

Ciudad de San Antonio



AGENDA

Sesión B del Consejo de la Ciudad

Complejo del Palacio de Gobierno

105 Main Plaza

San Antonio, Texas 78205

Miércoles, 12 de septiembre de 2018

2:00 PM

Edificio Municipal Plaza

El Consejo de la Ciudad de San Antonio se reunirá en la Sala "B" del Edificio Municipal Plaza a las 2:00 P. M. El Consejo de la Ciudad podrá considerar los siguientes asuntos en cualquier orden:

- 1.** Reunión informativa sobre las regulaciones propuestas para vehículos sin estación base. [Lori Houston, Administradora Adjunta de la Ciudad (Assistant City Manager); John Jacks, Director, Desarrollo y Operaciones de Center City (Center City Development and Operations)]

En cualquier momento de la reunión, el Consejo de la Ciudad podrá iniciar una sesión ejecutiva en la Sala "C" para consultar con la Oficina del Abogado de la Ciudad (Código de Gobierno de Texas, Sección 551.071) y deliberar o discutir cualquiera de los siguientes asuntos:

- A.** Negociaciones para el desarrollo económico conforme a la Sección 551.087 del Código del Gobierno de Texas (desarrollo económico).
- B.** La compra, intercambio, arrendamiento o el valor de bienes inmuebles conforme a la Sección 551.072 del Código del Gobierno de Texas (bienes inmuebles).

LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

5:00 P. M. – Si el Consejo aún no ha suspendido la sesión, el funcionario que preside considerará una moción para continuar la reunión del consejo, posponer los temas restantes para la siguiente fecha de reunión del consejo, o tomar un receso y re-convocación la reunión a un momento determinado del día siguiente.

6:00 PM (se puede escuchar después de esa hora) - Audiencias públicas

- 2.** Una audiencia pública sobre la tarifa propuesta para Servicios de Aguas Pluviales para el año fiscal 2019. [Peter Zanoni, Viceadministrador de la Ciudad (Deputy City Manager); Mike Frisbie, Director de Transporte y Mejoras Estructurales (Director, Transportation & Capital Improvements)]
- 3.** Segunda audiencia pública sobre la elección para la anexión del 6 de noviembre de 2018 para que los votantes elijan entre anexión de propósito limitado o

controles de uso del suelo dentro de cinco millas del límite de las Bases Militares de Camp Bullis y de Camp Stanley y la Base Aérea de Lackland y el Anexo de Entrenamiento Medina. [Peter Zaroni, Vicedministrador de la Ciudad (Deputy City Manager); Bridgett White, Directora de Planificación (Director, Planning)]

4. Audiencia Pública para recabar la opinión de la comunidad sobre la ordenanza para vehículos sin estación base propuesta. [Lori Houston, Administradora Adjunta de la Ciudad (Assistant City Manager); John Jacks, Director de Desarrollo y Operaciones de Center City (Director, Center City Development & Operation)]

6:00 PM (podrá escucharse después de esta hora) - Se escuchará a los Ciudadanos

INFORME DE ACCESO DE PERSONAS CON DISCAPACIDADES

Este lugar de reunión es accesible para sillas de ruedas. El acceso se encuentra ubicado en la entrada Trevino Alley, en el lado sur. Los Estacionamientos Accesibles para Visitantes se encuentran en el Consejo de la Ciudad, 100 Military Plaza, en el lado norte. Las ayudas y Servicios Auxiliares, incluidos los intérpretes para personas con Sordera, se deben solicitar cuarenta y ocho [48] horas antes de la reunión. Para asistencia, llamar al (210) 207-7268 o al 711 Servicio de Retransmisión de Texas para Personas con Sordera.

Habrán intérpretes en español disponibles durante la junta del consejo de la ciudad para los asistentes que lo requieran. También se proveerán intérpretes para los ciudadanos que deseen exponer su punto de vista al consejo de la ciudad. Para más información, llame al (210) 207-7253

Para información adicional sobre cualquier punto de esta agenda, por favor visite www.sanantonio.gov o llame al 207-7080.



Ciudad de San Antonio

Memorándum de la Agenda

Número de archivo:18-5203

Número de asunto de la agenda: 1.

