

ORIGINAL

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18^{va} Asamblea
Legislativa

3^{ra} Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

R. de la C. 64

TERCER INFORME PARCIAL

31 de mayo de 2018

A LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DE PUERTO RICO:

Las Comisión de Desarrollo Económico, Planificación, Telecomunicaciones, Alianzas Público Privadas y Energía de la Cámara de Representantes de Puerto Rico, previo estudio, evaluación y consideración de la R. de la C. 64, somete este Tercer Informe Parcial con los hallazgos, recomendaciones y conclusiones que se exponen a continuación.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. de la C. 64 le ordena a la Comisión de Desarrollo Económico, Planificación, Telecomunicaciones, Alianzas Público Privadas y Energía de la Cámara de Representantes de Puerto Rico realizar una investigación continua sobre todo asunto relacionado con las prioridades económicas; la planificación y las telecomunicaciones; las Alianzas Público Privadas; la energía; el intercambio y la competencia comercial local, interestatal o con otras jurisdicciones fuera de los Estados Unidos de América; el monopolio en sus diversas expresiones; la tecnología y biotecnología; la economía del conocimiento; los proyectos estratégicos de infraestructura que propendan al desarrollo económico; y aquellos asuntos y situaciones de la industria, el comercio, las telecomunicaciones, alianzas público privadas, energía y la economía en general.

Este Informe Parcial versa sobre la investigación realizada por esta Comisión atendiendo una situación que afecta a los residentes de varias comunidades con la propuesta construcción de un complejo de apartamentos de 120 unidades de vivienda cuya finca objeto de consulta ante la OGPe radica en la Calle 3, Esquina 3A, Urbanización Villas de Paraná en los Barrios Monacillos Urbano y Monacillos del Municipio Autónomo de San Juan.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
DE
PUERTO RICO
OFIC. DE ACTAS Y RECORDS
2018 MAY 31 PM 2:39

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

El propósito de esta investigación es analizar las consecuencias en materia de planificación y desarrollo socioeconómico que tendrá en el área de las avenidas "Winston Churchill", Paraná y la Carr. 177 la construcción del proyecto de viviendas "Señorial Apartments". El proyecto fue aprobado por la Junta de Planificación de Puerto Rico como el 2017-18-JPU-0134. Éste consistirá de aproximadamente 120 unidades de vivienda, por lo que es meritorio evaluar cómo se afectará la comunidad aledaña con respecto al tránsito, el control de acceso y otros elementos indispensables para la ciudadanía.

Para analizar el tema, esta Comisión celebró una Vista Pública el 28 de febrero de 2018 en el Centro Comunal de la Urbanización Crown Hills, Avenida Winston Churchill, en San Juan, a la cual fueron citados el proponente de Proyecto, las agencias de gobierno concernidas y vecinos.

A dicha vista fueron citados y comparecieron: la Oficina de Gerencia de Permisos, la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, el Departamento de Transportación y Obras Públicas, P.R. Multifamily, LLC, y el Comité Pro Seguridad ARRAQ-ARESPA. La Autoridad de Energía Eléctrica, el Municipio de San Juan y, su Oficina de Operaciones y Ornato, fueron igualmente citados, pero no comparecieron, excusándose la Autoridad.

Además, la Comisión recibe carta de 27 de febrero de 2018, en respuesta de citación a vista pública en donde pide ser excusado el Arquitecto Edgardo Pérez Morales, quien presentó para consulta de ubicación el 17 de junio de 2017, el proyecto a nombre del dueño del mismo PR Multifamily, LLC. y expresa estar en la mejor disposición, tanto él, como el dueño del Proyecto, proveyendo la información que la Comisión estime pertinente.

La Comisión recibió los memoriales explicativos y las ponencias de: (1) la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados (AAA); (2) el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP); (3) la Oficina de Gerencia de Permisos (OGPe); (4) el Comité Pro-Seguridad ARRAQ-ARESPA, Inc.; y (5) Crown Hills Asociación de Propietarios, Corp.

