

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20^{ma.} Asamblea
Legislativa

4^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. del S. 215

11 de septiembre de 2026

Presentada por la señora *Pérez Soto*

Referida a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor

RESOLUCIÓN CONJUNTA

Para ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas y a la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico, en coordinación con el Departamento de Educación, los municipios y cualquier otra entidad pertinente, identificar las zonas escolares ubicadas en las vías públicas bajo sus respectivas jurisdicciones; realizar los estudios de tránsito y seguridad vial necesarios; desarrollar e implementar un plan escalonado para la instalación de reductores de velocidad, bandas transversales de alerta, marcas ópticas sobre el pavimento, rotulación de alta visibilidad, dispositivos luminosos, señales dinámicas indicadoras de velocidad y cualesquiera otras medidas de ingeniería y control de tránsito apropiadas para reducir la velocidad de los vehículos de motor en las zonas escolares; establecer un término de noventa (90) días para completar la identificación, evaluación y clasificación de dichas zonas y un término máximo de doce (12) meses para completar la implementación de las medidas correspondientes en el cien por ciento (100%) de las zonas escolares identificadas; disponer criterios de prioridad; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La seguridad de nuestros niños y jóvenes mientras acceden a sus escuelas constituye una responsabilidad fundamental del Estado. Cada día, miles de estudiantes atraviesan carreteras, caminan por aceras, esperan transportación escolar o descienden de vehículos frente a los planteles educativos de Puerto Rico. Durante las horas de

entrada y salida, las zonas escolares se convierten en espacios de intensa interacción entre peatones, vehículos privados, transportación escolar y otros usuarios de las vías públicas. La Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como la “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, establece límites máximos de velocidad particularmente restrictivos en las zonas escolares. Conforme al ordenamiento vigente, el límite máximo es de quince (15) millas por hora en una zona escolar ubicada en un área urbana y de veinticinco (25) millas por hora en una zona escolar ubicada en un área rural, durante los horarios establecidos por ley o aquellos identificados mediante los correspondientes dispositivos de control de tránsito.

No obstante, la existencia de un límite de velocidad, por sí sola, no garantiza su cumplimiento. La experiencia cotidiana demuestra que todavía existen conductores que transitan frente a nuestros planteles a velocidades incompatibles con la presencia de niños y jóvenes, particularmente durante las horas de entrada y salida escolar. Una señal que indique “15 MPH” pierde gran parte de su propósito preventivo cuando la configuración física de la vía permite que un conductor continúe transitando a una velocidad considerablemente mayor sin encontrar elementos que llamen su atención o propicien una reducción efectiva de velocidad.

Puerto Rico ha enfrentado incidentes que evidencian las consecuencias que puede tener la interacción entre vehículos y estudiantes en las inmediaciones de los planteles escolares. En septiembre de 2015, una estudiante de trece (13) años perdió la vida luego de ser atropellada frente a la Escuela Intermedia Gilberto Concepción de Gracia, en Carolina. Años más tarde, en octubre de 2018, un estudiante de diez (10) años fue atropellado mientras utilizaba un cruce peatonal frente a la Escuela Intermedia Abelardo Díaz Alfaro, en Toa Alta. Según la información publicada sobre aquel incidente, un vehículo se había detenido para ceder el paso al menor, pero otro conductor rebasó dicho vehículo e impactó al estudiante.

En abril de 2019, otra estudiante, esta vez de quince (15) años, resultó herida luego de ser atropellada mientras cruzaba una vía frente a la Escuela Vocacional María Socorro

Lacot, en Guayama. Más recientemente, en enero de 2025, una niña de apenas nueve (9) años fue atropellada en la carretera PR-129, frente a la Escuela Angelita Delgado, en el municipio de Lares, siendo necesario su traslado a una institución hospitalaria. Estos incidentes, ocurridos en distintos municipios y en vías con características diferentes, ponen de manifiesto que la seguridad vial en las inmediaciones de los planteles escolares no puede depender exclusivamente del cumplimiento voluntario del límite de velocidad por parte de los conductores. La prevención requiere combinar legislación, educación, fiscalización y, particularmente, medidas de ingeniería vial capaces de advertir al conductor que está entrando a un entorno especialmente sensible y de inducir una reducción efectiva de velocidad.

