



## **Inicia L4 del Mexibús pruebas de operación con grandes fallas que demeritan el servicio**

- *Sin ninguna estación terminada en los 24.4 kilómetros que tendrá Línea 4 de Mexibús.*
- *Las pruebas de operación se hacen sin demanda de usuarios potencial ni con los autobuses que se utilizaran para brindar el servicio.*
- *Organizaciones sociales hacen un llamado al gobierno mexiquense a concluir la obra de la Línea 4 y atender los rezagos que presenta la obra.*

**Ciudad de México 29 de mayo de 2017.-** Ante el anuncio del Gobernador del Estado de México Eruviel Ávila de iniciar con las pruebas operativas con usuarios en la Línea 4 del Mexibús, El Poder del Consumidor, Transita Seguro y México Previene solicitaron a las autoridades del Estado de México que concluyan primero con las obras ya que se carece de estaciones e infraestructura en todo el trazo de la Línea 4.

Ante este anuncio por parte del gobierno mexiquense, las organizaciones realizaron una evaluación del servicio el cual conectará los municipios de Tecámac y Ecatepec con el CETRAM Indios Verdes en la Ciudad de México, en el recorrido se identificaron serias fallas técnicas, de infraestructura y de operación. En los 24.4 kilómetros establecidos para la Línea 4 del Mexibús el servicio se ofrece en tan solo 15.5 km con ninguna estación terminada, solo se observan los cimientos de éstas. A decir de los expertos el avance de la obra es de tan solo un 35% por lo cual sorprende que se estén llevando a cabo pruebas de operación en un sistema de transporte público que se encuentra inconcluso.

Cabe señalar que las estaciones donde se están haciendo las pruebas de operación que constan de maniobras de ascenso y descenso no forman parte de la Línea 4 del Mexibús, sino que pertenecen a la Línea 2 del Mexibús, (Puente de Fierro y Casa de Morelos), en lo que respecta a la estación de Indios Verdes las maniobras se realizan en una zona que carece de infraestructura adecuada, lo cual obliga a los usuarios a formarse sobre la zona de operación de otras unidades de transporte público exponiéndolos a un incidente.

Víctor Alvarado coordinador de Transporte Eficiente de El Poder del Consumidor declaró “Para realizar pruebas reales que determinen las variables de operación de la Línea 4 como son frecuencias, tiempos de viaje y ascenso-descenso, etc. se requiere de estaciones terminadas y de usuarios potenciales, lo que encontramos en el recorrido fueron viajes con solo cinco usuarios por unidad lo cual arrojará resultados erróneos para la operación en el servicio

Las principales fallas que se identificaron son: estaciones no terminadas, falta de condiciones de accesibilidad universal en las dos estaciones dónde se presta el servicio, tanto al interior de la Línea (semáforos peatonales audibles, rutas podo-táctiles, marcas de cruce peatonal alineadas a rampas en banqueta o superficies a nivel del arroyo vehicular), ausencia de señalamientos como semáforos peatonales y vehiculares, marcas de cruce peatonal e información de la operación del servicio.

Sobre estas fallas la directora de México Previene, Fernanda Rivero Benfield subrayó que “Es sumamente peligroso operar cuando no se cuenta con semáforos, pasos peatonales seguros y marcas de cruce. Recordó que al año mueren 1,643 personas en el Estado de México en accidentes viales, -aproximadamente cinco diarias- por lo cual no se puede permitir que se vulnere aún más a los mexiquenses con este tipo de medidas poco analizadas que buscan cumplir a medias con promesas de campaña”. Y agregó: “Las obras de BRT bien ejecutados reducen los accidentes viales de un 40-50 %”

A las fallas anteriormente mencionadas se le suma que el transporte público convencional no ha sido retirado del corredor, tampoco se han eliminado las vueltas a la izquierda para los vehículos que transitan



sobre este tramo de la avenida, lo que traerá grandes conflictos viales que entorpecerán el servicio ofrecido por el Mexibús L4.

Alejandro Palmerin del equipo técnico de Transita Seguro expresó: “Este proyecto deja al olvido al peatón y el ciclista, siendo estos los usuarios más vulnerables de la vía, no vemos ningún beneficio hacia ellos por la implementación del corredor, a su vez se sigue pensando equivocadamente que los puentes anti-peatonales son una solución idónea para tener acceso a estaciones o cruzar la vialidad.”

En lo que se refiere a los kilómetros que van de la estación Puente de Fierro a lo que será la Terminal Tecámac donde aún no hay operación, solo se aprecia el carril confinado invadido en todo momento por transporte público convencional, automóviles particulares y de carga. Además, en la zona se observan excavaciones expuestas que ponen en peligro la vida de los habitantes de la zona.

Por su parte, Juan Manuel Berdeja especialista en Movilidad de Transita Seguro indicó “El que el sistema esté operando de esta manera a través de un servicio exprés no brinda beneficios a toda la ciudadanía puesto que no se cuenta con un servicio ordinario ya que las estaciones que servirían para esto no se encuentran terminadas. Además, se anunció gratuidad del servicio, sin embargo, solo aplica para el sentido Indios Verdes-Puente de Fierro.

En cuanto al tiempo promedio de viaje para este servicio “exprés e incompleto “es de 40 minutos y los usuarios tienen que esperar entre 10 a 15 minutos para poder abordar en ambas terminales temporales (Puente de Fierro y Casa Morelos), la velocidad promedio de las unidades es de 23km/h en hora de baja demanda y en hora pico (horas de máxima demanda) puede llegar a bajar a 20 km/h por debajo de lo que pueden llegar a ofrecer estos sistemas de transporte. Los especialistas de ambas organizaciones indican que cuando las obras concluyan se podrían reducir los tiempos de viaje de los usuarios en mínimo 26%<sup>1</sup>.

Los encargados de la obra argumentan a través de carteles al interior de los autobuses que van dirigidos a los usuarios que la obra no avanza porque el Gobierno de la Ciudad de México no autoriza que Línea 4 de Mexibús llegue al Metro Indios Verdes. Sin embargo, esto no tiene congruencia ya que se pensaría que solo faltara concluir la terminal en Indios Verdes para que la obra esté completa.

En la opinión de las organizaciones la experiencia de construcción de las Líneas 1, 2 y 3 del Mexibús no han servido para adoptar las buenas prácticas ya que las autoridades y responsables de la obra siguen conduciéndose con una evidente falta de seriedad y efectividad para poder concluir la Línea 4 del Mexibús. De no terminarse la construcción de esta Línea se corre el peligro de que suceda lo mismo que con la Línea 2 del Mexibús la cual tardó casi 5 años en entrar en operación por el cambio de la administración de gubernatura dejando en el olvido la construcción del sistema.

Finalmente, en conjunto las organizaciones hicieron un llamado enérgico a las autoridades del Estado de México para que concluya con la construcción de la Línea 4 y se atiendan de manera urgente los rezagos que presenta esta obra, evitando falsas promesas de que el servicio estará terminado antes de que el gobernador en turno deje la actual administración.

Se adjuntan fotografías de las fallas encontradas a lo largo de la L4.

#### **Para mayor información:**

Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686;

Diana Turner cel. 55-8580-6525;

Denise Rojas cel. 55-1298-9928

<sup>1</sup> Recorrer el trazo de la Línea 4 de Mexibús en otros servicios de transporte público requiere de 90 hasta 120 minutos. La estimación considera una velocidad para una reducción tiempo de 20 km/h y que sobre el confinamiento se eliminen vueltas a la izquierda y la invasión de otros vehículos de transporte.