COMISIÓN DE CLASIFICACIÓN DE VIALIDADES

2da. Sesión Extraordinaria

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO | SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

1. BIENVENIDA.

2. LISTA DE ASISTENCIA, DECLARATORIA DE QUÓRUM Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Orden del día

1. Bienvenida.
2. Lista de asistencia, declaratoria de quórum y aprobación del orden del día.
3. Presentación relativa a la Comisión de Clasificación de Vialidades – Reforma en clasificación de Velocidades en Vialidades (SSC-Tránsito) – Consideraciones de la Reforma.
4. Propuestas de Acuerdos a la Comisión de Clasificación de Vialidades:
   - 4.1. Acuerdo de la Comisión de Clasificación de Vialidades por el que que se aprueba que el Presidente de la Comisión, en su calidad de Secretario de Movilidad, ponga a consideración de la Jefa de Gobierno, la publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, del "*Cuadro Anexo 1. Fracción VII. 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.
   - 4.2. 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 noveno del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.
5. Cierre de la sesión.

3. PRESENTACIÓN RELATIVA A LA COMISIÓN DE CLASIFICACIÓN DE VIALIDADES – REFORMA EN CLASIFICACIÓN DE VELOCIDADES EN VIALIDADES (SSC-TRÁNSITO) – CONSIDERACIONES DE LA REFORMA.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Fundamento normativo

Ley de Movilidad

Artículo 26.- La Comisión de Clasificación de Vialidades tendrá por objeto asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación en el Distrito Federal, de acuerdo a la tipología que establezca el Reglamento y conforme a lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano y demás disposiciones aplicables.

Artículo 27.- Son facultades de la Comisión de Clasificación de Vialidades:

I. Clasificar, revisar y, en su caso, modificar la categoría de las vías;

II. Elaborar el directorio georreferenciado de vialidades; e

III. Informar a la Secretaría de Desarrollo Urbano la categoría asignada a cada vialidad para la modificación del contenido de los planos de alineamiento y derechos de vía, así como las placas de nomenclatura oficial de vías.

Fundamento normativo

Reglamento de la Ley de Movilidad

Artículo 9.- La Comisión de Clasificación de Vialidades es un órgano colegiado, cuyo objeto es asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación en la Ciudad de México de acuerdo a la siguiente tipología:

I. Pública;
II. Primaria;
III. Reversible;
IV. Secundaria;
V. De acceso controlado; y
VI. De tránsito calmado.

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Proceso de integración

- El 8 de abril se realizó la sesión de instalación de la Comisión.

- Se envió el Manual de Integración y Funcionamiento de la Comisión a la Coordinación General de Evaluación, Modernización y Desarrollo Administrativo (CGEMDA) para recibir el Dictamen de integración.

- El 12 de abril se llevó a cabo la 1er. sesión. extraordinaria, se tomó conocimiento y aprobación del Manual de Integración y Funcionamiento de la Comisión.

- El 15 de abril se publicó el Manual en la Gaceta No. 72 Bis.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Miembros de la Comisión

Integrantes	Puesto de Estructura Orgánica	Funciones
Presidencia	Titular de la Secretaría de Movilidad.	Voz y voto
Secretaría técnica	Titular de la Dirección General de Planeación y Políticas.	Voz y voto de calidad en suplencia de Presidencia
Miembros propietarios	Titular de la Secretaría de Gobierno; Titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda; Titular de la Secretaría de Seguridad Ciudadana; Titular de la Secretaría de Obras y Servicios; Titular de la Secretaría de Administración y Finanzas, y Titulares de los Órganos Político-Administrativos de la Ciudad de México (Alcaldías).	Voz y Voto Suplencias por oficio de designación
Invitados permanentes	Titular de la Dirección General de Registro Público de la Propiedad y de Comercio.	Voz
Invitados	La Presidencia de la Comisión de Clasificación de Vialidades, podrá invitar a las sesiones a especialistas en materia de movilidad, nacionales o extranjeros.	Voz

3. REFORMA EN CLASIFICACIÓN DE VELOCIDADES EN VIALIDADES (SSC-TRÁNSITO).

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Fundamento normativo

Artículo 178 (Ley de Movilidad).

I. Vialidades primarias: Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos.

II. Acceso controlado: Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones. La incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos.

III. Vialidades secundarias: Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo. Sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos.

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Reforma al Reglamento de Tránsito

- Cambia de “Reglamento de Tránsito del Distrito Federal a “Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México”.

- Ajustes a las definiciones (art 4): Secretaría de Seguridad Ciudadana; Secretarías de la Ciudad de México.

- Nuevas definiciones (art. 4): equipo electrónico, sistema tecnológico, penalización por puntos a la matrícula.

- **Reforma a la clasificación de vialidades primarias que cuentan con características de Vías de Acceso Controlado (art. 4 y anexo).**

- Se mantienen los límites de velocidad urbanos de 20 km/h., en zonas escolares y residenciales, 50 km/h. en Vías Primarias y 80 km/h en Vías de Acceso Controlado.

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Modificaciones al Reglamento de Tránsito

Adición al Artículo 4 fracción LIV

LIV. Vía de acceso controlado, vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones; la incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos **y/o que por sus características físicas y operacionales así lo determine la Secretaría y la Comisión de Clasificación de Vialidades.**

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Características de las vías de acceso controlado

De acuerdo a las **Características físicas** como:

- Geometría
- Secciones transversales
- Pendientes
- Infraestructura complementaria