No obstante, esta Asamblea Legislativa reconoce que no todas las carreteras poseen las mismas características y que la instalación indiscriminada de reductores físicos de velocidad no constituye una solución técnicamente apropiada para todas las vías públicas. Existen planteles ubicados en calles locales o vías de bajo volumen y velocidad vehicular donde un reductor de velocidad u otro mecanismo físico puede constituir una alternativa viable. Otros planteles, sin embargo, están ubicados frente a carreteras principales, vías arteriales o corredores de alto volumen vehicular en los cuales determinadas medidas físicas podrían resultar incompatibles con la clasificación funcional de la carretera, las velocidades operacionales, el tránsito de vehículos pesados, las rutas de emergencia o los estándares aplicables de diseño y seguridad vial.

Las mejores prácticas de ingeniería de tránsito reconocen precisamente esta distinción. En carreteras donde los reductores físicos tradicionales no sean apropiados pueden utilizarse otras herramientas de reducción y manejo de velocidad, entre ellas bandas transversales de alerta, marcas ópticas sobre el pavimento, rotulación escolar de alta visibilidad, señales luminosas intermitentes, dispositivos dinámicos que indiquen al conductor la velocidad a la cual transita, mejoras a los cruces peatonales y otras medidas de ingeniería que aumenten la percepción del conductor de que se aproxima a una zona de especial precaución.

Por tanto, el propósito de esta Resolución Conjunta no es imponer una misma solución de ingeniería a todas las carreteras de Puerto Rico. Su propósito es establecer como política pública que ninguna zona escolar permanezca desprovista de medidas adecuadas y visibles para promover la reducción de velocidad y proteger la vida de nuestros estudiantes. Corresponderá a las agencias con peritaje en transportación determinar, conforme a estudios y criterios técnicos, cuáles mecanismos son apropiados para cada vía; pero la ausencia de viabilidad para instalar un reductor físico de velocidad no podrá convertirse en fundamento para dejar una zona escolar sin medidas alternas de seguridad.

La seguridad de un estudiante que cruza una carretera para entrar o salir de su escuela no puede depender de la suerte ni de que todos los conductores decidan voluntariamente reducir la velocidad. La prevención exige anticiparnos al próximo accidente. Esta Asamblea Legislativa entiende que esperar a que ocurra una tragedia para entonces intervenir una zona escolar constituye una respuesta tardía cuando existen mecanismos de ingeniería y seguridad vial que pueden implantarse de manera preventiva.

RESUÉLVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

- 1 Sección 1.- Se ordena al Departamento de Transportación y Obras Públicas y a la
- 2 Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico, en coordinación con el
- 3 Departamento de Educación, los municipios y cualquier otra entidad pública pertinente,
- 4 desarrollar e implementar un Plan Integral de Seguridad Vial en Zonas Escolares,
- 5 dirigido a establecer medidas efectivas para reducir la velocidad vehicular y aumentar la
- 6 seguridad de estudiantes, personal escolar, padres, encargados y demás peatones en las
- 7 inmediaciones de los planteles educativos de Puerto Rico.

El Plan comprenderá las zonas escolares ubicadas en vías bajo la jurisdicción del Departamento de Transportación y Obras Públicas, la Autoridad de Carreteras y Transportación y los municipios. Cada entidad será responsable de colaborar en la identificación, evaluación e implementación de las medidas correspondientes a las vías bajo su jurisdicción, conforme a las disposiciones de esta Resolución Conjunta.

Sección 2.- Dentro de los primeros noventa (90) días contados a partir de la aprobación de esta Resolución Conjunta, el Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación, en coordinación con los municipios respecto de las vías bajo jurisdicción municipal, deberán completar un inventario, evaluación y clasificación de las zonas escolares existentes en las vías públicas de Puerto Rico. Como parte de dicha evaluación, deberán identificar las medidas de seguridad vial recomendadas para cada zona escolar y establecer un calendario proyectado para su implementación.

