

OCTAVO PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA DE LA SEXAGÉSIMA SEXTA SESIÓN ORDINARIA, DE FECHA 21 DE JUNIO DEL 2016, EN LA QUE SE APRUEBA POR UNANIMIDAD DE VOTOS DE LOS INTEGRANTES DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO DE BENITO JUÁREZ, QUINTANA ROO, 2013-2016, EL ESTUDIO TÉCNICO JUSTIFICATIVO DEL PROYECTO DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA, EN LOS TÉRMINOS DEL PROPIO ACUERDO.--

El Honorable Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo 2013–2016, con fundamento en los artículos 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018; Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018; Programa Sectorial de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano; 126, 133, 145 y demás relativos y aplicables de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo; 1º, 2º, 3º, 65, 66 fracción I, inciso p), y demás aplicables de la Ley de los Municipios del Estado de Quintana Roo; 1º, 2º, 3º, 5º, 73, 96 y demás aplicables del Bando de Gobierno y Policía del Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo; 1º, 2º, 3º, 26, 27, 33, 45, 46, 49, 50, 78, 79, 80, 85 y demás relativos y aplicables del Reglamento del Gobierno Interior del Ayuntamiento del Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo; Plan de Desarrollo Municipal 2013-2016; Plan de Acción Climática Municipal; Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Cancún 2014-2030; Programa de Fomento a la Movilidad no Motorizada de la Ciudad de Cancún, Quintana Roo 2016-2030; y,

CONSIDERANDO

Que cada vez más la sociedad contemporánea está descubriendo y afrontando problemas más complejos con respecto a la movilidad. Las necesidades de moverse son cada día más grandes a pesar del mejoramiento e individualización de los sistemas de información, telecomunicación e informática. Es evidente que el modelo ha entrado en crisis, y por más infraestructura (vías) que exista o que se construyan, los vehículos motorizados han sobrepasado el número límite que las ciudades pueden sostener, por lo cual el acceso a una buena condición social de movilidad no está garantizada;

Que la movilidad no motorizada asociada a peatones y bicicletas es pieza fundamental dentro del sistema de movilidad para una ciudad, ya que garantiza la accesibilidad y conexión dentro de toda la ciudad;

Que una forma en la que muchas administraciones en diversas ciudades del mundo intentan fomentar la movilidad sustentable, es a través de la implementación de sistemas de bicicleta pública (SBP);

Que la adecuada alineación al sistema nacional de planeación: El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (Meta 2 y 4), el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018 (objetivo 4) y el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano 2013-2018 (objetivo 3), refieren impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos;

Que como resultado del sistema de planeación democrática que dio lugar al Plan de Desarrollo Municipal 2013-2016; al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Cancún 2014-2030 y al Plan de Acción Climática Municipal (PACMUN), se atiende una de las demandas que estos instrumentos identifican: fomentar sistemas de transporte público no motorizado a efecto de prevenir y abatir problemáticas de movilidad en la ciudad de Cancún;

Que el Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Cancún (2014-2030), en su programación y definición de proyectos estratégicos contempla (numeral 4.1.5.3): "Implementar nuevas modalidades de movilidad";

Que el Plan de Acción Climática Municipal (PACMUN), establece como objetivo disminuir la cantidad de gases contaminantes generados por el congestionamiento vial, que es generado por el uso de vehículos y como medida de mitigación el fomento a la movilidad no motorizada;

Que los diagnósticos, estudios y evaluaciones sobre la movilidad urbana en la ciudad de Cancún y el Municipio de Benito Juárez, resaltan la presencia de un modelo de movilidad urbana insostenible, donde una de sus principales causas subyacentes es el escaso fomento a la movilidad no motorizada, especialmente el uso de la bicicleta como modo de transporte público;

Que en atención a lo anterior, el Programa de Fomento a la Movilidad no Motorizada contempla en su estrategia 4 la "Implementación del Sistema de Bicicleta Pública en la ciudad de Cancún";

Que adicionalmente, este sistema contempla seis objetivos específicos esenciales: 1) La planeación y análisis del entorno urbano de la ciudad de Cancún, 2) La identificación del modelo de operación del SBP, 3) El diseño tecnológico de estaciones y bicicletas para la ciudad de Cancún, 4) La instalación de estaciones en el primer cuadro de la ciudad, 5) La instalación de anclajes y bicicletas en las estaciones, y 6) La coordinación y ejecución de acciones complementarias del SBP;

