



GOBIERNO DE PUERTO RICO

Senado de Puerto Rico
Secretaría

11 JAN 12 AM 9:42

17 de diciembre de 2010

Hon. Thomas Rivera Schatz
Presidente
Senado de Puerto Rico
San Juan, PR

Estimado señor Presidente:

Me place informarle que el día 16 de diciembre de 2010, el Gobernador, Hon. Luis G. Fortuño, aprobó y firmó el Proyecto del Senado 1857, aprobado en la Decimosexta Asamblea Legislativa en su Cuarta Sesión Ordinaria, titulado:

LEY: Para declarar la política pública del Gobierno de Puerto Rico en torno a la adopción del concepto de Calles Completas o "Complete Streets" como parte de la planificación, el diseño, la nueva construcción, reconstrucción, remodelación y mantenimiento de las vías públicas de Puerto Rico; ordenar a los municipios a incorporar esta política pública en su funcionamiento, y para otros fines.

Cordialmente,


Lcdo. Philippe A. Mesa Pabón
Asesor del Gobernador
Asuntos Legislativos

(P. del S. 1857)

LEY NUM. 201
16 DE DICIEMBRE DE 2010

Para declarar la política pública del Gobierno de Puerto Rico en torno a la adopción del concepto de Calles Completas o “Complete Streets” como parte de la planificación, el diseño, la nueva construcción, reconstrucción, remodelación y mantenimiento de las vías públicas de Puerto Rico; ordenar a los municipios a incorporar esta política pública en su funcionamiento, y para otros fines.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad dentro de nuestras comunidades es un asunto de vital importancia para nuestro porvenir, pues impacta la calidad del diario vivir de los ciudadanos. En particular, las calles de nuestros pueblos y ciudades son parte esencial de la vida en comunidad y, como tal, deben servir a todos por igual: a jóvenes y viejos, al conductor o al ciclista y al peatón que camina por sí solo, con un andador, o que se mueve en silla de ruedas.

En el caso de Puerto Rico, por muchos años el desarrollo urbano se alejó de los modelos tradicionales de urbanismo, comunidad y movilidad, creando una gran dependencia del automóvil. Lamentablemente, la mayoría de las calles están diseñadas única y exclusivamente para los automóviles, los cuales propician el pesado tráfico y los tapones, trastocando la vida en comunidad. Ejemplos de éstos son la falta de acceso peatonal en muchos lugares, el deterioro de las aceras de nuestros pueblos y la utilización e invasión del auto en las aceras y áreas peatonales.

Es preciso rescatar nuestras aceras y calles para que, tanto el peatón como todas las demás modalidades de movilidad (autos, bicicletas, sillas de ruedas y motocicletas), puedan coexistir de una manera segura que promueva un entorno amigable y seguro para todos. Es un asunto de salud pública y bienestar social que incluso abre nuevas puertas al desarrollo económico de las comunidades.

En Puerto Rico hay una incidencia extremadamente alta de condiciones de salud que en parte están relacionadas a la falta de actividad física. Según estadísticas recientes del Departamento de Salud, en la Isla existen índices altos de obesidad, enfermedades cardíacas y diabetes. Para el año 2002 la tasa de obesidad fue de 22% de la población. En el año 2005 un 31.9% de la población fue diagnosticada con colesterol alto, y para el año 2003 hubo 4,912 muertes por enfermedades del corazón. En el año 2003 un 27.3% de la población fue diagnosticada con hipertensión y a su vez hubo 1,257 muertes por enfermedades relacionadas a la hipertensión. En el año 2004 un 10.6% de la población fue diagnosticada con diabetes para un total de 411,124 personas. En el año 2003 hubo 2,555 muertes por esta condición.

Ante esta realidad, el Estado debe promover la actividad física en todas sus gestiones, incluyendo en el diseño y construcción de las vías públicas. Una comunidad “caminable” evita el aislamiento y promueve la actividad física en la comunidad, especialmente entre nuestros adultos de edad mayor. Ante la dificultad de movilidad en la comunidad, muchas personas de edad avanzada optan por permanecer en sus hogares sucumbiendo a la inactividad, lo cual impacta tanto su salud emocional como física. El caminar es vital para mantener una buena salud y esencial para la movilidad de las personas, especialmente en la medida que se envejece.

Además de promover la salud, una comunidad “caminable” es crucial para fomentar el ambiente comunitario, social y cultural que tanto se ha perdido, que a su vez impulsa el comercio local en el área. Según se han ido deteriorando los cascos urbanos y sus respectivas vías peatonales, asimismo ha sufrido la economía y la calidad de vida de los ciudadanos en distintos pueblos de la Isla. El desarrollo de opciones de “caminabilidad” en las comunidades no puede estar limitado a nuestros cascos urbanos, sino que es importante que se expanda a otros ámbitos y comunidades donde reside la mayor parte de nuestra población.

