COMISIÓN DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD.

<u>DIPUTADOS INTEGRANTES:</u>
JOSÉ CARLOS SERRATO CASTELL
PERLA ZUZUKI AGUILAR LUGO
RAÚL AUGUSTO SILVA VELA
CARLOS ENRIQUE GÓMEZ COTA
HUMBERTO JESÚS ROBLES POMPA
GUADALUPE ADELA GRACIA BENÍTEZ
KARINA GARCÍA GUTIÉRREZ
ISMAEL VALDÉZ LÓPEZ

HONORABLE ASAMBLEA:

A los suscritos diputados integrantes de la Comisión de Transporte y Movilidad de esta Legislatura, nos fue turnado para estudio y dictamen por la Presidencia de este Poder Legislativo, escrito de los diputados Raúl Augusto Silva Vela, José Carlos Serrato Castell y Javier Antonio Neblina Vega, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de ésta Legislatura, con el cual contiene iniciativa con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Tránsito del Estado de Sonora; así como, escrito de los diputados Raúl Augusto Silva Vela, Javier Antonio Neblina Vega y José Carlos Serrato Castell, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de esta LX Legislatura del Congreso del Estado de Sonora, conteniendo iniciativa de decreto que reforma la fracción IX del artículo 39 de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora, con el propósito de incluir, dentro de los objetivos del Programa de Desarrollo Urbano de Centros de Población, la habilitación de carriles especiales para el transporte en bicicleta. Siendo el caso que, tomando en cuenta que dichas iniciativas resultan provenir de los mismos autores, así como de que, en virtud de la similitud de las temáticas expuestas y puestas a

consideración de esta comisión dictaminadora, resulta ser oportuno señalar que ambos escritos apenas precisados serán resueltos en el presente dictamen.

En consecuencia, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 85, 92, 94, fracciones I y IV, 97 y 98 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, se presenta para su discusión y aprobación, en su caso, el presente dictamen al tenor de la siguiente:

PARTE EXPOSITIVA:

En primer término, el escrito presentado por los diputados Raúl Augusto Silva Vela, José Carlos Serrato Castell y Javier Antonio Neblina Vega, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de ésta Legislatura, el cual contiene iniciativa con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Tránsito del Estado de Sonora, se sustenta bajo los siguientes argumentos:

"Todos sabemos que el transporte motorizado se ha convertido en un importante consumidor de combustible. El petróleo es uno de los recursos no renovable, menos abundante y su consumo masivo está afectando las reservas disponibles, además que afecta también a la economía familiar pues su precio no deja de aumentar cada día, y tiene un efecto contaminante que está deteriorando la calidad ambiental de nuestro medio ambiente.

La movilidad de los trabajadores que viven en las comunidades hacia los centros de trabajo y a cubrir todas sus necesidades se desarrolla en mayor porcentaje en bicicleta o transporte urbano. En bicicleta hay un significativo volumen de desplazamiento y genera un gran impacto socio ambiental en las ciudades y entornos. Contribuye este a disminuir los consumos energéticos y los niveles de contaminación atmosférica.

Sin embargo la movilidad en ciclistas se ha dificultado por la prolongación de las distancias entre vivienda y lugar de trabajo sumado además el no

tener un lugar seguro en donde estacionarse para poder ingresar a los comercios, instituciones etc. Para llevar a cabo sus actividades.

Nuestro interés es apoyar y fomentar esta movilización en bicicleta, contribuyendo a su desarrollo porque es un medio de transporte:

- *Económico*
- *Saludable*
- *Ecológico*
- *Eficiente*

Sin embargo, de qué sirve trasladarse a un lugar en bicicleta si al llegar no puedes entrar porque no hay donde estacionar la bicicleta, no puedes entrar al lugar con ella y no puedes dejarla afuera a disposición de la delincuencia.

Generalmente puedes ver en las banquetas 5 o más bicicletas amarradas a los estacionómetros estorbando a la banqueta o al estacionamiento vehicular. Algunas veces amarradas a los letreros de anuncios pero estos lugares no son aptos para estacionamientos ni cubren las necesidades.

