

PARTNER SIDE EVENT

ITF Safer City Streets Network

Asociación de Fabricantes de Muebles de Jalisco A.C. Guadalajara, Mexico

NGOs Driving Change: Key elements of effective advocacy

17 October 2022 16:00–17:30 CDT

#LeyMovilidadSeguraYA



"CONOCER PARA CONSEGUIR"
ARQUITECTURA MEXICANA CON
UN TOQUE ARTÍSTICO

En el marco de la conmemoración del 100º Aniversario de la creación del Estado Libre y Soberano de Jalisco, el Gobierno del Estado, a través de la Secretaría de Cultura, promueve la realización de una exposición artística que permita conocer y valorar el patrimonio cultural y artístico del Estado de Jalisco.

La participación de personalidades jalisco es una muestra de la importancia que el Gobierno del Estado le otorga a la cultura y al patrimonio artístico del Estado de Jalisco. La participación de personalidades jalisco es una muestra de la importancia que el Gobierno del Estado le otorga a la cultura y al patrimonio artístico del Estado de Jalisco.

Una exposición artística que permita conocer y valorar el patrimonio cultural y artístico del Estado de Jalisco. La participación de personalidades jalisco es una muestra de la importancia que el Gobierno del Estado le otorga a la cultura y al patrimonio artístico del Estado de Jalisco.

CULTURA

Coalición Movilidad Segura

Speakers

Saúl Alveano, Secretaría de Transporte, Jalisco

Alejandra Leal, Centrico

John Fredy Bustos López, Despacio

Edgar Zamora, International Road Assessment Programme

Débora Semadeni, Víctimas de Violencia Vial A.C.

Moderator: Chika Sakashita, Global Alliance of NGOs for Road Safety



Global Alliance of
NGOs for Road Safety



NGOs driving change: Key elements of effective advocacy

7th MEETING OF THE SAFER CITY STREETS NETWORK

Global Alliance of NGOs for Road Safety side event

Monday 17 October 2022

Chika Sakashita
Director of Research and Accountability
Global Alliance of NGOs for Road Safety

GLOBAL ALLIANCE OF NGOs FOR ROAD SAFETY



Mission Statement: We mobilize and empower NGOs from around the world to act together to make roads safer for all road users and advocate for the rights of victims.



GLOBAL ALLIANCE OF NGOs FOR ROAD SAFETY



302 Member NGOs
100 Countries

ALLIANCE SCOPE OF WORK



NETWORKING & SHARING



ADVOCACY & ACCOUNTABILITY



CAPACITY BUILDING



ALLIANCE COMMITMENT TO THE GLOBAL PLAN

3 GOOD HEALTH
AND WELL-BEING

11 SUSTAINABLE CITIES
AND COMMUNITIES

17 PARTNERSHIPS
FOR THE GOALS

GLOBAL PLAN

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY
2021-2030

UN General Assembly Resolution 74/299 declared a **Decade of Action for Road Safety 2021-2030**, with the target to reduce road traffic deaths & injuries **BY AT LEAST 50%** during that period.

The **Global Plan** describes what is needed to achieve that target, and calls on governments & partners to implement an integrated **SAFE SYSTEM APPROACH**.

WHAT TO DO?

- Multimodal transport & land-use planning
- Safe road infrastructure
- Safe vehicles
- Safe road use
- Post-crash response

HOW TO DO IT?

- Legal frameworks
- Speed management
- Capacity development
- Gender
- Technologies
- Focus on low- and middle-income countries

WHO TO DO IT?

- Financing
- Government
- Civil society
- Private sector
- Funders
- UN agencies

For further information, visit:
DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030

World Health Organization United Nations

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030

GLOBAL PLAN

FOR THE DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030



**HANDED TO DECISION MAKERS
IN 39 COUNTRIES SO FAR**



Global Alliance of
NGOs for Road Safety

DECADE OF ACTION FOR
ROAD SAFETY



2021 - 2030

Every person must be guaranteed safe, affordable, accessible, sustainable mobility. It ensures access to education, work, and the choices that enable any individual to achieve their maximum potential, leaving no one behind. It is fundamental to any thriving society.

Safe mobility is our right.

OUR CALL TO ACTION:

We call on our governments to commit to act for people's right to safe mobility and a 50% reduction in road deaths and injuries by 2030.

We demand:

- 1 EVIDENCE-BASED ACTIONS:** start with 30 km/h limits or lower where people walk, live, and play, to save lives

- 2 INVESTMENT IN ROAD SAFETY:** allocate comprehensive funding alongside transparent public reporting

- 3 NGO INVOLVEMENT IN DECISION-MAKING PROCESSES:** include NGOs so that smart road safety decisions are made at every level of government

How do we achieve at least 50% reduction by 2030?

GLOBAL PLAN



“We must advocate for decision maker commitments to and funding & implementation of evidence-based interventions”



Examples

- 30 km/h zones
- Lower speed limits
- Pedestrian facilities
- Traffic calming





70% of the world population is predicted to live in urban settlements by 2050.

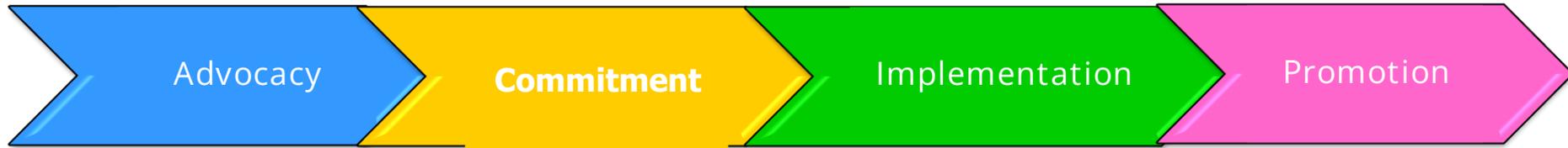
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>

