



II LEGISLATURA

F E D E R I C O
CHÁVEZ
D I P U T A D O L O C A L

66
mod

Ciudad de México a 14 de marzo de 2023

MTRO. ALFONSO VEGA GONZÁLEZ
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Congreso de la Ciudad de México
II Legislatura

P R E S E N T E

Por este conducto y de conformidad con el artículo 140, fracción IV del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; le solicito amablemente se modifique el resolutivo del Punto de Acuerdo suscrito por un servidor; inscrito para la Sesión Ordinaria del día 14 de marzo de 2023 en el numeral 66 de la Gaceta Parlamentaria.

Lo anterior para quedar como a continuación se presenta:

ÚNICO. - SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ANDRÉS LAJOUS, PARA QUE SE ELABOREN ESTUDIOS TÉCNICOS Y DE DISEÑO VIAL PARA QUE CONFORME A LA SUFICIENCIA PRESUPUESTAL SE DETERMINE LA VIABILIDAD PARA QUE SE DISEÑE E IMPLEMENTE LA INFRAESTRUCTURA VIAL NECESARIA, EFICIENTE Y SUFICIENTE EN EJE CENTRAL, EJE 7 SUR, EJE 8 SUR, EJE 2 SUR, EJE 1A SUR, CALZADA DE GUADALUPE Y AVENIDA MANUEL GONZÁLEZ PARA EL TRÁNSITO DE BICICLETAS Y VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS, ASÍ COMO CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO INDEPENDIEMENTE A LA VÍAS CICLISTAS A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS NO COMPARTIENDO ESOS ESPACIOS DE MOVILIDAD VIAL.

ATENTAMENTE

DIP. FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA



F E D E R I C O
CHÁVEZ
D I P U T A D O L O C A L

66
ok

Dip. Fausto Manuel Zamorano Esparza

Presidente de la Mesa Directiva.

Congreso de la Ciudad de México

II Legislatura

Presente.-

El que suscribe diputado **FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 10, 13 fracciones IX, XV y CXIX de la Ley Orgánica del Congreso; 99 fracción II, 100 fracciones I y II, 101, 118 del Reglamento del Congreso, todos los ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Órgano Legislativo, con carácter de **URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN**, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN MEDIANTE LA CUAL ESTE H. CONGRESO EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ANDRÉS LAJOUS, PARA QUE SE ELABOREN ESTUDIOS TÉCNICOS Y DE DISEÑO VIAL PARA QUE DISEÑE E IMPLEMENTE LA INFRAESTRUCTURA VIAL NECESARIA, EFICIENTE Y SUFICIENTE EN EJE CENTRAL, EJE 7 SUR, EJE 8 SUR, EJE 2 SUR, EJE 1A SUR, CALZADA DE GUADALUPE Y AVENIDA MANUEL GONZÁLEZ PARA EL TRÁNSITO DE BICICLETAS Y VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS, ASÍ COMO CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO INDEPENDIEMENTE A LA VÍAS CICILISTAS, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS**, conforme a la siguiente:

Como parte del programa de movilidad, el gobierno de la Ciudad de México a través de la Secretaría de Movilidad ha planteado la estrategia de mejorar y aumentar la infraestructura ciclista de la capital.

Se estableció como meta para 2024 la implementación de 400 km nuevos de ciclovías. A febrero de 2022 de acuerdo con la propia SEMOVI se habían construido más de 200 km². Sin embargo, parte de estos más de 200 kilómetros que ya se presumían como infraestructura ciclista desde el año pasado, en realidad no lo son.

Una buena cantidad de estos kilómetros son carriles bici-bus, es decir, carriles en los que los ciclistas comparten vía con autobuses de transporte público como lo son RTP, microbuses y trolebuses.

Los denominados carriles bus-bici, están ubicados sobre el eje central Lázaro Cárdenas, el eje 8 sur, eje 7 sur, eje 2 sur, eje 1A sur, Calzada de Guadalupe y la avenida Manuel González, encontrándose principalmente en las alcaldías Benito Juárez, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero.

La justificación de la creación de estos carriles compartidos según la propia SEMOVI es:

Una medida de integración urbana de un desarrollo inmobiliario y también tiene como objetivo brindar espacios seguros para la movilidad de las personas que optan por el uso de la bicicleta como modo de transporte. El Gobierno de la Ciudad de México refrenda su compromiso con la movilidad sustentable en la capital del país.³

²<https://gobierno.cdmx.gob.mx/noticias/ciclovias/#:~:text=La%20Ciclov%C3%ADa%20Insurgentes%20conecta%20al,de%20ciclov%C3%ADas%20en%20la%20capital>. Consultado el 21 de febrero de 2023.

³ <https://semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/ti-rehabilita-gobierno-de-la-ciudad-carril-bus-bici-de-avenida-izazaga> Consultado el 21 de febrero de 2023.