Fecha de la agenda: 09/12/2018

En Control: Sesión B del Consejo de la Ciudad

DEPARTAMENTO: Departamento de Desarrollo y Operaciones de Center City

JEFE DEL DEPARTAMENTO: John Jacks

DISTRITOS DEL CONSEJO IMPACTADOS: Toda la Ciudad

ASUNTO:

Una sesión informativa sobre la ordenanza para vehículos sin estación base.

RESUMEN:

Esta es una sesión informativa sobre la propuesta de ordenanza para vehículos sin estación base que regulará las bicicletas sin estación base, las bicicletas sin estación base asistidas por electricidad y los scooters sin estación base.

INFORMACIÓN DE ANTECEDENTES:

Desarrollo y Operaciones del Center City (CCDO) está proponiendo un programa piloto con un conjunto completo de regulaciones y un proceso de permisos para la emergente industria de vehículos sin estación base. Las regulaciones propuestas del CCDO aclararán las reglas tanto para los operadores como para los pasajeros de vehículos sin estación base. Estas regulaciones cubrirán dónde se pueden montar los vehículos, cómo se deben estacionar, establecer una edad mínima para los pasajeros y requerir un gerente de flota local.

Los vehículos sin estación base son un nuevo modo de transporte que incluye bicicletas con GPS, bicicletas con asistencia eléctrica o scooters eléctricos. Son presentados por compañías privadas que colocan los vehículos en el derecho de paso de la ciudad para que puedan ser utilizados por aquellos que se suscriben a través de una aplicación telefónica. El CCDO inicialmente proporcionó un informe de alto nivel sobre los vehículos sin estación base en la reunión del Comité del Consejo de Transporte de enero. El informe dio una visión general de la industria emergente, que se centró principalmente en bicicletas sin estación base, ya que se habían introducido

en Dallas, Seattle y en otros lugares. Desde enero, los scooters sin estación base han superado a las bicicletas sin estación base como el tipo más común de vehículo sin estación base en la industria de rápido crecimiento.

Después de la reunión del Comité de Transporte de enero, el CCDO investigó los enfoques que otras ciudades están usando para regular efectivamente esta nueva industria. El objetivo es crear un conjunto claro de reglas para ciclistas y proveedores que mitigarán los problemas que se han visto en todo el país, al mismo tiempo que trabajan con los operadores para garantizar que el marco regulatorio no sea excesivamente oneroso. En los últimos seis meses, el CCDO se ha comunicado regularmente con los operadores y las partes interesadas con respecto a las reglamentaciones propuestas.

Mientras continuaba trabajando con compañías de vehículos sin estación base, la compañía Bird desplegó una flotilla de scooters sin estación base en San Antonio el 22 de junio. Bird no era una de las ocho firmas que habían estado en contacto con la Ciudad acerca de su intención de iniciar el servicio aquí. Tras la entrada de Bird en el mercado, Lime lanzó una flota de scooters sin estación base un mes después, el 25 de julio. Estas empresas han aumentado sus flotas desde su implementación. Bird ha compartido que su flota actual consiste en aprox. 400 scooters y Lime tiene aprox. 345. Los datos de viaje proporcionados por estas empresas muestran que se han producido más de 100.000 viajes hasta el momento. Además de Lime y Bird, otras cinco compañías continúan expresando interés en operar en San Antonio.

El 20 de agosto, el CCDO compartió una visión general de las reglamentaciones propuestas para los vehículos sin estación base con el Comité de Transporte. Antes de esta presentación, se realizó una reunión pública en la Biblioteca Central el 31 de julio y una encuesta en línea recibió más de 2,000 respuestas. Una audiencia pública enfocada en vehículos sin estación base está programada para el miércoles 12 de septiembre a las 6:00 p.m. a fin de brindar una oportunidad adicional para que la comunidad dé su opinión sobre este tema.

Esta sesión B es una oportunidad para obtener aportes del consejo de la ciudad completo antes de que las regulaciones propuestas se presenten al Consejo de la Ciudad para su aprobación.

ASUNTO:

El CCDO propone un programa piloto de seis meses que pretende abordar las preocupaciones que se han identificado desde que se introdujeron los vehículos sin estación base en junio. La Ciudad no tiene la intención de limitar el número de vehículos u operadores a lo largo del programa piloto de seis meses, sino que utilizará los datos proporcionados por las empresas para garantizar que el tamaño de su flota sea el adecuado, asegurando que no se haya puesto una cantidad excesiva de vehículos en servicio.