Examples

- 30 km/h zones
- Lower speed limits
- Pedestrian facilities
- Traffic calming



NGO Advocacy Journey for evidence-based interventions





SAFE MOBILITY IS OUR RIGHT

START WITH 30 KM/H

COMMIT TO ACT

SAFE MOBILITY IS OUR RIGHT

COMMIT TO ACT

STREETS FOR LIFE

LOVE 30 KM/H

SAFE MOBILITY IS OUR RIGHT

STREETS FOR LIFE

LOVE 30 KM/H

COMMIT TO ACT

INVEST IN ACTION

INVOLVE US

START WITH 30 KM/H

INVEST IN ACTION

STREETS FOR LIFE

START WITH 30 KM/H

STREETS FOR LIFE

INVOLVE US

PROVEN ACTIONS TO SAVE LIVES

SAFE MOBILITY IS OUR RIGHT

chika.sakashita@roadsafetyngos.org

www.roadsafetyngos.org

NGOs driving change: Key elements of effective advocacy

7th MEETING OF THE SAFER CITY STREETS NETWORK

Global Alliance of NGOs for Road Safety side event

Monday 17 October 2022

Edgar Zamora
Regional Safer Journeys Leader for the Americas
iRAP

Reducción de la velocidad por medio de la infraestructura

Edgar Zamora
Líder Regional para Viajes más Seguros - iRAP
Octubre 2022

iRAP

DECADE OF ACTION FOR
ROAD SAFETY
2021 - 2030

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

www.irap.org

Efectos de la velocidad

PROBABILIDAD
D



SEVERIDAD

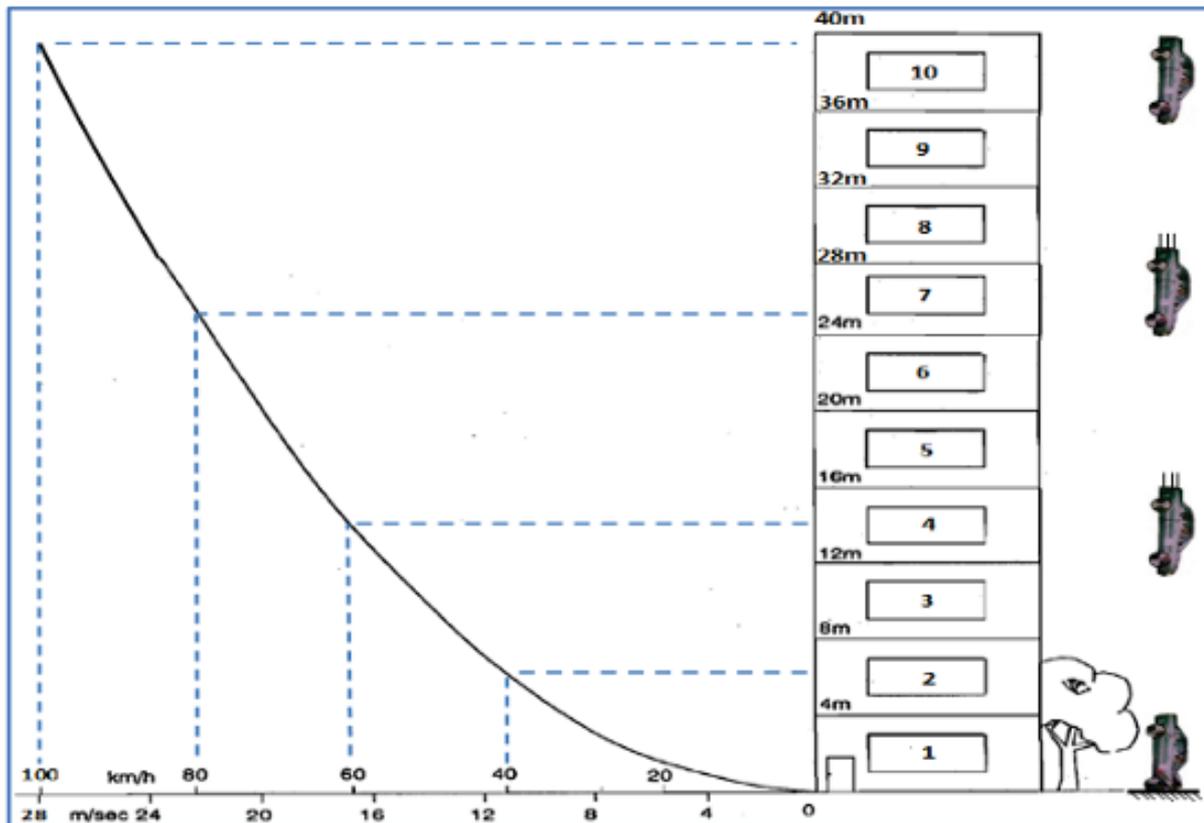
$$E_k = m \times v^2$$

- Menor control del vehículo
- Menor tiempo de reacción

+1% v = +2% lesiones
 +3% lesiones graves
 +4% muertes

- Mayor energía cinética (E_k)
- Mayores fuerzas de desaceleración
- Menor efectividad de medidas de protección

La velocidad mata (cont.)



Velocidades críticas de impacto

- Frontal: **70 km/h**
- Lateral: **50 km/h**
- Lateral con objetos: **30 km/h**
- Peatones, ciclistas y motociclistas: **30 km/h**

Responsabilidad compartida

META 3
2030



Meta 3: Para 2030, todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial, o tienen una calificación de tres o más estrellas.

META 4
2030



Meta 4: Para 2030, más del 75% de los desplazamientos por las carreteras existentes serán por carreteras que cumplen normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial.



META 6
2030

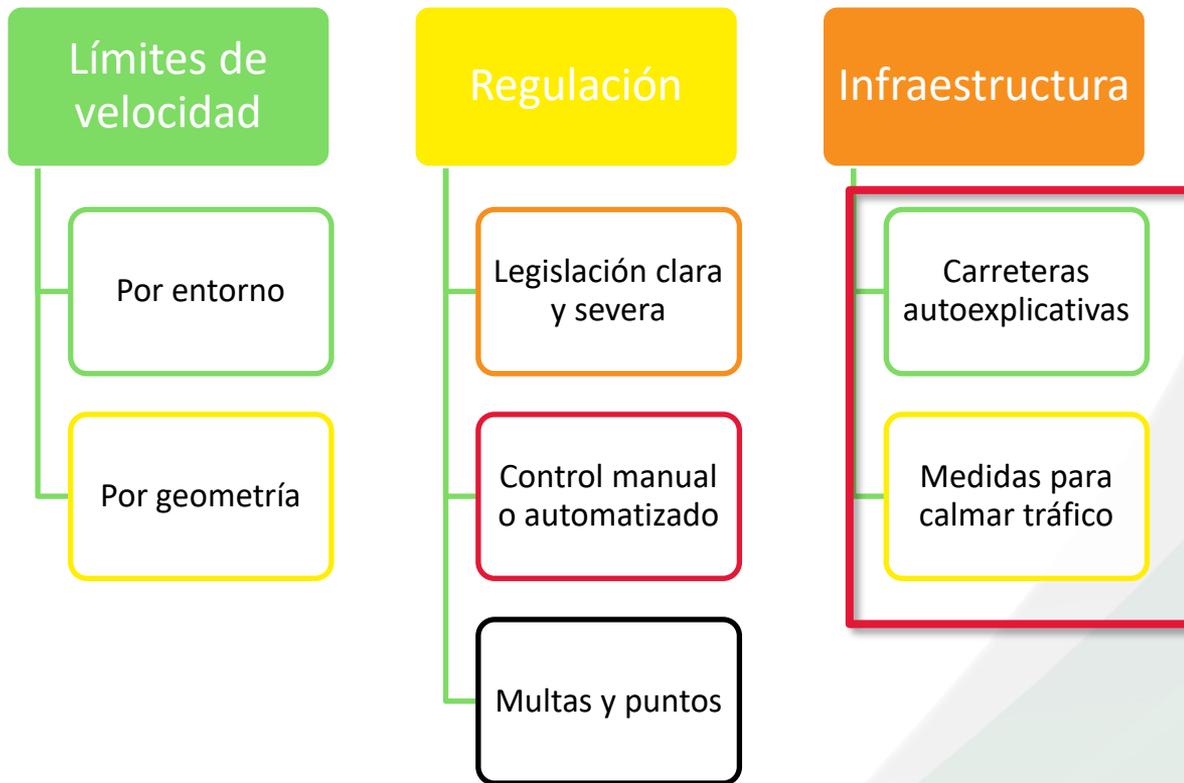


Meta 6: Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y lograr reducir los traumatismos y las muertes por exceso de velocidad.

INFRAESTRUCTURA SEGURA

USUARIOS RESPONSABLES

Estrategias de acción



Deflexión vertical

Lomos de velocidad



- Usarse en ubicaciones a mitad de cuadra, o como un paso de peatones elevado.
- Espaciados a 100 m (max) para mantener la velocidad deseada.
- No deben usarse para carreteras de alta velocidad, de forma aislada, o en carreteras donde hay una fuerte pendiente cuesta abajo.

Cojines de velocidad



- Los cojines de velocidad suelen ser más rentables que los lomos de velocidad.
- Son menos efectivos para reducir la velocidad de las motocicletas.

Tablas de velocidad



- Áreas de baja velocidad y alto flujo de peatones (como fuera de las escuelas) o como una tabla de velocidad completamente elevada en las intersecciones.
- Entrada a la vía lateral para reducir la velocidad del tráfico que entra y sale de la vía principal y priorizar los movimientos de peatones y ciclistas.

Deflexión horizontal

Chicanas



- Calles residenciales y locales
- Carreteras arteriales
- A menudo se integran con el diseño de estacionamiento en la calle

Puntos de estrangulamiento



- Solo son apropiados para calles locales de bajo volumen.
- Se debe tener cuidado para garantizar que el diseño considere las necesidades de los ciclistas.

Rotondas



- Introducen deflexión horizontal en las intersecciones.
- Eficacia depende de sus dimensiones y diseño.
- Pueden crear barreras y presentar riesgos de seguridad tanto para ciclistas como para peatones.

Otros tipos



Reducción de
capacidad de la vía

Realineamiento de
intersecciones



Radars, cámaras,
avisos disuasorios

Bandas
sonoras



Limitadores de
velocidad y alertas
en vehículo



Conclusiones

- Existe una **amplia gama** de medidas de reducción de la velocidad mediante mejoras a la infraestructura.
- La **efectividad** de las medidas depende de su adecuada selección. Una inadecuada selección puede generar **riesgos** a otros tipos de usuarios (ciclistas y motociclistas).
- Los **Planes de Inversión para Vías más Seguras** producidos por la metodología Star Rating de iRAP incluyen este tipo de contramedidas y la evaluación de su efectividad (B/C).