Que actualmente, la ciudad de Cancún ya presenta inconvenientes de tráfico y contaminación entre muchos otros problemas de movilidad, y uno de sus mayores desafíos se concentra en la búsqueda del equilibrio y satisfacción de las necesidades de transporte. Por esta razón, muchas ciudades han retomado la idea de que la bicicleta es una opción real como medio de transporte cotidiano, entre otras, porque es un medio de transporte seguro y práctico, no contamina y, en cambio, entrega beneficios en salud a sus usuarios;

Que hoy, más de 600 ciudades alrededor del mundo tienen sus propios sistemas de bicicletas públicas y cada año se inauguran más. Los sistemas más grandes se encuentran en China, en ciudades como Hangzhou y Shanghai. Los exitosos sistemas de París, Londres y Washington D.C., han ayudado en gran medida a promover el ciclismo como un sistema de transporte valioso y viable;

Que las razones para la implementación de un sistema de bicicletas públicas se vinculan principalmente en metas de reducción de la congestión vehicular, incremento del ciclismo, mejoría de la calidad del aire y ofertar a los residentes una opción de movilidad activa. Las bicicletas públicas tienen dos ventajas clave cuando se comparan con otros proyectos de transporte: los costos y tiempo de implementación son comparativamente más bajos;

Que las bicicletas públicas, más que ningún otro transporte urbano, tienen la habilidad de mejorar y transformar nuestras ciudades. Las bicicletas permiten la libertad individual de movimiento, pero sin las consecuencias de las emisiones del CO₂, la congestión y el sobreuso de las arterias de la ciudad que los autos demandan. En más de 400 ciudades en las que se ha implementado las bicicletas públicas, las personas están experimentando mejoras en su salud, beneficios financieros, flexibilidad de movimiento y un gran disfrute de las consecuencias de este modo de transporte. Mientras más ciudades consideran este sistema de transporte, las ciudades y las calles se vuelven, una vez más, lugares dinámicos para las personas y no sólo para los autos;

Que los sistemas de bicicleta pública - SBP hoy hacen parte de las características de una ciudad que le apunta a ser más amable, productiva y ambientalmente sostenible. Ya son más de 400 experiencias documentadas de sistemas públicos de bicicleta en ciudades de Europa, Asia, América, entre otros. Estas ciudades cuentan con estos servicios a disposición de la gente que, sumado a las alternativas de transporte público colectivo y masivo, obtienen más y mejores posibilidades de trasladarse de manera rápida, cómoda y muy económica, prescindiendo cada vez más del uso de automóviles particulares;

Que el desarrollo de un sistema de bicicletas públicas en nuestras ciudades contribuirá a la descongestión, a aumentar la seguridad tanto cívica como vial y revitalizar el comercio en las zonas de impacto directo. Todo ello, además de los beneficios que se pueden generar con el sistema como atractivo turístico, pues estos sistemas se convierten en una estupenda alternativa para recorrer la ciudad de una manera amable y eficiente. En general, un SBP puede contribuir a un mejoramiento de la calidad de vida de quien lo toma como opción de transporte, gracias a sus aportes de la bicicleta como vehículo eficiente y como un medio de transporte saludable y ambientalmente sostenible. Adicionalmente, debido al modelo de servicio que se proponga para el funcionamiento del esquema, se genera una ganancia social adicional al beneficio directo del usuario del sistema, consistente en las plazas de empleo formal que puede ofrecer de acuerdo al esquema de servicio que se adopte;

Que la implantación de un sistema de transporte opcional como un sistema de bicicletas públicas, se justifica básicamente porque satisface los objetivos estratégicos de movilidad previstos en la mayoría de las ciudades. La bicicleta como medio de transporte es más eficiente, en términos económicos y de tiempo, en distancias que promedian los 7 km. En recorridos inferiores a un 1 kilómetro es mejor caminar y, si el recorrido es superior a 7 kilómetros, opte por transporte urbano masivo-colectivo. Por lo general este promedio es de qué 7 km, es una distancia que se puede realizar en bicicleta en menos de 20 minutos;

Que los SBP por su capacidad de ser proyectos innovadores y de impacto social traen consigo una imagen positiva para la ciudad. Entre otros valores agregados un SBP genera desarrollo e integración social, contribuye con la calidad de vida

y salud de la población. Es un sistema de bajo costo para la ciudad, comparado con otros proyectos tradicionales de movilidad, por su eficiencia en el manejo racional de los recursos, es equitativo y, sostenible ambientalmente;

