

C. GERARDO OCAÑA ÁLVAREZ
P R E S E N T E

En atención a su solicitud de información con número de folio 00090415 realizada a través del sistema INFOMEX por la que textualmente requiere: **“1. Según la información otorgada por la titular de la unidad administrativa de acceso a la información, de la sala de regidores, con número de folio 00063515 ¿Cuáles fueron las empresas que asistieron a las juntas, que temas se discutieron, cuales se aprobaron y cuales se modificaron? 2. De igual manera, entre las empresas, y sociedades civiles que asistieron a las juntas ¿Qué empresas fueron las que votaron a favor de las reformas, y en donde están las actas correspondientes de la discusión y votación”;** me permito manifestarle:

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 4, 6, 44 y 54 fracción III de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Puebla; 2 del Reglamento de la ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública de la Administración Pública del Estado de Puebla; 1, 3, 9 y 19 del Reglamento de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Municipio de Puebla y demás relativos aplicables, me permito hacerle saber: Que la Comisión de Movilidad Urbana la cual fue encargada de realizar el estudio, análisis, discusión y aprobación del dictamen de modificación al Capítulo 10 del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla (Reglamento de Transito Municipal), realizó reuniones de trabajo con universidades, cámaras empresariales, asociaciones civiles, colectivos de movilidad y con la Secretaría de Transporte del Estado para escuchar sus opiniones, puntos de vista y propuestas de modificación. De igual forma, la citada Comisión trabajo con diversas áreas de la Administración Pública Municipal.

De lo anterior se desprende que la Comisión de Movilidad Urbana trabajó en un primer momento con representantes de la Sociedad Civil, nunca con empresas.

Las Organizaciones de la Sociedad Civil que acudieron a las reuniones de trabajo fueron las siguientes: Comisión de Asesoría y Admisión de Directores Responsables de Obra (CADROC), Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), Actíivate por Puebla, Inclusión en Acción A. C., Universidades (UPAEP, IBERO, BUAP), Colectivos ciudadanos (A pata, Bicionudos, Pueblita, Bicitadores, Cholula en bici, bici nenas).



QUEJAS Y DENUNCIAS
01 800 1 VIGILA
8 4 4 4 5 2

Las áreas de la administración pública que participaron fueron las siguientes: Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal; Sindicatura, Contraloría, Secretaría del Ayuntamiento, Instituto Municipal de Planeación del Ayuntamiento de Puebla y Secretaría de Desarrollo Urbano.

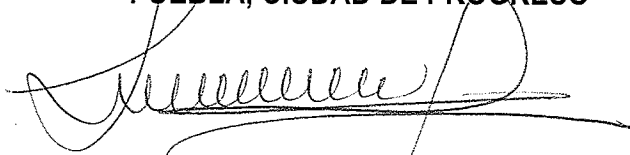
El calendario de las reuniones de trabajo se adjunta para su consulta. Se hace la aclaración de que dichas reuniones fueron las primeras que se realizaron para dicho proyecto, ya que las reuniones de trabajo con las áreas de la administración pública se mantuvieron hasta la aprobación del capítulo 10 del COREMUN.

De igual forma, se le informa que con base en el COREMUN y la Ley Orgánica Municipal el proceso de aprobación de normas reglamentarias les compete exclusivamente a los regidores del H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, situación por la cual ninguna asociación civil, aprobó modificaciones o propuestas; solamente manifestaron sus opiniones y puntos de vista respecto del tema.

Las opiniones y puntos de vista que manifestaron en dichas reuniones se pueden consultar en el cuadro que se anexa.

Sin otro particular quedo a sus órdenes.

ATENTAMENTE
“SUFRAGIO EFECTIVO NO REELECCIÓN”
CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA, A 30 DE NOVIEMBRE DE 2015
“PUEBLA, CIUDAD DE PROGRESO”



