



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD

Ciudad de México 2016

Antecedentes

Previo a la Ley de Movilidad

Línea de Tiempo - Ley de Movilidad

3

Participación ONG “Movilidad y calidad de vida: 6 estrategias de acción para la ZMVM

Se presenta la iniciativa de Ley de Movilidad por Mtra. Laura Ballesteros”

Promulgación y entrada en vigor del Reglamento de Tránsito



Ley de Transporte y Vialidad

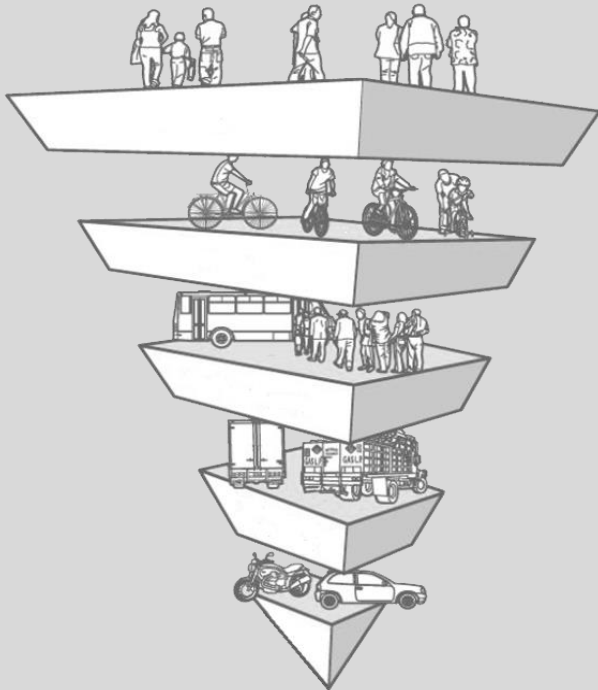
Creación de la Comisión de transporte y movilidad

Aprobación de la Ley de Movilidad y del Programa Integral de Movilidad
Se deroga la ley de transporte

Cambio administrativo en SEMOVI

1. Subsecretaría de Planeación
2. Subsecretaria de Desarrollo
3. Subsecretaria de Transporte

¿Qué nos trajo la ley de movilidad?



Participación de diversas organizaciones informadas y especialistas de la Sociedad Civil.

Se reconoce por primera vez el Derecho a la Movilidad.

MOVILIDAD PARA LA CIUDAD PEATÓN

Una ciudad cuyo objeto de movilidad es la persona



Asegurar que el desplazamiento en la CDMX sea: seguro, accesible, eficiente, sustentable y cómodo.

El GDF desarrolla soluciones de movilidad que la CDMX requiere para 2025

6

Ejes estratégicos del PIM

1. Sistema Integrado de Transporte (SIT)
 2. Calles para todos
 3. Más movilidad con menos autos
 4. Cultura de movilidad
 5. Distribución eficiente de mercancías
 6. Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)
- Con el NMM construiremos una **ciudad humana** a la altura de las mejores del mundo.
 - Lo lograremos invirtiendo en más y mejor **infraestructura peatonal**, así como en un sistema de **transporte público integrado**.

4

EJES DE POLÍTICA PÚBLICA

NUEVO MODELO DE MOVILIDAD

- Estrategia Visión Cero *Accidentes*
- Sistema Integrado de Transporte
- Calle Chilanga
- Movilidad Activa

ESTRATEGIA VISIÓN CERO *ACCIDENTES*

Ninguna vida perdida
es aceptable

#MovilidadSegura

¿QUÉ ES?

Estrategia Visión Cero *Accidentes*



Es un modelo basado en las **mejores prácticas** internacionales, que tiene como centro a las personas, con el objetivo de frenar la **pérdida de vidas humanas por hechos de tránsito en CDMX.**

Principio ético: Ninguna vida perdida por hechos de tránsito es aceptable.

¿Por qué? Estrategia Visión Cero Accidentes

En la CDMX mueren diariamente personas por hechos de tránsito.

3

Más de la mitad de esas muertes son peatones.

70%

De las muertes ocurren en lugares sin infraestructura peatonal



21.3%

De las calles de la CDMX carecen de banquetas

¿PARA QUÉ?

Visión Cero *Accidentes* = SALVAR VIDAS

A través de un trabajo conjunto **entre gobierno y ciudadanía** tendremos las calles más seguras de México.

¿CÓMO?

1

Impulsar e implementar el **cambio jurídico – administrativo** derivado de la Ley de Movilidad y el Reglamento de Tránsito.

2

Rediseñar y construir **infraestructura que salve vidas**.

3

Impulsar un **cambio cultural**, en el que la ciudadanía internalice y promueva el concepto **Visión Cero CDMX** y su importancia.

PROYECTO

Estrategia Visión Cero Accidentes CDMX

Eje 1 Capacitación de usuarios

- Examen para obtener la licencia de conducir
- La licencia se volverá un documento oficial confiable vinculado directamente al conductor

Eje 2 Infraestructura que salva vidas

- Calle completa
 - Pasos seguros
- Próximas acciones:
- Parque lineal Mixcoac
 - Auditorías de infraestructura ciclista
 - Intervenciones en entornos escolares “Llega seguro”
 - Trolebici

Eje 3 Alianza con redes ciudadanas

- Red de sobrevivientes viales
- Red de padres de familia
- Red con Iniciativa Privada

Eje 4 Sistema de Información de Seguridad Vial

- Creación de un Sistema de Información de Seguridad Vial que guíe la estrategia pública de *Visión Cero Accidentes*

Eje 5 Cultura y Educación

- Introducción en las escuelas de temas de seguridad vial

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

Viajar por la **CDMX** de otra manera

¿QUÉ ES?

