

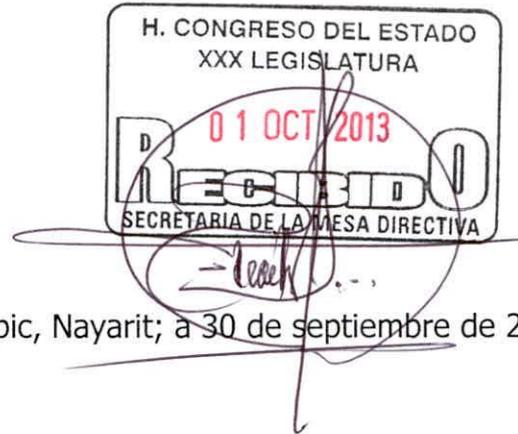


Dip. Miguel Ángel Arce Montiel

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA

PODER LEGISLATIVO
NAYARIT
XXX LEGISLATURA

Dip. Fernando Ornelas Salas
Presidente de la Mesa Directiva del
H. Congreso del Estado
Presente



Tepic, Nayarit; a 30 de septiembre de 2013

At'n Lic. Javier Rivera Casillas
Secretario General

El suscrito **Diputado Miguel Ángel Arce Montiel**, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en esta XXX Legislatura, Con fundamento en los artículos 49° fracción I, y 50° de la Constitución Política para el Estado Libre y Soberano de Nayarit; 21° fracción II; 86° y 94° de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Nayarit; y 95° del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso, me permito someter a la consideración de esta Honorable Asamblea la Iniciativa que reforma y adiciona diversos artículos de la **Ley de Asentamientos Humanos y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit**, así como la **Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Nayarit**, en términos de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Ante los drásticos cambios climáticos propiciados por los constantes y cada vez más extendidos daños a la naturaleza hechos por el hombre, esto es, de bosques, selvas, ríos, mares, humedales, etc., cuyas terribles consecuencias que amenazan la vida humana y de otras especies animales y vegetales ya comienzan a sentirse y padecerse con los distintos tipos de desastres naturales, mismos que han ocasionado terribles tragedias provocando pérdidas insensatas de vidas y bienes de millones de personas en el mundo, se alza una conciencia ambientalista mundial que clama por modificar la relación del hombre con su medio ambiente para evitar que los daños injustificados e innecesarios al medio ambiente nos pasen factura como por desgracia viene ocurriendo actualmente en México y en otras latitudes.

En efecto, en las últimas décadas, se han venido sucediendo de manera cada vez más frecuente y más graves, una serie de desastres naturales propiciados en gran medida por la ambición e irresponsabilidad de unos cuantos individuos –aunque muy poderosos- cuya actitud depredadora impulsada por la codicia de riqueza extrema de unos y por la irresponsabilidad de otros de no poner límites a los excesos, han puesto en riesgo las bases mismas de la vida del planeta, situación que de continuar, será luego muy difícil de revertir, como ya lo han advertido los científicos más prestigiados.

Tomando en cuenta las afectaciones al ecosistema que las actividades económicas incontroladas provocan, se estableció desde el año 2011 por la Organización de las Naciones Unidas, que el primer lunes de octubre sea considerado **Día Mundial del Hábitat**, con el propósito explícito de crear conciencia a escala mundial en las personas ordinarias, en los agentes económicos y en las autoridades de los diversos países, de la necesidad imperiosa de preservar nuestro entorno natural que es la base de la vida en nuestro planeta en todas sus manifestaciones, sin que ello implique por supuesto, renunciar al desarrollo industrial y económico basado

en los avances científicos y tecnológicos, sino con la idea de aminorar los daños infringidos al medio ambiente, procurando hacer compatible la transformación inevitable de la naturaleza, con el conocimiento científico y sus aplicaciones.