Que estos sistemas se pueden definir como una herramienta dentro de una política pública que permite integrar el medio de la bicicleta al sistema de transporte público, buscando agilizar la circulación de personas en ciertas zonas y horas, ya sea iniciando o terminando su viaje, dentro de un principio básico de intermodalidad;

Que el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, cuenta con diversas ventajas, como son: • Costo: Tanto en lo referente al vehículo como a la infraestructura, la bicicleta es un modo más económico. Las bicicletas tienen un costo mucho menor que otros vehículos y no deterioran el pavimento. • Uso eficiente del espacio: Hasta veinte bicicletas pueden ser estacionadas en el espacio de un vehículo. Una bicicleta consume menos del 60% del espacio requerido para circular para un vehículo particular. • Congestión: Porque reduce la congestión en las calles lo cual representa ahorros en tiempo para los ciudadanos. • Consumo de combustibles no renovables: Cada vez que se utiliza la bicicleta y se deja de utilizar el automóvil, se evita el consumo de combustibles no renovables. Se calcula que las bicicletas ahorran el consumo de 240 millones de galones de gasolina al año en el mundo. Razones ambientales: • Transportarse en bicicleta no contamina la atmósfera ni produce ruido, aminora la congestión y ahorra energía. • Montar en bicicleta ahorra 1.5 Kg. de CO2 emitidos al día a la atmósfera por cada 5 Km. • Contribuye a evitar el cambio climático. • Un viaje de ida y vuelta en bicicleta de 6.5 kilómetros, libera el aire que respiramos de 7 kg de contaminantes;

Que por lo anterior, los efectos positivos que la incorporación del Sistema de Bicicleta Pública como nuevo modo de transporte público, se sintetizan en la protección del entorno natural, la apropiación y rescate del espacio público, la inclusión social y la dinamización económica local. Lo anterior, representa pilares básicos del derecho a la ciudad;

Que en ese tenor, la implementación de un Sistema de Bicicleta Pública en los términos del Estudio Técnico Justificativo que se somete a consideración, implica para nuestra realidad comunitaria e institucional, una serie de acciones previas necesarias como son: La conformación del encaje legal suficiente para considerar a este sistema como un servicio público municipal; El diseño físico y operacional que deba tener la infraestructura pública del municipio; La concertación de los recursos financieros para modificar la infraestructura pública municipal; y, el diseño e instrumentación de los procesos de socialización respecto a la necesidad de este tipo de transporte;

Que por lo anterior, se tiene a bien someter a la aprobación de los integrantes de este Honorable Ayuntamiento, los siguientes:

PUNTOS DE ACUERDO

PRIMERO.- Se aprueba el estudio técnico justificativo del proyecto para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, de conformidad al documento que se adjunta al presente acuerdo y que forma parte del mismo como si a la letra se insertare.

SEGUNDO.- Por ser una alternativa de transporte sustentable para la movilidad de la ciudad de Cancún, se autoriza considerar como un asunto prioritario dentro de la agenda municipal, la implementación del Sistema de Bicicleta Pública.

TERCERO.- Se instruye a la Comisión Ordinaria de Reglamentación y Mejora Regulatoria, la elaboración de las iniciativas de reforma para considerar al Sistema de Bicicleta Pública como un Servicio Público Municipal y para regular su funcionamiento.

CUARTO.- Se instruye a las Secretarías Municipales de Ecología y Desarrollo Urbano y de Obras y Servicios Públicos, así como al Instituto de Planeación del Desarrollo Urbano, el diseño físico y operacional que deba realizarse a la infraestructura pública de la ciudad de Cancún, para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública.

QUINTO.- Se instruye a la Dirección General de Planeación la concertación de recursos necesarios para la adecuación de la infraestructura pública de la ciudad de Cancún, en los términos del presente acuerdo.

SEXTO.- Se instruye a la Dirección de Comunicación Social, el diseño de procesos de socialización respecto de la necesidad de implementar y operar un Sistema de Bicicleta Pública, a través de campañas de información.

SÉPTIMO.- En su oportunidad, publíquese el presente acuerdo en la Gaceta Oficial del Municipio, el Periódico Oficial del Gobierno del Estado y en la página oficial del Ayuntamiento. -----