Una de las mayores preocupaciones de estos vehículos es la posibilidad de conflictos con peatones en las aceras; han surgido problemas cuando los vehículos se estacionan o despliegan de una manera que bloquea las rampas en el borde de la acera según ADA (Americans with Disabilities Act), colocados perpendiculares a la acera en una acera estrecha e invaden el espacio mínimo de 36" según ADA, y cuando los operadores no ceden el paso a los peatones. Los pasajeros deben utilizar carriles para bicicletas cuando estén disponibles y ceder el paso a los peatones. El Código de la Ciudad actualmente prohíbe el uso de vehículos eléctricos o motorizados en el paseo fluvial, senderos de parques, caminos en riachuelos o en parques y plazas. El Departamento de Parques y la Autoridad del Río San Antonio han recomendado que esta prohibición permanezca durante el programa piloto mientras estudian si estos modos son apropiados en esas áreas.

Como se señaló anteriormente, reglas de estacionamiento claras e intuitivas brindan una oportunidad para un ecosistema con vehículos sin estación base organizado. El CCDO propone que los vehículos se deben estacionar de una manera que mantenga el espacio mínimo de 36" según ADA en la acera. Además, las estaciones de autobuses, las rampas en el borde de las aceras y los muebles de la calle, como bancos, no deben ser bloqueados

por vehículos. Las empresas tendrán dos horas para corregir las infracciones, a menos que el vehículo esté ubicado en un área muy sensible, en ese caso, la compañía deberá rectificar el problema en una hora.

Las regulaciones propuestas también incluirán una edad mínima de dieciséis años. Los proveedores que están en contacto con la Ciudad generalmente requieren que los usuarios tengan dieciocho años o más. Esta limitación de edad se propone en caso de que una empresa ingrese al mercado sin una edad mínima.

ALTERNATIVAS:

Este artículo es una sesión informativa sobre las reglamentaciones propuestas. No se solicita ninguna acción del Consejo de la Ciudad.

IMPACTO FISCAL:

Este asunto es sólo con fines informativos.

RECOMENDACIÓN:

Este artículo es sólo con fines informativos.



Ciudad de San Antonio

Memorándum de la Agenda

Número de archivo:18-4428

Número de asunto de la agenda: 2.

Fecha de la agenda: 09/12/2018

En Control: Sesión B del Consejo de la Ciudad

DEPARTAMENTO: Transporte y Mejoras Estructurales

JEFE DEL DEPARTAMENTO: Mike Frisbie, P.E.

DISTRITOS DEL CONSEJO IMPACTADOS: Toda la Ciudad

ASUNTO: Audiencia Pública sobre la Tarifa de Servicios de Aguas Pluviales

RESUMEN:

Se prevé celebrar una audiencia pública el 12 de septiembre de 2018 a las 6:00 pm en las Salas del Consejo de la Ciudad para permitir a los ciudadanos y otras partes interesadas la oportunidad de presentar comentarios al Consejo de la Ciudad sobre la tarifa mensual por servicios de aguas pluviales propuesta para el año fiscal 2019.

INFORMACIÓN DE ANTECEDENTES:

En respuesta a las regulaciones promulgadas por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos ("EPA") en noviembre de 1990, que exigía que la Ciudad de San Antonio desarrollara planes, servicios y programas de drenaje de aguas pluviales el 13 de mayo de 1993, el Consejo de la Ciudad aprobó la Ordenanza No. 77949 para proveer fondos para cumplir con las regulaciones federales de aguas pluviales y para proteger la salud pública y la seguridad contra la pérdida de vidas y propiedades causada por desbordamientos de aguas superficiales, estancamiento de aguas superficiales y la contaminación proveniente de evacuación de fuentes no puntuales dentro de la ciudad. La Ordenanza No. 77949 estableció un cronograma de tarifas de drenaje de aguas pluviales basado en el costo de proveer servicio de drenaje a propiedades beneficiadas dentro de los límites de la ciudad de San Antonio y ordenó al Sistema de Agua de San Antonio (SAWS) que cobrara las tarifas de drenaje como agente para la Ciudad usando su sistema de facturación.