Para más información

Edgar Zamora

Safer Journeys Regional Leader

 edgar.zamora@irap.org

 +506 83658643

 [@irapsavinglives](https://twitter.com/irapsavinglives)

 [iRAPfb](https://www.facebook.com/iRAPfb)

 www.linkedin.com/in/edgar-zamora-cr
www.linkedin.com/company/iRAP

<https://www.irap.org/>

<https://www.vaccinesforroads.org/>

<https://vida.irap.org/>

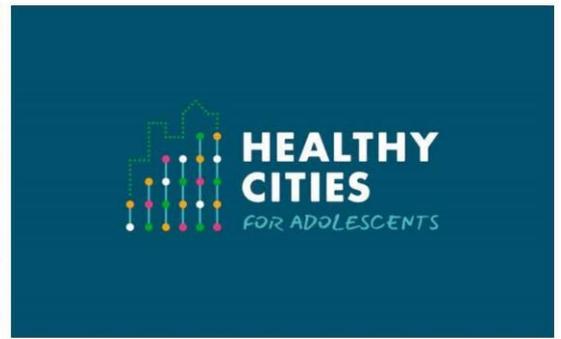
NGOs driving change: Key elements of effective advocacy

7th MEETING OF THE SAFER CITY STREETS NETWORK

Global Alliance of NGOs for Road Safety side event

Monday 17 October 2022

Fredy Bustos
Coordinator, Activity Mobility Projects
Despacio



Healthy Cities for Adolescents



f o n d a t i o n
BOTNAR

- Program of Fondation Botnar
- It seeks to create **healthy cities** through **technology** and the **active participation of adolescents**.
- Senegal, Vietnam, India, Ghana y Colombia.



Main Goal

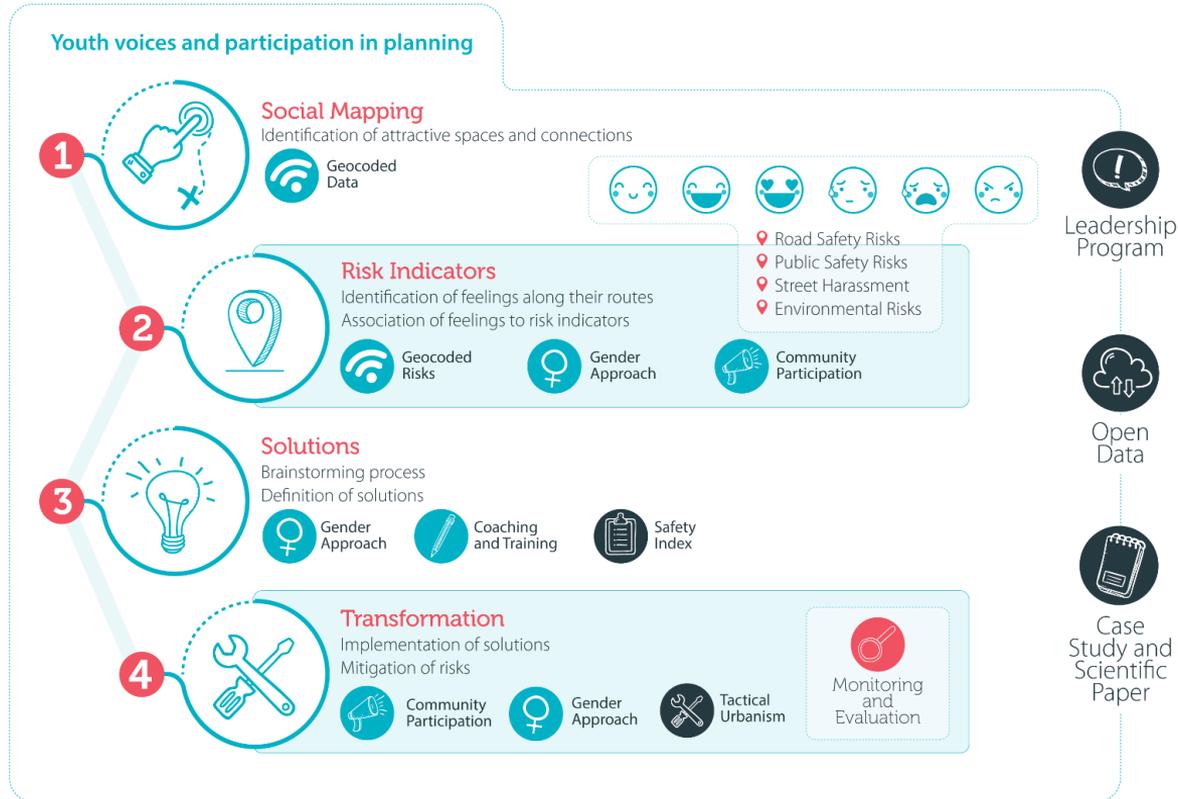


To improve the **well-being** of **adolescents** through their active participation in the creation of **public spaces** and **routes** that foster their right to healthy cities.

Cities: Cali and Palmira - Colombia



Methodology



Main Achievements

- Empower local leaders and train them to be trainers
- Building a strong network of local young leaders (40 graduates)
- Transforming spaces and making them places for community building (three intervened)





Leadership Program
Juventud Vivo Mi Calle
2021







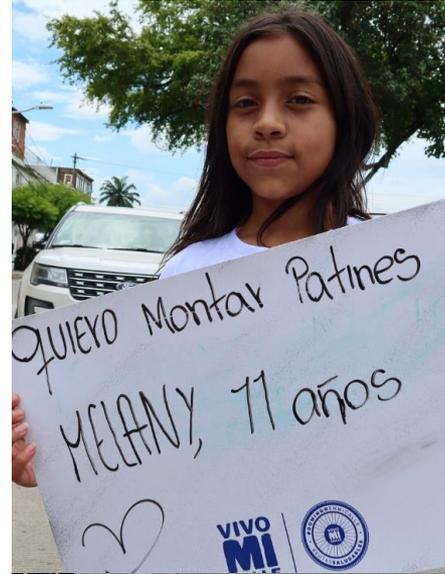
Adolescents Advocacy
#DomingoEnMiCalle
2021





“ Es un espacio muy chévere porque salimos de la rutina. Quemamos energía y nos ejercitamos. ¡Es un lugar encuentro para toda la comunidad! ”

STEPHANIA, 14 AÑOS.





¡En #MiBiciMela
aprenderás a reparar tu bici!

11
Junio
2:30 p. m.

Aula Vivo Mi Calle
¡Vení y dejá lista tu bici para
pedalear cada
#DomingoEnMiCalle!



Vamos a rodar en #DomingoEnMiCalle

Sacá tu bici o tus patines e invitá a tu familia a celebrar el Día del Padre en
#DomingoEnMiCalle

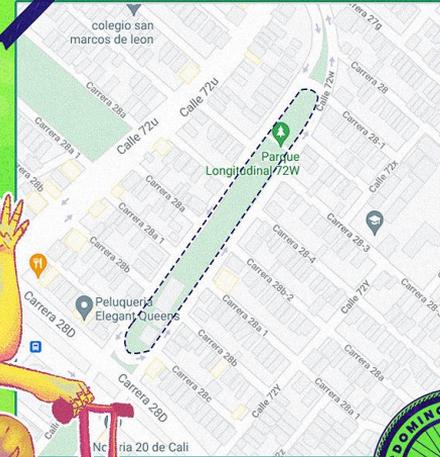
¡Queremos que la calle sea nuestra por lo menos un día a la semana!

20
Junio

8:00 a. m.
Parque lineal de la 72W



Vamos a rodar en #DomingoEnMiCalle



24/Jun



Puente de Colores
2019-2021



VIVO
MI
CALLE

despacio®





115 NNA

- Danger Borders
- Violence
- High Speed Motorcycle



- More Community
- Colors
- Plants
- Motorcycle path

VIVO
MI
CALLE

PUENTE DE COLORES

Zona WIFI 📶

Pura
Corazón
Call

UNIVERSIDAD DE
LA PAZ

VIVO
MI
CALLE

despacio



®

AMOR +
PAZ

Bikepath Vivo Mi Cali 2020-



Vivo Mi Cali



Hacé parte de
#VIVO MICALI

La primera ciclorruta en Colombia diseñada para que la juventud de Cali se pueda desplazar manteniendo el distanciamiento social después de la cuarentena.

¡Llená la encuesta así no usés la bici!

Si tenés entre 10 y 24 años decinos qué lugares de Cali frecuentás y contribuí a transformar la ciudad para que vivás #UnaVidaEnBici

Logos at the bottom: despacio, Universidad de Santiago de Cali, World Resources Institute, and Ross Center.

Hacé parte de

#VivoMiCali

La primera ciclorruta en Colombia diseñada para que la juventud de Cali se pueda desplazar segura después de la cuarentena.

Si tenés entre 10 y 24 años, queremos escuchar tu opinión.

Decinos qué lugares de Cali frecuentás y contribuí a trazar la ruta de #VivoMiCali, para que vivás una #VidaEnBici.

VIVO MI CALLE

Logos at the bottom: despacio, Universidad de Santiago de Cali, World Resources Institute, and Ross Center.