La **Autoridad de Acueductos y Alcantarillados (AAA)** expone que son una corporación pública creada en virtud de la Ley Núm. 40-1945, según enmendada, conocida como "Ley de Acueductos y Alcantarillados de Puerto Rico, con el propósito primordial de "proveer y ayudar a proveer a los ciudadanos un servicio adecuado de agua y de alcantarillado sanitario y cualquier otro servicio o instalación incidental o propio de estos."

De otra parte, nos comentan que son una de las entidades gubernamentales concernidas de conformidad a lo dispuesto en la Ley Núm. 161-2009, según enmendada, conocida como "Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico".

En vista de ello, indican que cuando un proyecto de viviendas se presenta ante la Oficina de Gerencia de Permisos (OGPe), a fin de obtener y cumplir con los permisos y endosos requeridos por las leyes y reglamentos aplicables, a la AAA se le requiere emitir una recomendación sobre la disponibilidad para el servicio de acueducto y/o el servicio de alcantarillado sanitario. Añaden que estas recomendaciones se realizan a través de la Oficina de Proyectos Públicos y Privados (PPP) de la AAA. Además, que, al emitir dicha recomendación, le expresan al proponente a través del sistema establecido por la OGPe cuáles son las condiciones y requisitos que deben cumplir para la aprobación de su proyecto.

En el caso particular de los "Señorial Apartments", nos indican que el 19 de abril de 2017 se emitieron recomendaciones a través de la PPP bajo el número de caso AAA-RM-17-65-0015, en respuesta a la solicitud 2017-148826-SRI-012446 fue fuera radicada a través de la OGPe por PR Multifamily, LLC. Comentan que, de acuerdo al memorial explicativo, el proyecto en cuestión propone la construcción de un edificio de once niveles con 120 apartamentos de interés social, de los cuales 30 tendrán tres habitaciones y 90 dos habitaciones, áreas comunes y una caseta de control de acceso.

Agregan que, luego de consultar al área operacional, se definieron los puntos de conexión tanto para el sistema de acueductos como para el alcantarillado sanitario. En cuanto al sanitario, nos indican que el proyecto se condicionó a la realización de obras conducentes a aumentar la capacidad de la línea colectora hasta la Calle Jájome, intersección Avenida Winston Churchill.

Por último, nos indican que, luego de emitir sus recomendaciones en abril de 2017, la parte proponente no ha presentado planos para la evaluación/aprobación por parte de la AAA. Por lo tanto, para efectos de la AAA dicho proyecto no ha concluido el proceso de aprobación sujeto a las leyes y reglamentos aplicables.

El **Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP)** nos comenta que la División de Estudios de Tránsito de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) evaluó el estudio de acceso sometido por los proponentes del proyecto "Señorial Apartments". Señalan que la ACT informó que la intersección de la Avenida Winston Churchill, la Calle Paraná y la Calle 3, en donde se propone el acceso del proyecto de referencia, son de jurisdicción municipal. Exponen que por tal razón las mejoras necesarias que se realicen en dicha intersección y en el acceso propuesto deberán ser consultadas con el Municipio de San Juan.

En adición, nos informan que la Oficina de Programación del Área de Programación y Estudios Especiales y de Planificación Estratégica de la ACT evaluó el plano de localización de la propiedad en donde se propone el proyecto e informaron que, según la ubicación indicada en dicho plano, el proyecto de referencia no se afectará por vías propuestas incluidas en el Programa de Construcción de Mejoras Permanentes de Cinco Años del DTOP o en el Plan de Transportación, ambos vigentes.

De otra parte, señalan que la ACT revisó los documentos radicados en el Sistema Integrado de Permisos (SIP) e informó que para endosar el proyecto se deberán cumplir con los siguientes requisitos, recomendaciones y comentarios:

1. La servidumbre de paso existente de la Carretera PR-52 permanecerá inalterada, por lo que se deberá obtener una Certificación de Conformidad de Colindancia de la Oficina de Derecho de Vía del Área de Adquisición de Propiedades de la ACT. Esto, para asegurarse que los puntos de colindancia de la propiedad están conformes con la servidumbre de paso existente de dicha vía estatal.
2. Se deberá preparar un estudio de sonido ambiental en donde se determinen los niveles de ruido al que estarán expuestos los apartamentos y áreas comunes, debido al tránsito actual y proyectado a 20 años, en la vía estatal colindante con la propiedad a desarrollarse. Además, proveer como parte del desarrollo las medidas de mitigación que resulten necesarias construir para no sobrepasar los niveles de ruidos permitidos por la reglamentación vigente.
3. La calle de acceso a dicho proyecto será a través de la Calle 3, existente al sureste de la propiedad, ya que no se permitirá acceso a través de la Carretera PR-52.
4. El cargo de exacción por impacto correspondiente a este proyecto para las mejoras necesarias a la infraestructura vial en el área de influencia del mismo, según establecido en el Reglamento Núm. 11-001, conocido como Normas para la Imposición de la Aportación por concepto de Exacción por Impacto.
5. Se deberá obtener el endoso del Municipio de San Juan en lo relacionado a la calle de acceso y a las mejoras que sean necesarias en las vías municipales.

Para culminar, señalan que el endoso de la ACT para obtener el permiso reglamentario estará condicionado al cumplimiento con los requisitos antes mencionados. Nos informan que estos fueron notificados al proponente del proyecto "El Señorial Apartments" mediante comunicación de la ACT con fecha de 30 de marzo de 2017, la cual tiene vigencia de un año y no constituye un endoso, ni una autorización para comenzar obra de construcción alguna.

La **Oficina de Gerencia de Permisos (OGPe)** nos comenta que por ubicar el proyecto en un municipio con jerarquías delegadas que incluyen la consideración de permisos para uso de terrenos, el caso fue presentado en su origen ante la Oficina de Permisos del Municipio de San Juan. Añaden que el Municipio, luego de cumplir con el trámite para la evaluación ambiental, elevó el expediente ante la consideración de la OGPe pues no contaban con la facultad delegada para su evaluación final.

Nos indican que, como parte del proceso de evaluación, varias agencias gubernamentales sometieron al expediente digital de la OGPe sus recomendaciones y

comentarios respecto al proyecto. Agrega que éstas forman parte del expediente y del proceso de evaluación.

Por otro lado, exponen que la OGPe es la agencia encargada de emitir las determinaciones finales para el desarrollo y uso de terrenos en Puerto Rico. Destacan entre sus funciones más importantes el aplicar y velar por el cumplimiento de sus propios reglamentos, de los reglamentos de planificación que haya adoptado o adopte la Junta de Planificación de Puerto Rico para el desarrollo, subdivisión y uso de terrenos y para la construcción y uso de edificios, así como el cumplimiento de toda ley estatal, ordenanza, o reglamentación de cualquier organismo gubernamental que regule la construcción en Puerto Rico.

Conforme a lo anterior, nos informan que la OGPe procedió a incluir el caso de los "Señorial Apartments" en su calendario de vistas públicas. Mencionan que, previo a la celebración de la vista, los opositores "Comité Pro-Seguridad ARRAQ-ARESPA, Inc" solicitaron y obtuvieron una autorización para intervenir como parte en el procedimiento. Llegado el día del señalamiento, indican que compareció la parte proponente, así como los demás opositores del caso. No obstante, los procedimientos fueron reseñados.

Por último, nos indican que, a la fecha de la vista pública celebrada por esta comisión legislativa, el caso se encontraba ante la Oficina de Asuntos legales de la OGPe para el proceso de Vista Pública. Señalan que posteriormente el mismo se presentará ante la consideración de la Junta Adjudicativa para su evaluación y adjudicación final. Ante este hecho, se ven impedidos de exponer comentarios adicionales, pues entienden que pudieran ser interpretados como una adjudicación informal o prematura.

El Comité Pro-Seguridad ARRAQ-ARESPA, Inc. compareció únicamente para confirmar que en efecto la OGPe declaró con lugar su solicitud de intervención en el proceso de evaluación del Proyecto "Señorial Apartments". Al respecto, nos indican que su intervención se fundamenta en las condiciones de tránsito deplorables existentes en el área. Opinan que el proyecto impactaría de forma negativa a la comunidad debido a la densidad del proyecto y al aumento de tránsito vehicular con acceso a las vías municipales, las cuales sostienen que no dan abasto con el flujo vehicular del área.