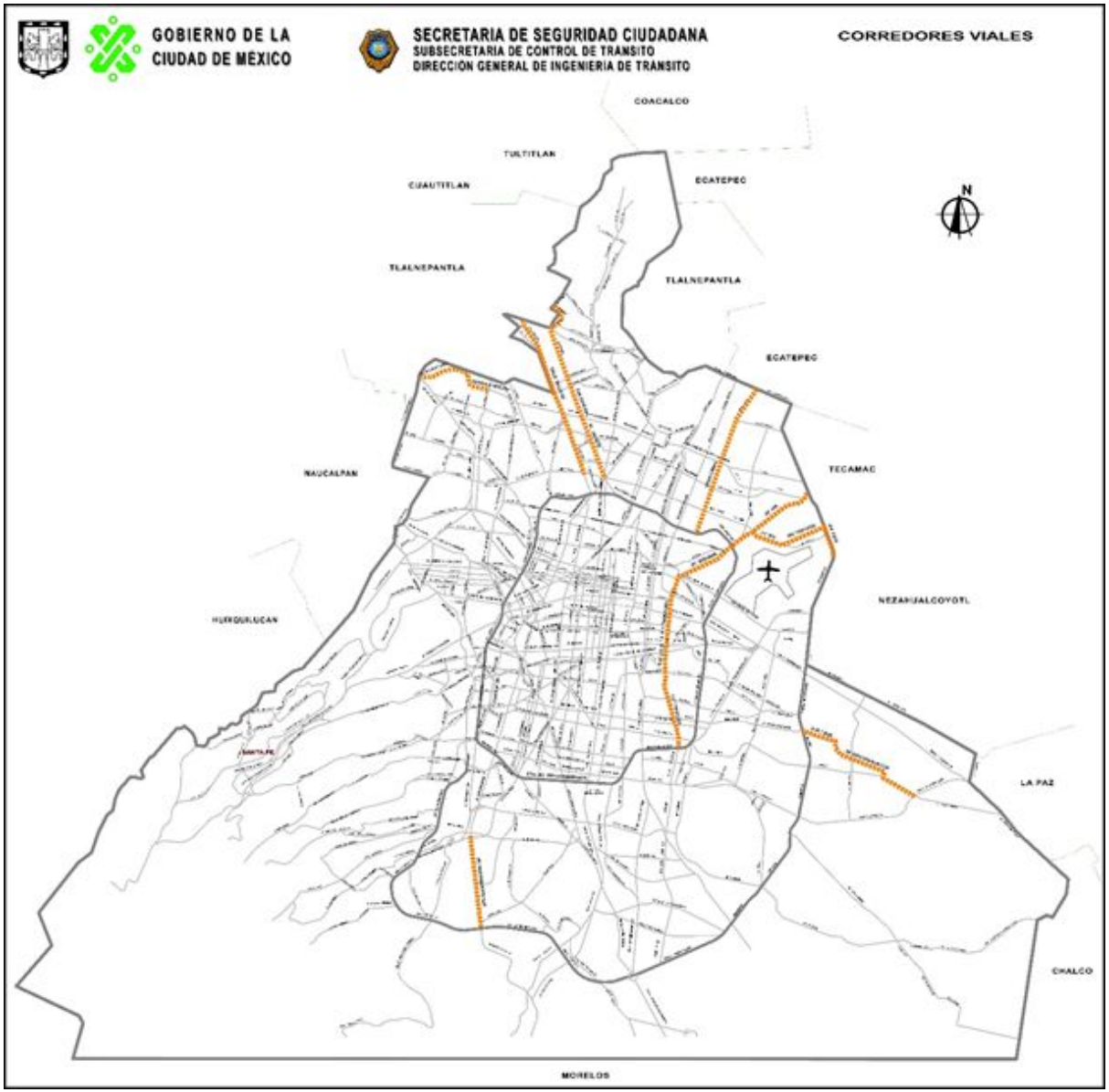
Así como por **Características operacionales:**

- Volúmenes de tránsito
- Variación horaria de tránsito
- Movimientos direccionales
- Composición vehicular
- Condiciones de estacionamiento,
- Ascenso y descenso de usuarios,
- Maniobras de carga de descarga)

Variables que inciden en la capacidad y velocidad de operación de las vías

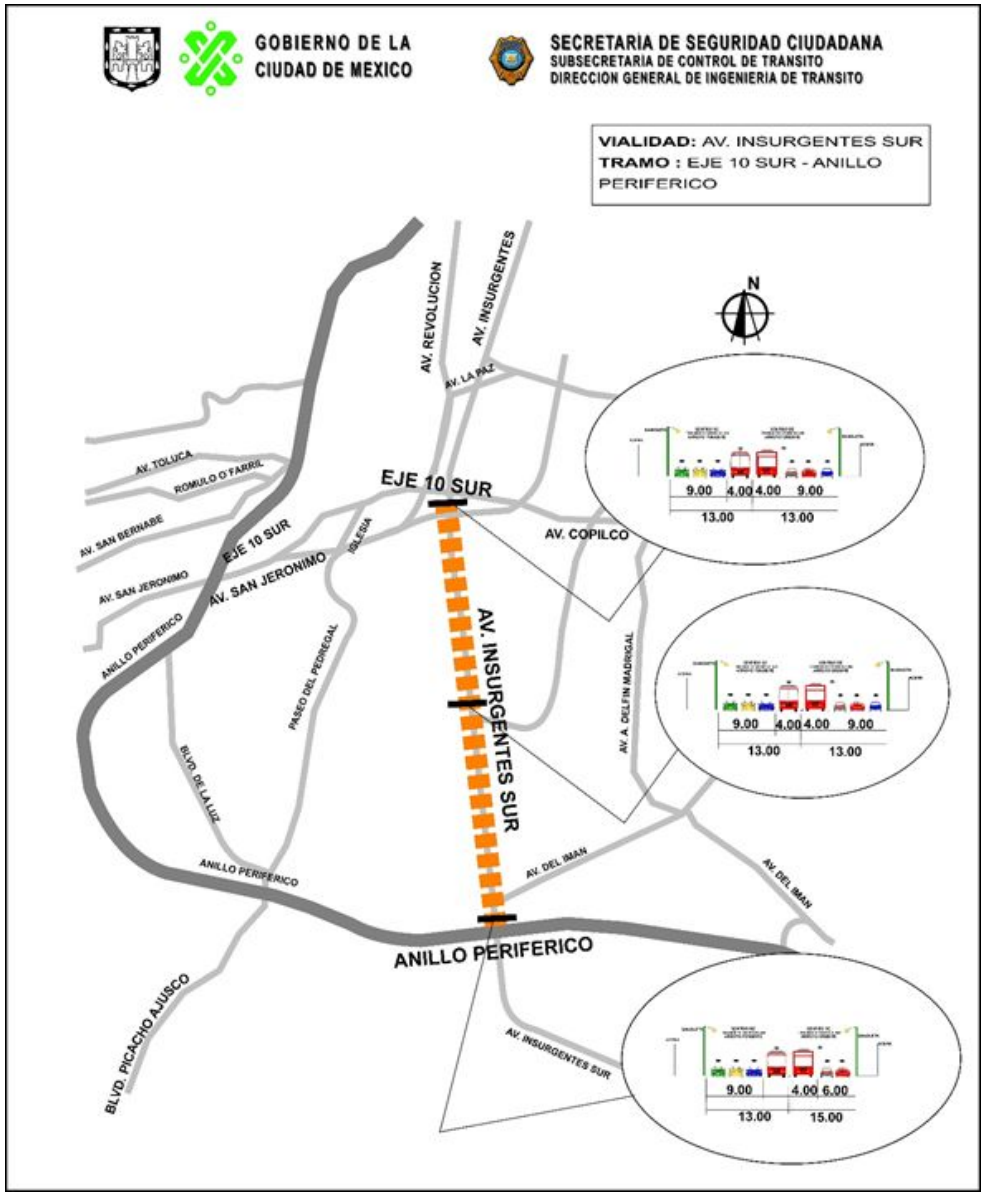
GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Reclasificación de vialidades