Sistema Integrado de Transporte

El SIT es un sistema **organizado e integrado** de diferentes modos de movilidad que busca ofrecer una red con **cobertura completa** de servicios de transporte con **rapidez, eficiencia y seguridad** para satisfacer las necesidades de desplazamiento de la CDMX.

#SoyMultimodal

¿Por qué? Sistema Integrado de Transporte



Prioridad

•El transporte Público (TP) **atiende el 70%** de los viajes diarios en la CDMX¹.



Gasto

El **76% del gasto del gobierno** en transporte es para el coche, sólo 24% para transporte público².



Equidad

El coche ocupa **15 veces más espacio vial** que el TP³.
En promedio un auto transporta **1.2 pasajeros**⁴

¹ INEGI (2007). Encuesta Origen Destino.

² Programa Integral de Movilidad 2013-2015.

³ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y proyecciones de la movilidad del Distrito Federal.

⁴ Estudios Territoriales OCDE, 2015

¿Por qué? Sistema Integrado de Transporte



Tiempo

- Entre 1994 y 2007 el aumento en tiempo de viaje fue del **13%**⁴
- Los viajes en un sólo modo de TP **aumentaron entre 4 y 10 minutos.**
 - Viajes con dos o más transferencias **aumentaron entre 10 y 17 minutos.**



Calidad

Los microbuses son el servicio peor evaluado por usuarios. Insatisfacción del **63%** (limpieza), **65%** (seguridad), **54%** (confiabilidad)⁵.



Intermodalidad

- **39%** de los usuarios de TP utiliza dos modos de transporte y el 14% usa 3 o más.
- **El 59%** realiza uno de sus tramos en Metro mientras; el 39% realiza un tramo en transporte concesionado.

⁴ Programa Integral de Movilidad 2013-2018.

⁵ CTS Embarq (2015). Calidad del servicio en el transporte público de la Ciudad de México.

⁶ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y proyecciones de la movilidad del Distrito Federal.

¿Por qué? Sistema Integrado de Transporte



Peatones

Cada usuario de transporte público camina en promedio **2.5km diarios**⁶



Seguridad

- En 2015 se reportaron **5,162 delitos** en CETRAMs⁷.
- Los microbuses son el segundo principal actor involucrado en hechos de tránsito⁸.

⁷Denuncias presentadas dentro de CETRAMs.

⁸ INEGI (2011). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas..

¿PARA QUÉ?

Sistema Integrado de Transporte = **EFICIENCIA**

- Permitirá que el transporte público ofrezca **más lugares**
- Las estaciones y parabuses estén **más cerca** de la gente
- Los usuarios inviertan **menos dinero** en sus traslados, lleguen **más rápido** a sus destinos, tengan una **mejor experiencia de viaje** y, lo más importante, ejerzan su derecho a la movilidad con **seguridad**.

¿Cómo?

Integración

Física

- **Información al usuario** útil, accesible y oportuna
- Mejorar transbordos entre modos a través de una **mejor infraestructura.**