C. MA. DE LOURDES VÁZQUEZ VÁZQUEZ
TITULAR DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN DE SALA DE REGIDORES



QUEJAS Y DENUNCIAS
01 800 1 VIGILA
8 4 4 4 5 2

GRUPO	FECHA PROPUESTA	HORARIO	LUGAR	SECCIONES	NÚMERO DE ARTÍCULOS	No.	INVITADOS
Reunión interna	19 de agosto	10 a 12 horas	Sala María Eugenia Mena Sánchez	Capítulo 10	141	1 1 1 1 1 1 1	Dirección de tránsito de la SSPyTM Dirección jurídica de la SSPyTM Sindicatura Contraloría Secretaría del Ayuntamiento IMPLAN Desarrollo urbano
De los usuarios de la vía pública	02 de septiembre	16 a 18 horas	Sala María Eugenia Mena Sánchez	De los conductores de vehículos De los peatones y pasajeros De la conducción y circulación de vehículos de la circulación en general De los usuarios del servicio de transporte de personas	4 5 28 3	5 17 1 1 1 1 1 1 2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 8	Integrantes de la CMU Regidores del Ayto. Dirección de tránsito de la SSPyTM Dirección jurídica de la SSPyTM Sindicatura Secretaría del Ayuntamiento Desarrollo urbano CADROCC AMTM Activale x Puebla Inclusión en acción A.C. Universidades (UPAEF, IBERO, BUAP) IMPLAN Colectivos (A patá, Bionudos, Puebla, Biciladores, Choluta en bici, Echenras, Bia urbana, Bicómites)
Transito y circulación	09 de septiembre	16 a 18 horas	Sala María Eugenia Mena Sánchez	Tránsito municipal de los vehículos De la circulación de vehículos destinados al servicio de transporte De las señales utilizadas para regular el tránsito	10 7 8	5 17 1 1 1 1 1 2 1 1 1 1 1 1 1 3	Integrantes de la CMU Regidores del Ayto. Dirección de tránsito de la SSPyTM Dirección jurídica de la SSPyTM AMTM Activale x Puebla CADROCC Sindicatura Secretaría del Ayuntamiento Desarrollo urbano IMPLAN Universidades (UPAEF, IBERO, BUAP)
Uso de la vía	17 de septiembre	16 a 18 horas	Sala María Eugenia Mena Sánchez	De los estacionamientos De las vialidades de intenso tránsito De las estaciones, terminales, bases y silos De la carga, descarga y transporte de bienes	8 1 6 2	5 17 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 2 2 1 1 1 1 1 1 1 7	Integrantes de la CMU Regidores del Ayto. Dirección de tránsito de la SSPyTM Dirección jurídica de la SSPyTM Desarrollo urbano Activale x Puebla Sindicatura Secretaría del Ayuntamiento Desarrollo urbano Universidades (UPAEF, IBERO, BUAP) CADROCC IMPLAN AMTM CANACO, CEMIC, CAPAC, COE, CANIRAC, CANACINTRA, COPARMEX, CANACOPE

No.	Persona/Asociación	Artículo	Análisis.	Propuesta	Área a aplicar
1	A PATA	Artículo 254.- Para efectos de la aplicación del presente Capítulo se entiende por:	Se considera pertinente definir al peatón en este artículo según la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón (CMDP, 2014).	*Peatón es el andante del espacio público urbano, pudiendo ser mujer u hombre, niñas o niños, adultos mayores, personas con discapacidad, y en general, todas las personas sin importar su género, raza, etnia, orientación sexual u otra condición, que transite [...] por el espacio público" (CMDP, 2014)	Capítulo 10
2	A PATA	Artículo 279.- Los peatones y personas con discapacidad tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, para garantizar su integridad física cuando:	Los modelos de planeación, desarrollo y convivencia en las ciudades deben priorizar a la persona antes que el automóvil.	Artículo 279.- Los peatones y personas con discapacidad tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular en todo momento, y en particular cuando:	Capítulo 10
3	A PATA	Artículo 279.- I. En los pasos peatonales la señal del semáforo así lo indique;	Existen pasos peatonales definidos por señalética horizontal o vertical sin estar necesariamente acompañados de semaforización. En este sentido los transeúntes deben tener prioridad puesto que la señalización está reconociendo el cruce de peatones en dichas intersecciones o nodos viales. Las personas deben tener prioridad ante las máquinas.	Artículo 279.- I. En los pasos peatonales señalizados en las esquinas o a mitad de calle que cuenten o no con semaforización, así como en toda intersección vial señalizada o no para cruce peatonal.	Capítulo 10
4	A PATA	Artículo 279.- III. Habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía;	Las personas no debieran correr al cruzar una vialidad ni sentirse vulnerados frente al tránsito vehicular puesto que los conductores deben salvaguardar la seguridad de los transeúntes en todo momento.	Artículo 279.- II. Habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía, por lo que los conductores deberán frenar totalmente y permitir el cruce de los peatones sin ejercer presión alguna.	Capítulo 10
5	A PATA	Artículo 279.- IV. Los vehículos circulen sobre el acotamiento y en éste haya peatones transitando en el caso de que no dispongan de zona peatonal;	En ocasiones existen las zonas peatonales, sin embargo el estado de las banquetas contribuye a que los peatones encuentren más seguro y conveniente caminar por el arroyo vehicular.	Artículo 279.- IV. Los vehículos circulen sobre el acotamiento y en éste haya peatones transitando en el caso de que no dispongan de zona peatonal o cuando las banquetas sean angostas, irregulares o insuficientes.	Capítulo 10
6	A PATA	Artículo 279.- (Agregar otro punto)	Los equipamientos escolares representan puntos de actividad y concentración peatonal de personas de distintas edades, principalmente menores de edad, por lo que el tránsito de vehículos debe ser pacificado.	Artículo 279.- VII. En zonas escolares de todos los niveles educativos.	Capítulo 10