El impacto de la ocupación de superficie por el parque de vehículos es enorme, en este momento y sin embargo en la mayoría de los espacios destinados a estacionamiento no se ha dispuesto un lugar para bicicletas.

Qué te pasa cuando vas en automóvil y no hay sitio para estacionarte en muchas cuadras a la redonda, simplemente no puedes llegar.

Hay muchas personas que recurren a la bicicleta como medio de transporte, y siendo un beneficio para la salud y el ambiente, debemos fomentarlo y apoyarlo.

En algunos países hasta se les agrega un bono extra a quienes acuden a trabajar en bicicleta.

Tomando en cuenta el clima, las largas exposiciones al sol, las horas pico, las emergencias, se debería poder salir en bicicleta en cualquier momento y no solo a la población que no tiene automóvil sino a la población que aun teniendo los medios, opte por transportarse en bicicleta ya sea por salud, o por cualquier motivo.

Para que esto pueda ser factible como una necesidad básica de movilidad en bicicleta, se requieren estacionamientos especiales para bicicletas, en todos los establecimientos de cualquier tipo, escuelas, empresas, oficinas de gobierno y lugares concurridos, de alguna u otra manera."

Por su parte, el escrito presentado por los diputados Raúl Augusto Silva Vela, José Carlos Serrato Castell y Javier Antonio Neblina Vega, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de ésta Legislatura, conteniendo iniciativa de decreto que reforma la fracción IX del artículo 39 de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora, que fue presentado durante la sesión plenaria de este Poder Legislativo, celebrada el día 22 de abril de 2014, se sustenta en la siguiente exposición de motivos:

"Hoy en día están en crisis los modelos de ciudad y modos de vida en medios de transporte, por lo que es necesario analizar y plantear alternativas que conformen nuevos esquemas urbanos capaces de brindar entornos más humanos, con disciplina y respeto entre los ciudadanos que convergen entre sí en el afán de transportarse a sus respectivas ocupaciones y para cubrir sus necesidades.

El aumento del parque vehicular trae como consecuencia no sólo el incremento del consumo de combustibles fósiles y, por ende, el de contaminantes, sino también un incremento en la saturación vial, que a su vez reduce la velocidad promedio en la ciudad.

La experiencia que hoy existe en las naciones más avanzadas indica que podemos cambiar esta situación mediante la utilización de transporte público eficiente y el uso masivo de la bicicleta.

Siempre que se habla de la bicicleta como medio de transporte se hace énfasis en su carácter de vehículo no contaminante. Este solo hecho es tan importante, que vale por sí mismo para justificar plenamente todo el esfuerzo que se realiza para promover su uso como transporte urbano en ciudades como la nuestra,

además de reducir la contaminación genera muchos otros innegables beneficios como ahorro energético, espacio, economía, salud,

Sin embargo, este medio de transporte ambientalista no es adoptado por más gente por el temor de ver comprometida su integridad física; ya que las zonas urbanas y rurales no cuentan con la infraestructura adecuada para su uso, además de que no existe una cultura de respeto a ciclistas, aun así; son el medio de transporte más usado por la mayoría de los habitantes de las colonias aledañas y comunidades de los municipios a sus lugares de trabajo, escuelas, etc. Quienes tienen que llegar a cumplir sus responsabilidades a tiempo, independientemente de lo difícil o escabroso del camino, sobre todo en tiempo de lluvias que se dificultan las vías de acceso hasta para el transporte urbano en comunidades y colonias.

En este consenso, es de vital importancia apoyar directa y eficazmente a este grupo de personas, ciudadanos de nuestro estado a que, de igual manera que los que portan vehículo, tengan el derecho y puedan trasladarse en su bicicleta sin exponerse al peligro de ser atropellados constantemente porque están interfiriendo en los carriles de tránsito vehicular, porque no tienen una vía de tránsito destinada para ellos.