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Análisis de tramos



Av. Insurgentes Sur.

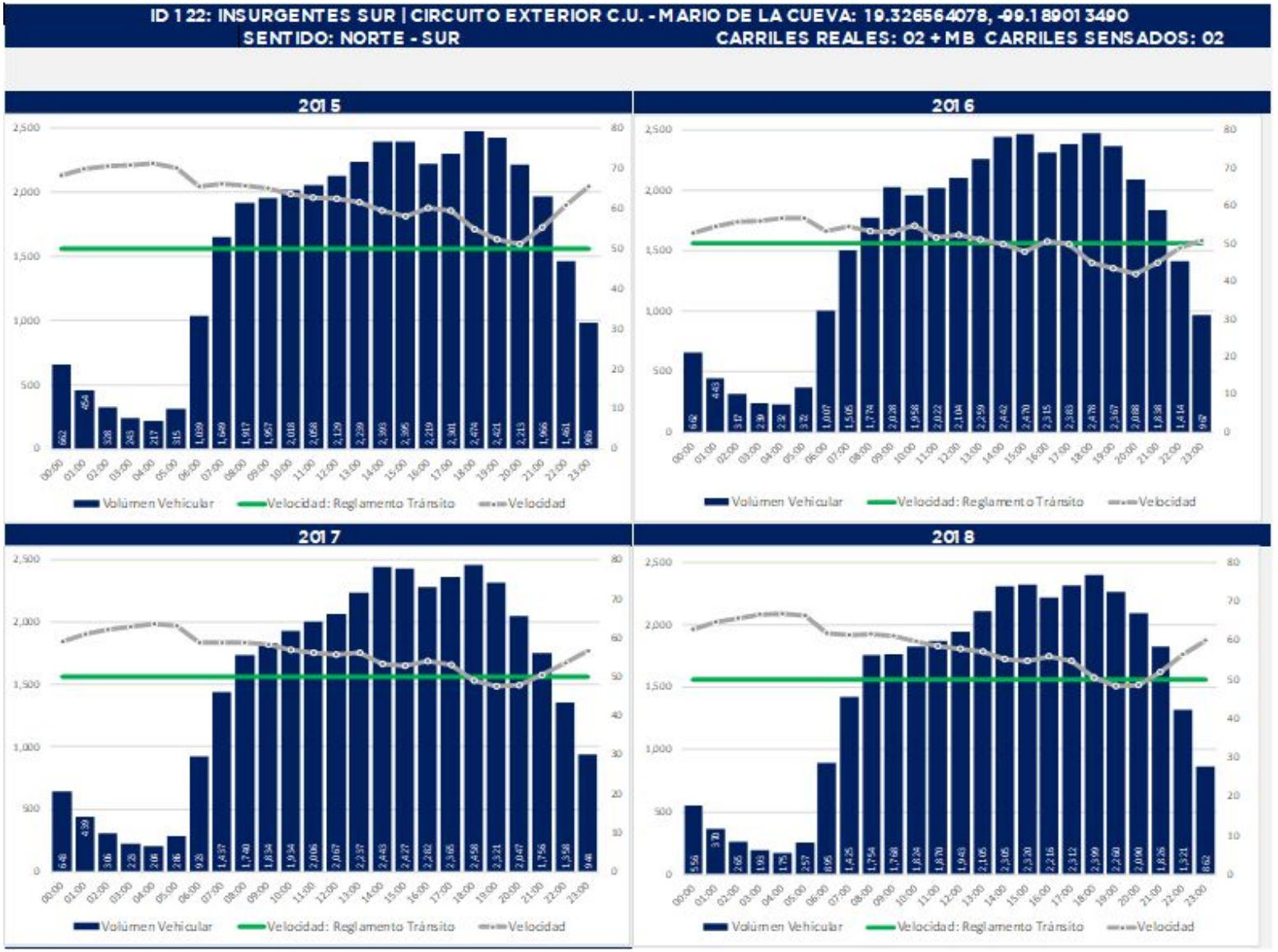
Tramo – Eje 10 Sur.

- Partiendo de Río Magdalena (Eje 10 Sur) e Insurgentes Sur la sección transversal se integra con 2 carriles por sentido de tránsito y 2 carriles exclusivos para el Metrobús de la Línea 1.

