km/h la experiencia para los ciclistas no es grata o satisfactoria totalmente, acentuando a título personal, considero inviable la posibilidad sin calcular que sea infraestructura que vaya a sumar a nuevos ciclistas indicando que el planteamiento motivo de análisis posterior forma parte de los objetivos de infraestructura ciclista en los que se trabaja por parte de la Secretaría de Movilidad para el 2019, planteando la posibilidad de contemplar a más de 40 km de infraestructura que sume a nuevos ciclistas o que solo atienda a ciclistas experimentados, determinó también el avance de la revisión de Insurgentes Sur, donde se tiene identificado un trayecto alternativo explorando la posibilidad de una ciclovía que llegue a C.U, con ruta proyectada sobre vía Fuego en el Pedregal o si esto es condicional debido a que se encuentra supeditado a efectos de que si la UNAM permite hacer un cruce, ya que de otra manera por la zona no tiene acceso para ciclistas, debido a que es la zona de reserva y el jardín botánico, hecho que haría una opción a ciclistas que existen en la zona de Tlalpan y que no tienen una forma fácil de cruzar hacia Ciudad Universitaria, sin embargo, las consideraciones



al tema radican en la hipótesis planteada en que una infraestructura sobre Insurgentes realmente no mejore ni los temas de velocidad, ni los temas de seguridad por lo que se calculan a detalle las opciones.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico.- Cediendo el uso de la palabra al representante de la Secretaría de Seguridad Ciudadana y agradeciendo el comentario, se continúa con la sesión.-----

Luis Ruiz Hernández Director General de Ingeniería de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.- En el uso de la voz, expresó: "Si gracias, nada más recalcar algunos aspectos, desde luego no es cuestionable en ningún momento las prioridades que están establecidas en relación al peatón a los ciclistas, al transporte público, al transporte de carga y a los vehículos particulares, simplemente quisimos mostrarles aquí los resultados de lo que estamos observando de lo que está sucediendo en la realidad" sic, puntualizó, " de estos tramos, pues no se están respetando las velocidades que están establecidas. El Secretario en algunas de las reuniones puso un ejemplo que a mí me pareció muy bueno en el sentido de que pasaría si nosotros establecíamos una velocidad muy inferior por debajo de las que están establecidas que no sean 50 que sean 30 km por hora, pues seguramente no las van a respetar y nos las van a respetar porque las condiciones que tienen de operación les permite ir a una velocidad mayor." sic, acentuando el motivo de la reunión, aclaró, "Si estamos aquí proponiendo algunas adecuaciones a esta clasificación es también necesaria irlas evaluando para saber cuál es el resultado que se está tomando de la medida porque si continúa habiendo incidentes de tránsito quiere decir que no necesariamente o no exclusivamente el problema es de velocidad, sino que hay otras variables que están interviniendo y efectivamente, algunos de ellos tienen que ver con la infraestructura y con la forma de operar, entonces lo pongo en la mesa para su consideración" sic, concluyendo su participación.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico.- interviniendo para continuar, Muchas gracias, ¿algún otro comentario de la presentación o de la misma discusión?-----

Lic. Julio César Moreno Rivera de Alcaldía de Venustiano Carranza.- Interrogó acerca de el siguiente tema, "¿Al ser reclasificado el Eje 3 se queda sin ciclovía entonces de manera natural o va a considerarse el uso de la ciclovía por lo menos en la parte de Molina?" sic-----

Luis Ruiz Hernández Director General de Ingeniería de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.- Toma la palabra para despejar la incógnita, "Eduardo Molina no se está tocando, es muy importante precisar que no son vialidades sino tramos de vialidad y en el caso del Eje 3 Oriente lo específico se están manejando tres tramos, 1º del Circuito Interior Hasta Heberto Castillo, en donde se divide a Eduardo Molina precisamente, 2º es de la Av. Oceanía y hasta el Circuito interior y 3º es desde el Circuito Interior hasta el límite con el Estado de México sobre la Av. Oceanía" sic.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico.- Cede la palabra al señor Presidente.-----

Mtro. Andrés Lajous Presidente de la Comisión.- Expresa la aclaración siguiente, "el Reglamento de Tránsito indica que las vías de acceso controlado automáticamente ya para siempre excluyen otros usuarios de la vía, el hecho de que esté clasificada con características de vías de acceso controlado, el Reglamento de Tránsito también prevé eso y explícitamente la señalización debe decir en donde si hay otros usuarios de la vía, no es el caso pero si es que hubiera una ciclovía con estas características al tener la ciclovía con señalización de que ahí pueden haber bicicletas se cumpliría, esa excepción al Reglamento de Tránsito sobre las vías de acceso controlado.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico.- interviene para continuar la sesión, ¿Algún otro comentario? Cedo la palabra a nuestro invitado.-----