Para sustentar sus alegaciones, someten a la Comisión una evaluación que hiciera la Ingeniero licenciada Vanessa Amado González, PhD, PE del *Estudio de Acceso*, preparada por la firma PLC Traffic Consulting Engineers LLC. en noviembre de 2016 para el proyecto residencial "El Señorial Apartments", según contratados por el Comité Pro Seguridad ARRAQ-ARESPA, Inc. La Ingeniero Amado expresa que el *Estudio de Acceso* necesita ser revisado para incluir ocho puntos que se especifican en su evaluación. (Véase Anejo 1).

Este Comité representa a las siguientes siete urbanizaciones las cuales agrupan 688 unidades de vivienda: Remanso, Alturas de Remanso, Quintas de Cupey, Villas de

Paraná, Paraná, El Escorial, y Quintas de Cupey Gardens. Los accesos para todas estas familias son solamente a través de la Calle 3 de Villas de Paraná y por la Calle Arroyo de El Remanso.

Concluyen que su calidad de vida diaria es insostenible con lo ya existente. Exponen que el Municipio de San Juan no endosa el proyecto y que requirió la preparación de un estudio de tránsito, el cual entienden no se ha hecho. Además, que el predio está zonificado como dotacional, cuyo propósito es reservar terrenos privados para fines públicos que le den apoyo a la comunidad.

En su turno indican las razones por las que no están de acuerdo con este proyecto de vivienda ya que les afectará grandemente el flujo y tránsito de vehículos que usarían su control de acceso, el ruido, la contaminación ambiental, la privacidad que perderían las residencias que quedarían directamente frente al mismo, pues sus patios darían para la propuesta torre de 11 pisos y la falta de estacionamiento. Indican que el área ya está saturada de vehículos y de tráfico fuerte de lunes a sábado y este proyecto con sus 120 unidades de vivienda, supone un aumento de por lo menos 240 vehículos tomando en consideración un promedio de 2 autos por familia como mínimo.

Crown Hills Asociación de Propietarios Corp., compareció a través de su Junta de Directores para informarnos sus razones para oponerse al Proyecto "Señorial Apartments". Dichas razones son las siguientes:

1. Flujo de escorrentías y alcantarillados. La ubicación de la estructura es sobre el nivel de las urbanizaciones El Señorial, Villas de Paraná y Crown Hills; al eliminarse el predio verde donde se proyecta construir y que al momento ayuda al drenaje de aguas, aumentará el caudal de aguas pluviales que correrán libremente hacia abajo y que el sistema de alcantarillado pluvial no podrá absorber rápidamente; ni los tubos soterrados del área podrán manejar. Tenemos las experiencias del alcantarillado de la Avenida Winston Churchill que no es suficiente y sus "manholes" parecen fuentes en días de lluvia; y donde está el puente se acumula el agua porque tampoco las alcantarillas drenan rápidamente. Crown Hills se verá afectado doblemente, ya que la red de ese alcantarillado atraviesa la calle Jájome de la urbanización.
2. Zona de resguardo de polvo y ruidos de Expreso 52. El pequeño bosquecito que quieren ocupar es un pulmón urbano. Resguarda a toda el área del polvo generado por el tráfico del Expreso y del ruido. Los árboles siempre han sido una barrera protectora.
3. Red de electricidad. Por años las urbanizaciones y negocios aledaños a este proyecto, que objetamos fuertemente, han sufrido apagones frecuentes y de

larga duración. Los famosos "bolsillos" del área son innumerables y empates de cables atraviesan las calles dando pie a una infraestructura eléctrica débil e ineficiente. Un proyecto como se propone añadiría otro empate y un alto consumo de corriente. Todavía no hay electricidad en muchos hogares y calles a más de 100 días del huracán María y en Crown Hills hay familias residentes en las calles Carite y Zambeze que no han disfrutado de electricidad desde mucho antes del huracán Irma. Es legendaria ya la ausencia de electricidad en estas dos calles.