Hacé parte de

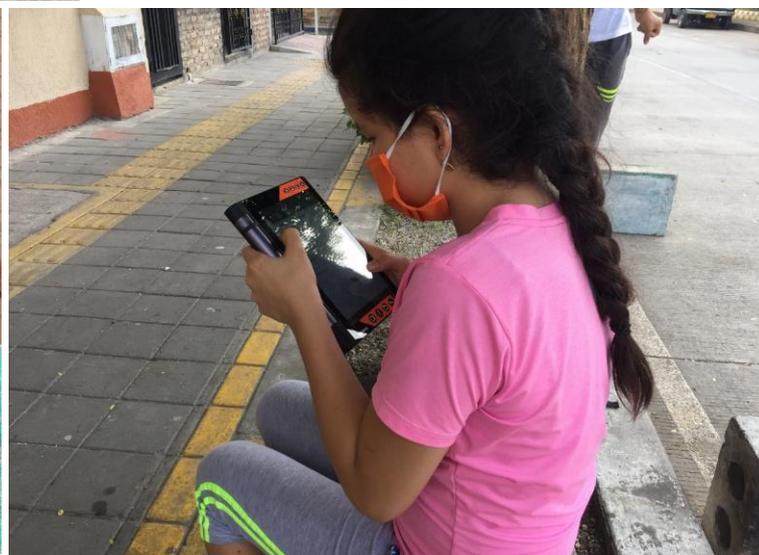
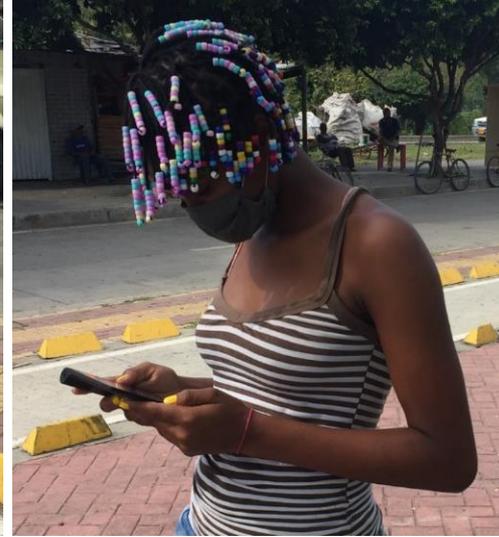
#VivoMiCali

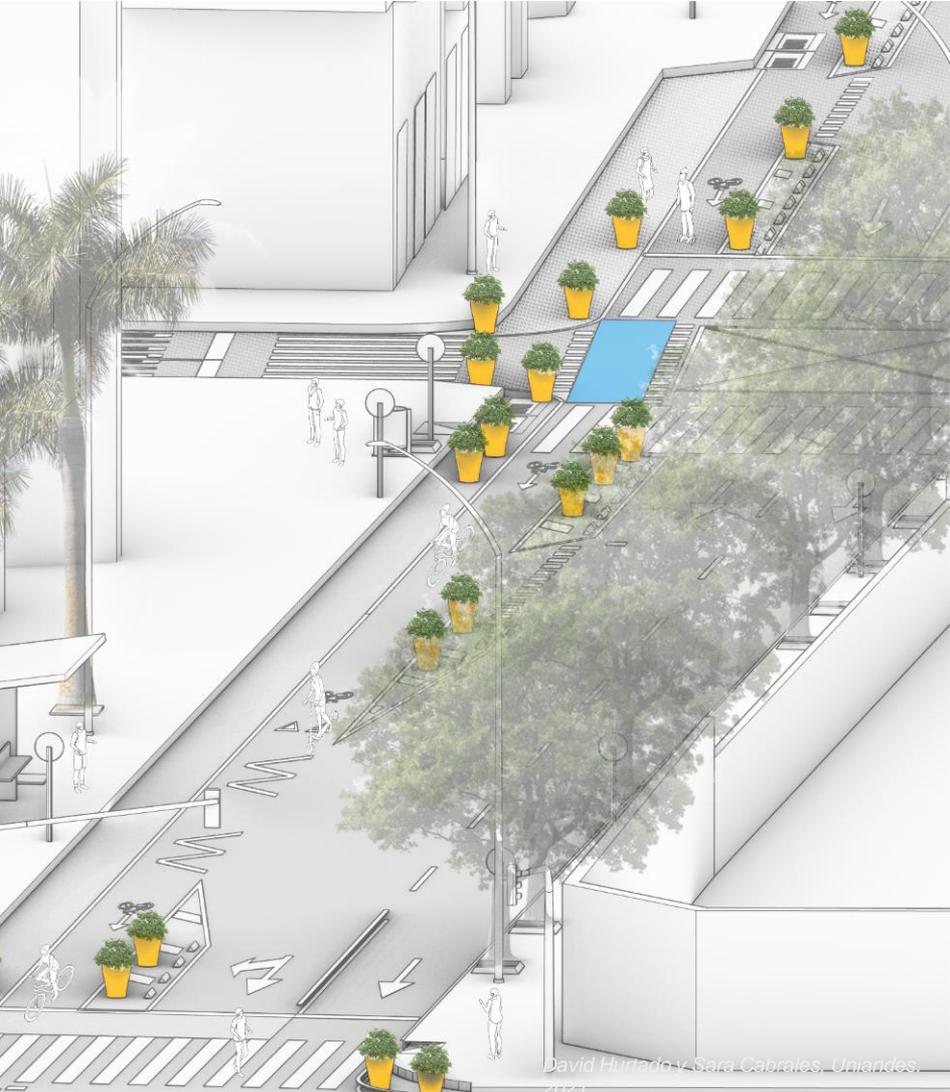
Participá en el trazado de la ciclorruta diseñada para la juventud de Cali. Contribuí a transformar la ciudad para que vivás #UnaVidaEnBici

¡Llená la encuesta así no usés la bici!

VIVO MI CALLE

Logos at the bottom: despacio, Universidad de Santiago de Cali, World Resources Institute, and Ross Center.





David Hurtado y Sara Cabrales, Uniandes, 2017



David Hurtado y Sara Cabrales Uniandes 2017

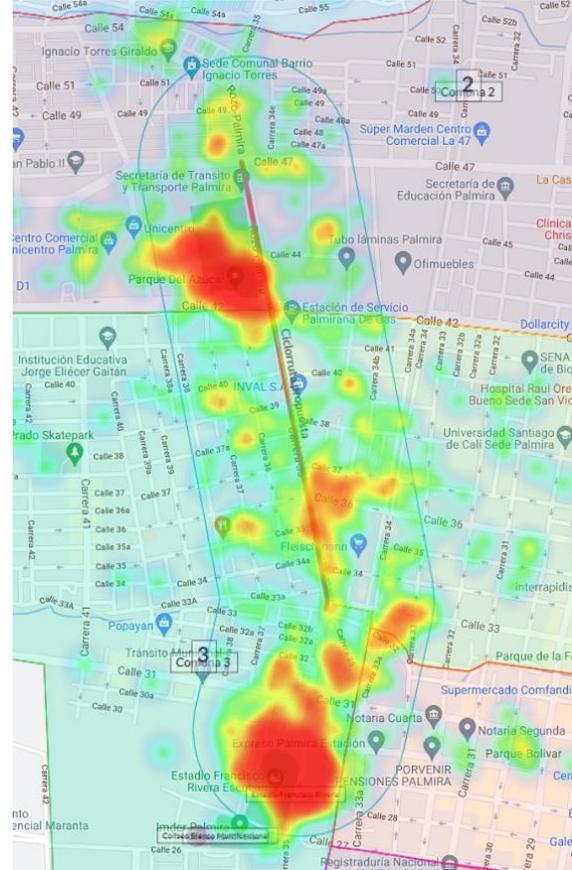


David Hurtado y Sara Cabrales, Uniandes, 2017





Healthy Route - Ruta Saludable









VIVO
MI
CALLE



Vivo Mi Calle in numbers



- 3.447 adolescents have participated.
 - Training and events: **884** (486 F - 398 M)
 - Physical interventions: **371** (beneficiaries: **18,268**)
- Leadership program: **40** (since may 2021)
- Transformations:
 - “Color Bridge” Puente de Colores: Street **350** m + Bridge **412** m²
 - “Vivo Mi Calle Room” Aula Vivo Mi Calle: **965** m²
 - “Healthy Route” Ruta Saludable Palmira: **820** m + **300** daily cyclist
- Alliances: **10**
 - Government (6)
 - NGOs (2)
 - Universities (1)
 - Other urban initiatives (2)

 @VivoMiCalle

 @VivoMiCalle



 despacio[®]

NGOs driving change: Key elements of effective advocacy

7th MEETING OF THE SAFER CITY STREETS NETWORK

Global Alliance of NGOs for Road Safety side event

Monday 17 October 2022

Alejandra Leal Vallejo
Co-Director
Centrico



**COALICIÓN
MOVILIDAD
SEGURA**

Impulso de medidas de gestión de la velocidad

17 de octubre de 2022

Alejandra Leal Vallejo

@alelealv

@coalicionMS @puntocentrico



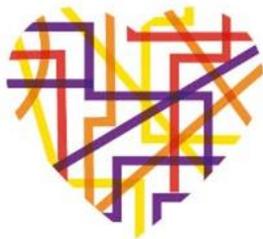
COALICIÓN MOVILIDAD SEGURA



La Coalición está conformada por **97 organizaciones de la sociedad civil, especialistas y familiares de víctimas**, con presencia en las 32 Entidades Federativas. Elaboramos y promovimos la aprobación de la **Ley General de movilidad y seguridad vial de México** desde 2014.