II LEGISLATURA

F E D E R I C O
CHÁVEZ
D I P U T A D O L O C A L

administración ha fallado en esta misión poniendo en peligro miles de vidas diariamente.

De acuerdo con el reporte trimestral de hechos de tránsito, publicado por la SEMOVI, pasamos de tener 93 personas fallecidas en el primer trimestre de 2019, a tener 157 personas fallecidas por hechos de tránsito en el tercer trimestre de 2022.

Esta cifra representa un aumento de 68% de personas fallecidas en hechos de tránsito. En los primeros 9 meses de 2022 fallecieron 24 personas ciclistas, rompiendo récord en número de muertes, en lugar de disminuir, los fallecimientos en la Ciudad de México van en aumento, resultado de una política de movilidad que no trabaja por los más vulnerables.

Una de estas políticas inconscientes es la creación de estos carriles compartidos entre autobuses y bicicletas, los llamados carriles bus-bici. Es impensable poner a camiones que pesan toneladas, y que su campo de visión en muchas ocasiones es limitado a compartir carril con una persona que va en bicicleta y su única protección es su mismo cuerpo.

Lo que se está haciendo al tener estos carriles compartidos, es arriesgar miles de vidas diariamente, además de justificar la no creación de carriles exclusivos para ciclistas y vehículos no motorizados, pues para la Secretaría de Movilidad, estas vialidades ya se encuentran cubiertas.

Diariamente las personas ciclistas y conductoras de vehículos no motorizados están jugándose la vida al lado de estos camiones, pues estos carriles no cumplen con las normas establecidas para proteger a los más vulnerables. El mismo reglamento de tránsito de la Ciudad de México en su artículo 8 fracción V señala que para “rebasar otro vehículo sólo por el lado



II LEGISLATURA

F E D E R I C O
CHÁVEZ
D I P U T A D O L O C A L

Directiva, la Junta o sus órganos internos de trabajo, según el caso, de conformidad con lo que dispongan las leyes correspondientes.

SEGUNDO. Que de conformidad los artículos 7 fracción XV, 337 y 340 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los Diputados, representar los intereses legítimos de los ciudadanos, así como promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas ante las autoridades competentes, a través de proposiciones y denuncias.

TERCERO. Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 5 fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los diputados iniciar leyes y decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso.

CUARTO. Que, esta Proposición con Punto de Acuerdo se presenta con fundamento los artículos 13 fracción XV de la Ley Orgánica y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, el cual se solicita sea considerado de Urgente y Obvia Resolución.

En mérito de lo expuesto, someto a consideración del Pleno de este Honorable Congreso, de urgente y obvia resolución la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN MEDIANTE LA CUAL ESTE H. CONGRESO EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ANDRÉS LAJOUS, PARA QUE SE ELABOREN ESTUDIOS TÉCNICOS Y DE DISEÑO VIAL PARA QUE DISEÑE E IMPLEMENTE LA INFRAESTRUCTURA VIAL NECESARIA, EFICIENTE Y SUFICIENTE EN EJE CENTRAL, EJE 7 SUR, EJE 8 SUR, EJE 2 SUR, EJE 1A SUR, CALZADA DE GUADALUPE Y AVENIDA MANUEL GONZÁLEZ PARA EL TRÁNSITO DE BICICLETAS Y**



Dip. Fausto Manuel Zamorano Esparza

Presidente de la Mesa Directiva.

Congreso de la Ciudad de México

II Legislatura

Presente.-

El que suscribe diputado **FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 10, 13 fracciones IX, XV y CXIX de la Ley Orgánica del Congreso; 99 fracción II, 100 fracciones I y II, 101, 118 del Reglamento del Congreso, todos los ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Órgano Legislativo, con carácter de **URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN**, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN MEDIANTE LA CUAL ESTE H. CONGRESO EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ANDRÉS LAJOUS, PARA QUE SE ELABOREN ESTUDIOS TÉCNICOS Y DE DISEÑO VIAL PARA QUE DISEÑE E IMPLEMENTE LA INFRAESTRUCTURA VIAL NECESARIA, EFICIENTE Y SUFICIENTE EN EJE CENTRAL, EJE 7 SUR, EJE 8 SUR, EJE 2 SUR, EJE 1A SUR, CALZADA DE GUADALUPE Y AVENIDA MANUEL GONZÁLEZ PARA EL TRÁNSITO DE BICICLETAS Y VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS, ASÍ COMO CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO INDEPENDIEMENTE A LA VÍAS CICILISTAS, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS**, conforme a la siguiente:

ANTECEDENTES

La movilidad en bicicleta en la Ciudad de México es de vital importancia para nuestra capital, con el uso de este medio de transporte se promueve una movilidad sostenible, que es amigable con el medio ambiente y ayuda a mitigar los efectos de la contaminación y el calentamiento global, además agiliza los traslados, disminuye el tránsito de coches y ayuda a la salud de las personas, esto solo por mencionar algunos de sus efectos positivos.