Es por ello que la presente iniciativa contempla que en el programa de desarrollo urbano de centros de población habiliten ciclo vías en la entrada y salida de las zonas urbanas y rurales, ya que es indispensable contar con un camino el cual este destinado exclusivamente para ciclistas. Lo anterior surge por la necesidad y exigencia de muchas personas que todos los días arriesgan su vida en trasladarse a su zona de trabajo por carreteras o caminos rurales en los cuales no se cuenta con un espacio ni acotamiento contiguo al carril para vehículos motores."

Expuesto lo anterior, esta Comisión procede a resolver de manera conjunta el fondo de las iniciativas en estudio, para lo cual nos fundamentamos bajo las siguientes:

CONSIDERACIONES:

PRIMERA.- Es facultad constitucional y de orden legal de los diputados del Congreso del Estado, iniciar ante este Órgano Legislativo las leyes, decretos o acuerdos de observancia y aplicación en el ámbito jurisdiccional del Estado, atento lo dispuesto por los artículos 53, fracción III, de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo.

SEGUNDA.- Conforme al orden jurídico local, es potestad constitucional exclusiva de este Poder Legislativo discutir, aprobar y expedir toda clase de leyes, decretos y acuerdos de observancia y aplicación en el ámbito territorial del Estado, siendo materia de ley toda resolución que afecte a las personas en general, de decreto la que otorgue derechos o imponga obligaciones a personas determinadas, y de acuerdo en los demás casos, según lo dispuesto por el artículo 52 de la Constitución Política del Estado de Sonora.

Además, es importante señalar que en la interpretación, reforma o abrogación de leyes, deberán observarse los mismos trámites establecidos para su formación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 63 de la Constitución Política del Estado de Sonora.

TERCERA.- El Poder Legislativo del Estado tiene la atribución de velar por la conservación de los derechos de los ciudadanos y habitantes del Estado y proveer, por cuantos medios estén a su alcance, a su prosperidad general de conformidad con el artículo 64, fracción XXXV de la Constitución Política del Estado de Sonora.

CUARTA.- Por lo que tiene que ver con el escrito presentado por los diputados Raúl Augusto Silva Vela, José Carlos Serrato Castell y Javier Antonio Neblina Vega, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de ésta Legislatura, con el cual contiene iniciativa con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Tránsito del Estado de Sonora, esta Comisión realiza las siguientes precisiones:

El ciclismo urbano consiste en la utilización de la bicicleta como medio de transporte, generalmente para distancias cortas. La proliferación del automóvil provocó la paulatina congestión del tráfico urbano y la invasión del espacio público, así la bicicleta se convirtió en una de las principales alternativas para mejorar la habitabilidad de la ciudad. Algunos de los países que han utilizado progresivamente el ciclismo urbano como medio de transporte importante son India, China, Cuba, Corea del Norte. El ciclismo urbano también es común en muchos países de Europa, principalmente en los Países Bajos, Dinamarca y Francia. La bicicleta es probablemente el medio de transporte urbano más común en todo el mundo. Otro dato de interés es que la bicicleta resulta ser el segundo medio de transporte más utilizado después de la movilidad a pie. Se desconoce el número de bicicletas que hay en todo el mundo, aunque se estima que hay más de mil millones. Además, parece ser que se producen significativamente más del doble de bicicletas que de automóviles.

Es entonces que debido a la proliferación del vehículo a mitades del siglo pasado, las ciudades comenzaron a ser diseñadas para el beneficio de la industria automovilística y, por ende, ha creado áreas urbanas inhóspitas y de movilización reducida para el transeúnte, y así, empobreciendo el medio ambiente urbano. La mayoría de las ciudades carecen de infraestructura suficiente para andar en bicicleta y para garantizar la

seguridad de los usuarios. Hoy en día, una ciudad que no cuente con proyectos de infraestructura que favorezcan el uso de la bicicleta, se verá perjudicada.