Alejandro Saniger invitado del IPN.- Durante su participación expresó lo siguiente: "Creo que en general los problemas que hemos observado, tenemos básicamente tres tipos de vialidades y tenemos en nuestra ciudad condiciones muy heterogéneas de circulación que a veces no pueden ser representadas perfectamente por solo tres tipos de vialidad y creo que es ahí donde también hay una oportunidad con lo que mencionan que puede haber, no necesariamente un tipo de vialidad con solo un límite de velocidad, sino que cuando se señala de forma diferente puede variar, adaptarse o adecuarse un poco esa clasificación a todo lo que tenemos allá afuera que es muy heterogéneo, entonces en una vialidad de un tramo a otro puede variar mucho sus condiciones de operación." sic, por lo que recomendó, "establecer una serie de criterios con los que podamos modular un poco este tema de los límites de velocidad porque no todas las vías primarias son iguales, ni todas las vías secundarias etc.," sic, concluyendo su intervención.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico. Avanzando en la sesión, se pronuncia: Muchas gracias por el comentario. Cedo la palabra.-----

Ángel Molinero invitado de USTRAN.- Tomando la voz en referencia al comentario anterior, expresa lo siguiente: "yo nada más quisiera hacer un comentario, que si estamos hablando de vías de acceso controlado hay características muy particulares para definir las, creo que una muy importante es la longitud, no podemos hacer tramos de vías controladas, yo creo que eso no hace ningún sentido,"sic, observó también el hecho siguiente: "el número de cruces, si tenemos cruces como por ejemplo en la parte de Patriotismo que son continuos aún cuando es un Circuito Interior tenemos que ver si realmente es acceso controlado o no, que es en lo que se ha basado un poco en el cambio poner una ciclovía en ese momento" sic, y acentúa, "el número de carriles es otro aspecto importante, si tenemos un solo carril o dos carriles realmente no estamos dando ni siquiera la oportunidad de acceder fácilmente al carril, yo creo que esto es importante, ahora la parte de peatones y ciclistas, si estamos hablando de accesos controlados de vialidades que se supone vamos a tener velocidades altas pues es que esos quedan eliminados automáticamente, es como una calle peatonal no porque sea una calle peatonal voy a meter automóviles, igual no voy a meter al periférico ciclistas estaríamos contraviniendo." sic, concluye su participación-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico.- interviene para continuar, Muchas gracias por sus comentarios, cedo la palabra a Luis Ruiz.-----

Luis Ruiz Hernández Director General de Ingeniería de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.- En su intervención solicita lo siguiente: "Yo nada más pediría en este caso, a la Secretaría de Movilidad que conjuntamente con nosotros y con toda la Comisión revisemos, no estamos sumando más kilómetros de vías de acceso controlado, estamos sumando algunas vialidades, tramos de vialidad que asemejan a vías de acceso controlado, yo creo que así deben de quedar representados o sea tanto kilómetros de vialidades que se asemejan a vías de acceso controlado, no sumarla a la cantidad que ya tenemos de esas vías para no sumar peras con manzanas." sic. concluye su intervención.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico.- Avanzando con el tema, Cede la palabra al Presidente.-----

Mtro. Andrés Lajous Presidente de la Comisión. Al uso de la voz, comentó: "todos los comentarios los tomamos en cuenta. Si es que un día sucediera, y de hecho hay tramos de periférico donde si tenemos intersección aunque está definido como vía de acceso controlado, históricamente no todo el periférico tuvo pasos a desnivel. Hay todavía tramos en el Oriente que tienen intersección," sic, tocante al tema se pronunció con la interrogante, "¿Qué hacemos con eso?" sic, y aseveración de la misma tuvo como respuesta por su parte, el ser un dilema real, proponiendo darle continuidad a periférico y esa infraestructura a cambiar para garantizar que esa parte del periférico tenga características de acceso controlado o planeando qué la ciudadanía lo va a usar para cruzar, en virtud de la lógica de cruzar de un lado a otro y así eliminar la hoy barrera urbana.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico. En una concentración de opiniones y con un análisis de visión estratificado y enriquecido por los participantes, toma el uso de la voz para mencionar que derivado de los comentarios de la Delegación Cuauhtémoc, se somete a discusión y que influya dentro de la siguiente propuesta a realizar en consecuencia, que es la reclasificación del Eje 5 Norte, por las características mencionadas, el tema abarca la existencia de Metrobús, cruces peatonales, la unidad habitacional, así como de la UAM Azcapotzalco, donde se prevé ya con la información escuchada en la sesión, de una generación de riesgos de los que actualmente existen estando clasificada como vía primaria a 50 km por hora, terminando así su intervención.-----

Luis Ruiz Hernández Director General de Ingeniería de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.- Al respecto, se cuestionó lo siguiente, al uso de la voz, "¿Eje 1 Poniente de Vallejo como quedaría?-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico.- Continuando con la sesión para dar claridad al orden del día se presenta la propuesta de la nueva clasificación de vialidades de Acuerdo de la Comisión de Clasificación de Vialidades y con relación a los cambios propuestos en la nomenclatura, así como los comentarios respecto a Eje 5 Norte y Calz. Vallejo, se hace mención y lectura en voz alta. "**Acuerdo de la**