De 2019 a 2020 promovimos la **Reforma Constitucional** para incluir la facultad legal al Legislativo para legislar en ambas materias y el reconocimiento al **derecho a la movilidad**.

Ahora estamos trabajando en el proceso de implementación y armonización de la LGMSV.



COALICIÓN MOVILIDAD SEGURA



céntrico



Reacciona
por la vida



Apnea con la Bicicleta A.C.



ama

alleyBike



Asociación Mexicana de Usuarios de Bicicletas



Bekis a la Calle

CADENA

CAMINA



Centro de Atención al Usuario

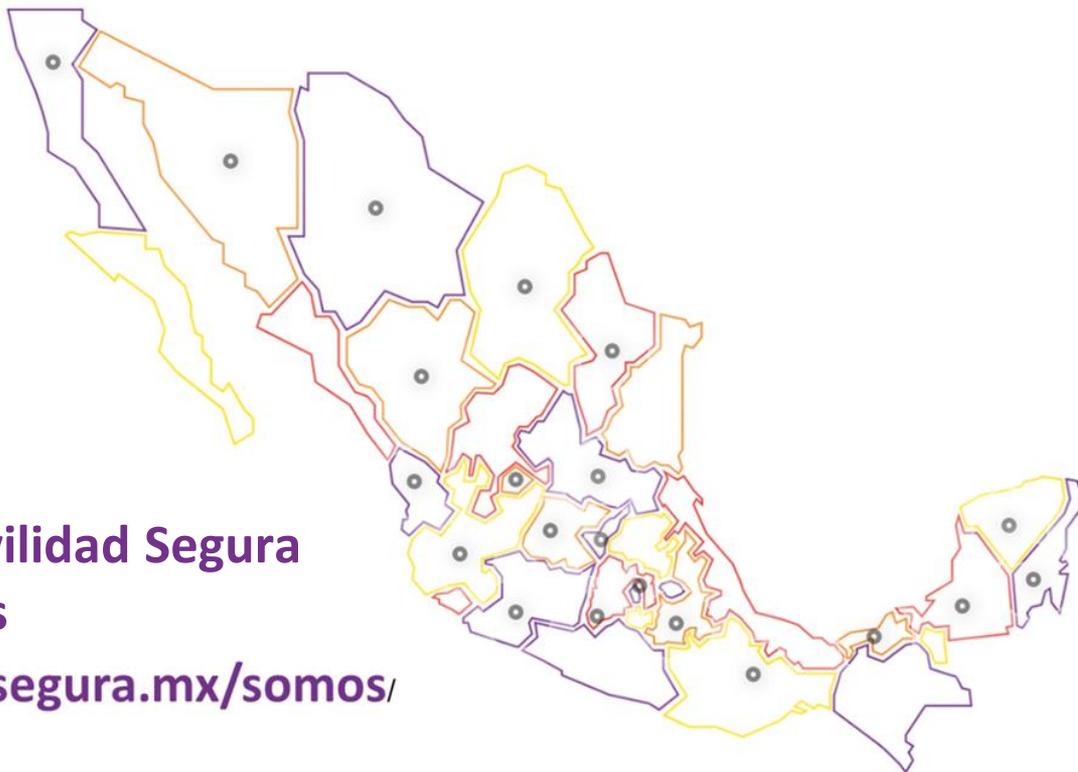


CIUDAD
ACTIVA



Mapasin





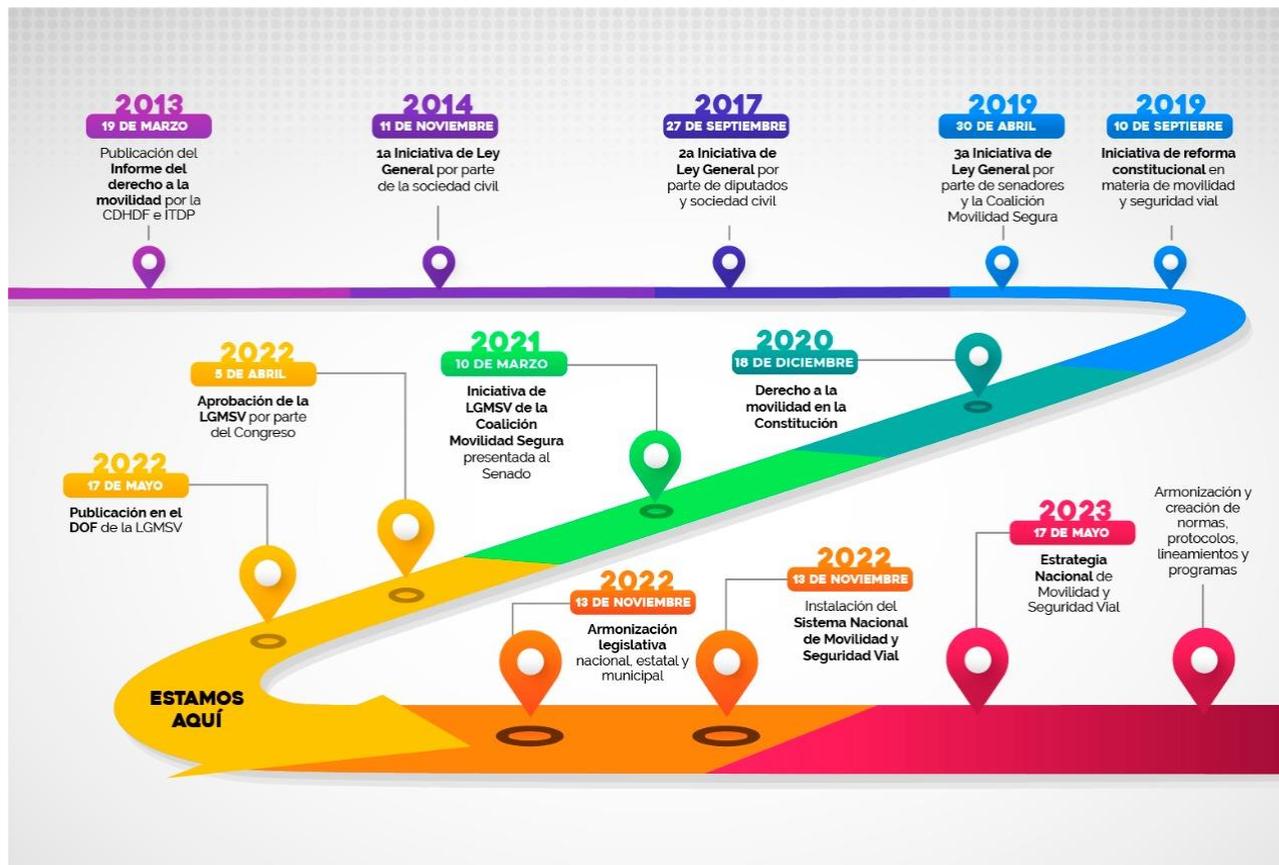
Twitter: @CoalicionMS

Facebook: Coalición Movilidad Segura

Instagram: @coalicionms

<http://coalicionmovilidadsegura.mx/somos/>

Trabajo colaborativo de la Coalición Movilidad Segura



La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial fue publicada en el DOF el 17 de mayo de 2022

Armonización e implementación nacional y local.

El Congreso y las Legislaturas Estatales, en un plazo de **180 días**, deberán aprobar las reformas necesarias a las Leyes de su competencia (13 de noviembre de 2022).

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial se instaló el pasado 11 de octubre, y deberá emitir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo de **365 días** (mayo 2023).