La evaluación deberá incluir, como mínimo:

(a) identificación del plantel y de la vía pública en la cual ubica;

(b) clasificación funcional y jurisdicción de la vía;

(c) límite de velocidad aplicable y velocidades observadas, cuando sea técnicamente necesario;

(d) volumen y características del tránsito vehicular;

(e) volumen y patrones de movimiento peatonal durante los horarios de entrada y salida;

(f) existencia y condición de aceras, cruces peatonales, rotulación, iluminación, semáforos y demás dispositivos de seguridad vial;

(g) historial disponible de accidentes de tránsito y accidentes con peatones en las inmediaciones del plantel;

(h) rutas utilizadas por transportación escolar y vehículos de emergencia;

(i) viabilidad técnica para instalar reductores de velocidad u otros mecanismos físicos de reducción de velocidad; y

(j) cualesquiera otras condiciones particulares que representen un riesgo para la comunidad escolar.

Sección 3.- Como parte del Plan Integral establecido mediante esta Resolución Conjunta, las agencias determinarán las medidas de ingeniería apropiadas para cada zona escolar conforme a las características particulares de la vía.

En aquellas calles, caminos y carreteras locales o de baja velocidad donde los estudios técnicos determinen que resulta seguro y apropiado, se dará consideración prioritaria a la instalación de reductores de velocidad, lomos de velocidad, mesas de velocidad u otros dispositivos físicos dirigidos a provocar una reducción efectiva de la velocidad vehicular.

Sección 4.- En aquellas carreteras principales, vías arteriales, corredores de alto volumen vehicular o cualquier otra vía en la cual un estudio de ingeniería determine que la instalación de reductores físicos de velocidad resulta improcedente, insegura o incompatible con la clasificación funcional de la vía, el Departamento de Transportación

1 y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación deberán implementar
2 una o más medidas alternas de seguridad vial.

3 Estas podrán incluir, sin limitarse a:

4 (a) bandas transversales de alerta u otras marcas ópticas de reducción de velocidad
5 sobre el pavimento;

6 (b) demarcaciones de pavimento de alta visibilidad que anuncien la entrada a una
7 zona escolar;

8 (c) cruces peatonales de alta visibilidad;

9 (d) rotulación escolar ampliada o de alta reflectividad;

10 (e) señales luminosas amarillas intermitentes durante los horarios de actividad
11 escolar;

12 (f) señales dinámicas o electrónicas que indiquen al conductor la velocidad a la
13 cual transita;

14 (g) mejoras de iluminación en cruces y áreas de circulación peatonal;

15 (h) isletas de refugio peatonal, extensiones de acera, canalización u otras
16 modificaciones geométricas, cuando sean técnicamente viables;

17 (i) semáforos, dispositivos de control de tránsito u otros sistemas de advertencia
18 cuando los correspondientes estudios de ingeniería justifiquen su instalación; y

19 (j) cualquier otra medida reconocida por las normas y mejores prácticas de
20 ingeniería y seguridad vial.

1 La determinación de que una vía no es apta para la instalación de reductores físicos
2 de velocidad no eximirá a las agencias de implantar medidas alternas de seguridad en la
3 zona escolar correspondiente.

4 Sección 5.- La implementación del Plan se realizará de manera escalonada y deberá
5 priorizar las zonas escolares que presenten mayores factores de riesgo. Para establecer el
6 orden de intervención podrán considerarse, entre otros criterios, el historial de
7 accidentes, velocidades observadas, volumen vehicular, cantidad de estudiantes y
8 peatones, ausencia o deficiencia de infraestructura peatonal, proximidad del plantel a
9 carreteras principales y cualquier otra condición que aumente el riesgo de accidentes.

10 No obstante el establecimiento de prioridades, el cien por ciento (100%) de las
11 zonas escolares identificadas deberá contar con las medidas de seguridad vial
12 determinadas como necesarias y técnicamente apropiadas dentro de un término que no
13 excederá de doce (12) meses, contado a partir de la aprobación de esta Resolución
14 Conjunta.