En el aspecto económico, una comunidad habitable reduce la dependencia del automóvil, reduciendo la contaminación, así como el gasto de gasolina. Además del ahorro individual, la experiencia en otras jurisdicciones donde se han establecido proyectos de comunidades habitables ha sido el incremento en la actividad comercial, lo cual promueve los establecimientos para brindar bienes y servicios, beneficiando a pequeños comerciantes y consumidores y fortaleciendo las economías a nivel local.

De acuerdo a la Encuesta de la Comunidad 2006 – 2008, del Buró del Censo de los Estados Unidos, el 87% de los trabajadores puertorriqueños acuden a sus centros de trabajo utilizando su vehículo de motor privado, esto significa que 885,120 viajan solos en sus vehículos. Un ínfimo número de conductores comparte la transportación con algunos compañeros de trabajo o utiliza otro medio. A penas, 38,824 trabajadores utilizan los sistemas de transportación masiva, lo que representa un 3.8% del total de trabajadores.

Un estudio realizado por la Universidad de Puerto Rico, titulado “El Tapón de la Mañana”, señala que una de cada ocho personas tarda más de una hora en llegar a su trabajo. Ese mismo estudio reflejó que si utilizamos la misma metodología con el salario mínimo a este momento podemos concluir que, tan solo en el tiempo invertido por el trabajador para llegar a su centro de trabajo cada mañana, tiene un costo de \$3.2 millones, lo que al año sería alrededor de \$845 millones.

A esta cantidad, habría que añadirle los costos de operación del vehículo, tales como depreciación, mantenimiento y combustible, entre otros. También habría que añadirle el costo social de una mayor contaminación ambiental y las angustias mentales que pasan los ciudadanos en las horas de congestión vehicular.

A través de los Estados Unidos existe un movimiento para “completar las calles”. Estados, ciudades y pueblos están trabajando con sus planificadores e ingenieros para construir vías de transporte seguras, que propicien la actividad humana y faciliten el acceso a todos por igual. Gobiernos Estatales y Municipales han establecido política pública sobre el concepto de calles

completas o “complete streets” para crear comunidades habitables y amigables para caminar. Esto tiene efectos directos en la salud, el bienestar general, el ámbito social y en la economía.

En el caso de Puerto Rico, el instituir en la política pública y en la práctica el desarrollo de calles completas en nuestras comunidades dará paso a que los planificadores e ingenieros que diseñan y operan el sistema vial tengan a todos sus usuarios en mente, incluyendo a los ciclistas, los vehículos de transporte colectivo y sus pasajeros y los peatones de todas las edades y condiciones.

La Asamblea Legislativa de Puerto Rico, en atención a la necesidad de encaminarnos hacia promover y crear comunidades habitables para el bienestar de nuestra población, estima meritorio establecer esta política pública.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Artículo 1. – Título de Ley

Esta Ley podrá citarse como “Ley para Declarar la Política Pública sobre la Adopción del Concepto de Calles Completas o “Complete Streets”.

Artículo 2. – Definiciones

Para los fines de esta Ley, los siguientes términos o frases tendrán el significado que a continuación se expresa, excepto donde claramente indique lo contrario, y los términos utilizados en singular incluirán el plural y viceversa:

- a) “Calles Completas” – Características de diseño vial que facilitan la seguridad y la movilidad de los usuarios de las vías públicas que expanden y complementan los requisitos de diseño establecidos en la Ley y reglamentación estatal y federal para incluir las necesidades de movilidad de los peatones, ciclistas, personas que utilizan los medios de transportación colectiva, conductores de vehículos de motor, personas de todas las edades y condiciones. Estas características incluyen, pero no se limitan a: aceras transitables, carriles exclusivos rotulados para ciclistas, construcción de señales y estructuras como isletas, rotondas y cruces que den paso a que se comparta la vía pública, cortes de esquinas, aceras elevadas con rampas de acceso y la adopción de medidas de seguridad pública para control de tránsito.
- b) Comisión – Se refiere a la Comisión Evaluadora para la Adopción del Concepto de Calles Completas o “Complete Streets” creada en virtud de esta Ley.
- c) Vías públicas - Carreteras, caminos, calles, vías, carriles, aceras y cruces e intersecciones que los interconectan.