No.	Persona/Asociación	Artículo	Análisis	Propuesta	Área a aplicar
7	A PATA	Artículo 283.- Los usuarios de un vehículo están obligados a:		Artículo 283.- Los usuarios de un vehículo están obligados a: (AGREGAR PUNTO) Salvaguardar la integridad de los otros usuarios de la vialidad, especialmente de aquellos que se encuentran en condiciones más vulnerables.	Capítulo 10
8	IMIQ	ARTICULO 292 DE LAS VIALIDADES DE INTENSO TRAFICO	<p>Como ejemplo la calle 9 Sur y Norte, es de intenso tráfico y las paradas son cada calle y existe siempre grandes problemas.</p> <p>En la Avenida Juárez, existen paradas de autobuses que muchas veces se ocupan con carros estacionados en la parada y los pasajeros tienen que abordar autobuses en el segundo carril.</p> <p>En una gran parte del Municipio de Puebla, las paradas de autobuses no están señalizadas ni por consecuencia los choferes toman pasaje en cualquier esquina o lugar donde los pasajeros se encuentran aunque sea a media calle.</p> <p>La existencia de Topes en muchas avenidas a pesar de la existencia de semáforos, son colocados por los mismos ciudadanos en lugar de mejorar la educación vial.</p>	<p>En todas las rutas de autobuses señalizar sin excepción las paradas de autobuses incluyendo los números de la línea y no necesariamente cada esquina, sino que se hagan paradas cada dos o tres calles para agilizar la movilidad. (Ejemplo ciudades como Nueva York etc) lo que permitiría también a los pasajeros hacer un poco de ejercicio. Multar a autos que se estacionan en donde ya existe señalización de Parada de Autobuses.</p> <p>Eliminar paulatinamente los topes en todo el municipio y sustituirlos por programas de educación vial y sobre todo vigilar y sancionar los excesos de velocidad de los automóviles y camiones.</p> <p>La existencia de topes solo señala una deficiente educación vial y falta de control de la autoridad y solo ocasiona daños severos a los automovilistas ya que la mayoría de los topes no se encuentran bien señalados.</p>	Capítulo 10
9	CANIRAC Puebla	2. DE LAS VIALIDADES DE INTENSO TRANSITO	Comentario: Mantener informado en este caso a la cámara sobre cierres y obras temporales en corredores gastronómicos.		Capítulo 10
10	CANIRAC Puebla	4. DE LA CARGA, DESCARGA Y TRANSPORTE DE BIENES	En el sector servicio los negocios más afectados son los del corredor gastronómico CENTRO.	Propuesta: ampliar el horario de carga y descarga de 21:30 hrs 10:00 hrs. (actualmente de 21:30 hrs. a 08:40 hrs.) y entregar un tarjetón especial para pipas de agua fuera de este horario, ya que es la mayor problemática que enfrenta el sector.	Capítulo 10
11	CADENA	MOVILIDAD SEGURA	El gran derecho que debe promover el nuevo reglamento tiene que ver con el derecho de todos a circular seguros para llegar a nuestro destino pero basando estos derechos en una jerarquía de movilidad. Es decir, tienen prioridad de movilidad unos más que otros.		Capítulo 10