4. Tránsito. Las consecuencias de un aumento en el volumen de vehículos transitando por un cortísimo trayecto de vía ya congestionado al máximo a casi toda hora tendría consecuencias terribles. Aún con los semáforos funcionando, las intersecciones de las confluencias de la calle 3 de Villas de Paraná, entrada y salida del "Señorial Shopping Center" y Ave. Winston Churchill a la calle Paraná, sufren de un embotellamiento vehicular insufrible. En ese cruce hay varios comercios con clientes que utilizan los estacionamientos provistos para ellos como son la Farmacia Rey, la Cafetería, Burger King y otros muchos. Hoy día se le dificulta a los clientes de esos comercios la salida y entrada a dichos estacionamientos. Si se le añade a eso la avería de ese solo semáforo, como muchas veces sucede, o cuando se bloquea la intersección porque el semáforo no permite entrar a tiempo a la carretera, podría traer hasta incidentes del famoso "road rage". En la Avenida Winston Churchill solamente existen dos (2) semáforos para regular el tránsito. Uno está ubicado en la Carr. 176 y el otro en la calle Paraná. Esto quiere decir, que el flujo de tránsito es continuo y no se regula a ciertos intervalos para descongestionar la salida hacia la calle Paraná. La prioridad no es para las confluencias, lo cual hace difícil las accesos y salidas hacia el Expreso que está a corta distancia.

Otro agravante es la salida de camiones por la entrada del centro comercial Señorial cercano al semáforo de la Carr. 177. Bloquean el tránsito en ambas direcciones y el flujo vehicular se detiene o se reduce en lo que ellos se incorporan al tránsito. Los residentes de Crown Hills tienen acceso de salida a la calle Paraná por la calle Carite y esta situación hace difícil la salida por esa calle.

Si los semáforos ubicados en la calle Paraná esquina Winston Churchill y Paraná con Carr. 177, quedan inhabilitados, conocemos las consecuencias de primera mano; con este proyecto añadiendo más vehículos a dicha carretera, se comprometerá todavía más, con un proyecto de tal magnitud, en un área tan reducida.

5. Terreno Dotacional. Muy importante en este caso es que la clasificación del terreno es dotacional y, por lo tanto, tiene que tomarse en consideración el uso del mismo y cómo incide en su entorno.

El glosario de términos de los Reglamentos de Planificación de Puerto Rico del 11 de enero de 2009, define la palabra "dotaciones" como un sinónimo de uso dotacional. "Dotaciones generales" lo define como el conjunto de los elementos fundamentales que integran la estructura general del territorio, según lo establece el Plan Territorial, integrada por los elementos determinantes del desarrollo urbano y, en particular por el sistema de comunicaciones, el de áreas abiertas destinadas a parques públicos y zonas verdes, equipamientos comunitarios, redes arteriales, grandes abastecimientos, suministros de energía y otros análogos.

HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES

De la información recibida, podemos resaltar los siguientes hallazgos:

1. La consulta de ubicación del Proyecto propone la construcción de un edificio de once niveles con 120 apartamentos de interés social, de los cuales 30 tendrán tres habitaciones y 90 dos habitaciones; más áreas comunes, área de estacionamiento y control de acceso. El terreno tiene clasificación dotacional en un noventa y seis por ciento y de C-4, en un cuatro por ciento.
2. Sobre la Consulta de Ubicación de "El Señorial Apartments", esta Comisión, la cual apoya el desarrollo de nuevos proyectos en Puerto Rico, está convencida de que deben existir otras alternativas de ubicación con acceso a las facilidades que el Proyecto del proponente necesita, y en la cual, en el balance de intereses, la comunidad en general no sea perjudicada. Ubicarlo en donde se propone, afectaría la calidad de vida, no sólo de los residentes actuales, si no de los que ocuparían en el futuro el complejo de viviendas propuesto.