El sistema de drenaje de aguas pluviales no está integrado en el sistema de desagüe del SAWS, sino que es un sistema de alcantarillado municipal separado ("MS4") para proveer recolección y transporte de aguas pluviales, agua de lluvia, aguas de inundación u otras aguas de superficie en los ríos y cuencas consistentes con las

regulaciones estatales y federales implementadas para proteger la calidad del agua superficial.

Además, la tarifa de drenaje de aguas pluviales financia la mayoría de los requisitos de la Ciudad para participar en el Programa Nacional de Seguros contra Inundaciones (NFIP). Los requisitos de participación del NFIP son mandados por la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA). La participación en NFIP también permite que los ciudadanos de San Antonio sean elegibles para el seguro de inundación respaldado por el gobierno federal y hace que la Ciudad sea elegible para recibir asistencia federal por desastres después de un evento de inundación.

Mediante la Ordenanza No. 86711 adoptada el 25 de septiembre de 1997, el Consejo de la Ciudad declaró el drenaje de la Ciudad como un servicio público que se conocerá como el Servicio de Drenaje de la Ciudad de San Antonio (el "Servicio de Drenaje"), de acuerdo con la autoridad del Capítulo 552, Subcapítulo C, del Código de Gobierno Local, y dedicada al Servicio de Drenaje, todas las propiedades presentes y futuras de propiedad de la Ciudad (real y personal), instalaciones, materiales y suministros que constituyan el sistema de drenaje de la Ciudad para ser usado con el objetivo de Servicio de Drenaje. La Ordenanza N° 86711 autorizó la evaluación de cada propiedad beneficiada dentro del área del Servicio de Drenaje, la "tarifa del servicio de drenaje de aguas pluviales", una tarifa de uso mensual creada originalmente por la Ordenanza N° 77949.

La tarifa antes del año fiscal 2016 se basaba en el tamaño del lote y el uso del suelo y aumentó por última vez en el año fiscal 2008. El 10 de septiembre de 2015, después de casi dos años de proceso y un alcance significativo de las partes interesadas, el Consejo de la Ciudad adoptó la Ordenanza No. 2015-09-10-0761 y la metodología de la tarifa fue revisada para estar basada en un área impermeable que tiene una relación directa con la cantidad de las aguas pluviales evacuadas generadas por una propiedad. La estructura de tarifas revisada recupera el financiamiento requerido para apoyar el costo del servicio de la compañía y promueve las mejores prácticas de manejo de aguas pluviales.

ASUNTO:

Mediante la Ordenanza No. 2015-09-10-0761 adoptada el 10 de septiembre de 2015, el Consejo de la Ciudad adoptó un nuevo diseño tarifario para las tarifas de drenaje de aguas pluviales basadas en áreas impermeables. El nuevo diseño de tarifa de drenaje de aguas pluviales mejora la equidad de los contribuyentes, recupera los fondos requeridos para apoyar el costo del servicio de drenaje y promueve las mejores prácticas de manejo de aguas pluviales. La Ordenanza No. 2015-09-10-0761 incluyó un aumento de tarifa de cinco años para apoyar la introducción progresiva de mayores necesidades de ingresos y mejoras de servicio correspondientes. El cuarto año del plan de cinco años, o el año fiscal 2019, propone un aumento general de ingresos de aproximadamente 2.0%.

La tarifa mensual del año fiscal 2019 para propiedades residenciales beneficiadas se propone como sigue:

Categoría de Tarifa Residencial	Área impermeable en pies cuadrados	Tarifa mensual (año fiscal 2018)	Tarifa mensual (año fiscal 2019)
Nivel 1	≤ 2,750	\$3.60	\$3.67
Nivel 2	> 2,750 - 4,220	\$4.74	\$4.83
Nivel 3	> 4,220	\$10.02	\$10.22

Las propiedades residenciales beneficiadas tienen características de uso del suelo muy similares a diferencia de

las propiedades beneficiadas no residenciales; por lo tanto, la estructura de tarifas se desarrolló de manera diferente. La tarifa mensual para propiedades no residenciales beneficiadas incluye dos componentes: una "Tarifa Base" mensual fija y una "Tarifa Impermeable" evaluada por pie cuadrado. La "Tarifa Impermeable" incluye múltiples niveles basados en el porcentaje de área impermeable o "intensidad de desarrollo".