- En el cruce con Periférico y Av. Insurgentes cuenta con 3 carriles de circulación en ambos sentidos de tránsito con el acompañamiento de 2 carriles exclusivos de Metrobús de la Línea 1.

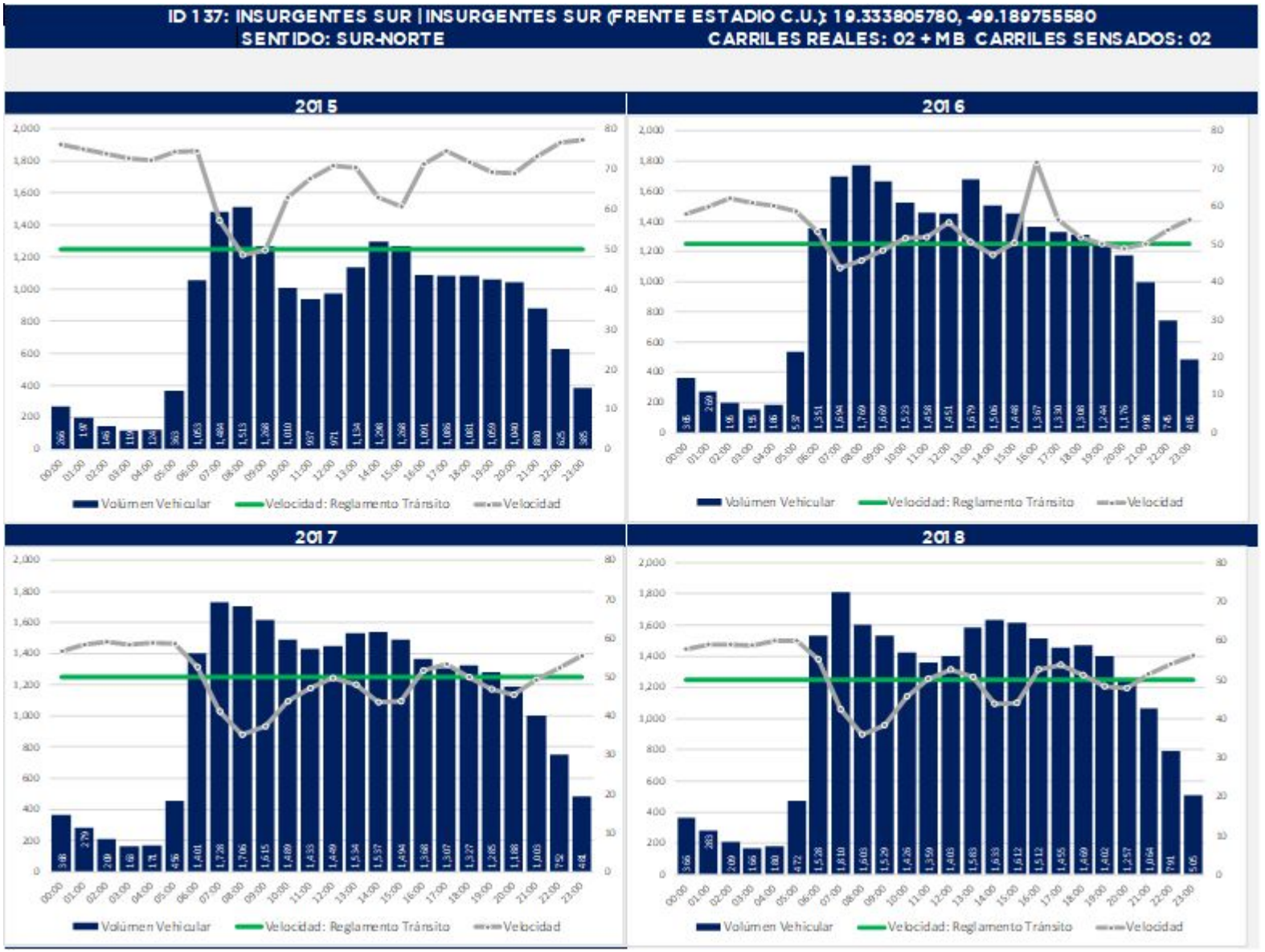
GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Insurgentes Sur
Norte-Sur