Comisión de Clasificación de Vialidades por el que se aprueba que el Presidente de la Comisión, en su calidad de Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, solicite a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, la publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México del “Anexo 1. Vías Primarias que por sus características físicas y operacionales se asemejan a Vías de Acceso Controlado”, en sustitución del “Cuadro Anexo. Fracción VII. Vías Primarias que por sus características físicas y operacionales se asemejan a Vías de Acceso Controlado” del Decreto por el que se reforman y derogan diversas disposiciones del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal publicado el 19 de marzo de 2019 en la Gaceta de la Ciudad de México.-----

ÚNICO: De conformidad con las facultades de la Comisión de Clasificación de Vialidades se otorga el que Presidente de la Comisión en su calidad de Secretario de Movilidad solicite a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México la publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Del Anexo 1 Vías primarias que por sus características físicas y operacionales se asemejan a vías de acceso controlado en sustitución del Cuadro Anexo fracción VII vías primarias que por sus características físicas y operacionales se asemejan a vías de acceso controlado del decreto por el que se reforman y derogan diversas disposiciones del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal publicado el 19 de marzo en la Gaceta de la Ciudad de México.” sic, como complemento, se mostró el cuadro anexo donde se clarificó que habría que quitarle también el número dos que es el Eje 5 Norte y Calzada Vallejo, por lo que anunció el Secretario Técnico, hacer los cambios a la nomenclatura presentada, atendiendo los comentarios como el hecho por la representación de la Alcaldía de Venustiano Carranza en donde Liga de Carreta se retira, quedando 9 tramos reclasificados con vías que asemejan a vías de acceso controlado, avanzando con la sesión, se realiza el apoyo gráfico del mapa con la numeración y el tramo que corresponde a Eje 5 Norte, mismo que sería retirado de la reclasificación de vialidades.-----

Mtro. Andrés Lajous Presidente de la Comisión. En virtud de dispersar las dudas el tema, el Presidente de la Comisión solicita lo siguiente al uso de la voz, “Si quieres, nada más para entender bien de la Clasificación que se hizo al Reglamento de Tránsito el 19 de marzo, ¿cuáles son las dos que se estarían quitando según este acuerdo?” sic.-----

Mtro. Salvador Medina Secretario Técnico. En continuidad y para dar respuesta se asienta lo siguiente, “A este acuerdo se retirarían Eje 1 Poniente y Eje 5 Norte serían las dos que se estarían retirando”, sic. Por lo que en la misma inercia, acerta una corrección el Secretario Técnico al mismo Acuerdo mencionando que: “debe de decir Gaceta Oficial de la Ciudad de México y dice Gaceta de la Ciudad de México, podemos ver en el primer párrafo al final y en el segundo al último dice en la Gaceta de la Ciudad de México cuando debería decir Gaceta Oficial de la Ciudad de México.” sic. cuestionó a la audiencia a cerca de algún comentario relativo a este acuerdo en particular fuera de la observación, al no pronunciarse ninguno de los presentes, se somete a votación el Acuerdo a votación de los presentes con la siguiente dinámica, “por su negativa por favor levanten la mano, los que estén por

la afirmativa favor de levantar la mano”, teniendo el siguiente resultado, 1 voto negativo, (Venustiano Carranza), y la aprobación con 19 votos a favor, se hace de conocimiento al Señor Presidente.-----

Siguiente punto en el orden del día 4.2- Correspondiente al **Acuerdo CCV/004/2EXT/Abril/2019**, Se realiza la lectura en voz alta por parte del Secretario Técnico, **“Acuerdo de la Comisión de Clasificación de Vialidades por el que se solicita a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México realizar una propuesta de señalización vial para la Ciudad de México., según lo dispuesto en el artículo 9° del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.** PRIMERO.

De conformidad con las facultades contenidas en la Ley de Movilidad del Distrito Federal así como su Reglamento se aprueba que la Comisión de Clasificación de Vialidades solicite a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México realizar una propuesta de señalización vial para la Ciudad de México, según lo dispuesto en el artículo 9° del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. SEGUNDO. La Secretaría de Movilidad deberá entregar la propuesta de señalización vial referida a la Comisión de Clasificación de Vialidades en un máximo de 30 días hábiles siguientes a la celebración de la presente sesión para que sea aprobada por la Comisión de Vialidad. ¿Algún comentario respecto a esta propuesta?” sic, se somete el Acuerdo a votación de los presentes con la siguiente dinámica, “por su negativa por favor levanten la mano, los que estén por la afirmativa favor de levantar la mano”. Señor Presidente es aprobado por unanimidad el Acuerdo. ofrece la palabra al Presidente de la Comisión de Vialidades,-----

-----**CIERRE--DE--SESIÓN**-----

Mtro. Andrés Lajous Presidente de la Comisión.- Pronunciamiento previo al cierre en el uso de la voz, agradeció la participación y asistencia, invitando a sesiones subsecuentes, afirma que la información será evaluada, solicitó la colaboración de los asistentes para la recopilación de las firmas correspondientes del acta, declarando la clausura la sesión siendo la una de la tarde con diez minutos.-----