15 Sección 6.- Ninguna escuela tendrá que presentar una solicitud individual como
16 condición para ser evaluada bajo el Plan establecido mediante esta Resolución Conjunta.
17 El Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y
18 Transportación tendrán la responsabilidad afirmativa de identificar y evaluar las zonas
19 escolares correspondientes a las vías bajo su jurisdicción.

20 Lo anterior no impedirá que el Departamento de Educación, un municipio, una
21 institución educativa privada, una comunidad escolar, padres, encargados o ciudadanos

1 presenten información sobre condiciones particulares de seguridad que ameriten
2 evaluación prioritaria.

3 Sección 7.- El Departamento de Educación deberá colaborar con el Departamento
4 de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación
5 suministrando el inventario actualizado de los planteles públicos y privados en
6 operación, sus horarios de entrada y salida, matrícula y cualquier otra información
7 necesaria para la implementación del Plan.

8 Sección 8.- El Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad
9 de Carreteras y Transportación deberán procurar que toda medida instalada al amparo
10 de esta Resolución Conjunta cuente con la rotulación, demarcación, visibilidad y
11 mantenimiento necesarios para advertir adecuadamente a los conductores y evitar la
12 creación de condiciones adicionales de riesgo.

13 Sección 9.- Dentro de los noventa (90) días siguientes a la aprobación de esta
14 Resolución Conjunta, las agencias concernidas rendirán a la Secretaría del Senado de
15 Puerto Rico y a la Secretaría de la Cámara de Representantes un informe inicial que
16 contenga el inventario de zonas escolares identificadas, su clasificación, las medidas
17 recomendadas y el calendario proyectado de implementación.

18 Posteriormente, rendirán informes de progreso cada seis (6) meses hasta
19 completar la totalidad de las intervenciones requeridas. El informe final deberá certificar
20 el cumplimiento con el término de doce (12) meses establecido en esta Resolución
21 Conjunta e identificar las medidas implantadas en cada zona escolar.

1 Sección 10.- Se autoriza al Departamento de Transportación y Obras Públicas y a
2 la Autoridad de Carreteras y Transportación a utilizar fondos estatales o federales
3 disponibles y compatibles con los propósitos de esta Resolución Conjunta, así como a
4 establecer acuerdos colaborativos con municipios y otras entidades gubernamentales
5 para su implementación, sujeto a las leyes, reglamentos y requisitos aplicables.

6 Sección 11.- Las disposiciones de esta Resolución Conjunta se implementarán de
7 conformidad con la legislación y reglamentación estatal y federal aplicable, incluyendo
8 las normas y requisitos federales relacionados con carreteras y proyectos financiados total
9 o parcialmente con fondos federales. Nada de lo dispuesto en esta Resolución Conjunta
10 se interpretará de forma que menoscabe, altere o contravenga requisitos de seguridad
11 vial, ingeniería, accesibilidad, elegibilidad para fondos federales o cualquier otra
12 obligación impuesta por legislación o reglamentación federal aplicable.

13 Cuando una disposición específica de esta Resolución Conjunta resulte
14 incompatible con un requisito federal aplicable a una vía o proyecto particular, las
15 agencias deberán adoptar, dentro del marco permitido por dicho requisito federal, la
16 medida alterna de seguridad que mejor adelante los propósitos de esta Resolución
17 Conjunta.

18 Sección 12.- Si cualquier cláusula, párrafo, subpárrafo, oración, palabra, letra,
19 artículo, disposición, sección, subsección, título, capítulo, subcapítulo, acápite o parte de
20 esta Resolución Conjunta fuera anulada o declarada inconstitucional, la resolución,
21 dictamen o sentencia a tal efecto dictada no afectará, perjudicará ni invalidará el
22 remanente de esta Resolución Conjunta.

- 1 Sección 13.- Esta Resolución Conjunta entrará en vigor inmediatamente después
- 2 de su aprobación.