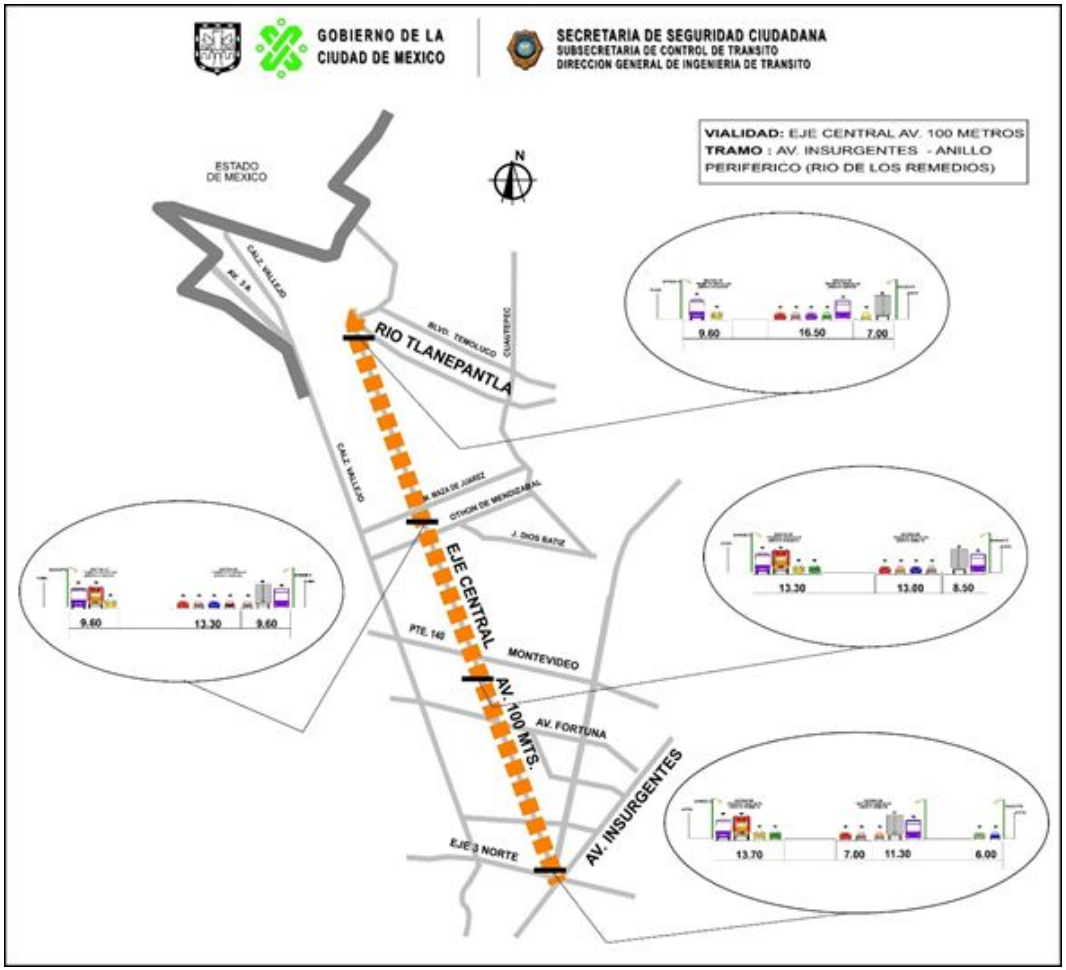
GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Insurgentes Sur
Sur-Norte



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Eje Central Av. 100 Metros



Eje Central. Tramo Av. Insurgentes Norte – Anillo Periférico (Río Tlalnepantla).

Intersección Río Tlalnepantla – Eje Central

En el sentido sur a norte a la altura de Río de los Remedios, se dispone de 7 carriles de circulación con tránsito mixto, y 2 carriles en contraflujo.

Intersección Othón de Mendizábal – Eje Central

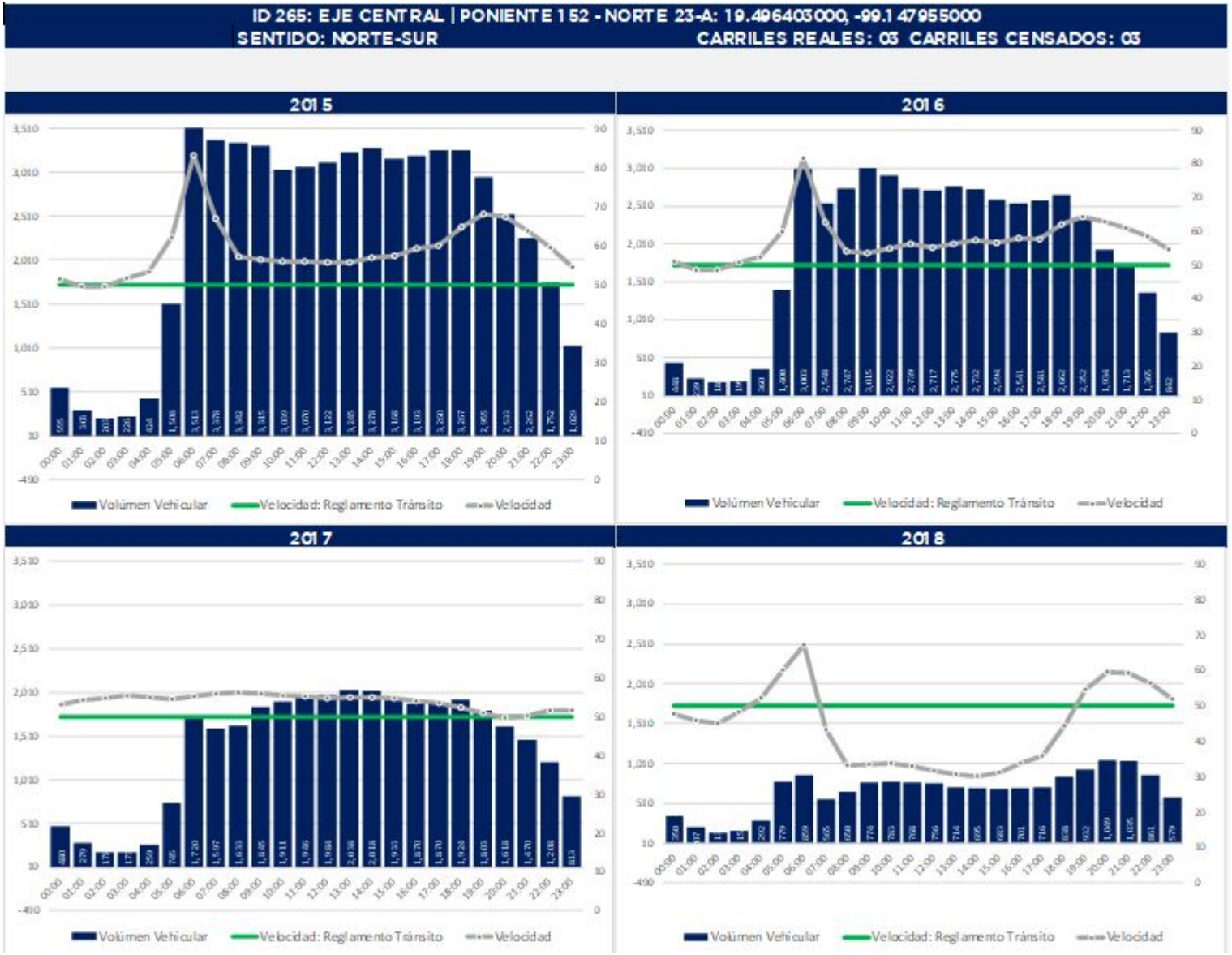
En la circulación de sur a norte se tienen 7 carriles de tránsito mixto (ligeros y pesados) que incluye 1 carril para el ascenso y descenso de usuarios del transporte público. En el sentido inverso se dispone de 2 carriles de circulación y en contraflujo un carril preferencial para el transporte público, separados por remanente de terreno.

Intersección Av. Insurgentes Norte y Eje Central

Inicia el corredor al norte con la intersección que se forma con la Av. Insurgentes Norte con Eje Central (Cien Metros), dispone de una sección transversal de 5 carriles en el sentido de sur a norte, separado en el poniente del corredor por el derecho de vía de la Línea 5 del Metro, y en el lado oriente con el parapeto del puente vehicular de Av. Insurgentes Norte, y una lateral de servicio con 2 carriles de tránsito.

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Eje Central Av. 100 Metros



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Conclusiones

1. Secciones transversales

Se registran secciones variables con carriles centrales y laterales o secciones de 3 a 5 carriles por sentido que se asemejan a vías de acceso controlado y que permiten el desarrollo de más de 50 km/h.

2. Velocidades

Las velocidades que se registran en diferentes horarios y tramos de los tramos de las vialidades propuestas con características de acceso controlado rebasan los 50 km/h.

3. Hechos de tránsito en los tramos reclasificados

Del 2015 al 2018 se registra una disminución del 25% de hechos de tránsito, no obstante el número de muertos pasó de 16 a 18 y de lesionados de 786 a 580. Esto indica que la medida ha sido insuficiente, y se requiere tomar otras acciones relacionadas con obras de infraestructura y operación del tránsito, no necesariamente o solamente restringiendo la velocidad.

3. CONSIDERACIONES DE LA REFORMA.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Distribución de kilómetros de red vial de Ciudad de México, 2015 - 2019

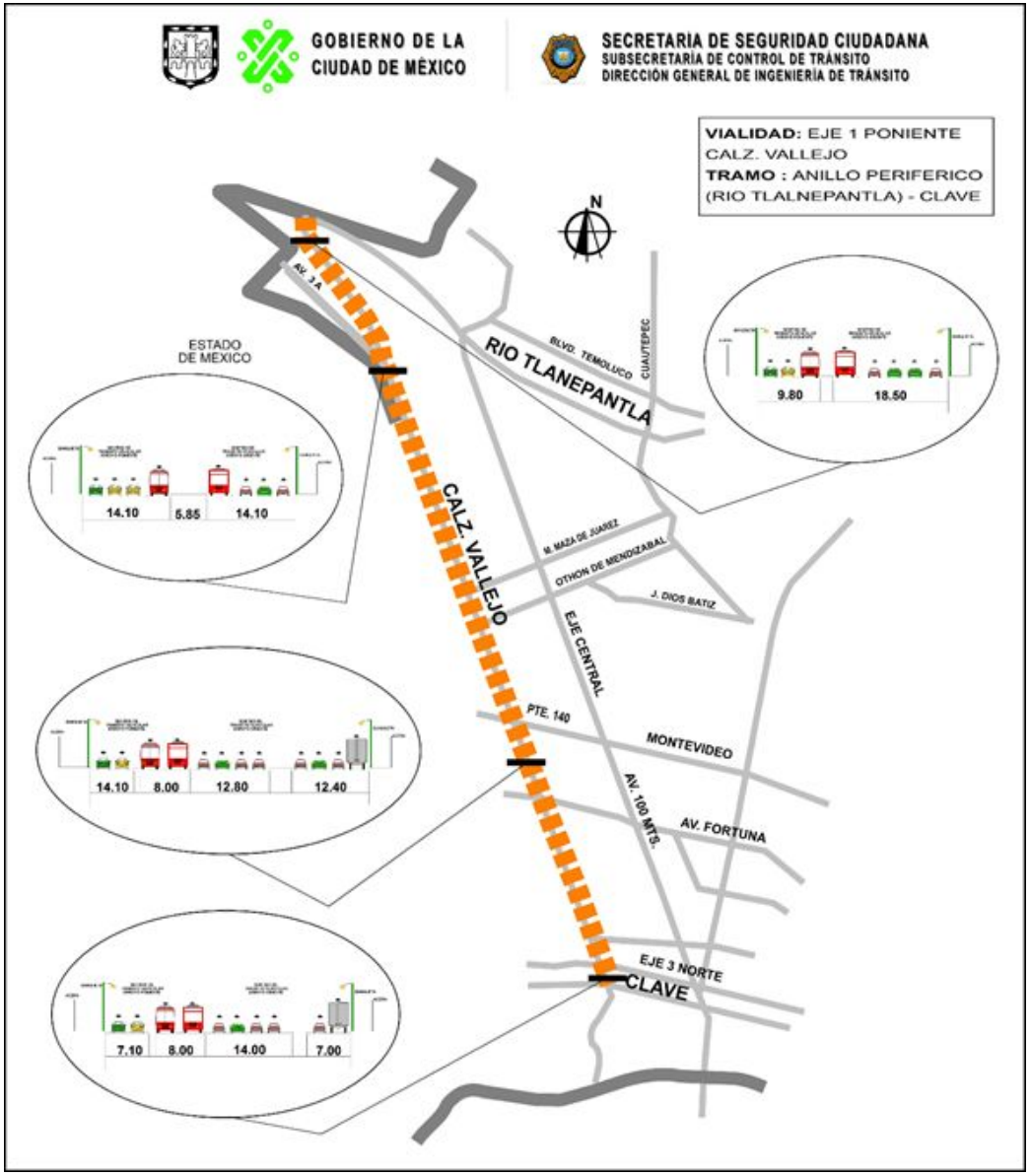
Tipo	Velocidad	Kilómetros 2015	Distribución porcentual	Kilómetros 2019	Distribución porcentual
Vías de acceso controlado	80	180.52	**18%**	232.04	**23 %**
Eje vial	50	401.38	**40%**	364.05	**36 %**
Vías principales	50	424.31	**42%**	416.62	**41 %**
Subtotal vías primarias		1,006.21	**100%**	1,012.71	**100%**
Laterales en vías de acceso controlado	40	147.62			1.1%
Vías secundarias	40	11,130.07			85.3%
Calles peatonales, callejones y cerradas	10	860.15			6.6%
Total red vial		13,044.05			

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Redistribución en los km. por tipo de vialidad

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Eje 1 Poniente



Eje 1 Poniente. Tramo Anillo Periférico (Río Tlalnepantla) - Clave
Kilómetro 8 – Calzada Vallejo.

En el sentido de norte a sur operan 2 carriles a la circulación con 1 carril preferencial de la Línea 3 del Metrobús y en el sentido opuesto se tiene 4 carriles de sentido de tránsito, con 4 carriles y 1 carril preferencial al Metrobús.

Poniente 134 - Calzada Vallejo.

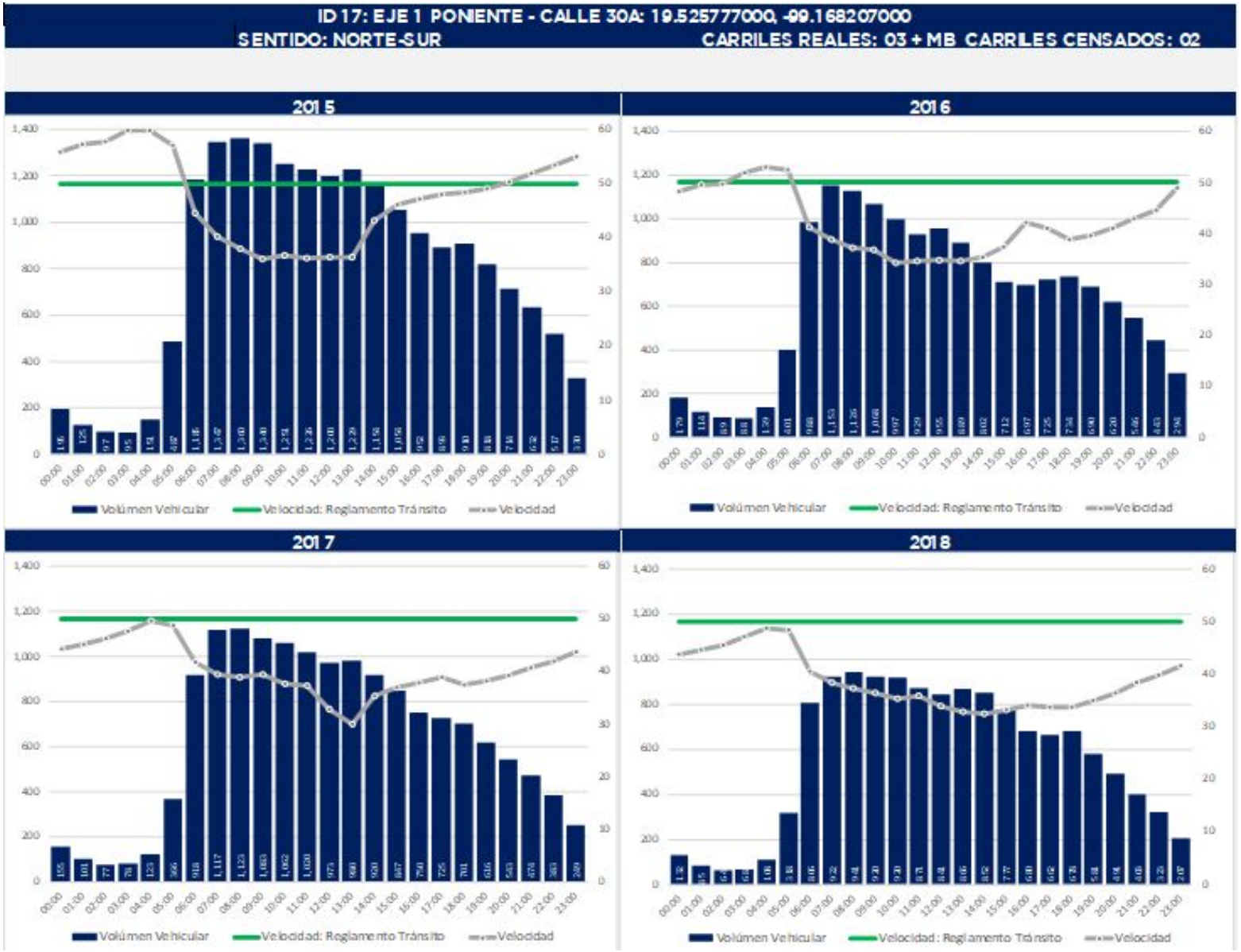
Consta de 4 carriles en la lateral donde se localiza la Plaza Comercial Vallejo, sentido norte – sur, separados con camellón lateral y un cuerpo central de 4 carriles para la circulación. En el sentido opuesto se dispone de 2 carriles en la lateral oriente del corredor. Cabe destacar que en el tramo en estudio opera el transporte de carga y de pasajeros por las laterales existentes; además opera el servicio de Metrobús de la Línea 3, Tenayuca – Etiopía.

Clave - Calzada Vallejo.

La sección transversal de esta ubicación dispone de 2 carriles en la lateral oriente, 4 carriles en el cuerpo central y 2 carriles en lateral poniente, conviviendo 2 carriles preferentes del Metrobús de la Línea 3.

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Eje 1 Poniente



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Observaciones a la nomenclatura

Tramo 4: Liga de Carretas no es parte del Eje 3 Oriente, por lo que debería considerarse como un tramo independiente.