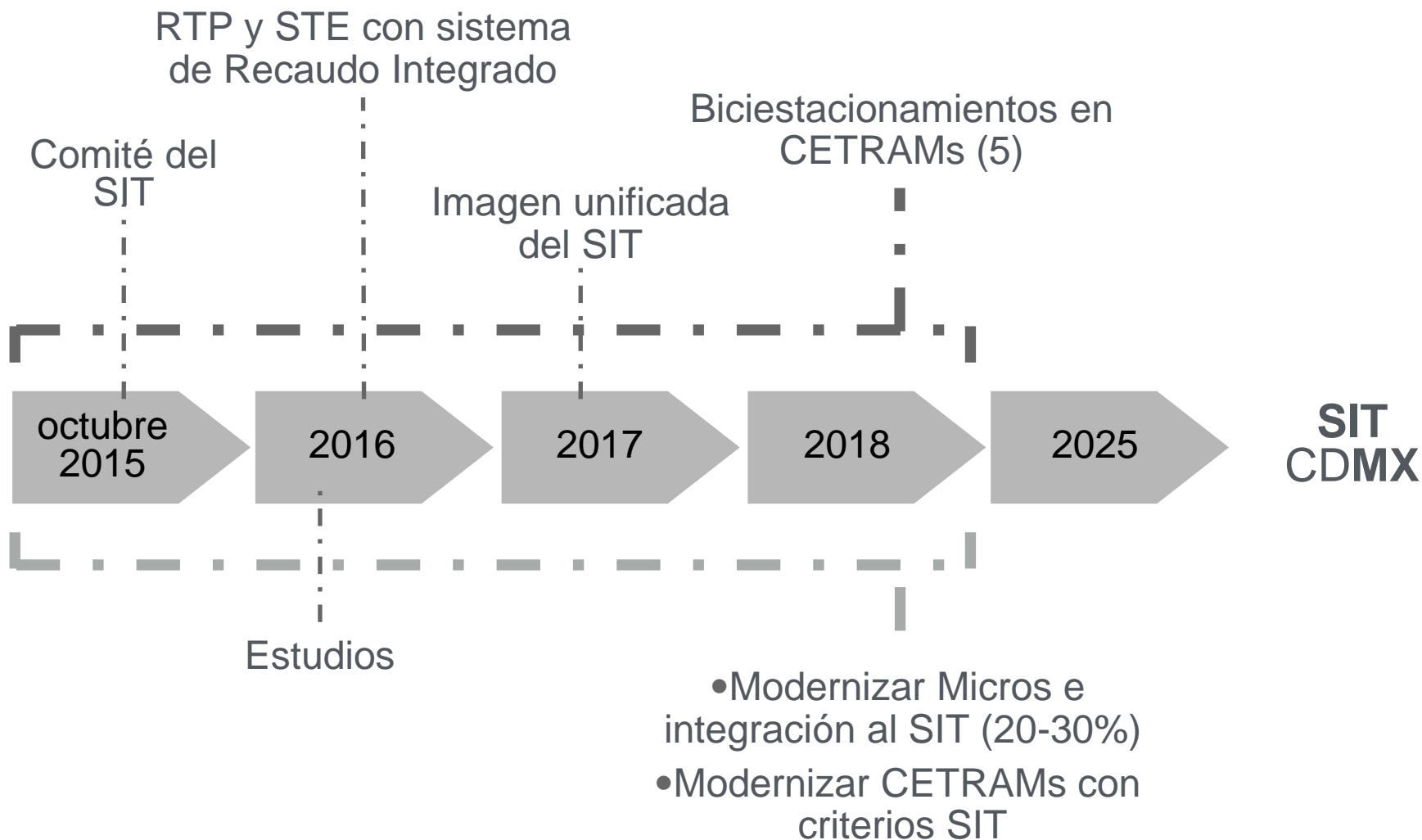
Tarifaria

- **Facilitar el pago** a usuarios de todos los modos de transporte.

Operacional

- **Modernizar unidades** de transporte público y unificar estándares de servicio.
- Dar una **imagen uniforme** a todo el transporte público que distinga a la **CDMX** ante sus ciudadanos y visitantes.

¿Cuándo?



SIT GDF



Integración de infraestructura peatonal, ciclista y de transporte público.



Finalizar sistema de pago de organismos, gestión para financiamiento de modernización de transporte concesionado y su incorporación al SIT.



Estrategia de integración de Ecobici e infraestructura ciclista en CETRAM.



Protección de peatones y usuarios de TP en zonas de transferencia modal y carriles preferenciales.



Políticas para Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público, políticas de cajones de estacionamientos en edificaciones y planes de desarrollo.



Diseño de infraestructura en espacio público e integración de imagen.



Delegaciones: infraestructura en vías secundarias. Ej. Parabuses.

SIT TRANSPORTE



Modernización
de CETRAMs
con criterios de
SIT



Coordinación para la
integración de **Tarjeta del
Distrito Federal**, estándares
de servicio e imagen de
estaciones y vehículos.



Cambio de modelo
de negocio,
modernización de
flota, estándares de
servicio e
**incorporación al
SIT.**

PROYECTO

Sistema Integrado de Transporte CDMX

SIT CDMX



PROYECTO

Movilidad Inteligente en la CDMX

Definiciones

Carpool.- Dentro del contexto de emisión de contaminantes y congestión de CDMX se define como la acción de utilizar un automóvil con **3 o más ocupantes.**

Car Share.- Es la dinámica de autos que pueden ser utilizados por varios conductores en un lapso de tiempo basado en la rotación de su uso.

Movilidad inteligente.- Fomento y uso de mecanismos que promueven la movilidad sustentable y desincentivan el uso del auto privado por medio de la tecnología como potenciador de la cobertura e impacto generado.

Objetivos generales

Disminuir el uso del auto privado propio

Facilitar la movilidad compartida al usuario del auto privado

Asegurar la comodidad para usuarios que la prefieren por utilidad

Reducir viajes, congestión y emisiones

Atender los objetivos del eje estratégico 3 del PIM: Más movilidad con menos autos.

Objetivos particulares

Creación de **alianzas** para una política pública en materia de movilidad inteligente y compartida

Establecer convenios de colaboración entre el gobierno, la iniciativa privada y la academia para **enfocar la planeación urbana**.

Evaluar el costo de **inversión y beneficios** generados a través de políticas para desincentivar el uso del auto privado

Promover el uso de la **tecnología** como solución a problemas urbanos y como insumo de política pública