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022



DOF: 17/05/2022

DECRETO por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.
ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:
Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DECRETA:
SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo Único.- Se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones Generales

CAPÍTULO I

Objeto de la Ley

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 40, y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente Ley tendrá por objetivos:

- I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;
- II. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- IV. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;

PLAN MUNDIAL

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL
2021-2030

En el **Plan Mundial** se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un

ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS integrado



¿QUÉ MEDIDAS?

¿CÓMO APLICARLAS?



¿A QUIÉN CORRESPONDE?



La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito

POR LO MENOS EN UN 50% durante ese período



Velocidad en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.

La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, ...Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas: ...

III. El establecimiento de **límites de velocidad** con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

- a) **30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.**
- b) **50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado**
- c) **80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.**
- d) **80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.**
- e) **110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.**
- f) **Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos**

guía

PARA ARMONIZAR LEYES
ESTATALES CON LA LEY
GENERAL DE MOVILIDAD
Y SEGURIDAD VIAL



**COALICIÓN
MOVILIDAD
SEGURA**

<https://coalicionmovilidadsegura.mx/guiaarmonizacion>

Descarga
el documento:



Velocidad en la Guía de Armonización



1. REGULAR Y VIGILAR EL TRÁNSITO SEGURO Y LOS FACTORES DE RIESGO VIAL

1.1 Limitar las velocidades máximas, a fin de que no rebasen las siguientes [LGMSV art. 49 fr. III]:

- 20 km/h en calles locales, entornos escolares y hospitales¹;
- 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias;
- 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;
- 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;
- 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas; y
- Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

código abierto

PARA LEYES
ESTATALES DE
MOVILIDAD Y
SEGURIDAD VIAL

**Elementos para
una elaboración
colaborativa**

Versión 1.0 - Octubre 2022



coalicionmovilidadsegura.mx



coalicionmovilidadsegura



CoalicionMS



coalicionms

<https://coalicionmovilidadsegura.mx/leycodigoabierto>



Velocidad en el Código Abierto

8.3 Normas de circulación

ARTÍCULO 119. Límites de velocidad. Todo conductor de un vehículo, con excepción de los vehículos de emergencia siempre y cuando cumplan con las señales luminosas y acústicas establecidas en las disposiciones aplicables, deberá respetar los siguientes límites de velocidad en función del tipo de calle definido en el artículo **ARTÍCULO 56** y su entorno:¹⁷⁰

- I. 20 km/h en entornos escolares y hospitales;¹⁷¹
- II. 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias;
- III. 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;
- IV. 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;
- V. 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas;
y
- VI. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.



Velocidad en el Código Abierto

ARTÍCULO 56. Jerarquía vial. Las vías se clasificarán en relación con su función en la red vial de un centro de población, conurbación o zona metropolitana en:¹¹⁵

- I. Carreteras y caminos estatales: vías no urbanas que comunican poblaciones dentro del Estado, y que están a cargo del Gobierno del Estado;
- II. Carreteras rurales: vías que conectan centros de población y zonas rurales; y
- III. Vías urbanas: calles o vías en centros de población y conurbaciones. Pueden ser de jurisdicción estatal o municipal y se clasifican en:
 - a. Avenidas de acceso controlado. Calles que cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones donde la incorporación y desincorporación a los carriles centrales se realiza a través carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos.¹¹⁶ La falta de carriles laterales impide el reconocimiento de una avenida como de acceso controlado;
 - b. Avenidas primarias. Son vías de alta capacidad que permiten el flujo del tránsito vehicular entre las distintas áreas de la ciudad y que por la falta de control de acceso a carriles centrales permiten la circulación de peatones y ciclistas;
 - c. Calles secundarias o avenidas colectoras. Su función es conectar las vías terciarias o locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que las calles primarias, son las calles principales dentro de las colonias por su capacidad vial, pero presentan una dinámica distinta al tener mayor movimiento de vueltas, estacionamientos, así como carga y descarga de mercancías;
 - d. Calles terciarias o locales. Con un carácter estrictamente local, su función primordial es brindar acceso a los predios dentro de los barrios y las colonias. Facilitan el tránsito entre la red primaria y colectora. Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no están semaforizadas.



COALICIÓN MOVILIDAD SEGURA

Descarga estos documentos aportación de la sociedad civil mexicana para lograr leyes estatales de movilidad y seguridad vial que garanticen el derecho a la movilidad segura de todas las personas.



¡Trabajemos de la mano con las recomendaciones de Organización Mundial de la Salud, evidencia científica, sustento jurídico y trabajo colaborativo para lograr **#NoMásMuertesViales!**



- coalicionmovilidadsegura.mx
- [coalicionmovilidadsegura](https://www.facebook.com/coalicionmovilidadsegura)
- [CoalicionMS](https://www.instagram.com/CoalicionMS)
- [coalicionms](https://www.instagram.com/coalicionms)

Guía de
ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS
para la CDMX



Descárgala en: <http://entornos Escolares.centrico.mx>



ELEMENTOS A OBSERVAR

A. CALLE SEGURA

1. Velocidad de la calle
2. Protección
3. Visibilidad
4. Preferencia
5. Seguridad personal

B. CALLE ACCESIBLE

1. Legible
2. Superficies
3. Sección suficiente
4. Ruta directa
5. Intuitivo

C. CALLE CONFORTABLE

1. Sin obstáculos
2. Tiempo peatonal
3. Cubierta
4. Áreas libres
5. Áreas verdes

CALLES + SEGURAS

DISEÑO VIAL PARA UNA MOVILIDAD
INCLUYENTE Y SUSTENTABLE EN

SINALOA

Una iniciativa de:

fondation
BOTNAR



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP



 **céntrico**





<https://www.youtube.com/watch?v=PSN0gVwNloU>



¡Gracias!

alejandra.leal@centrico.mx

[@alelealv](#)

[@coalicionMS](#)

[@puntocentrico](#)

NGOs driving change: Key elements of effective advocacy

7th MEETING OF THE SAFER CITY STREETS NETWORK

Global Alliance of NGOs for Road Safety side event

Monday 17 October 2022

Saul Alveano Aguerrebere
Safe System Coordinator
State of Jalisco, Ministry of Transport

Queremos

Familias completas

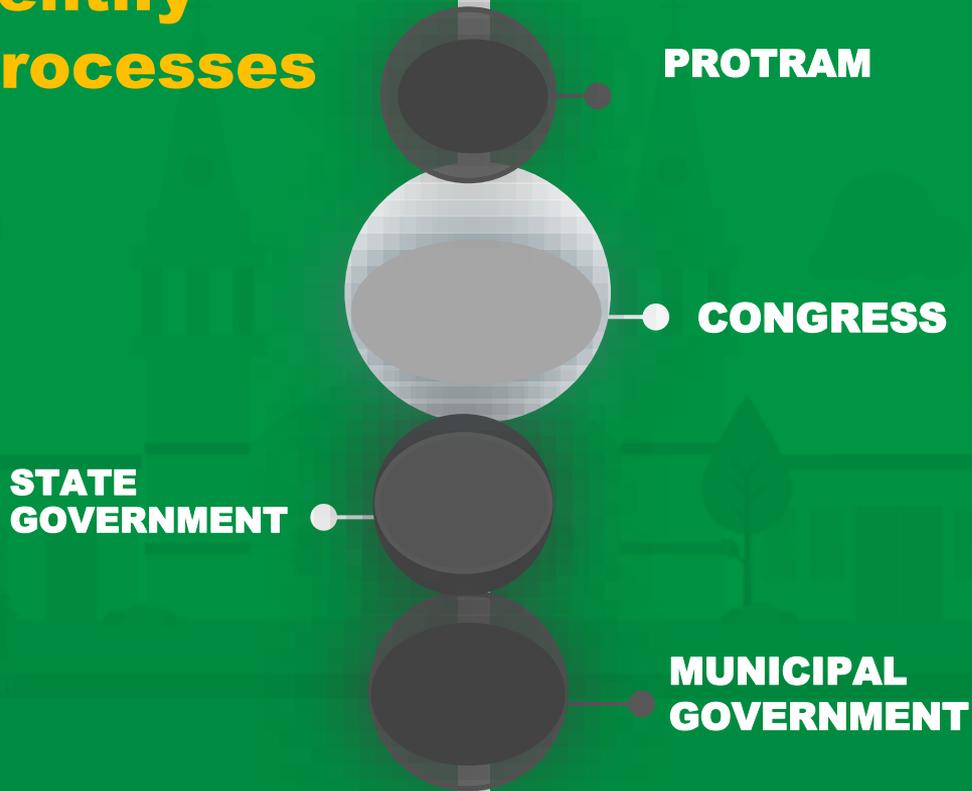
5 tips to effectively drive change

Saul Alveano Aguerrebere
Safe System Coordinator



1 Clearly identify internal processes

- ✓ Dates
- ✓ Actors
- ✓ Validations
- ✓ Budget
- ✓ Coordination



If they don't exist, insist until they do!