No.	Persona/Asociación	Artículo	Análisis.	Propuesta	Área a aplicar
12	CADENA	JERARQUÍA DE MOVILIDAD	<p>¿Cómo se define el orden de quién tiene prioridad al moverse?</p> <p>Creemos que para definir el orden de la jerarquía debemos considerar los siguientes elementos cuando una persona está en movimiento:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vulnerable - ¿qué tan expuesto está la persona en movimiento a sufrir daño físico de los demás o complicaciones de movilidad? 2. Poderoso - ¿qué tan probable es que la persona infija daño físico a los demás cuando está en movimiento? 3. Externalidades positivas - ¿quién genera más bien al entorno común estando en movimiento? 4. Externalidades negativas - ¿quién genera más daño al entorno común estando en movimiento? 		Capítulo 10
13	CADENA	JERARQUÍA DE MOVILIDAD	<p>¿Cómo se ordena la prioridad?</p> <p>Las leyes que definamos deben buscar darle prioridad a los siguientes actores siguiendo este orden ya que antepone siempre la seguridad de los más vulnerables y el bien común que generan hacia los demás cuando se ponen en movimiento:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Peatón + movilidad reducida 2. Usuarios de medios no motorizados 3. Usuario de transporte público 4. Usuario de transporte de carga 5. Usuario de vehículo automotor particular 		Capítulo 10
14	CADENA	PRINCIPIOS DE LA LEGISLACIÓN PARA LA MOVILIDAD SEGURA	<p>Es nuestro deseo que estos principios estén presentes durante la legislación de normas que tengan que ver con cuestiones de movilidad. Pueden funcionar como una especie de lista de control contra la que contrastamos cualquier ley o normativa para saber si estamos cubriendo de la mejor manera las cuestiones de movilidad y seguridad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LA CALLE ES DE TODOS • SIN OBSTÁCULOS ES MÁS SEGURO • EL ESTRÉS AFECTA NUESTRA VIDAS • LOS MÁS VULNERABLES SERÁN LAS ESTRELLAS • LA MOVILIDAD DISTINTA AL COCHE NOS BENEFICIA A TODOS 	Capítulo 10
15	AMTM	Artículo 281 Bis - los ciclistas tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular cuando:		<p>Los ciclistas tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular cuando:</p> <p>(Se añade)</p> <p>IV. En calles donde por el volumen vehicular la velocidad de los vehículos automotores y de las bicicletas sea similar, el ciclista podrá ocupar un carril completo.</p>	Capítulo 10
16	AMTM	Artículo 281 Ter: Los ciclistas deben: V. Contar con timbre en su bicicleta;		<p>Los ciclistas deben:</p> <p>V. Contar preferentemente con timbre, corneta, silbato u otro dispositivo auditivo al circular en su bicicleta.</p>	Capítulo 10

No.	Persona/Asociación	Artículo	Análisis	Propuesta	Área a aplicar
17	AMTM	Artículo 304.-		Queda prohibido a los conductores de vehículos: (Se añade) XXVI. Circular haciendo uso de aparatos de perifoneo que provoquen contaminación auditiva e impidan escuchar avisos de otros vehículos particulares o de emergencia.	Capítulo 10
18	AMTM	Que las políticas públicas en movilidad de la Ciudad de Puebla, deben considerar la pirámide de diseño,		Peatón. Ciclista. Transporte público y mercantil. Transporte particular	Capítulo 10
19		TESORER/A		Analizar los rangos de las infracciones para justificar el cobro de infracciones	Capítulo 10
20	A PATA	Artículo 281.- Los peatones deberán observar lo siguiente: II. Utilizar los puentes o pasos peatonales para cruzar la vía;	Los puentes o túneles peatonales son infraestructura para el automóvil y a la medida de éste, ya que le facilita su flujo continuo e impone un esfuerzo adicional a los peatones; no es infraestructura para las personas ni a escala de las personas. En vías sematizadas en zona urbana, los cruces peatonales a desnivel son inaceptables y nadie debe ser juzgado ni discriminado por evitar o rechazar su uso, y buscar opciones de cruce a nivel. La ciudad tiene obligación de ofrecer al peatón alternativas seguras para el cruce de calles a nivel. Únicamente para cruzar vías rápidas de acceso controlado será tolerable tener pasos a desnivel, con elevador, cuyo costo es mínimo en proporción al costo de la infraestructura que se está librando. La ciudad debe dotar alternativas seguras para cruzar las calles a nivel (CMDP, 2014).	Artículo 281.- (ANULAR)	1/2 Capítulo 10
21	A PATA	Artículo 305.- Para dar vuelta a una intersección o carril en sentido contrario a la vía en que se circula, los conductores lo harán con precaución, cediendo el paso a los peatones, en la siguiente forma: I. Vuelta a la derecha. b). La vuelta a la derecha será continua en las intersecciones en que existan señalamientos que así lo indique;	Los carriles de vuelta continua generalmente representan elementos de riesgo para los peatones puesto que el diseño vial contribuye a que los conductores se percalten más del tránsito vehicular en la vialidad a incorporarse que del paso de peatones.	Se propone la eliminación del punto b), es decir, la tolerancia a la vuelta continua.	1/2 Capítulo 10

