

GOBIERNO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

4^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1059

20 de octubre de 2022

Presentado por la señora *Riquelme Cabrera*

Referido a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura

LEY

Para ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación a enmendar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, SHSP 2019-2023, para que cumpla con lo dispuesto en la Ley 201-2010, según enmendada, conocida como la “Ley para Declarar la Política Pública sobre la Adopción del Concepto de Calles Completas o *Complete Streets*”; integrar en dicho plan el desarrollo de ciclovías nuevas y la expansión de ciclovías existentes conforme al Plan Integral Ciclista y Peatonal para Puerto Rico; y añadir en las áreas de énfasis del plan “Ciclistas, peatones, conductores y sus responsabilidades recíprocas en las Carreteras”; entre otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Plan Estratégico de Seguridad vial (SHSP, por sus siglas en inglés) fue desarrollado mediante un esfuerzo interagencial estatal y federal de la Autoridad de Carreteras y Transportación, el Departamento de Transportación y Obras Públicas, la Comisión para la Seguridad en el Tránsito, la Policía de Puerto Rico, el Departamento de Salud, la Administración Federal de Carreteras, la Administración Federal de Vehículos de Transporte y la Administración Nacional de Seguridad en el Tránsito en las Carreteras, entre otros. Siendo un plan participativo y colaborativo, su propósito es identificar diferentes iniciativas que propendan a la reducción de accidentes de tránsito

y su severidad, promoviendo esfuerzos coordinados para atajar la problemática efectiva e integralmente.

En Puerto Rico, el Plan Estratégico de Seguridad Vial se desarrolló e implementó en dos (2) fases: el SHSP 2014-2018 y el SHSP 2019-2023. Este plan es un de cinco (5) años, que tiene como propósito identificar y analizar los principales problemas de seguridad vial y las oportunidades para cumplir con disposiciones de seguridad vial federal, e integrar otros planes de transportación.

El primer ciclo del SHSP tuvo un período de vigencia de un año (año fiscal 2013). Este plan interino, desarrollado por un equipo técnico entre la Comisión para la Seguridad en el Tránsito, la Autoridad de Carreteras y Transportación y el Departamento de Transportación y Obras Públicas, fue sometido a la Administración Federal de Carreteras el 18 de abril de 2013. El mismo hizo énfasis en cuatro áreas: (1) sistema de información y registro de choques de tránsito; (2) consecuencias de salirse de la carretera; (3) ciclistas y peatones y (4) comportamiento del conductor.

El segundo ciclo, SHSP 2014-2018, se desarrolló en el mes de julio de 2014 con la firma de un Memorando de Entendimiento interangencial entre el Departamento de Transportación y Obras Públicas, la Autoridad de Carreteras y Transportación, la Comisión para la Seguridad en el Tránsito, el Departamento de Salud y el Negociado de la Policía de Puerto Rico. Además, las agencias federales Administración Federal de Carreteras, la Administración Federal de Vehículos de Transporte y la Administración Nacional de Seguridad en el Tránsito en las Carreteras, firmaron el Memorando como muestra de apoyo y compromiso con Puerto Rico. El SHSP 2014-2018 promovió que las iniciativas para reducir los choques de tránsito fueran coordinadas entre los delegados de seguridad vial, fomentando así el proceso participativo y colaborativo. A esos efectos, en el 2016 se presentó formalmente la unión del tercer sector como ALIANZA, compuesta por AARP, MAVI, Sociedad Puertorriqueña de Planificación, ITE y Fundación MAPFRE, con el propósito de promover desde el tercer sector, política

pública y el diseño de campañas educativas para mejorar la movilidad, accesibilidad y seguridad en las carreteras de Puerto Rico.

En este segundo ciclo SHSP 2014-2018 se enfatizó en nueve áreas: (1) base de datos de tránsito y sistemas de información; (2) consecuencias de salirse de las carreteras; (3) usuarios vulnerables; (4) conducir agresivamente; (5) conducir en estado de embriagues; (6) conductores jóvenes; (7) intersecciones; (8) respuesta de emergencias médicas y (9) protección de ocupantes.