Efectivamente, como se advierte de la iniciativa que nos ocupa, para quienes utilizan la bicicleta como su medio de transporte o para quienes quieren empezar a hacerlo, un factor determinante para usarla hacia un destino específico, es la necesidad de que en un destino intermedio y al final del recorrido exista un lugar o un estacionamiento para bicicletas seguro y fácil de usar.

Así pues, el disponer de espacios formales y seguros donde estacionar la bicicleta es un derecho de "nueva generación", que se adquiere, se reivindica, y se reclama en el mismo momento que se compra una bicicleta con fines de transporte.

Además, el hecho de que se cuenten con estacionamientos públicos para bicicletas, resulta ser un aliciente para que cualquier persona indistintamente haga uso de éste medio de transporte, que entre otras ventajas encontramos las siguientes:

Ventajas económicas, con un bajo costo de inversión pública, como también un bajo costo en mantenimiento técnico en comparación con cualquier otro transporte público o privado.

Ventajas para el medio ambiente, El ciclismo urbano no produce ningún tipo de contaminación atmosférica, reflejándose en los grandes beneficios ambientales que se obtienen al instalar estacionamientos de bicicletas, pudiéndose determinar las toneladas de CO2 que un usuario deja de emitir al tener esta facilidad y hacer uso de la bicicleta; Apenas produce contaminación acústica; Durante la fabricación

de una bicicleta se consumen menos recursos naturales que en la fabricación de un automóvil, lo cual también supone un menor impacto al medio ambiente.

Ventajas en calidad de vida, los ciclistas urbanos disfrutan en general de una mayor productividad en sus trabajos, y de un buen balance durante el día; Promueve el civismo.

Así también, es importante señalar que en ciudades congestionadas y para distancias de hasta 5-7 km, la bicicleta es el medio de transporte más rápido; Ocupa menos espacio público que los vehículos de motor; No presenta problemas de aparcamiento por el pequeño espacio que implican sus estacionamientos; además podemos encontrar aún más ventajas sobre todo en el tema de salud.

Favorecer los medios no contaminantes de transporte es un criterio ineludible para aspirar a la sustentabilidad del Estado de Sonora.

Aspirar a la sustentabilidad de los municipios del Estado de Sonora requiere la generación de infraestructura que favorezca y propicie los medios de transporte no motorizado, constituyendo una alternativa al transporte.

Implementar estacionamientos para bicicletas en la infraestructura de las ciudades del estado por disposición legal, generaría diversos beneficios como propiciar de un espacio seguro para el almacenamiento de la bicicleta, el cual será público; disminución del tráfico de vehículos automotores; disminución de congestionamiento vial; acceso de la ciudadanía a nuevos satisfactores; fomenta la movilidad urbana; ocupación más eficiente del espacio urbano; disminución de consumo de energéticos; promueve el uso

de la bicicleta como medio de transporte masivo y económico; eficiencia en el gasto público para vías de comunicación; promoción de la igualdad en sistema de transporte; promoción de la salud humana, entre otras.

En general, la propuesta en estudio concuerda con lo señalado, ya que no solo resulta necesario sino además benéfico disponer de espacios públicos para estacionar bicicletas, pues además de ser incluyente para éste sector, también promueve y fomenta la salud humana y civismo en nuestra entidad.

Al efecto, resulta pertinente señalar que el escrito en comento ha sido objeto de un estudio minucioso respecto a la viabilidad de las modificaciones legales que se plantean, arribando a la conclusión que en el presente dictamen se resolverá en sentido positivo, por las razones fácticas y legales que se esgrimen en el presente; lo anterior toma gran relevancia ya que nuestra norma local en materia de transito aún no contempla la obligatoriedad de contar con estacionamientos para bicicletas, espacio público necesario para la actividad diaria actual de sus usuarios.

Por ello, ante la misma tesitura, lo idóneo resulta ser que se disponga en una norma legal, en este caso la Ley de Tránsito del Estado de Sonora, la obligación tanto del sector público como privado de contar con la infraestructura necesaria para el estacionamiento de bicicletas.