La "Tarifa Base" mensual del año fiscal 2019 para propiedades no residenciales beneficiadas se propone por \$65.82. La "Tarifa Impermeable" mensual del año fiscal 2019 para propiedades no residenciales beneficiadas se propone como sigue:

Tarifa base del año fiscal 2018	Tarifa base del año fiscal 2019
\$64.53	\$65.82

Categoría de Tarifa No Residencial	Porcentaje de área impermeable	Tarifa mensual por 1,000 pies cuadrados	Tarifa mensual por 1,000 pies cuadrados
Nivel 1	≤ 20%	\$0.29	\$0.30
Nivel 2	> 20% - 40%	\$0.43	\$0.44
Nivel 3	> 40% - 65%	\$0.56	\$0.57
Nivel 4	> 65 %	\$0.71	\$0.72

ALTERNATIVAS:

El Consejo de la Ciudad podría optar por no celebrar esta audiencia pública o podría programarla en otro momento; sin embargo, se requiere una audiencia pública antes de la adopción de cualquier aumento en las tarifas de los servicios de aguas pluviales.

IMPACTO FISCAL:

Si se aprueba, se prevé que la Tarifa por servicios de aguas pluviales para el año fiscal 2019 recaudará \$51.7 millones en ingresos, de los cuales un total de \$1.0 millones se debe a los aumentos de tarifas mensuales propuestos.

RECOMENDACIÓN:

No se solicita ninguna acción en este momento. Esta audiencia pública permitirá a los ciudadanos y otras partes interesadas la oportunidad de aportar comentarios sobre el aumento propuesto de la tarifa mensual de drenaje de aguas pluviales.

El aumento de la Tarifa del Servicio de Aguas Pluviales del año fiscal 2019 será formalmente aprobado con el Presupuesto del año fiscal 2019 el 13 de septiembre de 2018 y entrará en vigor el 1 de octubre de 2018.



Ciudad de San Antonio

Memorándum de la Agenda

Número de archivo:18-4953

Número de Asunto de la Agenda: 3.

Fecha de la agenda: 09/12/2018

En Control: Sesión B del Consejo de la Ciudad

DEPARTAMENTO: Planificación

JEFA DEL DEPARTAMENTO: Bridgett White, AICP

DISTRITOS DEL CONSEJO IMPACTADOS: Distritos 4, 6 y 8 del Consejo

ASUNTO:

Segunda audiencia pública con respecto a las elecciones del 6 de noviembre para que los votantes elijan entre anexión de propósito limitado o controles de uso del suelo dentro de cinco millas del límite de las Bases Militares de Camp Bullis y de Camp Stanley y la Base Aérea de Lackland (AFB) y el Anexo de Entrenamiento Medina.

RESUMEN:

Segunda audiencia pública con respecto a las elecciones del 6 de noviembre para elegir entre anexiones de propósito limitado o controles de uso del suelo dentro de cinco millas de los límites de las bases militares Camp Bullis y Camp Stanley y la Base Aérea Lackland (AFB) y Anexo de Entrenamiento de Medina, que se encuentran contiguas a los límites de la Ciudad de San Antonio (COSA) y dentro de la Jurisdicción Extraterritorial de San Antonio (ETJ) en el Condado de Bexar.

INFORMACIÓN DE ANTECEDENTES:

El proyecto de ley 6 del Senado entró en vigencia el 1 de diciembre de 2017 y exige que las ciudades ubicadas en condados con más de 500,000 residentes (ciudades de Nivel 2) obtengan la aprobación del propietario o votante de una propuesta de anexión. La nueva ley permite a las ciudades celebrar elecciones que permitan a los votantes ubicados dentro de cinco millas de bases militares elegir uno de los dos medios para regular el uso del suelo: 1) por anexión o 2) permitiendo a la municipalidad mejorar las regulaciones de uso del suelo delineadas en el más reciente Estudio Conjunto del Uso del Suelo (Joint Land Use Study, JLUS). El Capítulo 43 del Código de Gobierno Local de Texas fue reformado para incluir lo siguiente:

Sección 43.0117 Autoridad del Municipio al Área del Anexo Cerca de la Base Militar

Parte (b) Un municipio puede anexarse para fines totales o limitados, según las disposiciones de anexión aplicables

a ese municipio según este capítulo, cualquier parte del área ubicada a cinco millas del límite de una base militar en la que se lleva a cabo un programa de entrenamiento activo. La proposición de anexión se debe establecer para permitir que los votantes del área se anexen para elegir entre la anexión o para otorgar al municipio la autoridad para adoptar y hacer cumplir una ordenanza que regule el uso del suelo en el área de la manera recomendada por el más reciente estudio conjunto de uso de suelos (JLUS).