En la Ciudad de México se realizan aproximadamente 252,359 viajes diarios en bicicleta con 121,232 personas usuarias. La edad promedio es de 37 años, teniendo la mayor proporción el grupo de “25 a 34 años” (24.3%).

Se estima que la cantidad de viajes en bicicleta ha aumentado más del doble en la última década. Con datos de la Encuesta Origen Destino 2017 se estiman en más de 700 mil viajes al día en bicicleta en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Esto significa que aproximadamente el 1.3% de todos los viajes tienen al menos algún tramo en bicicleta.

El principal propósito de los viajes en bicicleta es ir al trabajo con un 57.9%, seguido de ir a la escuela con 13.1% e ir de compras con 8.7%. Es importante resaltar que se realizan cuatro veces más viajes al trabajo (principal propósito) que viajes a la escuela (segundo propósito)¹.

¹ <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf> Consultado el 21 de febrero de 2023.

Como parte del programa de movilidad, el gobierno de la Ciudad de México a través de la Secretaría de Movilidad ha planteado la estrategia de mejorar y aumentar la infraestructura ciclista de la capital.

Se estableció como meta para 2024 la implementación de 400 km nuevos de ciclovías. A febrero de 2022 de acuerdo con la propia SEMOVI se habían construido más de 200 km². Sin embargo, parte de estos más de 200 kilómetros que ya se presumían como infraestructura ciclista desde el año pasado, en realidad no lo son.

Una buena cantidad de estos kilómetros son carriles bici-bus, es decir, carriles en los que los ciclistas comparten vía con autobuses de transporte público como lo son RTP, microbuses y trolebuses.

Los denominados carriles bus-bici, están ubicados sobre el eje central Lázaro Cárdenas, el eje 8 sur, eje 7 sur, eje 2 sur, eje 1A sur, Calzada de Guadalupe y la avenida Manuel González, encontrándose principalmente en las alcaldías Benito Juárez, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero.

La justificación de la creación de estos carriles compartidos según la propia SEMOVI es:

Una medida de integración urbana de un desarrollo inmobiliario y también tiene como objetivo brindar espacios seguros para la movilidad de las personas que optan por el uso de la bicicleta como modo de transporte. El Gobierno de la Ciudad de México refrenda su compromiso con la movilidad sustentable en la capital del país.³

²<https://gobierno.cdmx.gob.mx/noticias/ciclovias/#:~:text=La%20Ciclov%C3%ADa%20Insurgentes%20conecta%20al,de%20ciclov%C3%ADas%20en%20la%20capital>. Consultado el 21 de febrero de 2023.

³ <https://semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/ti-rehabilita-gobierno-de-la-ciudad-carril-bus-bici-de-avenida-izazaga> Consultado el 21 de febrero de 2023.



Hoy en día, estos carriles compartidos tienen gran afluencia, pues son utilizados por la población ciclista y por el transporte público, cruzando prácticamente la ciudad de un punto a otro, pues estas vialidades por las que pasan son vías primarias de gran importancia en la capital.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial publicada el año pasado por el Congreso de la Unión y elaborada bajo el consenso del poder legislativo en conjunción con expertos en movilidad, personas técnicas del tema, asociaciones civiles y ciudadanía en general, establece que:

“La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia. El derecho a la movilidad tendrá a la integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables como una de sus principales finalidades”, es decir, que el gobierno deberá garantizar la seguridad e integridad física de todas las personas en cada uno de sus traslados.

Para garantizar esto, es necesaria una infraestructura adecuada, que priorice a las personas con mayor vulnerabilidad. Sin embargo, la actual



administración ha fallado en esta misión poniendo en peligro miles de vidas diariamente.

De acuerdo con el reporte trimestral de hechos de tránsito, publicado por la SEMOVI, pasamos de tener 93 personas fallecidas en el primer trimestre de 2019, a tener 157 personas fallecidas por hechos de tránsito en el tercer trimestre de 2022.

Esta cifra representa un aumento de 68% de personas fallecidas en hechos de tránsito. En los primeros 9 meses de 2022 fallecieron 24 personas ciclistas, rompiendo récord en número de muertes, en lugar de disminuir, los fallecimientos en la Ciudad de México van en aumento, resultado de una política de movilidad que no trabaja por los más vulnerables.

Una de estas políticas inconscientes es la creación de estos carriles compartidos entre autobuses y bicicletas, los llamados carriles bus-bici. Es impensable poner a camiones que pesan toneladas, y que su campo de visión en muchas ocasiones es limitado a compartir carril con una persona que va en bicicleta y su única protección es su mismo cuerpo.