En tal sentido, una vez analizada la modificación que se plantea respecto a la Ley de Tránsito del Estado de Sonora, consideramos procedente su aprobación, ya que con la misma se estaría llevando una nueva acción afirmativa a favor de buscar la inclusión en la infraestructura de nuestra entidad del sector de transporte de

bicicleta, así como propiciar mejores condiciones para los usuarios, promoviendo así el uso de dicho medio de transporte, generando múltiples beneficios en distintos rubros como económico, ambiental, salud, entre otros.

QUINTA.- Por lo que tiene que ver con el escrito de los diputados Raúl Augusto Silva Vela, José Carlos Serrato Castell y Javier Antonio Neblina Vega, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de ésta Legislatura, que contiene iniciativa de decreto que reforma la fracción IX del artículo 39 de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora, se puntualizan los siguientes aspectos:

Los diputados iniciantes exponen brevemente en su propuesta los beneficios de promover entre la población el medio de transporte que constituye la bicicleta, ante un parque vehicular urbano en constante crecimiento que, de manera directamente proporcional, genera contaminantes, congestión vial y disminución de las velocidades de traslado.

Aunado a las innegables ventajas argumentadas en la propuesta, es necesario tomar en cuenta los beneficios a la salud que trae aparejada la práctica constante del ciclismo que, de generalizarse entre los sonorenses, representaría grandes provechos económicos al Estado a través de la disminución en la demanda de servicios de salud.

En efecto, actualmente los servicios de salud y seguridad social que presta el Estado se encuentran congestionados debido a la sobredemanda que se genera por un estilo de vida urbano cada vez más sedentario, por lo que de popularizarse el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, no solo disminuiría la contaminación

ambiental y ayudaría al orden en la ciudades por el descongestionamiento de sus calles y avenidas, sino que mejoraría sensiblemente la salud de los ciclistas que tendrían cada vez menos necesidad de atención medica por enfermedades atribuidas a la obesidad y la vida sedentaria. Es por ello que los recursos económicos, técnicos o humanos destinados al fomento de este medio de transporte, debe considerarse como una inversión social.

Por otro lado, no les falta razón a los autores de la propuesta al afirmar que la poca aceptación de la bicicleta como medio de transporte se debe a la falta de infraestructura adecuada que permita a los ciclistas trasladarse de un lugar a otro sin poner en riesgo su seguridad personal, pues no existe una cultura de respeto entre los usuarios de las vialidades, donde parece imperar la ley del vehículo más grande y del más rápido que parecen estar en competencia con los demás, circulando de manera indebida, poniendo en riesgo a todos los que transitan a su alrededor, especialmente a los ciclistas cuyo vehículo les proporciona nula protección en caso de accidente.

En tal sentido, los diputados que integramos esta Comisión de Transporte y Movilidad consideramos adecuada positiva la presente iniciativa, y recomendamos su aprobación al Pleno de esta Soberanía, puesto que con su entrada en vigor las autoridades se verían obligadas a considerar la habilitación de ciclovías en los desarrollos urbanos, fomentando el uso de este medio de transporte entre la población, lo que acarrearía los beneficios anteriormente mencionados.

En razón de lo expuesto y considerado en el presente dictamen, quienes integramos esta Comisión nos encontramos convencidos de que la aprobación de las modificaciones legales en cuestión se convertirían en un gran avance para mantener a nuestro Estado como de avanzada respecto al tema de transporte y movilidad, con la

finalidad de adecuar la infraestructura de la entidad al contenerse estacionamientos para bicicletas en los espacios públicos, así como la de habilitación de ciclovías, incluyéndose así a los usuarios de dicho sector o transporte, para propiciar un mejor desarrollo en su actividad diaria, así como fomentar el uso de la bicicleta, produciéndose así una mejor calidad de vida para los habitantes de nuestra entidad, por lo que con apoyo en lo dispuesto por el artículo 52 de la Constitución Política del Estado de Sonora, sometemos a consideración del pleno el siguiente proyecto de:

DECRETO

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRÁNSITO DEL ESTADO DE SONORA Y DE LA LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE SONORA.