ASUNTO:

Los cambios en la ley estatal (en vigencia desde el 1 de diciembre de 2017) brindan a un municipio la facultad de ampliar los controles de uso de suelos como un medio para proporcionar protección a las misiones militares si la anexión no se vota en forma afirmativa. El Personal del Departamento de Planificación, el Departamento de Bomberos, la Oficina del Abogado de la Ciudad, el Departamento de Gobierno y Asuntos Públicos, la Oficina de Administración y Presupuesto, la Oficina de la Administradora de la Ciudad y la Oficina de Asuntos Militares, en cooperación con representantes de Base Conjunta San Antonio, han estado colaborando aproximadamente durante los últimos seis meses para desarrollar opciones para la consideración del Consejo de la Ciudad y la acción potencial.

Las áreas que se describen a continuación se presentaron al Consejo de la Ciudad en una sesión B del 13 de junio de 2018, como opciones para considerar la anexión. Estas áreas cumplen con los requisitos del Código de Gobierno Local de Texas, ya que se encuentran dentro de la zona de amortiguación de 5 millas de estas instalaciones militares, tal como lo exige el JLUS. En caso de que no se apruebe una votación para la anexión, se le permitiría a la Ciudad de San Antonio extender los controles de uso del suelo aplicables. El 2 de agosto, el Consejo de la Ciudad aprobó una resolución ordenando una elección de anexión para dos áreas, alrededor de Camp Bullis y las Bases Militares de Camp Stanley y alrededor de Lackland AFB y el anexo de entrenamiento Medina.

Opciones de Área de Anexión

Las áreas propuestas para la anexión son 1) Al oeste de Camp Bullis/Camp Stanley, a lo largo del Corredor Oeste IH10 y 2) Al oeste del Anexo de Entrenamiento de la Base de la Fuerza Aérea Lackland-Medina a lo largo del Corredor de la Carretera 1604 Oeste. A continuación, se proporciona una breve descripción de las opciones del área de anexión:

- 1) ***Al oeste de Camp Bullis y Camp Stanley a lo largo del corredor*** oeste IH10 delimitado por IH 10 Oeste (Corredor Principal), Boerne Stage Road (límite noroeste) y Toutant Beauregard Road (límite oeste)
 - i. Tamaño - 22.39 millas cuadradas (14,332.46 acres) -
 - ii. Población estimada - 18,780
 - iii. Número estimado de unidades de viviendas unifamiliares - 7,223

- 2) ***Al oeste del anexo de entrenamiento AFB Lackland a lo largo del corredor Oeste Carretera 1604 S*** delimitado por Oeste Carretera 1604 S (Corredor Principal), Military Drive West (Limine norte), Grosenbacher Road (Limite oeste), Macdona Lacoste Road / Nelson Road (límite sur)- -
 - i. Tamaño - 20.27 millas cuadradas (12,973.96 acres)
 - ii. Población estimada - 40,205
 - iii. Número estimado de unidades unifamiliares de viviendas - 15,048

Resultados de las Elecciones de Anexión

Si los votantes eligen "a favor" de una anexión de propósito limitado - Después de las elecciones de anexión, la ciudad iniciaría el proceso de anexión de propósito limitado. Los residentes en áreas de anexión de propósito

limitado no reciben servicios de la ciudad ni pagan impuestos municipales durante tres años. La ciudad puede extender códigos de zonificación y salud pública y seguridad al área y tiene la autoridad de cobrar tarifas y cargos por la construcción de inspecciones, permisos y servicios de desarrollo también durante el período de propósito limitado.