2 Consider a Safe Systems approach

**Multiple
responsible
entities**

01

**Speed & design are
Im - por - tan - ti - si - mo!!!**

02

Coordination is key

04

**Victim blaming is not part
of the Safe System**



3 Identify risks & find ways to mitigate them

4 Select your fighter(s)

Technical capabilities

01

02

Will

Passion

04

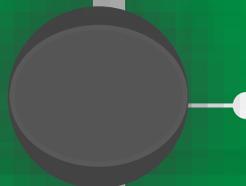
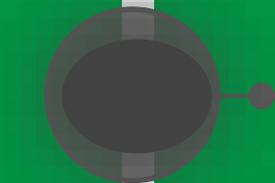
Strategy

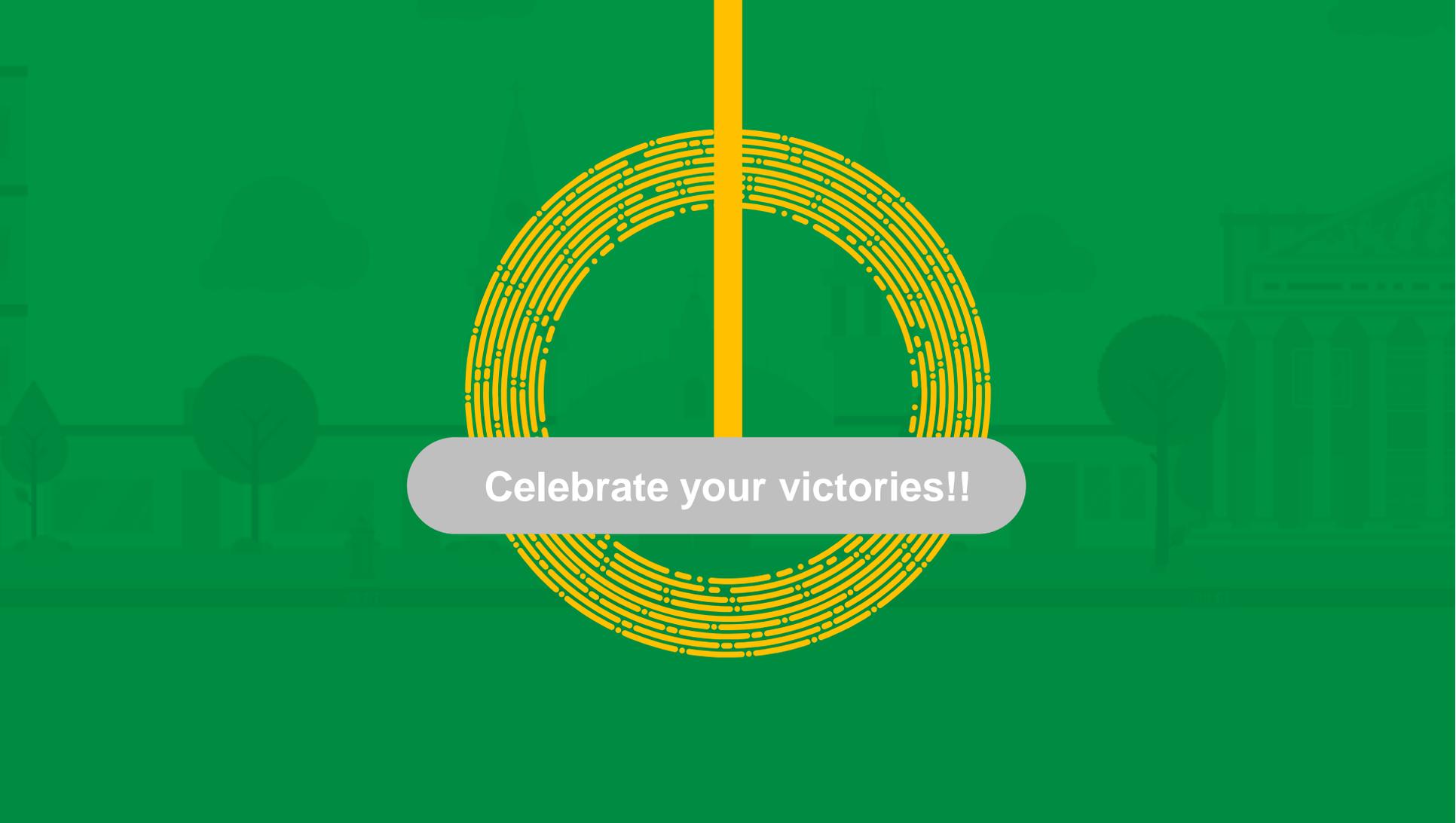
5 Follow up & monitor

Human touch

Close communication

Evaluation





Celebrate your victories!!

Thanks for your attention!

Saúl Alveano Aguerrebere
Saul.alveano@jalisco.gob.mx



NGOs driving change: Key elements of effective advocacy

7th MEETING OF THE SAFER CITY STREETS NETWORK

Global Alliance of NGOs for Road Safety side event

Monday 17 October 2022

Debora Semadeni
Víctimas de Violencia Vial (VIVIAC)

LA SOCIEDAD CIVIL Y SU PARTICIPACIÓN EN LA ZMG

DÉBORA SEMADENI
VIVIAC



FOTORRADARES

TELCEL 3G 17:10 39%
notisistema.com

Piden organizaciones civiles el regreso de las fotomultas

Lunes, 10 de Abril de 2017 @ 13:37 - Nota 963880
En: Destacadas - Jalisco - 0 Comentarios

00:00 00:59



Jalisco se ubica en el segundo lugar nacional en muerte por accidentes viales, por lo que esta mañana tres organizaciones civiles pidieron el regreso de las fotoinfracciones, explica la coordinadora de la



MESAS DE TRABAJO EN EL LEGISTALIVO



**Concluyen mesas en
el Legislativo por
fotoinfracciones**



MEDIOS DE COMUNICACIÓN



Mueren 773 de enero a septiembre, vs. 629 de igual lapso de 2019

Crece en Jalisco 23% muertes viales

Explican que durante encierro se manejó a mayor velocidad, con las calles solas

FERNANDA CARAPIA

Después de varios años a la baja, las muertes por accidentes de tránsito en Jalisco volvieron al alza este 2020.

De enero a septiembre de este año, en la entidad se registraron 773 defunciones en percances viales, 23 por ciento más que las 629 del mismo periodo de 2019, de acuerdo con cifras del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes de Jalisco (CEPAJ).

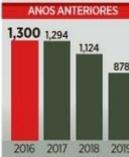
En 2019, Jalisco ocupó el primer lugar nacional en cuanto a accidentes de tránsito fatal, con 291 percances, de acuerdo con datos del Inegi. También encabezó la lista de Estados como más muertes.

Hoy es el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, instituido por la Organización de las Naciones Unidas en 2005, y es un llamado de atención

Lba bien, pero llegó 2020

Los decesos en accidentes de tránsito iban a la baja en la entidad, pero este año subieron.

(Muertes viales en Jalisco)



MES	ESTE AÑO	
	2019	2020
Enero	64	103
Febrero	73	83
Marzo	65	102
Abril	76	75
Mayo	74	77
Junio	69	100
Julio	72	71
Agosto	60	87
Septiembre	76	75
Total	629	773

para revisar en qué se está fallando. Alma Chávez, activista en el tema, refirió que el principal factor de riesgo en los accidentes viales es la velocidad, pues el humano no está "diseñado" para soportar fuertes impactos.

"La velocidad mata. Hay una gran controversia con el tema de la fotoinfracción, pero al final del día no es un tema recaudatorio, porque si tu

no manejas a exceso de velocidad, no te multan", destacó. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, un peatón adulto tiene riesgo de muerte menor al 20 por ciento si es atropellado por un auto que se desplaza a menos de 50 kilómetros por hora, pero si la velocidad aumenta a 80, las posibilidades de "perder la vida" se triplican.

La también activista, Débora Semadeni, atribuyó el

incremento de muertes en percances viales al incremento en la velocidad en las calles, pues con la pandemia por Covid-19 las arterias se liberaron.

"La gente vio las calles solas, las va más rápido y si atropella a alguien lo más seguro es que lo va a matar, y si choca se va a morir la gente", indicó.