En este sentido y haciendo eco del mencionado clamor mundial de buscar un trato más racional y sustentable del hombre con la naturaleza a través de conocimientos, la creación de artefactos y las actividades económicas que los impulsan a su desarrollo, el Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, Ban Ki-Moon, ha tenido a bien expresar que:

«De la necesidad surge la oportunidad. Unas ciudades mejor planificadas y que funcionen mejor pueden ayudar a guiarnos hacia el futuro que queremos: ciudades donde todos tengan una vivienda adecuada y buenos servicios de agua, saneamiento, salud y otros servicios básicos; ciudades con buenas perspectivas educativas y laborales; ciudades con edificios y sistemas de transporte público con un uso eficiente de la energía; ciudades donde todos se sientan integrados.»

Este mensaje significa que las políticas públicas que se supone han de hacerse dando prioridad al bien común o bienestar general por encima de intereses mezquinos de unos cuantos, deben tomar en cuenta el impacto ambiental de las obras a realizar, buscando alternativas si es el caso, y desde luego, rectificando errores e implementando medidas que prevengan o abonen a una mejora sustantiva del medio ambiente.

En este orden de ideas, la demanda de un numeroso grupo de ciudadanos tepicenses, la mayoría de ellos jóvenes, de contar con **ciclovi**as que alienten prácticas saludables en las personas, eviten o limiten el uso del automóvil que actualmente constituye un grave problema de vialidad y contaminación, podría ir en esta dirección de impulsar prácticas favorables al **Hábitat** que harían de nuestro entorno un mejor lugar para vivir y disfrutar.

En el entendido que la ciudad de Tepic ha sufrido una creciente urbanización en los últimos años, Esto ha traído consigo una serie de retos para la provisión de infraestructura, servicios públicos, vivienda, empleo, transporte, servicios de salud y educación a una población en constante incremento. Si bien este fenómeno ha contribuido a mejorar los niveles de vida de muchos, no todos los cambios han sido favorables. La vida urbana también ha traído consigo el detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos, especialmente de los más pobres. Estos cambios incluyen contaminación ambiental, insuficiencia de los servicios públicos y de transporte, aumento en la delincuencia e inseguridad, incremento en el consumo de sustancias, y deterioro de los espacios físicos, sociales y de recreación, que son cada vez más ocupados por automóviles.

Adicionalmente, el sistema de movilidad urbana ha favorecido el uso de vehículos motorizados en detrimento de caminar o el uso de la bicicleta. En estas condiciones, en la vida de las ciudades hay menos alternativas de entretenimiento y convivencia en espacios abiertos; pero en medio de los problemas citados, existen alternativas prometedoras, por ejemplo, la promoción de la actividad física integral a través del diseño de programas de buena calidad con un enfoque ambiental, lo que implica la concurrencia de diversas disciplinas, profesionales, niveles políticos y estrategias. Tales intervenciones en el medio ambiente, como la creación de parques, plazas y otros espacios y áreas para la actividad física, son alternativas altamente recomendadas por su efectividad y por estar al alcance de todos.

En este contexto, la ciclovia representa una alternativa atractiva para implementar en nuestra entidad, pues no solo ofrece la oportunidad de realizar actividad física y prevenir las consecuencias de estilos de vida poco saludables, sino además contribuye a abordar otros retos derivados de la vida urbana actual, como son la contaminación del aire, inseguridad y peligro en las calles y falta de espacios públicos para la gente. La ciclovia ha tomado cada vez más fuerza en varias a nivel internacional y nacional, en donde la experiencia ha demostrado que su

implementación requiere grandes dosis de determinación, colaboración intersectorial y constancia.

Los beneficios derivados de la ciclovía influyen en diferentes aspectos de la vida de los habitantes urbanos. Diferentes estudios realizados han encontrado que esta estrategia ofrece a las comunidades la oportunidad de realizar actividad física sin restricciones de costo, clase social, edad o preferencias recreativas. Su potencial para favorecer la adquisición de hábitos de vida saludables, y en consecuencia, mejorar la salud. Sin embargo, los beneficios de la ciclovía van más allá de la actividad física y se relacionan con beneficios entendidos desde una perspectiva más amplia de la salud. Contribuye a la recuperación y democratización del espacio público, al apropiarse de los espacios urbanos, los ciudadanos aprenden valores de convivencia, comunicación, cohesión social, respeto, pertenencia, democracia e inclusión social. La ciclovía ofrece la oportunidad de tener una visión y experiencia diferentes de la ciudad, de recorrer espacios de importancia cultural y arquitectónica, y de transitar con seguridad en espacios tradicionalmente exclusivos de los vehículos automotores.