Si los votantes eligen "a favor" de los controles de uso del suelo - El personal presentaría al Consejo una ordenanza propuesta para aplicar y hacer cumplir las regulaciones de uso de suelos para cada área de la manera recomendada por el más reciente Estudio Conjunto de Uso del Suelo (JLUS). Estos incluirían densidad de uso del suelo, protección de árboles, superposiciones de riesgos aeroportuarios, superposiciones de atenuación sonora militar, regulaciones de protección del agua, permisos de estructuras residenciales unifamiliares y permisos mejorados de estructuras comerciales y multifamiliares por el Condado de Bexar. La Ciudad de San Antonio tiene la autoridad de adoptar e imponer tarifas y cargos aplicables. Cualquier tarifa se basaría en un modelo de recuperación de costos para la actividad de desarrollo.

Controles del Uso del Suelo

De conformidad con la ley estatal, se proponen controles de uso del suelo para las áreas adyacentes a las bases militares de Camp Bullis y Camp Stanley y la Base de la Fuerza Aérea Lackland - Anexo de entrenamiento Medina, de manera que se alinean con las recomendaciones y citatorios JLUS adoptadas. Esos controles de uso de suelo tienen como objetivo proteger la misión de las bases militares adyacentes, que se ven afectadas por la iluminación, el ruido, la altura, la intrusión y los hábitats naturales.

Calendario para la Elección de Anexión

2 de agosto de 2018 - El Consejo aprueba una resolución ordenando una elección de anexión el 6 de noviembre de 2018

29 de agosto de 2018 - Primera Audiencia Pública Requerida

12 de septiembre de 2018 - Segunda Audiencia Pública Requerida

25 de septiembre de 2018 - Reunión Comunitaria del Área Lackland # 1, Paul W. Ott Elementary School (Cafetería), 6:00 p. M.

27 de septiembre de 2018 - Reunión Comunitaria del Área Camp Bullis # 1, Leon Springs Baptist Church, 6:00 pm

2 de octubre de 2018 - Reunión Comunitaria del Área Camp Bullis # 2, Julia Newton Ave Elementary (Cafetería), 6:00 p.m.

4 de octubre de 2018 - Reunión Comunitaria del Área Lackland # 2, Calvary Hills Baptist Church, 6:00 p. M.

22 de octubre de 2018 a 2 de noviembre de 2018 - Votación anticipada por persona.

6 de noviembre de 2018 - Día de las elecciones - 7:00 a.m. a 7:00 p.m.

15 de noviembre de 2018 - Reclamo de los resultados electorales (si está disponible)

ALTERNATIVAS:

No hay alternativa asociada con esta audiencia pública.

IMPACTO FISCAL:

No hay impacto fiscal asociado con esta audiencia pública

RECOMENDACIÓN:

En la actualidad no es preciso tomar medidas adicionales. Se requerirá acción después de que se realice la

elección.



Ciudad de San Antonio

Memorándum de la Agenda

Número de archivo:18-5160

Número de Asunto de la Agenda: 4.

Fecha de la agenda: 09/12/2018

En Control: Sesión B del Consejo de la Ciudad

DEPARTAMENTO: Desarrollo y Operaciones de Center City

JEFE DEL DEPARTAMENTO: John Jacks

DISTRITOS DEL CONSEJO IMPACTADOS: Toda la Ciudad

ASUNTO:

Audiencia pública sobre la ordenanza propuesta para vehículos sin estación base.

RESUMEN:

Esta es una Audiencia Pública para recabar la opinión de la comunidad sobre la ordenanza propuesta sobre vehículos sin estación base.

INFORMACIÓN DE ANTECEDENTES:

El Centro de Operaciones de Center City (CCDO) brindó un informe de alto nivel sobre los vehículos sin estación base en la reunión del Comité del Consejo de Transporte de enero. El informe dio una visión general de la industria emergente, que se centró principalmente en bicicletas sin estación base, ya que se habían introducido en Dallas, Seattle y en otros lugares. Desde entonces, las scooters sin estación base han superado a las bicicletas sin estación base como el tipo más común de vehículo en la industria sin estación base de rápido crecimiento. Los vehículos sin estación base son un nuevo modo de transporte que incluye bicicletas con GPS, bicicletas asistidas con electricidad o scooters eléctricos. Son presentados por compañías privadas que colocan los vehículos en el derecho de paso de la ciudad para que puedan ser utilizados por los suscriptores a través de una aplicación telefónica.