ARTÍCULO PRIMERO.- Se reforman las fracciones XIII y XIV del artículo 5o y se adicionan los artículos 5o, fracción XV, 122 BIS y 170 BIS, todos de la Ley de Tránsito del Estado de Sonora, para quedar como sigue:

ARTICULO 5o.- …

I a la XII.- …

XIII.- Elaborar y mantener permanentemente actualizadas las estadísticas que resulten necesarias para el mejor ejercicio de la función pública de tránsito;

XIV.- Establecer las normas técnicas respecto a estacionamientos de bicicletas; y

XV.- Lo demás que esta y otras disposiciones legales le señalen.

ARTICULO 122 BIS.- Todo conductor de bicicleta o motocicleta tiene derecho a que los edificios públicos cuenten con la estructura adecuada para el estacionamiento de bicicletas o motocicletas.

ARTICULO 170 BIS.- Es obligación de las instituciones públicas, contar con la infraestructura necesaria para el estacionamiento de bicicletas y motocicletas garantizando

en su diseño, instalación y ubicación la accesibilidad y seguridad tanto para el ciclista o motociclista, como para su bicicleta o motocicleta.

ARTICULO SEGUNDO.- Se reforman los artículos 39, fracción IX y 87, fracción IV y se adiciona un artículo 39 Bis, todos de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 39.- …

I a la VIII.- …

IX.- Facilitar la comunicación y los desplazamientos de la población, otorgando preferencia a los sistemas colectivos de transporte y habilitando vías y espacios seguros y adecuados para la circulación de bicicletas, de forma tal que constituyan rutas y circuitos articulados entre sí conforme a los lineamientos técnicos que para tales efectos establezcan los institutos municipales de planeación, sus equivalentes municipales y supletoriamente o en coadyuvancia la instancia del Ejecutivo Estatal correspondiente.

X.- …

ARTÍCULO 39 BIS.- La habilitación de vías y espacios seguros y adecuados para la circulación de bicicletas tendrá carácter obligatorio para todas las vías públicas que se tracen y construyan después de la entrada en vigor del presente ordenamiento; En el caso de vías ya existentes su adecuación será dictaminada por los institutos municipales de planeación y/o sus equivalentes estableciendo en los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros Urbanos de Población. En ambos casos, según sus características físicas, condiciones y circunstancias se adecuaran dichas vías conforme a los preceptos plasmados en este artículo.

I.- Los espacios adecuados para la circulación de bicicletas en las vialidades se adecuaran, habilitaran o implementaran según sea el caso de acuerdo a los modelos que describen en los siguientes incisos de manera enunciativa más no limitativa.

a) Ciclovía: Vía construida para la circulación exclusiva de bicicletas y que está separada físicamente tanto del tráfico motorizado como del peatonal.

1.- Ciclovia Unidireccional: diseño con un sentido de circulación en un mismo cuerpo vial.

2.- Ciclovia Bidireccional: diseño con los dos sentidos de circulación ciclista en un mismo cuerpo vial.

b) Ciclocarril: Carril acondicionado para la circulación exclusiva de bicicletas, separado del tráfico vehicular mediante señalización.

c) Carril Compartido: vía, colectora o de acceso, que presenta bajos volúmenes de tránsito y que da prioridad a la circulación ciclista, compartiendo el espacio con el tránsito automotor de forma segura.

II.- Las características y normas técnicas para la implementación de las vías descritas en el numeral anterior serán las siguientes:

a) En vialidades que han de integrarse a la infraestructura ciclista se deberán considerar carriles exclusivos para la circulación de bicicletas con un ancho de 2.00 metros en un sentido, considerando 1.50 metros como distancia mínima permitida donde los asentamientos existentes no lo permitan en el corto plazo de ejecución.

b) Los siguientes lineamientos de diseño muestran varios factores para la planeación de ciclovías, incluyendo niveles de separación entre avenidas, andadores, anchos, materiales, distancia de alto y estacionamientos.

