

ANEXO 3.4 AVANCE MATRIZ DE PLANEACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

| Lógica de planeación | | | | Indicadores | Fuentes de verificación | Factores externos |
|-------------------------------|--|---|--|---|--|---|
| Objetivo General (OG) | Alcanzado el desarrollo urbano sostenible del centro de población de la ciudad de Cancún, Quintana Roo (de conformidad con el Art. 30 de la Ley de Asentamientos Humanos). | | | Mejora del IDH del Municipio de Benito Juárez (0.781 al 2010) | Informe 2010 y 2030, Municipal del IDH publicado por PNUD | El PDUCEP 2014-2030 es un instrumento referente para los 3 órdenes de Gobierno. |
| Objetivo específico | 4 | Desarrollada la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible del Centro de Población de la Ciudad de Cancún | | La ciudad de Cancún registra indicadores favorables en el índice de Ciudades Prósperas del Programa ONU Habitat al 2030 | Informe del Programa ONU Habitat al 2030 | La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible del PDUCEP 2014-2030 es un referente para los 3 órdenes de Gobierno. La ciudad de Cancún lleva a cabo acciones para incrementar su capacidad de resiliencia ante los eventos de tipo hidrometeorológicos, económicos y de salud. |
| Componente urbano | | 4.1 | Desarrollada la estrategia de movilidad sostenible del centro de población de Cancún | Aumento del % de movilidad no motorizada en la ciudad de Cancún (3% de la población se transporta en bicicleta al 2011) al 2020. Incremento de al menos 100 km de ciclo vía (al 2014 se cuenta con 18 km) al 2020. | Estudio de Movilidad al 2020 | |
| Subcomponentes | | 4.1.1 | Desarrollado el sistema de centralidades en el centro de población de Cancún. | Incremento del valor catastral de los corredores urbanos | Padrón catastral al 2020 | |
| | | 4.1.1.1 | Desarrollado un sistema policéntrico (Plano E-04) | | | |
| | | 4.1.1.1.1 | Centro Urbano Metropolitano. Consolidar el primer cuadro de la ciudad de Cancún como la concentradora de bienes y servicios de mayor jerarquía en la zona metropolitana | | | |
| | | 4.1.1.1.2 | Centros Urbanos. Propiciar 3 áreas de concentración de bienes y servicios | | | |
| | | 4.1.1.1.3 | Subcentros urbanos. Propiciar 6 áreas de concentración de bienes y servicios intermedios | | | |
| Subcomponentes | | 4.1.2 | Articuladas las centralidades de la Ciudad de Cancún" | | | |
| | | 4.1.2.1 | Clasificación de los corredores urbanos | | | |
| | | 4.1.2.1.1 | Corredor Comercial. Consolidada una oferta de servicios múltiples ubicados en la red vial principal de zonas con una vocación comercial dominante. | | | |
| | | 4.1.2.1.2 | Corredor Mixto. Propiciada una oferta de servicios múltiples de escala intermedia ubicados en la red vial principal de zonas con una vocación mixta. | | | |
| | | 4.1.2.1.3 | Corredor de Bajo Impacto. Propiciada la oferta de servicios que satisfagan las necesidades cotidianas de la población en su entorno inmediato ubicadas en el perímetro de las supermanzanas o regiones y/o vialidades secundarias de zonas con vocación residencial. | | | |
| | | 4.1.2.1.4 | Corredor de Servicios Especializados. Propiciar la oferta de servicios de alta jerarquía que aporte un valor agregado a la ciudad. | | | |
| | | 4.1.2.2 | Determinadas las vialidades que integran los corredores urbanos | | | |
| Mecanismos de instrumentación | | 4.1.2.3 | Establecidos los criterios generales de regulación de corredores | | | |
| | | 4.1.2.4 | Desarrollada la estrategia de consolidación de los corredores urbanos | | | |
| | | 4.1.2.4.1 | Generadas las condiciones normativas para la generación y/o transformación de la propiedad privada | | | |
| | | 4.1.2.4.1.1 | Promovida la fusión de predios | | | |
| | | 4.1.2.4.1.2 | Promovido el reciclamiento inmobiliario que mejore la plusvalía de los corredores fomentando los usos mixtos y el crecimiento vertical | | | |
| | | 4.1.2.4.1.3 | Generadas las condiciones para posibilitar la adaptación de parámetros a las tendencias arquitectónicas mundiales | | | |
| | 4.1.2.4.1.4 | Promovido el incremento de estacionamientos | | | | |
| Subcomponentes | | 4.1.3 | Mejorada la conectividad de la red vial en función de las necesidades de la población y su economía | | | |
| Mecanismos de instrumentación | | 4.1.3.2 | Definidos los mecanismos de instrumentación que aseguren los derechos de vía y los recursos para la construcción oportuna de la infraestructura vial." | | | |
| | | 4.1.3.3 | Desarrollado el Programa de Fomento a la Movilidad no Motorizada para la ciudad de Cancún | | | |
| Subcomponentes | | 4.1.4 | Mejorada la operación de sistema de enlaces existente (Plano E-05) | | | |
| Subcomponentes | | 4.1.5 | Implementado un sistema de transporte público multimodal integrador | Incorporación de al menos dos nuevas modalidades de transporte público sostenible Incorporación del sistema multimodal en el transporte público sostenible | Reporte de la Dirección General de Transporte y Vialidad y estudios de movilidad e informes del Implan | |
| Componente urbano | | 4.2 | Desarrollada la estrategia de espacios abiertos y áreas verdes sostenibles (Plano E-09) | | | |
| Subcomponentes | | 4.2.1 | Incrementada la proporción de áreas verdes por habitante | | | |
| Subcomponentes | | 4.2.2 | Creados espacios abiertos y áreas verdes atendiendo a factores de seguridad | | | |
| Subcomponentes | | 4.2.3 | Fomentada la cultura de mantenimiento permanente en los espacios abiertos y áreas verdes | | | |
| Componente urbano | | 4.3 | Desarrollada la estrategia de infraestructura sostenible | | | |
| Subcomponentes | | 4.3.1 | Integrado el sistema hidráulico sostenible | | | |