Problemática



Incremento en la
TASA DE MOTORIZACIÓN



Construcción empresarial en zonas 3D
DISTANTES-DISPERSAS-DESCONECTADAS



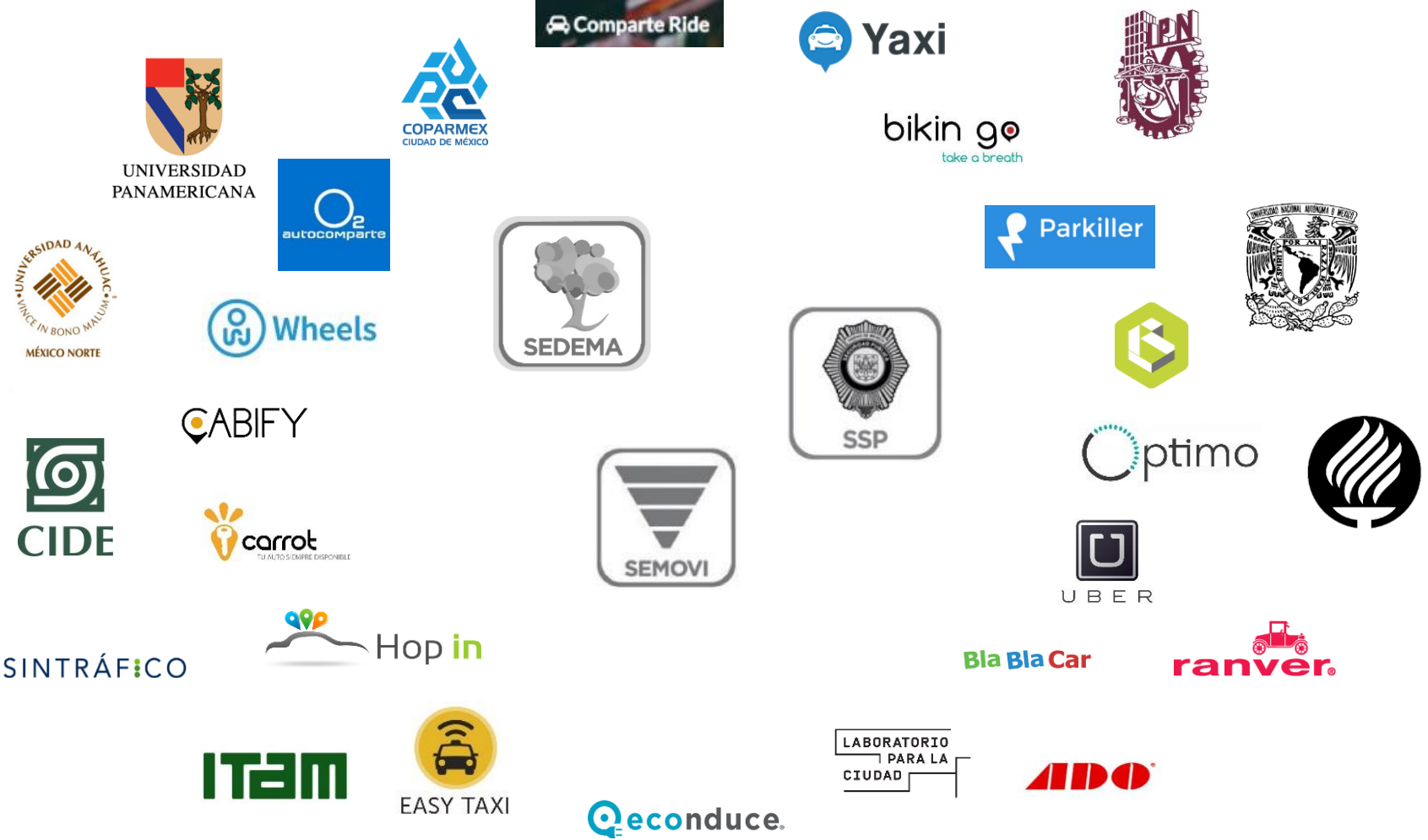
Más incentivos empresariales
PARA EL USO DEL AUTOMÓVIL



Escaso acceso al
TRANSPORTE PÚBLICO DE CALIDAD



Red de Actores clave



3 Ejes de acción

1) Programas institucionales

Universidades comprometidas con la movilidad eficiente

- a) Campañas de **concientización**
- b) **Programas** de fomento a la movilidad compartida
- c) Incentivos
 - a) Lugares de estacionamiento
 - b) Reducción de cobros en estacionamientos y/o colegiaturas

Iniciativa privada promotora de la movilidad compartida

- a) Incentivos
 - i. Uso eficiente del espacio
 - ii. Fiscales
 - iii. Económicos (prestaciones o productividad)
- b) **Promoción de alternativas al auto**
 - i. Campañas de concientización
 - ii. Información y beneficios para los trabajadores



Beneficios de la movilidad compartida

(Shared economy)

Escenario: Viaje ida y vuelta al trabajo (20 km)



Consideraciones

- Rendimiento: 14.7 km/litro¹
- Costo de combustible: \$13.16 litro Magna (Abril 2016)²
- Distancia diaria recorrida: 20 km re recorrido redondo
- Uso semanal: 5 días
- Costo del auto: Mensualidad de \$3,078 (\$141,300 costo total para Tsuru 2016)³
- Costo de estacionamiento 6 horas \$162.00 (Costo para UIA)

Sin considerar:

- Mantenimiento
- Seguro
- Llantas
- Licencia
- Registro
- Impuestos

Costo anual



\$105,086

AHORRO

Costo anual con carpool



\$52,543 (50%)

\$52,543

Costo anual con vanpool



\$15,012 (14%)

\$90,073

Para 7 cajones de estacionamiento:⁵

Costo del espacio⁵



Carpool

Ahorro: 66.5 m²

Costo: \$124,355



Vanpool

Ahorro: 66.5 m²

Costo: \$213,180

1) Fuente: Sitio web de Nissan

2) Fuente: Sitio web de Hidrosina

3) Fuente: Sitio web de Nissan

4) 19 metros cuadrados de la norma de construcción

5) Precios por metro cuadrado en PERISUR (USD \$110)