1.- La Ciclovía: de ser uso exclusivo para bicicletas. Puede ir paralela a una vía, y es físicamente separada por distancia o barreras verticales. El cruce entre la Ciclovía y peatones o automóviles debe ser minimizada. La Ciclovía requiere del suficiente espacio para su planeación y reserva territorial asegurando un futuro crecimiento.

2.- Ciclocarriles: comparte el derecho de vía con una vialidad o andador. Es indicada por la simbología correspondiente en el pavimento, y franja continua pintada en el pavimento, señalamiento vial o alguna barrera o dispositivo; El Ciclocarril requiere de menos espacio que la Ciclovía, ya que siguen el alineamiento y derecho de vía compartido de un andador o vialidad.

3.- Carril Compartido: comparte el derecho de vía con andadores o vialidades. No va indicada por alguna franja separadora, marca en pavimento y cualquier otro dispositivo de seguridad. Su diseño debe ser principalmente para calles locales.

c) Ancho de Vía.- El ancho de vía mínimo para un carril de ciclovía y ciclocarriles de 2.0 metros. Esto debe de ser ajustado de acuerdo a cada clasificación de ciclovía y ciclocarril y condiciones de tráfico.

1.- Para la Ciclovía: se debe de considerar un mínimo de carril de 2.50 metros de ancho para circulación en ambos sentidos.

2.- Un ancho mínimo de 2.0 metros se debe de proporcionar para ciclocarril, lo que permite que circule una bicicleta en un solo sentido.

c) Cruce de Infraestructura ciclista.- La colocación de áreas de espera ciclista adelantadas a la línea de alto de los vehículos motorizados, además de semáforos con fases especiales para ciclistas, permiten que estos usuarios comiencen su desplazamiento previo a los autos.

III.- El Gobierno del Estado, Los Municipios y los Institutos Municipales de Planeación, áreas Municipales de Desarrollo Urbano, Tránsito y las que resultaren sus equivalentes o corresponsables en la demarcación en cuestión tomarán las previsiones presupuestales y operativas conducentes para la aplicación de los preceptos legales plasmados en el presente ordenamiento, procurando mediante el estudio sistemático y permanente del fenómeno de la movilidad urbana, generar acciones progresivas en favor del uso de la bicicleta como medio de transporte ecológico, sustentable y seguro.

ARTÍCULO 87.- …

I a la III.- …

IV.- La apertura de vialidades y sus elementos complementarios como andadores peatonales, entronques, enlaces, estacionamientos de vehículos y estacionamiento de bicicletas garantizando en su diseño, instalación y ubicación la accesibilidad y seguridad tanto para el ciclista como para su bicicleta.

V a la VII.- …

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO.- El presente decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado de Sonora.

ARTICULO SEGUNDO.- Las instituciones públicas tendrán un plazo de 90 días para realizar las adecuaciones necesarias para contar con estacionamiento para bicicletas.

ARTICULO TERCERO.- El Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos dispondrán de lo necesario para la difusión, promoción y ejecución de las medidas derivadas del ordenamiento objeto de esta reforma, de manera tal que coadyuven a eficaz aplicación y conclusión de las mismas.

Finalmente, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 127 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, se solicita que el presente dictamen sea considerado como obvia resolución y se dispense el trámite de segunda lectura, para que sea discutido y decidido, en su caso, en esta misma sesión.

SALA DE COMISIONES DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
"CONSTITUYENTES SONORENSES DE 1917"
Hermosillo, Sonora, a 03 de diciembre de 2014.

C. DIP. JOSÉ CARLOS SERRATO CASTELL

C. DIP. PERLA ZUZUKI AGUILAR LUGO

C. DIP. RAÚL AUGUSTO SILVA VELA

C. DIP. CARLOS ENRIQUE GÓMEZ COTA

C. DIP. HUMBERTO JESÚS ROBLES POMPA

C. DIP. GUADALUPE ADELA GRACIA BENÍTEZ

C. DIP. KARINA GARCÍA GUTIÉRREZ

C. DIP. ISMAEL VALDÉZ LÓPEZ