El 22 de junio, la compañía Bird desplegó una flota de scooters sin estación base en San Antonio. Tras la entrada de Bird en el mercado, Lime lanzó una flota de scooters sin estación base un mes después, el 25 de julio. Estas empresas han aumentado sus flotas desde su implementación. Bird ha compartido que su flota actual consiste en aprox. 400 scooters y Lime tiene aprox. 345. Los datos de viaje proporcionados por estas empresas muestran que

se han llevado a cabo más de 100,000 viajes hasta el momento. Además de Lime y Bird, otras cinco compañías han expresado interés en operar en San Antonio.

El 20 de agosto, el CCDO compartió una visión general de las reglamentaciones propuestas para los vehículos sin estación base con el Comité de Transporte. Para obtener aportes de la comunidad para informar las regulaciones propuestas, se realizó una reunión pública en la Biblioteca Central el 31 de julio y se inició una encuesta en línea con más de 2,000 encuestados. La sesión informativa AB centrada en las regulaciones propuestas se presentará el miércoles 12 de septiembre, el mismo día que esta Audiencia Pública. Esta audiencia pública es una oportunidad adicional para que la comunidad dé su opinión sobre las reglamentaciones propuestas relacionadas con el uso y estacionamiento de vehículos sin estación base antes de que el Consejo de la Ciudad considere su adopción.

ASUNTO:

El CCDO propone un programa piloto con regulaciones que aclararán las reglas para los operadores y pasajeros de vehículos sin estación base. Estas regulaciones cubrirán dónde se pueden montar los vehículos, cómo se deben estacionar, establecer una edad mínima para los pasajeros y requerir un gerente de flota local. El CCDO propone un programa piloto de seis meses que pretende abordar las preocupaciones que se han identificado desde que se introdujeron los vehículos sin estación base en junio. La Ciudad no tiene la intención de limitar el número de vehículos u operadores a lo largo del programa piloto de seis meses, sino que utilizará los datos proporcionados por las empresas para garantizar que el tamaño de su flota sea el adecuado, asegurando que no se haya puesto una cantidad excesiva de vehículos en servicio.

Una de las mayores preocupaciones de estos vehículos es la posibilidad de conflictos con peatones en las aceras; han surgido problemas cuando los vehículos se estacionan o despliegan de una manera que bloquea las rampas en el borde de la acera según ADA (Americans with Disabilities Act), colocados perpendiculares a la acera en una acera estrecha e invaden el espacio mínimo de 36" según ADA, y cuando los operadores no ceden el paso a los peatones. Los pasajeros deben utilizar carriles para bicicletas cuando estén disponibles y ceder el paso a los peatones. El Código de la Ciudad actualmente prohíbe el uso de vehículos eléctricos o motorizados en el paseo fluvial, senderos de parques, caminos en riachuelos o en parques y plazas. El Departamento de Parques y la Autoridad del Río San Antonio han recomendado que esta prohibición permanezca durante el programa piloto mientras estudian si estos modos son apropiados en esas áreas.

Como se señaló anteriormente, reglas de estacionamiento claras e intuitivas brindan una oportunidad para un ecosistema con vehículos sin estación base organizado. El CCDO propone que los vehículos se deben estacionar de una manera que mantenga el espacio mínimo de 36" según ADA en la acera. Además, las estaciones de autobuses, las rampas en el borde de las aceras y los muebles de la calle, como bancos, no deben ser bloqueados por vehículos. Las empresas tendrán dos horas para corregir las infracciones, a menos que el vehículo esté ubicado en un área muy sensible, en ese caso, la compañía deberá rectificar el problema en una hora.

Las regulaciones propuestas también incluirán una edad mínima de dieciséis años. Los proveedores que están en contacto con la Ciudad generalmente requieren que los usuarios tengan dieciocho años o más. Esta limitación de edad se propone en caso de que una empresa ingrese al mercado sin una edad mínima.

ALTERNATIVAS:

Este artículo es una audiencia pública para recabar opiniones públicas adicionales.

IMPACTO FISCAL:

Ninguno.

RECOMENDACIÓN:

Este artículo es una audiencia pública para recabar opiniones públicas adicionales.