2) Carriles de alta ocupación (CAO/HOV lanes)



Av. Constituyentes



Circuito Interior



Supervía Poniente

- **Proyecto técnico**
 - **Protocolo de implementación**
- **Propuesta tarifaria**



Satélite



Periférico

Lineamientos de implementación



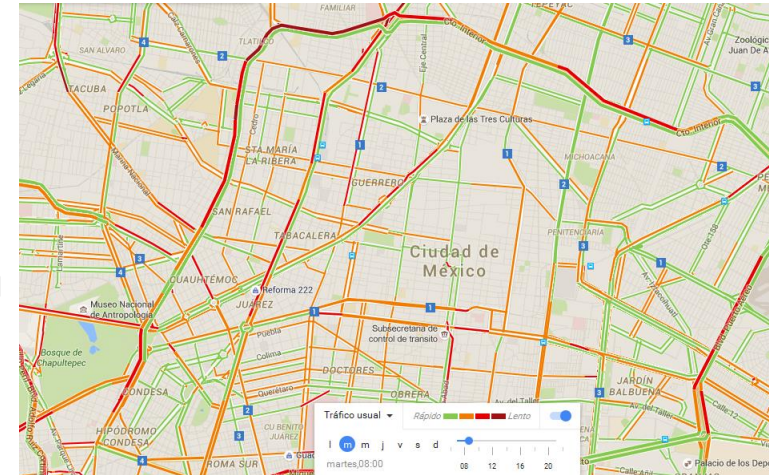
1. Selección de la vía

Entorno urbano

Transporte público existente

Ubicación de accesos y configuración

2. Horarios de funcionamiento
3. Estrategia de vigilancia para su cumplimiento
4. Fases de implementación
5. Plan de manejo de tráfico
6. Estrategia de comunicación
7. Plan de monitoreo y evaluación de desempeño
8. Fuentes de datos



Lineamientos de implementación



1. Selección de la vía
 - Entorno urbano
 - Transporte público existente
 - Ubicación de accesos y configuración
- 2. Horarios de funcionamiento**
3. Estrategia de vigilancia para su cumplimiento
4. Fases de implementación
5. Plan de manejo de tráfico
6. Estrategia de comunicación
7. Plan de monitoreo y evaluación de desempeño
8. Fuentes de datos

Horas Pico del tránsito

- **Matutino** (6:00 a 11:00 hrs)
- **Vespertino** (17:00 a 22:00 hrs)

Lineamientos de implementación



1. Selección de la vía
 - Entorno urbano
 - Transporte público existente
 - Ubicación de accesos y configuración
2. Horarios de funcionamiento
3. **Estrategia de vigilancia para su cumplimiento**
4. Fases de implementación
5. Plan de manejo de tráfico
6. Estrategia de comunicación
7. Plan de monitoreo y evaluación de desempeño
8. Fuentes de datos



Establecer puntos de revisión fijos y patrullajes a lo largo del corredor con CAO

Lineamientos de implementación



1. Selección de la vía
 - Entorno urbano
 - Transporte público existente
 - Ubicación de accesos y configuración
2. Horarios de funcionamiento
3. Estrategia de vigilancia para su cumplimiento
- 4. Fases de implementación**
5. Plan de manejo de tráfico
6. Estrategia de comunicación
7. Plan de monitoreo y evaluación de desempeño
8. Fuentes de datos

- **Fase Inicial** por horarios (corto plazo)
- **Fase intermedia** 24 hrs (mediano plazo).
- **Fase de consolidación** mediante el uso de la tecnología (largo plazo)

Lineamientos de implementación



1. Selección de la vía
 - Entorno urbano
 - Transporte público existente
 - Ubicación de accesos y configuración
2. Horarios de funcionamiento
3. Estrategia de vigilancia para su cumplimiento
4. Fases de implementación
- 5. Plan de manejo de tráfico**
6. Estrategia de comunicación
7. Plan de monitoreo y evaluación de desempeño
8. Fuentes de datos

Capacitaciones

- Policías de tránsito
- Empresas y operadores de transporte
- Servicios de emergencia

Lineamientos de implementación



1. Selección de la vía
 - Entorno urbano
 - Transporte público existente
 - Ubicación de accesos y configuración
2. Horarios de funcionamiento
3. Estrategia de vigilancia para su cumplimiento
4. Fases de implementación
5. Plan de manejo de tráfico
- 6. Estrategia de comunicación**
7. Plan de monitoreo y evaluación de desempeño
8. Fuentes de datos

Comunicar a los usuarios:

- Fechas
- Horarios
- Funcionamiento
- Restricciones
- Beneficios
- Alternativas viales

Lineamientos de implementación



1. Selección de la vía
 - Entorno urbano
 - Transporte público existente
 - Ubicación de accesos y configuración
2. Horarios de funcionamiento
3. Estrategia de vigilancia para su cumplimiento
4. Fases de implementación
5. Plan de manejo de tráfico
6. Estrategia de comunicación
7. **Plan de monitoreo y evaluación de desempeño**
8. Fuentes de datos

Verificar el cumplimiento de objetivos

- **Incrementar ocupación** promedio
- **Promover** el auto compartido y otras opciones de movilidad
- Generar **ahorros** de tiempo y confianza por los CAO
- Proveer beneficios en la **calidad del aire**
- Promover un sistema de transporte de **eficacia-costo**