De acuerdo con datos de la Agencia Metropolitana de Infraestructura para la Movilidad, de enero a agosto las fotoinfracciones tuvieron un incremento de 22 por ciento con relación al mismo periodo de 2019.

Tanto Chávez como Semadeni coincidieron en señalar que el Gobierno ha implementado acciones que años atrás ayudaron a disminuir el número de víctimas, como el operativo Salvando Vidas, la fotoinfracción e incluso obras viales tendientes a disminuir la velocidad, como las llamadas Zonas 30.

Y esto, acotaron, se ve reflejado en las estadísticas del CEPAJ, donde se ve una reducción sostenida de 2016 a 2019, cuando se pasó de mil 300 fallecidos a 878.

- LO QUE LE CON DESTINIO
- América
 - Academia
 - Estadísticas
 - Comercio
 - Resistencia
 - de electrodinámicos
 - Tienda de papelería
 - venta de material eléctrico

- LO QUE NO
- Academia de enseñanza
 - Asesoría comercial de negocios
 - Datos
 - Centro comercial
 - Escuelas
 - Comercios
 - Salud

- COMUNIDAD 2
- Academia de enseñanza
 - Asesoría comercial de negocios
 - Datos
 - Centro comercial
 - Escuelas
 - Comercios
 - Salud

Con tráfico disminuido, conductores aumentan velocidad

Circulan menos, pero mueren más

Incrementan 30% muertes en Jalisco por accidentes viales en 4 meses del año

Antes que la circulación de vehículos va a la baja por la emergencia sanitaria por Covid-19 los fallecimientos causados por accidentes viales van al alza, y es que la velocidad mata.

Estadísticas del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes revelan que en los primeros cuatro meses del año se han reportado 363 personas fallecidas en accidentes automovilísticos, mientras que en el mismo periodo de 2019 fueron 278, un 29.1 por ciento de incremento.

Alma Chávez, activista social por Covid-19, se ha pronunciado la reducción de un 60 por ciento según el último informe del Gobierno estatal que se refiere a que las calles se han convertido en pistas de carreras.

Si bien desde el inicio de

DE AUTO A ARMA

Algunos vehículos con la que se atropella a un peatón menos será posibilidad de sobrevivir.

VELOCIDAD Y PROBABILIDADES

50% 30 KM/H

90% 50 KM/H

60 KM/H O MÁS

10-0%

¿Sabía que...?

- En una velocidad promedio 1000 centos puede reducir 30 por ciento el tiempo de reacción.
- En condiciones normales, el aumento de la velocidad por hora en la velocidad provoca un aumento de 4 por ciento a 5 en los segundos muertos.

por ciento si es atropellado por un auto que se desplaza a menos de 50 kilómetros por hora, pero si la velocidad aumenta a 80, las posibilidades de perder la vida se triplican.

El documento "Estrategia y Metodología del Censo del Bienestar", de acuerdo con los datos estadísticos de 2018, se utilizan para verificar la información de las personas que se encuentran en el territorio nacional.

Entre los datos que

¿Sabía que...?

- En una velocidad promedio 1000 centos puede reducir 30 por ciento el tiempo de reacción.
- En condiciones normales, el aumento de la velocidad por hora en la velocidad provoca un aumento de 4 por ciento a 5 en los segundos muertos.

El documento "Estrategia y Metodología del Censo del Bienestar", de acuerdo con los datos estadísticos de 2018, se utilizan para verificar la información de las personas que se encuentran en el territorio nacional.

Entre los datos que

El documento "Estrategia y Metodología del Censo del Bienestar", de acuerdo con los datos estadísticos de 2018, se utilizan para verificar la información de las personas que se encuentran en el territorio nacional.

Entre los datos que

El documento "Estrategia y Metodología del Censo del Bienestar", de acuerdo con los datos estadísticos de 2018, se utilizan para verificar la información de las personas que se encuentran en el territorio nacional.

Entre los datos que



Advierten por uso electoral de Censo

Terceros que sea bases para elaborar la oferta política de candidatos

MEXICO. Experto en política social advierte sobre el riesgo de que el Censo del Bienestar, el cual comenzó a integrarse desde finales de 2018, se utilice para fines políticos electorales.

"El documento 'Estrategia y Metodología del Censo del Bienestar', de acuerdo con los datos estadísticos de 2018, se utilizan para verificar la información de las personas que se encuentran en el territorio nacional.

Entre los datos que

El documento "Estrategia y Metodología del Censo del Bienestar", de acuerdo con los datos estadísticos de 2018, se utilizan para verificar la información de las personas que se encuentran en el territorio nacional.

Entre los datos que

NO LE PISES O NOS MATAS

#MANEJORESPONSABLE

PEATÓN SEGURO

CAMPAÑAS



TRANSFORMACIÓN DE UN ENTORNO ESCOLAR: LA TUZANÍA.



INTERVENCIÓNES TACTICAS



URBANISMO TACTICO DESDE LA ACADEMIA



ESTADISTICAS PASOS BLANCOS

UN ATROPELLADO CADA TERCER DÍA

SEGURIDAD VIAL

De esos 100 registros
81
FALLECIERON EN EL LUGAR

100 PERSONAS ATROPELLADAS en 286 días del 2021

EL 42% DE LOS REGISTROS DE PERSONAS ACCIDENTADAS SE CONCENTRAN EN 4 VIALIDADES

PERIFÉRICO
15 peatones atropellados
(13 murieron en el lugar)

CARRETERA A CHAPALA
9 peatones atropellados
(8 murieron en el lugar)

AUTOPISTA A ZAPOTLANEJO
8 peatones atropellados
(8 murieron en el lugar)

AV. LÓPEZ MATEOS
10 peatones atropellados
(8 murieron en el lugar)

Del 100% de los atropellados que se registraron en estas 4 vialidades, el 88% terminan en la muerte instantánea de los peatones.

LA UBICACIÓN DE LOS PEATONES ATROPELLADOS EN ESTAS 4 VIALIDADES TIENEN UN FACTOR COMÚN: vialidades de flujo continuo, en donde las velocidades de los vehículos suelen ser elevadas.

Fuente: Medios de comunicación (Tráfico zmg, reporte 911, Mural, Milenio, El Informador).

pasos_blanco @blancospasos @pasosblancos

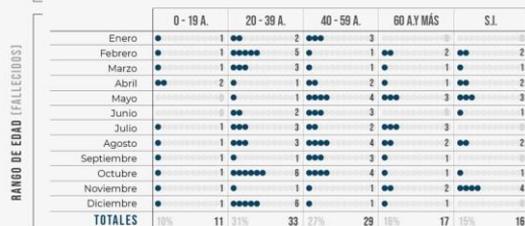
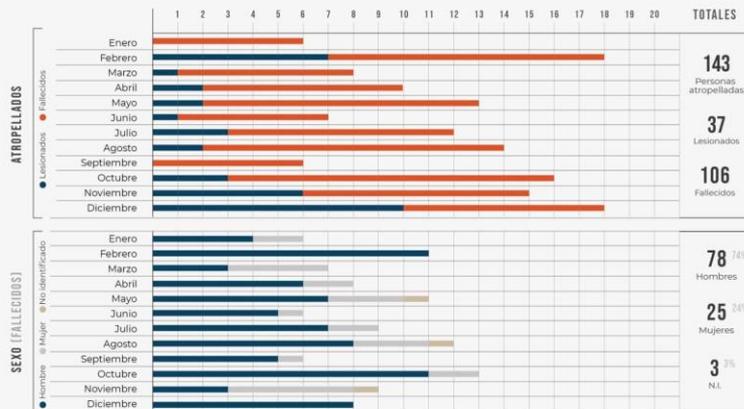
colectivo.pasosblancos@gmail.com



REPORTE ANUAL 2021

Enero - Diciembre | Atropellamientos en el AMG.

SEGURIDAD VIAL



106
FALLECIDOS DURANTE 2021

Fuente: Medios de comunicación (Tráfico zmg, reporte 911, Mural, Milenio, El Informador).

@BlancosPasos @pasosblancos



PARTNER SIDE EVENT

ITF Safer City Streets Network

Asociación de Fabricantes de Muebles de Jalisco A.C. Guadalajara, Mexico

NGOs Driving Change: Key elements of effective advocacy

17 October 2022 16:00–17:30 CDT

Speakers

Saúl Alveano, Secretaría de Transporte, Jalisco

Alejandra Leal, Centrico

John Fredy Bustos López, Despacio

Edgar Zamora, International Road Assessment Programme

Débora Semadeni, Víctimas de Violencia Vial A.C.

Moderator: Chika Sakashita, Global Alliance of NGOs for Road Safety