El impacto social de la ciclovía también se relaciona con la generación de oportunidades de empleo y la creación de espacios para la prestación de servicios sociales. Por ejemplo, el programa favorece la reactivación económica de las comunidades y la participación de la comunidad en actividades voluntarias. Así mismo, al disminuir la congestión vehicular y reemplazar vehículos motorizados por peatones, ciclistas y caminantes, se contribuye a la protección del medio ambiente y favorecer el mejoramiento de la calidad del aire y la disminución del ruido en las ciudades.

Los objetivos pueden ser tan diversos como los beneficios que ofrece, las condiciones de cada ciudad son diferentes, y las necesidades de las comunidades varían. En consecuencia, es necesario hacer énfasis en algunos objetivos iniciales acordes al contexto particular, y posteriormente se desarrollen otros objetivos de

manera paralela. A continuación enumero los objetivos principales que se pueden buscar con la implementación de la ciclovía en nuestra entidad:

- Ofrecer un espacio para la recreación gratuita y el aprovechamiento del tiempo libre (deporte y recreación, arte y cultura, ciencia y tecnología y el desarrollo social).
- Recuperar las calles para el encuentro ciudadano.
- Ofrecer oportunidades de empleo.
- Generar valores de convivencia ciudadana incluyendo valores democráticos, respeto y tolerancia, comunicación y cohesión social.
- Generar sentido de pertenencia hacia la ciudad.
- Contribuir a la disminución de la inequidad.
- Favorecer la adquisición de hábitos de vida saludables.
- Contribuir en la prevención de las enfermedades crónicas mediante la promoción de la actividad física.
- Disminuir la congestión vehicular.
- Promover el uso de medios alternativos de transporte.
- Disminuir la contaminación ambiental y los niveles de ruido.

Bajo este contexto es necesario que nuestra legislación en esta materia se actualice y adecue a las necesidades, condiciones demandadas actualmente, con el objetivo de brindar certeza legal para el reconocimiento jurídico de las personas que utilizan este medio, así como la realización y desarrollo de proyectos de este tipo en materia de infraestructura urbana.

Por otro lado en el tema de desarrollo urbano, adicionalmente es necesario flexibilizar los requisitos y procedimientos para la autorización de fraccionamientos social progresivos, ya que estos son el instrumento para ampliar y facilitar las posibilidades de acceso a la vivienda a las familias de bajos ingresos o sectores de la población más necesitados y desprotegidos; ante esta situación y una vez discutida y analizada la problemática de este sector el pasado 15 de agosto del presente año en el Foro Estatal de Consulta Ciudadana de los Programas Nacionales de Desarrollo Urbano y de Vivienda 2013-2018, el cual fue convocado por SEDATU y en presencia del titular del Poder Ejecutivo, fue una de las principales conclusiones de éste, la adecuación de la Ley de Asentamientos Humanos y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit en esta materia, con la finalidad que el Estado Nayarita sea más eficaz y eficiente para garantizar oportunamente las autorizaciones ante la permanente demanda de vivienda real y justificada de la sociedad.

Por lo anteriormente expuesto, debidamente fundamentado y motivado, en pleno ejercicio de mis facultades constitucionales y legales someto a la consideración de esta Honorable Legislatura para su análisis, discusión y aprobación en su caso, la presente:

Iniciativa de Decreto mediante el cual se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Asentamientos Humanos y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit, así como la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Nayarit, para quedar en los siguientes términos:

Ley de Asentamientos Humanos y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit

Artículo 4....

I....

II....

III....

IV. Ciclovía.- Es el nombre genérico dado a parte de la infraestructura pública destinada de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas. También conocida como ciclopista o carril bici;

....

Artículo 150....

Artículo 150 Bis....