Lineamientos de implementación

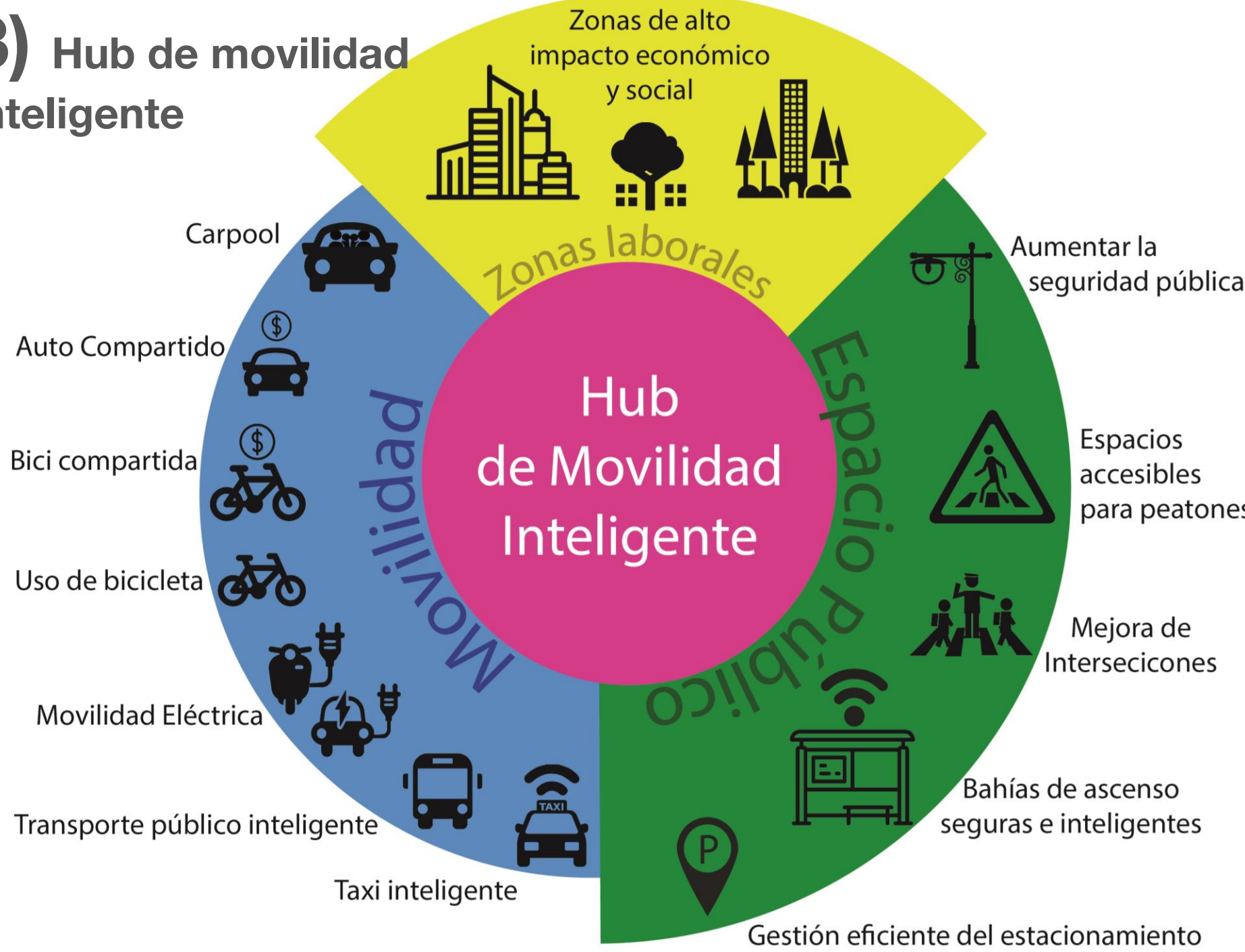


1. Selección de la vía
 - Entorno urbano
 - Transporte público existente
 - Ubicación de accesos y configuración
2. Horarios de funcionamiento
3. Estrategia de vigilancia para su cumplimiento
4. Fases de implementación
5. Plan de manejo de tráfico
6. Estrategia de comunicación
7. Plan de monitoreo y evaluación de desempeño
8. **Fuentes de datos**

Red de actores

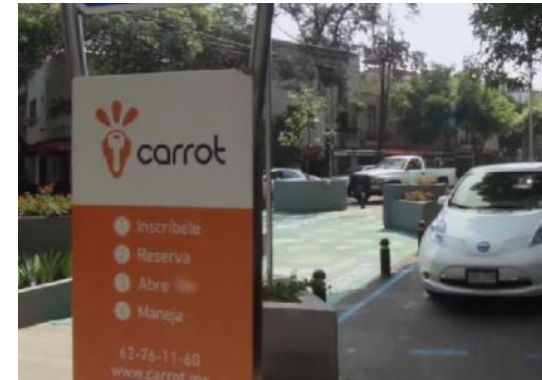
- Convenios de colaboración
- Operativos en campo
- Información de entidades de gobierno