Lo que se está haciendo al tener estos carriles compartidos, es arriesgar miles de vidas diariamente, además de justificar la no creación de carriles exclusivos para ciclistas y vehículos no motorizados, pues para la Secretaría de Movilidad, estas vialidades ya se encuentran cubiertas.

Diariamente las personas ciclistas y conductoras de vehículos no motorizados están jugándose la vida al lado de estos camiones, pues estos carriles no cumplen con las normas establecidas para proteger a los más vulnerables. El mismo reglamento de tránsito de la Ciudad de México en su artículo 8 fracción V señala que para “rebasar otro vehículo sólo por el lado

izquierdo; en el caso de vehículos motorizados que adelanten a ciclistas o motociclistas deben otorgar al menos la distancia de 1.50 metros de separación lateral”⁴.

Esta norma, la cual es también internacional, claramente no se cumple en estos carriles, pues están pensados únicamente en que quepan juntos un camión y una bicicleta, prácticamente sin separación, lo que hace imposible que circulen al mismo tiempo sin arriesgar la vida de las personas ciclistas. Si tú como ciclista vas en estos carriles y no quieres arriesgarte, tienes que detenerte por completo y esperar a que pase el autobús, esto sin contar las lluvias, las coladeras destapadas o los baches, elementos que pueden ocasionar que termines debajo de las llantas de estos vehículos.

Estos carriles compartidos, lejos de promover la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta, atentan contra la vida de miles de personas, no podemos permitir el uso compartido, los carriles para vehículos no motorizados deberán ser exclusivos para la protección de las personas más vulnerables.

Ante relatadas circunstancias, caben hacerse las siguientes:

CONSIDERACIONES

PRIMERO. Que de conformidad con el artículo 13 fracción XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de este Congreso, comunicarse con los otros Órganos Locales de Gobierno, los Órganos Autónomos Locales y Federales, los Poderes de la Unión o las Autoridades o poderes de las entidades federativas, por conducto de su Mesa

⁴ <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Transito/Actualizaciones/Reglamento-de-Transito-CDMX.pdf> Consultado el 21 de febrero de 2023.



II LEGISLATURA

F E D E R I C O
CHÁVEZ
D I P U T A D O L O C A L

Directiva, la Junta o sus órganos internos de trabajo, según el caso, de conformidad con lo que dispongan las leyes correspondientes.

SEGUNDO. Que de conformidad los artículos 7 fracción XV, 337 y 340 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los Diputados, representar los intereses legítimos de los ciudadanos, así como promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas ante las autoridades competentes, a través de proposiciones y denuncias.

TERCERO. Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 5 fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los diputados iniciar leyes y decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso.

CUARTO. Que, esta Proposición con Punto de Acuerdo se presenta con fundamento los artículos 13 fracción XV de la Ley Orgánica y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, el cual se solicita sea considerado de Urgente y Obvia Resolución.

En mérito de lo expuesto, someto a consideración del Pleno de este Honorable Congreso, de urgente y obvia resolución la siguiente

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN MEDIANTE LA CUAL ESTE H. CONGRESO EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ANDRÉS LAJOUS, PARA QUE SE ELABOREN ESTUDIOS TÉCNICOS Y DE DISEÑO VIAL PARA QUE DISEÑE E IMPLEMENTE LA INFRAESTRUCTURA VIAL NECESARIA, EFICIENTE Y SUFICIENTE EN EJE CENTRAL, EJE 7 SUR, EJE 8 SUR, EJE 2 SUR, EJE 1A SUR, CALZADA DE GUADALUPE Y AVENIDA MANUEL GONZÁLEZ PARA EL TRÁNSITO DE BICICLETAS Y



F E D E R I C O
CHÁVEZ
D I P U T A D O L O C A L

VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS, ASÍ COMO CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO INDEPENDIENTEMENTE A LA VÍAS CICILISTAS A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS, al tenor de los siguientes:

RESOLUTIVOS

PRIMERO. - SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ANDRÉS LAJOUS, PARA QUE SE ELABOREN ESTUDIOS TÉCNICOS Y DE DISEÑO VIAL PARA QUE DISEÑE E IMPLEMENTE LA INFRAESTRUCTURA VIAL NECESARIA, EFICIENTE Y SUFICIENTE EN EJE CENTRAL, EJE 7 SUR, EJE 8 SUR, EJE 2 SUR, EJE 1A SUR, CALZADA DE GUADALUPE Y AVENIDA MANUEL GONZÁLEZ PARA EL TRÁNSITO DE BICICLETAS Y VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS, ASÍ COMO CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO INDEPENDIENTEMENTE A LA VÍAS CICILISTAS A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS NO COMPARTIENDO ESOS ESPACIOS DE MOVILIDAD VIAL.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 14 días del mes marzo de 2023.

ATENTAMENTE

DIP. FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA