

**ACTA DE REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE DEL DÍA
05 DE OCTUBRE DEL 2020**



En la Sala de Juntas de la Oficina de Regidores, y siendo las 9:00 horas del día lunes 05 de octubre del año 2020, tiene inicio la reunión de la Comisión en donde se desahogaron los siguientes puntos:

Como primer asunto en la Orden del Día, se tomó lista de asistencia, estando presentes los Regidores: Jesús José Díaz Monárrez, Coordinador de la Comisión, Oscar Arturo Gallegos González, Secretario de la Comisión, la Regidora María del Rosario Valadez Aranda, Vocal de la Comisión, de Sindicatura Municipal Jesús José Flores, como invitados: la Maestra Tania Elizabeth Amaya Ginez, Jefa de Transporte Público en la Zona Norte y el Arq. Pedro Cital, de la Secretaría de

[Handwritten signatures]

Desarrollo Urbano de Gobierno del Estado de Chihuahua, así como las asesoras de regidores Marcela Ivonne García Smit, Érika Morales Alarcón y Karen Idaly Gutiérrez Valdivieso.

Acto seguido, el Regidor Jesús José Díaz Monárrez agradece la asistencia de los presentes y una vez corroborado el quórum se da inicio a la reunión.

Como segundo asunto en la Orden del Día, relativo a la participación de los invitados para informar en términos generales de la obra de la Ruta Troncal 2, así como los avances en dicha obra, se le concede el uso de la palabra al Arq. Pedro Cital, quien expone lo siguiente:

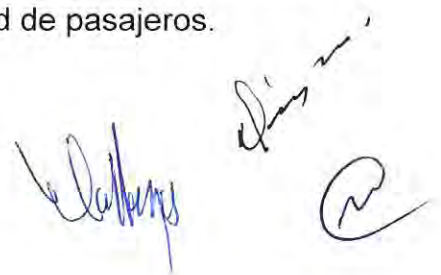
Es necesario fortalecer el sistema de transporte en la ciudad.

Actualmente se carece de un sistema de movilidad urbana sustentable, que sea eficiente y compatible con el medio ambiente. La Av. Tecnológico, en conjunto con la Av. Paseo Triunfo de la República y la Av. 16 de Septiembre, conforman actualmente el corredor vehicular con mayor importancia y circulación de la ciudad. Mediante este trayecto se conectan el centro histórico y el aeropuerto. Trayecto que genera una gran demanda de traslados y viajes que a su vez, interconectan con otras vías importantes de la ciudad.

Es fundamental satisfacer dicha necesidad de movimientos mediante un proyecto de transporte integrado que incluya los distintos servicios en corredores troncales, corredores pretroncales y rutas alimentadoras, que resuelvan la problemática actual de ineficiencia de transporte.

Los objetivos del Proyecto:

1. Ofrecer un servicio de calidad, eficiente, cómodo y seguro, con el que se mejorará la movilidad y accesibilidad de la población juarense.
2. Mejorar la calidad del servicio de transporte público a través de una operación más eficiente respecto a costos, tiempos de viaje y capacidad de pasajeros.



3. Descongestionar las vialidades en la ciudad, con una reestructuración de rutas y la reducción de unidades de transporte público en circulación.

4. Modernizar y renovar la flota vehicular con tecnologías menos contaminantes.

El "Transporte Rápido de Autobuses" o "Bus Rapid Transit" por sus siglas en inglés (BRT) es un servicio de transporte colectivo, diseñado con servicios e infraestructura para mejorar el flujo de pasajeros.

El BTR combina la capacidad y la velocidad del tren ligero o del metro, junto con la flexibilidad, menor costo y la simplicidad de un sistema de autobuses.

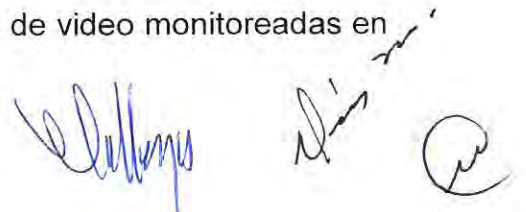
El BTR se caracteriza por transitar generalmente por carriles exclusivos al centro de los corredores. El ingreso a los autobuses se hace a través de estaciones donde previamente pagan los pasajeros en lugar de realizar el pago en el interior de los autobuses.

Las estaciones en las rutas troncales están construidas sobre plataformas al nivel del piso del autobús para facilitar la accesibilidad y reducir el tiempo de abordaje, especialmente de personas discapacitadas o de movilidad reducida.

Tiene los siguientes beneficios:

Económicos: Reducción del tiempo de viaje de los usuarios del transporte, incluso compitiendo con el vehículo particular (en rutas con servicio exprés). Incremento en la velocidad operativa del transporte, así como reducción de km recorridos por unidad. Ahorros en el costo del pasaje para los usuarios con integración tarifaria en trasbordos. Reducción del gasto familiar en transporte. Generación de empleos permanentes en la operación del sistema de transporte (seguridad, recaudo, administrativos e intendencia), y temporales durante la construcción de las obras. Internet gratuito en autobuses y terminales. Certeza jurídica y estabilidad financiera para las empresas operadoras. Ahorro en los costos de operación.

Seguridad: Las estaciones y terminales contarán con iluminación y ventilación, así como con sistemas de vigilancia, que incluyen cámaras de video monitoreadas en

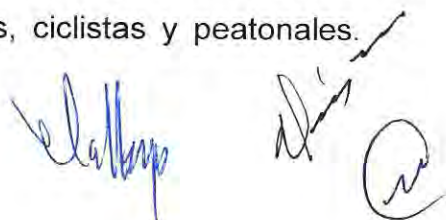


tiempo real en un centro de control. Cada estación cuenta con cruces peatonales semaforizados, así como señalización horizontal y vertical. Uso de tarjeta inteligente para el pago de los viajes (recarga o prepago). En casos de emergencia, este sistema de pago automatizado permite que los traslados de los usuarios puedan ser rastreados. Transparencia y control en el sistema de recaudo. Se evita la posible corrupción que implica el pago en efectivo al chofer. Instalación de fibra óptica a lo largo del corredor troncal lo que permitirá la sincronización de los semáforos y cámaras de video detección en tiempo real, de acuerdo con las necesidades de programación de viajes en función de la demanda de usuarios en cada punto de abordaje.

Ecológico: Reducción de emisiones de gases efecto invernadero y otros contaminantes, debido a la adquisición de camiones nuevos a combustible gas natural comprimido. Menor cantidad de autobuses circulando en la ciudad. Reducción del ruido y vibraciones sobre el pavimento. Menor contaminación visual a lo largo del corredor troncal, ya que únicamente circulará el BRT en carriles exclusivos. Reforestación sobre camellones de los corredores, así como en terminales y patios de resguardo. Manejo adecuado de residuos peligrosos (aceites, llantas, baterías, etc.), mediante el mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades en las instalaciones especiales, como son un patio de resguardo y un taller de mantenimiento.

El proyecto forma parte de un sistema que incluye la integración de una red tronco-alimentada con servicios de rutas: Troncales; Pretroncales; y Alimentadoras (rehabilitación y/o construcción de 20 km de vialidad en la primera etapa).

Descripción del Proyecto del Corredor Troncal: Se instalará una superficie de rodamiento de concreto hidráulico, señalización vertical y horizontal, semaforización centralizada, estaciones paradoras y/o con servicio exprés, aproximadamente a 500 metros de distancia entre ellas. Incluye adecuaciones geométricas que permitan ordenar los flujos vehiculares, ciclistas y peatonales.



Contará con autobuses nuevos con motores a gas natural comprimido con capacidad de entre 80 y 160 pasajeros.

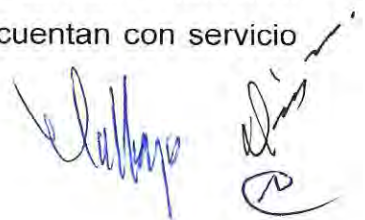
2. Corredor pretroncal: Se habilitarán carriles preferenciales para los autobuses. Se llevarán a cabo acciones de rehabilitación, reforzamiento de losas de frenado y aceleración en las zonas de ascenso y descenso; suministro e instalación de paraderos, semaforización y señalización centralizada, así como habilitación de cruces peatonales a nivel en las principales intersecciones. Sobre estas rutas podrán circular, incorporarse e desincorporarse unidades del Corredor Troncal Tecnológico con la finalidad de alimentar y distribuir pasajeros a este.

3. Ruta Alimentadora: Conecta zonas de la ciudad con las terminales alimentadoras en las cuencas de captación del sistema. Se implementará este servicio en una fase inicial con una flota operacional para rutas alimentadoras en las tres terminales (16 unidades en la terminal Helio; 30 unidades en la terminal La Cuesta; 25 unidades en la terminal Aeropuerto; y 7 unidades más que representan el 10% para flota de contingencia y/o rotación). Estas unidades contarán con motores a gas natural comprimido.

Características: Proyecto de obra pública de transporte urbano, que cuenta con: Longitud total=19.9Km. Corredor troncal con carriles centrales exclusivos=12.6Km (con carril de rebase en estaciones que cuentan con servicio exprés). Uso de carril compartido sencillo=2.7Km. Uso de carril lateral=4.2Km. 3 terminales alimentadoras (Helio, Aeropuerto y La Cuesta). Un patio de guardado de unidades. 34 estaciones (separación aproximada=500metros entre sí). 16 Estaciones rectangulares tipo A (7 con servicio exprés). 3 Estaciones rectangulares tipo A1. 9 Estaciones sesgadas tipo B (2 con servicio exprés). 4 Estaciones rectangulares angostas tipo C. 2 Estaciones subterráneas (con servicio exprés). 8 Paraderos de puerta derecha.

CORREDOR PRE TRONCAL GÓMEZ MORÍN:

Cuenta con: Longitud total=5.5Km. Corredor con carriles centrales exclusivos=3.4Km. (con carril de rebase en estaciones que cuentan con servicio



expres). Uso de carril lateral compartido=2.1Km. 1 Estación rectangular tipo A (con servicio expres). 6 Estaciones sesgadas tipo B (1 con servicio expres). 6 Paraderos de puerta derecha. El recorrido de esta ruta pretronal iniciará en la intersección de Av. Tecnológico y contempla la circulación sobre en los sentidos oriente-poniente y poniente- oriente del Blvd. Gómez Morín, hasta llegar a la intersección del Blvd. Francisco Villarreal Torres.

Además del Corredor Tecnológico BRT2, que incluye el Corredor Pretronal Gómez Morín, el Sistema Integrado de Transporte de Ciudad Juárez está conformado por diversos componentes:

Corredor Troncal BRT1: Este corredor conecta con el Corredor Troncal Tecnológico y cuenta con las mismas características de servicio e infraestructura. Inicia en el Blvd. Bernardo Norzagaray, cruza el Centro Histórico, recorre el Eje Vial Juan Gabriel y el Blvd. Zaragoza hasta finalizar en el suroriente de la ciudad, en la terminal alimentadora Puerto Tarento.

Corredor Pretronal Francisco Villarreal Torres (FVT): Se interconectará con el Corredor Troncal 1 y el Corredor Pretronal Gómez Morín. Recorre el Blvd. Francisco Villarreal Torres y la Av. de Las Torres, desde la futura terminal alimentadora Barbachano hasta la intersección con el Blvd. Gómez Morín.

Terminales alimentadoras: Helio, La Cuesta, Aeropuerto, Aserraderos, Puerto Tarento, Barbachano y Centro Zaragoza. Se permitirá el intercambio de pasajeros entre rutas alimentadoras y troncal.

Patios de guardado: Aeropuerto, Aserraderos y Sur Oriente. Albergarán las unidades de transporte. Contarán con áreas de taller, en donde se dará mantenimiento a las unidades.

Respecto de las vueltas prohibidas a la izquierda en la Ruta Troncal 1, en esta Segunda Ruta Troncal los vehículos particulares solo tendrán que cruzar la intersección y un poco más adelante, dar la vuelta en el retorno, sin tener que



rodear largos tramos para llegar a domicilios o negocios y sin invadir zonas habitacionales.

En uso de la palabra, la Maestra Tania Elizabeth Amaya Ginez, Jefa de Transporte Público en la Zona Norte, expone, por lo que se refiere a los transportistas, que serán sujetos de crédito y gobierno del Estado será aval, para que puedan adquirir créditos para adquirir unidades nuevas, anteriormente los transportistas no eran sujetos de crédito con NAFIN.

Por lo que respecta al pago que hará el usuario del servicio, será a través de tarjetas de prepago y la tarifa será escalonada, se reduce el costo real de las personas que trasbordan.

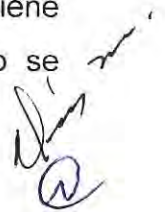
Se espera que el fin de la obra e inicio de operaciones de la RBT 2, sea antes de que termine el primer semestre del 2021.

Pregunta el Regidor Oscar Gallegos cuántas líneas participan en la compra y formación como empresas para operar este nuevo programa.

Responde la Maestra Tania Amaya que 6 líneas participan en la compra y se formarán como empresa, el número de concesiones se atienden al número de operación, son 130 unidades, para participar en la ruta troncal, pretroncal y alimentadora, ciertos números de camiones tienen que funcionar y las líneas tienen que ser parte del sistema y si no quieren les pueden asignar otra línea son sujetos de crédito y tienen opción por anticipo de la unidad.

Se les invita a participar en el fideicomiso y todos los ingresos entran ahí, en las rutas troncales, pretroncales y alimentadoras, se divide el corredor en 9 tramos.

Manifiesta el Regidor Díaz Monárrez, que comparando el primer proyecto y esta Segunda Ruta Troncal, tenemos que ha faltado información hacia los ciudadanos y transportistas, falta comunicación, además los transportistas tienen insolvencia para poder adquirir unidades nuevas, desea que efectivamente el Gobierno del Estado de su aval para comprar nuevas unidades, ya que si el Gobierno tiene interés se hace, los transportistas no son sujetos de crédito, por eso no se



modernizan en cuestión de unidades, en Estados Unidos no hay problemas porque el gobierno subsidia el transporte, aquí se platicó mucho durante el primer proyecto y ahora se dijo que empresas iban a entrar al proyecto por eso surge la inquietud entre transportistas, por eso pregunta si gobierno va a abrir nuevas concesiones, faltó comunicación con los involucrados y cabildeo con la ciudadanía, como ejemplo cuando retiraron los árboles y plantas de los camellones, la ciudadanía se molestó mucho.

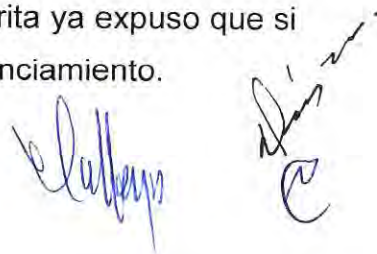
La Maestra Tania Amaya responde que se platicó con los concesionarios desde el año 2018, al día de hoy se está por concluir, se han reunido con ellos, se les aclaró que no vienen empresarios, se les tomó en cuenta a ellos y les pide que se agrupen y tengan proyectos que se solventen y que se unan al proyecto, y decidan si lo toman o no.

Se les han dado opciones, la diferencia entre el proyecto 1 y este 2, es que en el primero no tenían experiencia y en el primer proyecto es una ruta y en este segundo proyecto es un sistema integrado, pero no se les deja en indefensión a los transportistas, el proyecto 1 nos marca y el 2 pone limitantes, se solventan las vueltas a la izquierda, haciéndolas de manera indirecta, respecto de lo ecológico hay compromiso de plantas por cada vegetal quitado, se siembran 3 más , evitando ecocidio.

El Arq. Pedro Cital, expone que se encuentran abiertos a planteamiento de ideas y de planes y socializan con los concesionarios, con apoyos de gobierno del Estado como aval, apoya que estén en NAFIN con fondo como contragarantía.

Además manifiesta que solicitará la ayuda de la Comisión para lo relativo al retiro de puentes peatonales que habrá que retirar en algunos cruceros.

El Regidor Díaz Monárrez, expone que el cabildeo es muy importante en lo político, ero como convencerles si el personalmente no está convencido y si no son sujetos de crédito y por eso vieron manera de ampararse, socializar el proyecto es básico porque en un principio no se explicó y ahorita ya expuso que si habrá aval por parte de gobierno del Estado y hay plan de financiamiento.



La Regidora Rosario Valadez, manifiesta que en un principio no se socializó, por lo que no es una realidad, por lo que es importante que se reúnan con los realmente involucrados y sepan que hay aval y crédito. Para creer en el proyecto lo tienen que conocer, ahorita me convencí más que con las otras exposiciones si es buen proyecto, la comunidad tiene la necesidad de conocer para que no sea criticado para que no los golpeteen, los concesionarios tienen temor que les quiten las concesiones y venga alguien más les quiten el trabajo, es importante que nos juntemos y se aclare con los concesionarios a la mejor es buen proyecto, se agiliza el tráfico y sería más barato.

La Maestra Tania Amaya, manifiesta que le parece extraño que digan que los concesionarios no conocen el proyecto, siempre se les ha invitado a los involucrados en el proyecto y nos digan sus dudas, han ido a entrevistarse con ella Ever Morales y ya está conformando empresa, también INTRA, el señor Vega, Chavarría, Hernández, de la línea I.

Pregunta la Regidora Rosario Valadez, de cuándo son estas pláticas?

La Maestra Tania Amaya, responde que de la semana anterior, y expone que hay un fondo de contragarantía y a corto plazo se puede empezar, las propuestas de formar empresa que tengan lo podemos volver a hacer con los concesionarios para el fideicomiso, busca que se organicen como empresa y los fondos sean rentables, están bastante interesados.

Regidor Díaz Monárrez, manifiesta que queda más claro y explicado, agradece hayan aceptado la invitación y están al pendiente con cualquier cosa al respecto y en especial lo relativo a los puentes peatonales que son necesarios retirar, eso se verá en Secretaría del Ayuntamiento y Desarrollo Urbano.

Pasando al tercer asunto en la orden del día y relativo a asuntos generales, y toda vez que no existen asuntos generales, se da por terminada la reunión, siendo las 11:00 horas.



LISTA DE ASISTENCIA

Reunión de la Comisión de Transporte

Fecha: 05 de octubre del 2020

Hora: 9:00 horas

Lugar: Sala de juntas Oficina de Regidores

Integrantes de la Comisión:

JESÚS JOSÉ DÍAZ
MONÁRREZ

Coordinador

OSCAR ARTURO GALLEGOS
GONZÁLEZ

Secretario

MARÍA DEL ROSARIO
VALADEZ ARANDA

Vocal

[Handwritten signatures of the Commission members]

Asistentes:

Nombre	Dependencia	Firma
<i>Ufr. Tania E. Amaya Ginez</i>	<i>Transporte Gob. Edo</i>	<i>[Signature]</i>
<i>Pedro Cital</i>	<i>SDVE - Juárez</i>	<i>[Signature]</i>
<i>Lic. Ericka Morales Alarcón</i>	<i>Regidores</i>	<i>[Signature]</i>
<i>Luciel Gutierrez</i>	<i>Asesor</i>	<i>[Signature]</i>
<i>Jesús José Flores C.</i>	<i>Sindicatura</i>	<i>Jesús José Flores C.</i>
<i>Marcela Ivonne García sm.t</i>	<i>Asesor Regidores</i>	<i>[Signature]</i>