3) Hub de movilidad inteligente

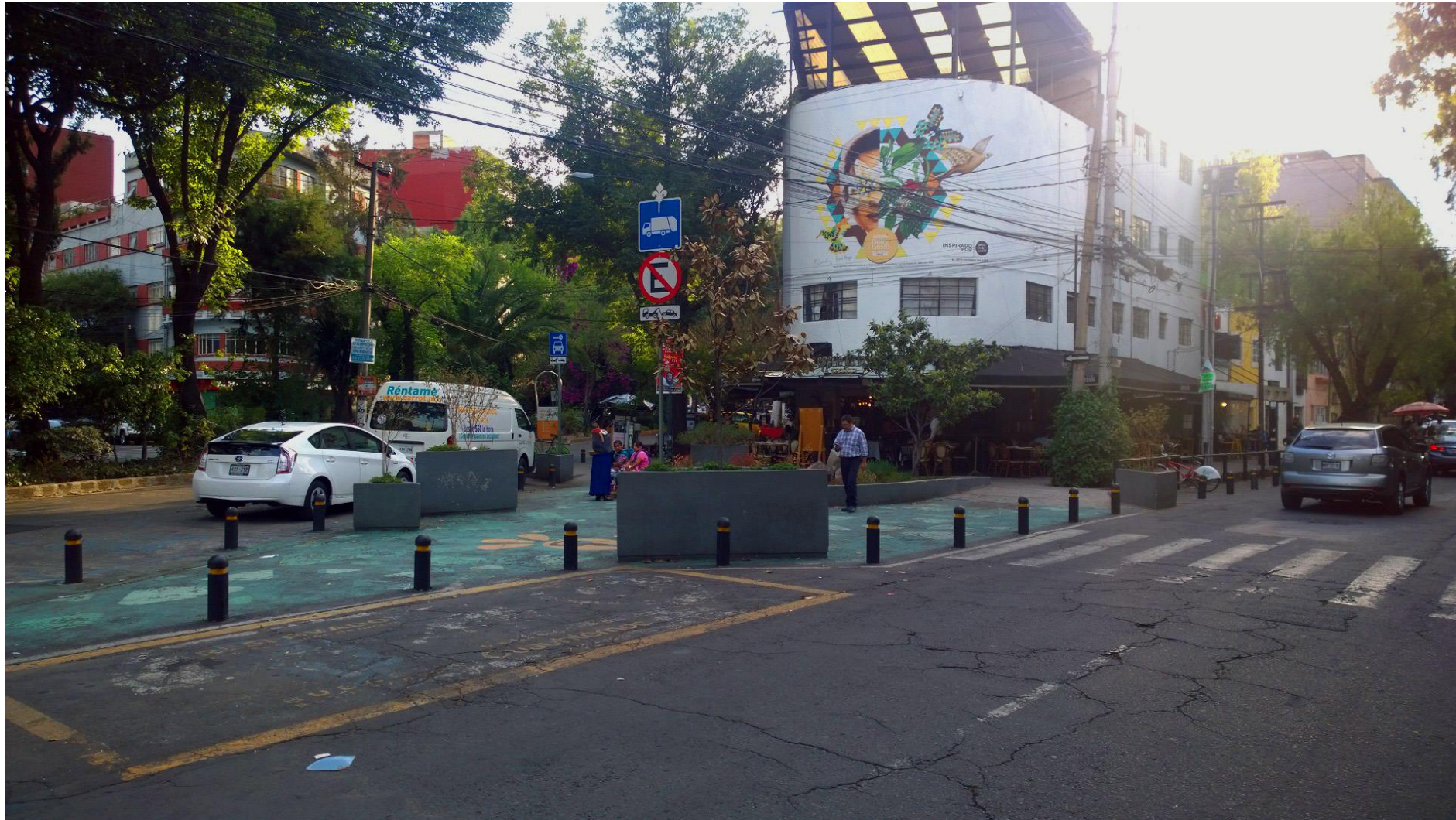


3) Hub de movilidad inteligente

- Auto compartido
Inclusión de un porcentaje para fondo de mantenimiento de **espacio público** al utilizar vía pública.
- Movilidad sustentable
Fomento de transporte **cero emisiones**
- Ascenso y descenso de taxi inteligente
Lugares **cómodos y seguros** basados en oferta y demanda