Artículo 150 Ter Los fraccionamientos que proyecten camellones en las vialidades principales, podrán contemplar ciclovías sobre ellos, siempre que éstas tengan una dimensión mínima de 2.00 metros que permita la circulación de ciclistas en ambos sentidos simultáneamente. Tanto en camellones como en banquetas, las ciclovías deberán contar con rampas de acceso y señalamiento vertical y horizontal aprobado por la Secretaría.



Artículo 151....

I....

II....

III....

IV....

V....

VI....

VII. Las banquetas tendrán como mínimo de 2.00 y 2.50 metros de ancho, en las vialidades locales y colectoras respectivamente, y del cual se destinará 1.00 metro de ancho a ciclovía en la sección adyacente al arroyo vehicular.

VIII....

IX....

X....

XI....

a)

b)

c)

d)

e) Guarniciones y banquetas de concreto u otro material de similar calidad, deberán contar con rampas de acceso para personas con discapacidad y ciclistas, las cuales se localizarán en las esquinas;

....

Artículo 153....

I....

II....

III....

IV....

V. Las banquetas tendrán como mínimo de 2.00 y 2.50 metros de ancho, en las vialidades locales y colectoras respectivamente, y del cual se destinará 1.00 metro de ancho a ciclovía en la sección adyacente al arroyo vehicular. En las vialidades colectoras la zona ajardinada será de 30 centímetros de ancho;

....

XII. Guarniciones y banquetas de concreto u otro material de similar calidad, deberán contar con rampas de acceso para personas con discapacidad y ciclistas, las cuales se localizarán en las esquinas.

Artículo 156....

I....

II....

III....

IV. El ancho de las vialidades locales será de 12.00 metros mínimo y el de las colectoras de 17.00 metros, medidas de alineamiento a alineamiento; las banquetas tendrán como mínimo de 2.00 y 3.00 metros de ancho, en las vialidades locales y colectoras respectivamente, y se destinará 1.00 metro de ancho a ciclovía en la sección adyacente al arroyo vehicular. Adicionalmente se dedicaran 30 y 50 centímetros de ancho en las banquetas a zona ajardinada en las vialidades locales y colectoras, respectivamente.

V....

VI....

VII....

VIII....

IX....

a)....

b)....

c)....

d)....

e) Guarniciones y banquetas de concreto u otro material de similar calidad, deberán contar con rampas de acceso para personas con discapacidad y ciclistas, las cuales se localizarán en las esquinas;

....

Artículo 160....

I....

II....

III....

IV....

V....

VI. El ancho de las vialidades colectoras será de 12.00 metros mínimo, y el de las vialidades locales cuando menos de 10.00 metros. Las banquetas serán de 2.00 metros de ancho en las vialidades locales y de 2.50 metros de ancho en vialidades colectoras, estas últimas destinarán el 15% a áreas ajardinadas y 1.00 metro de ancho a ciclovía en la sección adyacente al arroyo vehicular;

VII....

VIII....

a)....

b)....

c)....

d)....

e)....

f) Guarniciones y banquetas de concreto u otro material de similar calidad, deberán contar con rampas de acceso para personas con discapacidad y ciclistas, las cuales se localizarán en las esquinas;

....

Artículo 163....

....

VII....

a)

b)

c)

d)

e) Guarniciones y banquetas de concreto u otro material de similar calidad, deberán contar con rampas de acceso para personas con discapacidad y ciclistas, las cuales se localizarán en las esquinas;

....

n) Las banquetas tendrán como mínimo de 3.00 metros de ancho, del cual se destinará 2.00 metros de ancho a ciclovías en la sección adyacente al arroyo vehicular.

Artículo 171....

I....

II....

III....

IV....

V. Las banquetas serán de 2.00 metros de ancho; y las guarniciones y banquetas de concreto u otro material de similar calidad, deberán contar con rampas de acceso para personas con discapacidad y ciclistas, las cuales se localizarán en las esquinas;

....

Artículo 172....

I....

II....

III....

IV....

V....

VI. Las vías públicas para circulación peatonal serán mínimamente de 4.00 metros, y de 12.00 metros para circulación vehicular;

VII....