No.	Persona/Asociación	Artículo	Análisis	Propuesta	Área a aplicar
22	IMIQ		Cobro de estacionamientos en tiendas departamentales con amplias áreas de estacionamiento NO DEBERIAN COBRAR. VER CASOS SIMILARES EN OTROS PAISES COMO EN ESTADOS UNIDOS. En el D.F. por lo menos se regulan los cobros de estacionamientos cobrando la primera hora completa pero las demás fraccionándolo en cuartos de hora proporcionales.	Regular los cobros a fracciones de cuartos de hora a partir de la segunda hora en todos los estacionamientos.	Comisión de Desarrollo Urbano
23	AMTM	Propuesta y justificación social para el uso y servicios de servicio de arrastre	Urgencia y necesidad impostergable de normar y regular el cobro por arrastre, maniobras, salvamento e ingreso al corralón que realizan las grúas que trabajan en el municipio de Puebla	Un tabulador, que le permita al automovilista saber cuánto debe pagar por el o los servicios y que el mismo usuario tenga la posibilidad de decidir quién le presta el servicio, con esto garantizamos la disolución y complicidad de los agentes de tránsito y los prestadores del servicio y la discrecionalidad en los cobros del servicio.	Ley de Ingresos / Capítulo 10 / Accidentes
24	CANIRAC Puebla	3. DE LAS ESTACIONES, TERMINALES, BASES Y SITIOS		Propuesta 1 : Autorizar bases de ascenso y descenso de clientes y proveedores al frente de los restaurantes, delimitadas con banderolas oficiales de la Canirac y el Ayuntamiento, o en su defecto, bahías como se colocaron ya en el centro histórico. Propuesta 2: Establecer un convenio con la Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal con el objeto de autorizar dichas áreas para restaurantes.	SSPyTM
25	Inclusión en Acción			Modificar los requisitos para obtener licencia de manejo, únicamente dejar "en pleno uso de las facultades mentales"	ST
26	AMTM			Impulsar programas de transporte escolar para escuelas con más de 1,000 niños	ST
27	AMTM	a. Resulta de vital importancia hacer referencia al Plan Nacional de Desarrollo (PND 2013-2018), mismo que considera:			

No.	Persona/Asociación	Artículo	Análisis	Propuesta	Área a aplicar
28	AMTM	conectar las tendencias internacionales en materia de movilidad, con las necesidades de desplazamientos sustentables resumidos en los ocho principios de la movilidad,		<p>Caminar. Desarrollo de barrios y senderos que promuevan la caminata.</p> <p>Pedalear. Priorizar redes de ciclovías.</p> <p>Conectar. Crear calles y andadores accesibles a peatones y ciclistas.</p> <p>Transportar. Promover transporte público de calidad.</p> <p>Mezclar. Planificar usos de suelo mixtos.</p> <p>Compactar. Reducir la expansión urbana con crecimiento vertical.</p> <p>Densificar. Concidir densidad poblacional con capacidad de tránsito.</p> <p>Cambiar. Incrementar la movilidad reduciendo el estacionamiento</p>	Norma Técnica de Desarrollo Urbano / Capítulo 10
29	CADENA	ARGUMENTOS RECTORES PARA REDEFINIR EL COREMUN	Entendemos que el COREMUN sólo regula pero también creemos que este elemento normativo debe ser visualizado como una parte importante de un gran sistema que ayude a tener una mejor movilidad.	<ul style="list-style-type: none"> ● COREMUN y reglamento Estatal deben estar alineados para empezar a tener una experiencia de seguridad consistente en la zona metropolitana ● La nueva legislación debe ir acompañada de comunicación, socialización y educación ● La ley sin aplicación y sin multas es letra muerta ● La ley sin una contraparte de diseño urbano bien planeado sigue siendo letra muerta ● Cualquier iniciativa de ley que se planteé ahora o en el futuro, debe dar prioridad a cuidar la vida de la gente sobre la prisa y velocidad en la movilidad 	Norma Técnica de Desarrollo Urbano/ Ley estatal de Movilidad / Capítulo 10
30	AMTM	regular el estacionamiento en la periferia de los centros educativos en la salida e ingreso a clases.	El ingreso como la salida de los planteles educativos ocasiona problemas de movilidad, como lo son cuellos de botella, contaminación, congestión y como problema principal una alta probabilidad de hechos de tránsito que traducen en accidentes de estudiantes y peatones que transitan por la zona de entrada y salida de los centros educativos, todo esto derivado de la falta de educación vial tanto de padres de familia que quieren dejar a sus hijos en la entrada principal de las escuelas así como de la instalación de comercio informal.	<p>visitas de campo a diferentes planteles educativos y se encontró que en la periferia de las escuelas se encuentra siempre una gran zona de calles colectoras que podrían servir como almacenamiento para estacionamiento de padres de familia, por un lado y por el otro no menos importante son los problemas de salud tanto los niños como los padres de familia podrían caminar hasta 500 m. del lugar de estacionamiento al centro educativo con lo que se ganaría por un lado descongestionar los accesos a las escuelas y también se lograría hacer que tanto los padres de familia como los estudiantes tengan una caminata diaria de 1000 m.</p>	Norma Técnica de Desarrollo Urbano / Capítulo 10