Tramo 5: No se especifica el final del tramo, por la imagen adjunta se infiere que el tramo termina en la intersección con Anillo Periférico.

Tramo 6: El tramo corresponde a Eje 3 Norte. El tramo citado no intercepta con la Av. Taxímetros, se propone que el tramo termina en la intersección con la calle Villa Cacama, que sirve como límite con el Estado de México.

Tramo 7: La Avenida Gran Canal no estaba considerada como Arteria principal en el reglamento de 2015.

Tramo 9: La Avenida 602 corresponde a un tramo del Eje 2 Norte. El tramo citado intercepta con la Vía Express TAPO en el Estado de México, se sugiere cambiar el final del tramo por la Av. 701.

Tramo 10: El tramo corresponde a la Vía Express TAPO que inicia en Calle Tenochtitlan y termina en Límites con el Estado de México. El tramo citado intercepta con la Av. Texcoco en territorio del Estado de México.

4. PROPUESTAS DE ACUERDOS A LA COMISIÓN DE CLASIFICACIÓN DE VIALIDADES.

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Propuesta de acuerdos

ACUERDO/CCV/003/2EXT/ABRIL/2019.

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 aprueba el 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.

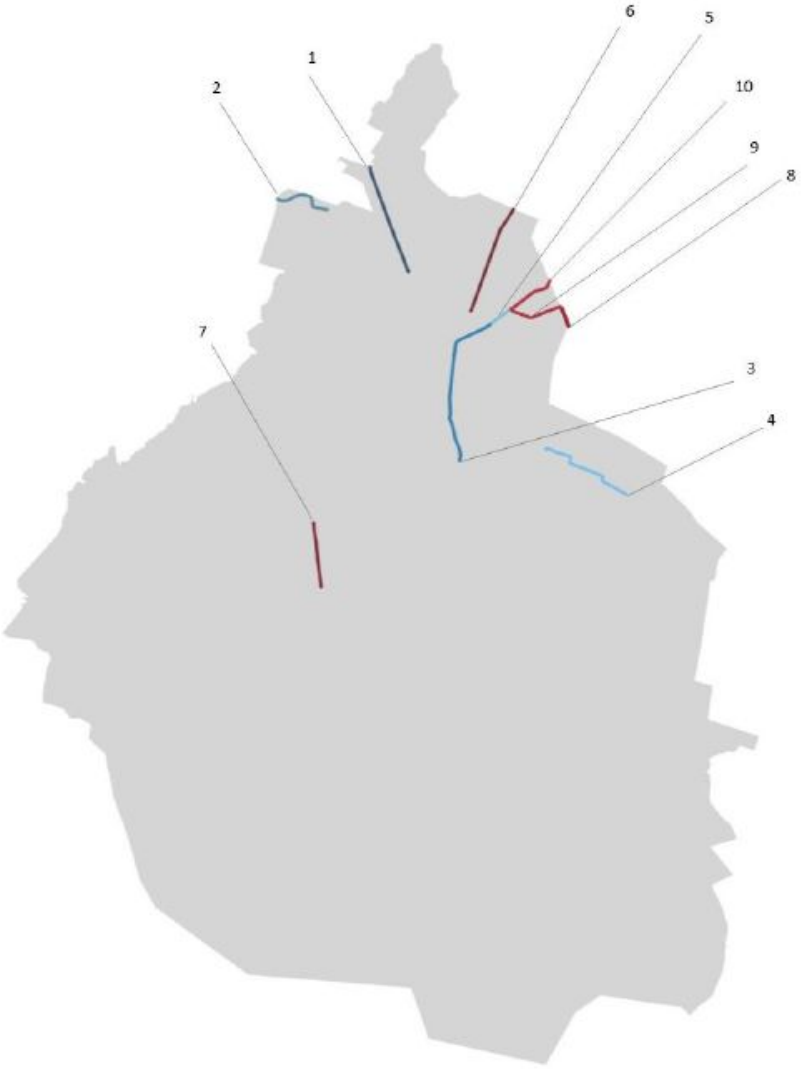
GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Propuesta de acuerdos

Id	Nombre	Tipo vía	Nomenclatura	Inicio	Termina
1	Eje Central	Eje Vial	Av. De los 100 metros	Av. Insurgentes Norte	Anillo Periférico Río Tlalnepantla
2	Eje 5 Norte	Eje Vial	Deportivo Reynosa, Andrés Henestrosa, Av. de las Culturas	Calzada de las Armas	San Pablo Xalpa
3	Eje 3 Oriente	Eje Vial	Francisco del Paso y Troncoso, Azúcar	Calz. Ignacio Zaragoza	Circuito Interior Río Churubusco
4	Eje 5 Sur	Eje Vial	Narciso Mendoza, Av. de las Torres, Circunvalación Marcelino Buendía	Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa	Anillo Periférico Canal de Garay
5	Avenida Oceanía	Arterias Principales	Av. Oceanía	Eje 1 Norte	Eje 2 Norte Transvaal
6	Av. Gran Canal	Arterias Principales	Av. Gran Canal	Anillo Periférico Río de los Remedios	Circuito Interior Río Consulado
7	Av. Insurgentes Sur	Arterias Principales	Av. Insurgentes Sur	Eje 10 Sur Río Magdalena	Anillo Periférico Adolfo Ruiz Cortínez
8	Via Express TAPO	Arterias Principales	Vía Express TAPO	Av. 602	Periférico Oriente (Limite con el Estado de México)
9	Eje 3 Norte	Eje Vial	Av. 608	Eje 2 Norte Av. 602	Villa Cacamac
10	Eje 2 Norte	Eje Vial	Oceanía Av. 602	Eje 2 Norte Transvaal	Av. 701

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Propuesta de acuerdos



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Propuesta de acuerdos

ACUERDO/CCV/004/2EXT/ABRIL/2019.

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 noveno 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 noveno 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 Clasificación de Vialidades.

5. CIERRE DE LA SESIÓN.