Actualmente está activo el SHSP 2019-2023. En este ciclo se busca asegurar la continuidad a los trabajos realizados por los últimos cinco (5) años y continuar en cumplimiento con la regulación federal antes mencionada. Se busca, además, mayor agilidad en la implementación del plan mediante una reducción en las áreas de énfasis, de forma que se maximicen los recursos y se trabajen las estrategias y acciones más enfocadas y dirigidas a lograr las metas establecidas. Las siete áreas de énfasis para este ciclo son: (1) sistemas de datos de tránsito; (2) consecuencias de salirse salir del carril; (3) personas caminando; (4) conducir agresivamente; (5) influencia de alcohol y otras sustancias; (6) respuestas de emergencias médicas y (7) equipos de protección. Sin embargo, entendemos meritorio enmendar el plan actual para que se incluya en las áreas de énfasis: “ciclistas, peatones, conductores y sus responsabilidades recíprocas en las carreteras”.

Debemos considerar, además, que mediante la aprobación de la Ley 201-2010 se declaró política pública del Gobierno de Puerto Rico 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. Del mismo modo, es necesarios considerar que el Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación adoptaron unas metas y objetivos para planificar y desarrollar un sistema de transporte para mejorar las condiciones de movilidad y acceso, crear un ambiente urbano más habitable y un sistema de transporte más eficiente, que incluya el uso de modos no

motorizados. Este Plan Integral Ciclista y Peatonal para Puerto Rico, aprobado el 26 de octubre de 2018, fue desarrollado como el documento de política pública para guiar los esfuerzos estatales y locales para mejorar las condiciones de acceso y movilidad y desarrollar nuevas instalaciones peatonales y ciclistas para mejorar la calidad de vida de nuestras comunidades.

El Plan Integral Ciclista y Peatonal para Puerto Rico tiene cinco objetivos principales:

- (1) Promover y aumentar el uso de la bicicleta y el caminar como modos alternativos de transporte;
- (2) Habilitar la integración física de los centros urbanos a través de una red ciclista y peatonal que mejoren la accesibilidad a los diferentes usos del suelo;
- (3) Incorporar el desarrollo de proyectos y de instalaciones para ciclistas y peatones en los Planes de Transportación Estatales y Municipales;
- (4) Proporcionar infraestructura ciclista y peatonal para mejorar la movilidad, accesibilidad y seguridad de todos los usuarios de nuestras vías públicas; y
- (5) Desarrollar programas educativos para que todos los usuarios compartan las vías de manera segura.

Por lo tanto, en aras de cumplir con el estado de derecho vigente, la política pública del Gobierno de Puerto Rico y la integración de ésta al Plan Estratégico de Seguridad Vial, la Asamblea Legislativa de Puerto Rico considera imperativo que, tanto el plan SHSP 2019-2023 como los planes subsiguientes, incluyan la política pública esbozada en la Ley 201-2010 e integren el desarrollo de ciclovías nuevas, así como la expansión de ciclovías existentes, conforme al Plan Integral Ciclista y Peatonal para Puerto Rico de 2018.

DECRETASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Artículo 1. – Se ordena al Departamento de Transportación y Obras Públicas y a
2 la Autoridad de Carreteras y Transportación enmendar el “Plan Estratégico de
3 Seguridad Vial”, SHSP 2019-2023, para que cumpla con lo dispuesto en los Artículos
4 2, 3 y 4 de la presente ley.

5 Artículo 2. – El Plan Estratégico de Seguridad Vial, SHSP 2019-2023, y planes
6 posteriores, deberán incluir la política pública esbozada en la Ley 201-2010, según
7 enmendada, a los fines de adoptar el concepto de Calles Completas o “*Complete*
8 *Streets*”, como parte de la planificación, el diseño, la nueva construcción,
9 reconstrucción, remodelación y mantenimiento de las vías públicas de Puerto Rico.

10 Artículo 3. – El Plan Estratégico de Seguridad Vial, SHSP 2019-2033, y planes
11 posteriores, deberán integrar el desarrollo de ciclovías nuevas y la expansión de las
12 ciclovías existentes, como parte de los planes para velar por la seguridad de los
13 ciclistas y prevenir accidentes en nuestras vías de rodaje, en cumplimiento con el
14 Plan Integral Ciclista y Peatonal para Puerto Rico de 2018.

15 Artículo 4. – Se enmendarán las “Áreas de Énfasis” del Plan Estratégico de
16 Seguridad Vial, SHSP 2019-2023, para incluir “Ciclistas, peatones, conductores y sus
17 responsabilidades recíprocas en las carreteras”, a los fines de crear campañas
18 educativas sobre los derechos de cada población mencionada y sus
19 responsabilidades recíprocas para con aquellos con quienes comparten las vías
20 públicas.

21

1 Artículo 5. - Vigencia

2 Esta ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.