VIII....

a)....

b)....

c)....

d)....

e)....

f)....

g) Las banquetas serán de 2.00 metros de ancho; y las guarniciones y banquetas de concreto u otro material de similar calidad, deberán contar con rampas de acceso para personas con discapacidad y ciclistas, las cuales se localizarán en las esquinas;

....

Artículo 176....

I....

II....

III....

IV. El ancho de las vialidades locales será de 9.00 metros mínimo, el de las vialidades colectoras de 12.00 metros y el de los andadores de 5.00 metros como

mínimo, respectivamente. Las banquetas serán de 1.50 metros de ancho y tanto las guarniciones como banquetas serán de concreto u otro material de similar calidad, y deberán contar con rampas de acceso para personas con discapacidad y ciclistas, las cuales se localizarán en las esquinas;

....

Artículo 181....

I....

II....

III. El ancho de las vialidades locales será como mínima de 9.00 metros y las colectoras de 12.00 metros medidas de alineamiento a alineamiento. Las banquetas serán de 1.50 metros de ancho y tanto las guarniciones como banquetas serán de concreto u otro material de similar calidad, y deberán contar con rampas de acceso para personas con discapacidad y ciclistas, las cuales se localizarán en las esquinas;

....

Artículo 182. Los interesados en obtener la autorización de un fraccionamiento o de un fraccionamiento especial, **a excepción de los fraccionamientos sociales progresivos**, deberán formular ante el Ayuntamiento respectivo y la Secretaría, solicitud por escrito acompañada de los documentos siguientes:

....

Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Nayarit

Artículo 17. Los peatones y ciclistas tienen derecho de preferencia respecto del tránsito y vialidad; debiendo por su parte, cumplir con lo establecido en las disposiciones legales aplicables en la materia.

Artículo 20....

I....

II. Ceder el paso a los peatones y ciclistas en el uso de las vías públicas;

....

Artículo 23. Los conductores se asegurarán que al emprender la marcha o estacionar el vehículo, los peatones y ciclistas se percaten de las maniobras que pretenden realizar.

Artículo 61....

I....

II....

III....

IV....

V....

V....

VII....

VIII....

IX....

X. No deberán circular sobre las banquetas o zonas de seguridad, exceptuándose para los ciclistas, las ciclovías habilitadas en las banquetas.

XI. Los ciclistas también podrán circular en las banquetas de 2.00 o más metros de ancho que permitan compartir la circulación con los peatones.

Artículo 69. El Gobierno del Estado y los Ayuntamientos instalarán y/o autorizarán a los particulares, la colocación de módulos para resguardo de bicicletas, dando prioridad a los lugares de concentración masiva de personas, como escuelas, parques, plazas públicas, teatros, centros comerciales, oficinas públicas y fábricas, entre otros.

Artículo 167. La Dirección establecerá planes y programas de educación vial que orienten a peatones, ciclistas, conductores y pasajeros de vehículos, sobre la forma de hacer uso de las vías públicas y que procuren divulgar los preceptos de esta Ley, así como la utilización adecuada de los manuales de la misma.

**CAPITULO IV
DE LA MOVILIDAD URBANA NO MOTORIZADA**

Artículo 193 Bis. Los proyectos de infraestructura para crear ciclovías en las vialidades existentes, deberán contar con una Opinión Técnica favorable emitida por la Dirección, y dichos proyectos deberán contener los planos de señalamiento vertical, señalamiento horizontal y dispositivos de seguridad que separen y delimiten las ciclovías de la zona de tránsito de los vehículos motorizados.

Artículo 193 Ter. Los proyectos de infraestructura para crear ciclovías en las vialidades nuevas o en fraccionamientos de nueva creación, deberán seguir los lineamientos señalados en la Ley de Asentamientos Humanos y Desarrollo Urbano

para el Estado de Nayarit y deberán estar incluidos en el Dictamen de Congruencia que al efecto emitirá la Secretaría de Obras Públicas del Gobierno del Estado.

TRANSITORIOS.

Único.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado.

ATENTAMENTE

Tepic, Nayarit a 30 de septiembre de 2013



Diputado Miguel Ángel Arce Montiel.