

GOBIERNO DE PUERTO RICO

16<sup>ta</sup> Asamblea  
Legislativa

4<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

**P. del S. 1857**

15 de octubre de 2010

Presentado por el señor *Arango Vinent*

*Referido a las Comisiones de Urbanismo e Infraestructura; y de Asuntos Municipales*

**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 que incorpore esta política pública en su funcionamiento, y para otros fines.

**EXPOSICION 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. Ejemplo de esto son la falta de acceso peatonal en muchos lugares, el deterioro de las aceras de nuestros pueblos y la utilización e invasión del auto de 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, 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 2002 la tasa de obesidad fue de 22% de la población. En el 2005 un 31.9% de la población fue diagnosticada con colesterol alto, y para el 2003 hubo 4,912 muertes por enfermedades del corazón. Para el 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 durante este año. En el 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.

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 capacidades.

La Asamblea Legislativa del Gobierno 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.

## **DECRETASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:**

### **1            Artículo 1. – Título de Ley**

2            Esta Ley podrá citarse como “Ley para declarar la Política Pública en torno a la  
3            adopción del concepto de calles completas o complete streets”.

### **4            Artículo 2. – Definiciones**

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

- 8            a) “Calles completas” – Características de diseño vial que facilitan la seguridad de  
9            los usuarios de las vías públicas que expanden y complementan los requisitos de  
10            diseño establecidos en la Ley y reglamentación estatal y federal para incluir las  
11            necesidades de movilidad de los peatones, ciclistas, personas de todas las edades y

1           capacidades. Estas características incluyen pero no se limitan a: aceras  
2           transitables, carriles exclusivos rotulados para ciclistas, construcción de señales y  
3           estructuras como isletas, rotondas y cruces que den paso a que se comparta la vía  
4           pública, cortes de esquinas, aceras elevadas con rampas de acceso y la adopción  
5           de medidas de seguridad pública para control de tránsito.

6           b) “Vías públicas” - Carreteras, caminos, calles, vías, carriles, aceras y cruces e  
7           intersecciones que los interconectan.

### 8           **Artículo 3. – Declaración de Política Pública**

9           Se establece como Política Pública del Gobierno de Puerto Rico la adopción del  
10          concepto de calles completas o complete streets.

11          a) El Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras  
12          y Transportación y los departamentos o divisiones de transportación y carreteras  
13          municipales adoptarán como parte de sus reglamentos una política de creación de  
14          “calles completas” con el propósito de facilitarle acceso conveniente y movilidad  
15          a todos los usuarios de las vías públicas, incluyendo a los peatones, ciclistas,  
16          personas que utilizan los medios de transporte público, conductores de vehículos  
17          de motor y, en general, personas de todas las edades y capacidades.

18          b) Esta política pública será aplicable a la planificación, el diseño, la nueva  
19          construcción, reconstrucción, remodelación y mantenimiento de las vías públicas  
20          localizadas en áreas urbanas y en aquellas áreas suburbanas y rurales que  
21          funcionalmente permitan la aplicación del concepto de “calles completas”.

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

- 4 a) Que el uso de alguna vía pública en particular por parte de ciclistas o peatones esté  
5 prohibido por ley, o sea contrario a las leyes y reglamentos establecidos, como es  
6 el caso de las autopistas, entre otros;
- 7 b) Que el costo de construir una vía pública en particular resulte proporcional a la  
8 necesidad o probable utilización por parte de los usuarios;
- 9 c) Que el desarrollo de calles completas sea en orden de prioridad y conforme a la  
10 densidad poblacional o las expectativas futuras de población de un sector.

11 **Artículo 4. – Comisión Evaluadora para la adopción del concepto de calles**  
12 **completas o complete streets.**

13 Se establecerá una Comisión temporera, que llevará el siguiente nombre; “Comisión  
14 Evaluadora para la adopción del concepto de calles completas o complete streets”. El  
15 propósito de esta Comisión será el siguiente:

- 16 a) Determinar un conjunto de estándares y guías uniformes aplicables a nivel estatal  
17 y municipal para hacer cumplir esta política pública;
- 18 b) Proponer enmiendas a las leyes y reglamentos y cambios a las guías y estándares  
19 de diseño vial.
- 20 c) Efectuar todas sus recomendaciones dentro del período de un (1) año luego de  
21 entrar en vigor esta ley.

22 **Artículo 5. – Composición de la Comisión Evaluadora para la adopción del**  
23 **concepto de calles completas o complete streets.**

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

- 4           a) Departamento de Transportación y Obras Públicas
- 5           b) Autoridad de Carreteras y Transportación
- 6           c) Junta de Planificación
- 7           d) Administración de Reglamentos y Permisos
- 8           e) Departamento de Salud
- 9           f) Municipios
- 10          g) Colegio de Arquitectos y Arquitectos Paisajistas de Puerto Rico
- 11          h) Sociedad Puertorriqueña de Planificación
- 12          i) AARP – Puerto Rico
- 13          j) Administración Federal de Carreteras
- 14          k) Administración Federal de Administración

15           **Artículo 6. – Facultades, deberes y disolución de la Comisión Evaluadora para la**  
16 **adopción del concepto de calles completas o complete streets.**

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

- 20           a) Una vez convocada y reunida, la Comisión establecerá normas de funcionamiento.
- 21           b) Dentro de los primeros noventa (90) días de celebrada la primera reunión y en  
22           plazos subsiguientes de noventa (90) días, la Comisión someterá un breve informe  
23           de progreso a la Asamblea Legislativa.

- 1 c) Los trabajos de la Comisión incluirán la redacción de un reglamento modelo para  
2 la utilización por parte de las agencias y Municipios en la implementación de la  
3 política pública.
- 4 d) Un informe final, incluyendo hallazgos, recomendaciones y propuestas, se  
5 someterá a la Asamblea Legislativa dentro del plazo de un (1) año a partir de la  
6 fecha en que iniciaron los trabajos de la Comisión.
- 7 e) Se enviara también copia a las agencias y Municipios concernidos en dichos  
8 informes para que pongan en vigor las propuestas y recomendaciones sobre los  
9 hallazgos
- 10 f) La Comisión será disuelta una vez someta su informe final.

11 **Artículo 8. – Vigencia**

12 Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.