Artículo 3. – Declaración de Política Pública

Se establece como Política Pública del Gobierno de Puerto Rico la adopción del concepto de Calles Completas o “Complete Streets”.

- a) El Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación y los departamentos o divisiones de transportación y carreteras municipales adoptarán como parte de sus reglamentos una política de creación de “Calles Completas” con el propósito de facilitarle acceso conveniente y movilidad a todos los usuarios de las vías públicas, incluyendo a los peatones, ciclistas, personas que utilizan los medios de transporte público, conductores de vehículos de motor y, en general, personas de todas las edades y condiciones.
- b) Esta política pública será aplicable a la planificación, el diseño, la nueva construcción, reconstrucción, remodelación y mantenimiento de las vías públicas localizadas en áreas urbanas y en aquellas áreas suburbanas y rurales, objeto de mejoras y/o de nueva construcción, que funcionalmente permitan la aplicación del concepto de “Calles Completas”.

Para efectos prácticos, de utilidad, razonabilidad y de proporción entre la inversión y el uso de dicha vía pública por las personas, de ser necesario, la política pública establecida en esta Ley, estará sujeta a las siguientes consideraciones:

- a) Que el uso de alguna vía pública en particular por parte de ciclistas o peatones esté prohibido por ley, o sea contrario a las leyes y reglamentos establecidos.
- b) Que el costo de construir una vía pública en particular resulte proporcional a la necesidad o probable utilización por parte de los usuarios y que el costo de la implementación de las características de una calle completa en el proyecto no exceda el veinte por ciento (20%) del total del costo del proyecto.
- c) Que el desarrollo de calles completas sea en orden de prioridad.

Artículo 4. – Comisión Evaluadora para la Adopción del concepto de Calles Completas o “Complete Streets”.

Se establecerá una Comisión temporera, que será presidida por el Secretario del Departamento de Transportación Obras Públicas o su representante y llevará el siguiente nombre; “Comisión Evaluadora para la Adopción del Concepto de Calles Completas o “Complete Streets”. El propósito de esta Comisión será el siguiente:

- a) Determinar un conjunto de estándares, guías uniformes y medidas de efectividad aplicables a nivel estatal y municipal para hacer cumplir y evaluar la implementación de esta política pública.
- b) Proponer enmiendas a las leyes y reglamentos y cambios a las guías y estándares de diseño vial.
- c) Efectuar todas sus recomendaciones dentro del período de un (1) año luego de entrar en vigor esta Ley.

Artículo 5. – Composición de la Comisión Evaluadora para la Adopción del Concepto de Calles Completas o “Complete Streets”.

Dentro de los primeros treinta (30) días de la aprobación de esta Ley, el Gobernador designará la Comisión, la cual estará compuesta por miembros representando las siguientes agencias y organizaciones:

- a) Departamento de Transportación y Obras Públicas
- b) Junta de Planificación
- c) Oficina de Gerencia de Permisos (OGP)
- d) Departamento de Salud
- e) Un miembro de cada organización que represente a los municipios.
- f) Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico
- g) Colegio de Arquitectos y Arquitectos Paisajistas de Puerto Rico
- h) Sociedad Puertorriqueña de Planificación
- i) AARP – Puerto Rico
- j) Administración Federal de Carreteras
- k) Asociación de Constructores de Hogares de Puerto Rico
- l) Comisión para la Seguridad en el Tránsito
- m) Oficina del Procurador de las Personas con Impedimentos
- n) Asociación de Contratistas Generales

Artículo 6. – Facultades, deberes y disolución de la Comisión Evaluadora para la Adopción del Concepto de Calles Completas o “Complete Streets”.

No más tarde de treinta (30) días a partir de la designación de los miembros de la Comisión, el Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas o su representante convocará y dirigirá la primera reunión.

- a) Una vez convocada y reunida, la Comisión establecerá las normas de funcionamiento.
- b) Dentro de los primeros noventa (90) días de celebrada la primera reunión y en plazos subsiguientes de noventa (90) días, la Comisión someterá un breve informe de progreso a la Asamblea Legislativa. Copia de éste informe se enviará a las agencias con injerencia y a todos los municipios de la Isla.

- c) Los trabajos de la Comisión incluirán la redacción de un reglamento modelo para la utilización por parte de las agencias y municipios en la implementación de la política pública.
- d) Un informe final, incluyendo hallazgos, recomendaciones y propuestas, se someterá tanto a la Asamblea Legislativa como a las agencias y municipios dentro del plazo de un (1) año a partir de la fecha de la primera reunión de la Comisión.
- e) La Comisión será disuelta una vez someta su informe final.

Artículo 7. – Vigencia

Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.