No.	Persona/Asociación	Artículo	Análisis	Propuesta	Área a aplicar
31		CAPAC		Detectar crueros prioritarios y favorecer al pealón, implementar crueros verdes	Norma Técnica de Desarrollo Urbano
32	CANIRAC Puebla	1. DE LOS ESTACIONAMIENTOS	Comentario: Reforzar la colocación de la señalética para que facilite su cumplimiento.		Norma Técnica de Desarrollo Urbano
33		BUAP		Estudiar la viabilidad de conseguir patrocinio de las empresas para señales viales	Comisiones unidas / CMU y Desarrollo Urbano
34	AMTM	clasificación de las diferentes vialidades dentro del reglamento de vialidad.	Si bien el reglamento ya trata de definir, los diferentes tipos de vialidades como, vía de acceso controlado, vía primaria, vía pública, y vía secundaria, esta definición queda todavía muy ambigua a la hora de determinar la responsabilidad en un hecho de tránsito, ya que queda a criterio del oficial en turno la definición de la misma	se incluya la siguiente tabla dentro del reglamento para que no queden dudas de que vialidad se está habiendo, esto es en base a clasificación de Arterias urbanas y suburbanas del manual de capacidad.	Desarrollo Urbano / Capítulo 10
35				Implementar bahías para taxis y para el centro histórico	Desarrollo urbano

No	Persona/Asociación	Artículo	Análisis	Propuesta	Área a aplicar
36	IMIQ	ARTICULO 293 A 300 DE LOS ESTACIONAMIENTOS	<p>Bloqueo de una sección de calle, muy frecuente sobre todo en el centro histórico por insuficiente área de recepción de coches interna y/o falta de aviso oportuno y bien visible de CUPO COMPLETO.</p> <p>Lo mismo ocurre con los Valet parking en el ingreso a Restaurants que siempre bloquean un carril de calles y/o avenidas.</p> <p>En las calles y avenidas donde no se permite estacionarse según la señalización durante las 24 horas y no se ha introducido el permiso para horarios nocturnos en donde la circulación es muy baja, igualmente en los cruces en horarios nocturnos no se tiene el cambio a luz amarilla preventiva para facilitar el tránsito a la calle de mayor flujo nocturno y muchas veces la luz roja del carril de alto volumen detiene la movilidad y no existe flujo en el cruce con luz verde.</p>	<p>Todos los estacionamientos actuales y futuros deben tener un área suficiente y avisos bien visibles de cupo completo.</p> <p>En el caso de Valets de Restaurants debe regularse con los restaurantes que modifiquen sus edificios para que los autos ingresen a las puertas de los mismos sin obstruir las vías de la calle. Permitir estacionamientos nocturnos, señalizando los horarios permitidos en la señal que ya existe.</p> <p>Introducir en los horarios nocturnos en todos los cruces de alto volumen en una sola arteria, el concepto de preventiva amarilla, a partir de una hora dada, para facilitar la movilidad en esa arteria y evitar en muchos casos asaltos, esto se lograría automatizando los semáforos para cambiar a partir de la hora señalada.</p>	Analizar
37	AMTM	Artículo 281 CuarterSe prohíbe a los ciclistas: IV. Transportar pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manubrio;		<p>Se prohíbe a los ciclistas: IV. Transportar pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manubrio, o sobre este último; (Derogar) VI. Circular a velocidad mayor de 20 kilómetros por hora;</p>	Analizar
38		AMTM		Implementar la obligatoriedad de tener SEGURO por daños a terceros	Analizar
39		Inclusión en Acción		Incluir programa "Vigilante Ciudadano"	Analizar