Casos de éxito en nuevos espacios urbanos





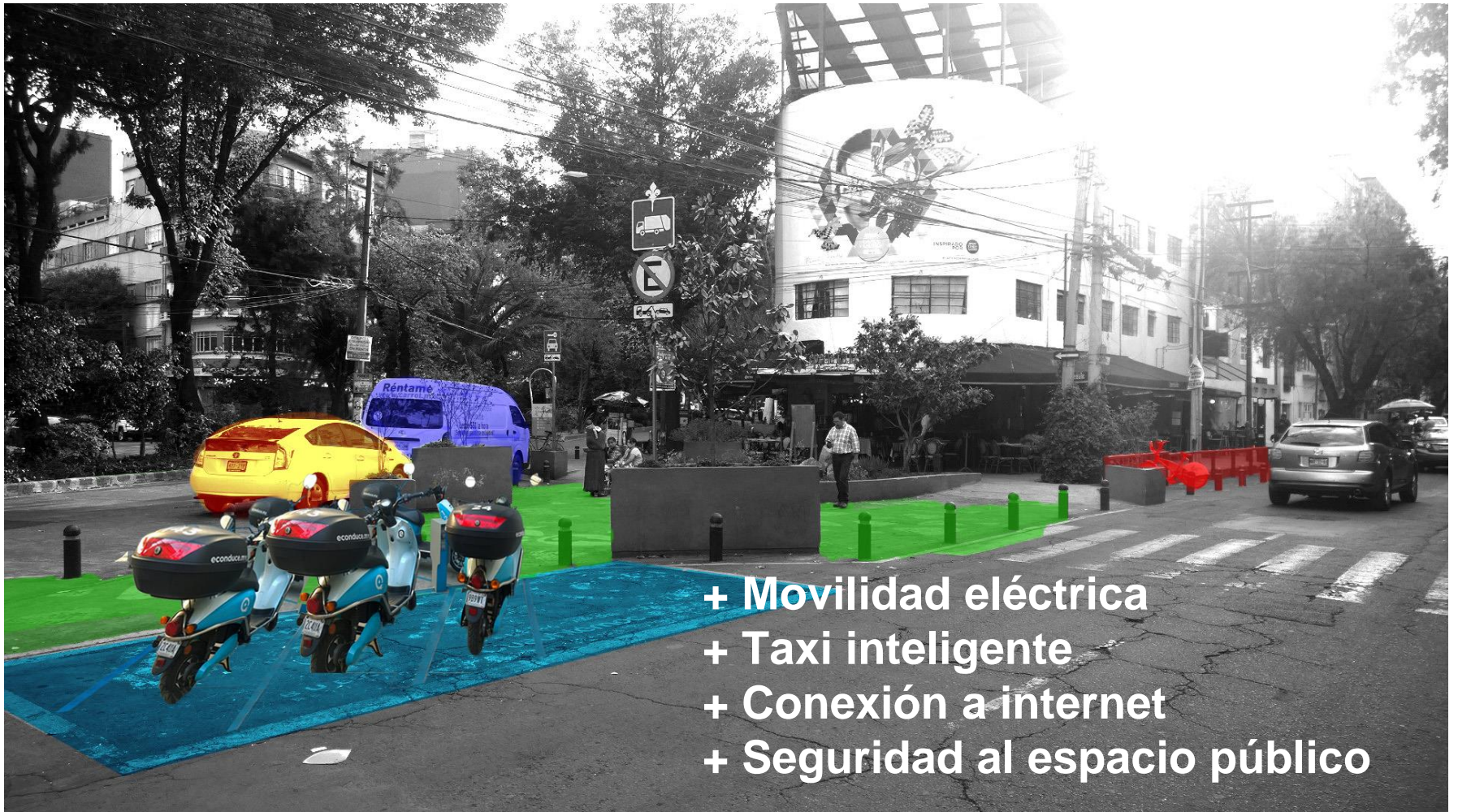
**Bici
Compartida**



**Espacio
peatonal**

Car Sharing

Hub de movilidad inteligente



Beneficios

Plusvalía y seguridad al entorno

Recuperación y mantenimiento del espacio público

Medición del impacto a través de la colaboración con actores

Colaboración con actores clave

Protocolo para recolección y monitoreo de información

- Desplazamientos
- Número de usuarios activos y registrados
- Beneficios económicos y ambientales
- Reducción de viajes, uso del auto y emisiones (KVR, CO2, Pool, etc.)

Trabajo en conjunto para alinear estrategias

CALLE CHILANGA

Una calle que refleja lo
que somos CDMX

¿QUÉ ES? Calle Chilanga

Es el **diseño óptimo** que permite el **acceso seguro** para todos los usuarios: peatones, ciclistas, conductores y usuarios de transporte público de todas las edades y habilidades, **garantizando accesibilidad, libre de obstáculos y a su vez bonita.**

¿Por qué? Calle Chilanga



Transformar las calles es la mejor inversión en calidad de vida que puede hacer una ciudad.

Hoy las calles de la Ciudad de México reflejan desigualdad en el espacio. En muchas ocasiones éstas se encuentran invadidas por automóviles, comercio en vía pública y abusos de distintos tipos de establecimientos mercantiles.

¿PARA QUÉ?

Calle Chilanga = **ESPACIO SOCIAL**

Se logrará **balancear la seguridad y la convivencia** para todos aquellos que usan la calle.

Las calles exitosas son espacios públicos donde la gente se encuentra, socializa, se reúne, se sienta, descansa, juega pero sobre todo interactúa. Esto refleja como resultado una **capital social**.

CALLE CHILANGA CDMX

Caminar

Principio 1

- La Red peatonal es segura y completa.
- El entorno peatonal es activo y vibrante.
- El entorno peatonal es templado y cómodo.

Conectar

Principio 3

- Las rutas peatonales y ciclistas son cortas, directas y variadas.
- Las rutas peatonales y ciclistas son más cortas que las rutas para automóviles.

Pedalear

Principio 2

- La red ciclista es segura y completa.
- El estacionamiento y el almacenaje para bicicleta es amplio y seguro.

Transportar

Principio 4

Integración al SIT

MOVILIDAD ACTIVA

#SoyMultimodal CDMX

¿QUÉ ES?

Movilidad Activa

Política pública de CDMX disminuye la generación de emisiones contaminantes y combate la epidemia de obesidad a través de medios efectivos y cotidianos de gasto calórico: **caminata y uso de la bicicleta.**

CARRIL EXCLUSIVO
METROBUS
↓



SOLO