| | | | | | | |
|-------------------------------|-----------|--|--|--|--|--|
| Subcomponentes | | 4.3.2 | Integrada la red eléctrica sostenible | | | |
| | | 4.3.3 | Integrado el sistema de gestión sostenible de residuos sólidos urbanos | | | |
| | | 4.3.4 | Integrada la red de telecomunicaciones sostenible | | | |
| Componente urbano | 4.4 | | Desarrollada la estrategia de equipamiento sostenible (Plano E-09) | Al menos 3 proyectos urbanos estratégicos de cultura, educación y deporte, se han desarrollado al 2020. | Informe de Gobierno del 2021 | |
| Subcomponentes | | 4.4.1 | Consolidado un sistema de equipamientos de referencia que propicie el encuentro colectivo " | | | |
| Componente urbano | 4.5 | | Desarrollada la estrategia de habitabilidad sostenible del centro de población de Cancún | Incremento de la proporción de área recreativa por habitante (de 4.4 mts ² en 2014, a 20 mts ² al 2025). | Estudio Técnico elaborado por el Implan Cancún | |
| Subcomponentes | | 4.5.1 | Regulada la expansión física de la superficie urbana en el centro de población | | | |
| | | 4.5.1.1 | Establecido un control estricto de la situación y demanda de todos los niveles de vivienda | | | |
| | | 4.5.1.2 | Administradas eficientemente las reservas de crecimiento (ver Política de Crecimiento) | | | |
| | | 4.5.1.3 | Implementados los esquemas de re-densificación (ver Política de Mejoramiento) | | | |
| | | 4.5.2 | Promovidos prototipos de vivienda que no fomenten el hacinamiento | | | |
| | | 4.5.2.1 | Implementados los modelos de vivienda popular tipo progresivo | | | |
| Mecanismos de instrumentación | | 4.5.2.2 | Promover créditos para ampliación de vivienda | | | |
| | | 4.5.3 | Desarrollado el programa sectorial de vivienda | | | |
| | | 4.5.4 | Desarrollados mecanismos de instrumentación que aseguren el equilibrio de cargas y beneficios urbanos y garanticen los recursos para el mantenimiento o la construcción oportuna de infraestructura." | | | |
| | | 4.5.5 | Fortalecido el carácter homogéneo de la población, facilitando vivienda para todos los niveles socioeconómicos, edades y tipos de familia | | | |
| Subcomponentes | | 4.5.5.1 | Incremento de densidad en función del porcentaje del área de donación y mejora de la infraestructura de servicios básico | | | |
| | | 4.5.5.2 | Incremento de densidad en la edificación en función del pago de una contraprestación por la sobrecarga a la red vial | | | |
| | | 4.5.6 | Desarrollada la estrategia de mejoramiento del entorno urbano de las zonas habitacionales | | | |
| | | 4.5.6.1 | Implementadas acciones estratégicas en zonas de nueva creación en complementariedad con la estrategia de destinos de suelo (ver Matriz Política de Administración del Crecimiento Sostenible del Centro de Población de la Ciudad de Cancún) | | | |
| | | 4.5.6.1.1 | Establecidos los lineamientos que favorezcan la generación de espacios públicos bien ubicados | | | |
| | | 4.5.6.1.2 | Vinculados los equipamientos y espacios abiertos a la red vial no motorizada | | | |
| | | 4.5.6.1.3 | Promovidas las vialidades que promuevan la movilidad peatonal y ciclovia | | | |
| | | 4.5.6.2 | Implementadas acciones estratégicas en zonas existentes en complementariedad con la estrategia de destinos de suelo | | | |
| | | 4.5.6.2.1 | Desarrollada la estrategia de movilidad sostenible del centro de población de Cancún (ver componente urbano 4.1) | | | |
| | | 4.5.6.2.2 | Creados espacios abiertos y áreas verdes seguras (ver subcomponente 4.3.2) | | | |
| | 4.5.6.2.3 | Promovido créditos para ampliación de vivienda | | | | |
| | 4.5.6.2.4 | Promovidos programas de mejoramiento de imagen urbana | | | | |
| | 4.5.6.2.5 | Desarrolladas acciones de mejoramiento en zonas habitadas en condiciones de alta marginación (ver Política de Mejoramiento 3.4). | | | | |