Al momento, sin haberse construido este monumental proyecto, los residentes y comerciantes de esta zona enfrentan problemas serios de congestión vehicular, fluctuaciones de energía, sistemas sanitarios deficientes y contaminación por ruido que, podrían empeorar, de existir un complejo de viviendas de la magnitud del propuesto, lo cual incluiría la desaparición: 1. de la vegetación que les sirve actualmente de pulmón y, 2. de la barrera de sonido que les provee la vegetación de los ruidos provenientes del tránsito a través de la Autopista Luis A. Ferré, PR-52, que transcurre colindante a la ubicación del terreno en donde se propone ubicar el proyecto.

3. La AAA condicionó el proyecto a que el proponente realice obras conducentes a aumentar la capacidad de la línea colectora de agua (sanitaria)

la cual es de 10 pulgadas y de 20 pulgadas en su conexión en la Churchill con la Jájome.

Estas obras de aumento de capacidad son necesarias para que el proyecto propuesto no afecte las líneas existentes, ya que la misma, según informa la AAA, está en su capacidad máxima de uso.

La AAA indicó al proponente sobre la necesidad de alargar la línea colectora hasta la de conexión. Se desconoce al momento la capacidad necesaria del proyecto propuesto para que no afecte las líneas de clientes existentes ya que, la parte proponente no había sometido los planos requeridos, con su propuesta, para la evaluación/aprobación final por parte de la AAA.

4. La intersección en donde se propone el acceso del proyecto es de jurisdicción municipal. Por tal razón, las mejoras necesarias que se realicen en dicha intersección y en el acceso propuesto deberán ser consultadas con el Municipio de San Juan.
5. La ACT condicionó la aprobación del proyecto al cumplimiento de múltiples requisitos
6. Al momento de la celebración de la Vista Pública de esta Comisión, el caso se encontraba ante la Oficina de Asuntos legales de la OGPe para el proceso de vista pública. Luego debería presentarse ante la consideración de la Junta Adjudicativa de dicha entidad para su evaluación y adjudicación final. Surgió en la Vista Pública que los endosos de las agencias no son vinculantes.
7. El Comité Pro-Seguridad ARRAQ-ARESPA, Inc. y Crown Hills Asociación de Propietarios Corp., se oponen, y así lo han expresado en los foros pertinentes, a la aprobación final del proyecto.
8. La Comisión pudo tomar conocimiento, a través de los deponentes de las respectivas agencias gubernamentales, de los requisitos con los cuales el proponente no ha cumplido y debe cumplir.
9. La Comisión apela a que toda consulta de ubicación cumpla con la ley, los reglamentos y la política pública existente, previo a que cualesquiera de las agencias concernidas otorguen los respectivos permisos, máxime en zonas como ésta en donde una construcción como ésta podría constituir un agravante. El fin último, según expresa el Reglamento de Planificación de Puerto Rico es guiar y controlar el uso y desarrollo de los terrenos en Puerto Rico con el fin de contribuir a la seguridad, el orden la convivencia, la solidez económica y el bienestar general de los actuales y futuros habitantes.

10. La Comisión solicitó en vista pública información adicional a la OGPe, pendiente de obtener, sobre a quién le pertenece el terreno donde ubicaría el proyecto propuesto, su número de catastro, la zonificación del terreno, el por ciento destinado a dotacional y el por ciento comercial y, el informe de la recomendación ambiental. La OGPe señala que dichos documentos son públicos y se pueden acceder a través de la página de Internet de la Junta de Planificación con el número de catastro de la propiedad. La Comisión toma conocimiento y hace gestiones con la Junta para obtener dicho número e información.

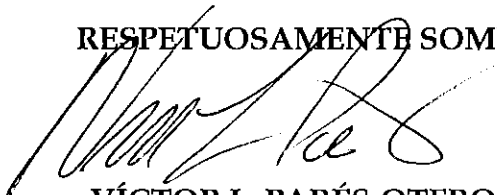
Luego de un análisis de la información que hemos recibido, esta Comisión recomienda para el mejor planeamiento urbanístico de la zona afectada lo siguiente:

- 1- Que se conserve la clasificación del terreno como uno dotacional.
- 2- Que se realice un estudio de tránsito en dicha zona.
- 3- Que se prohíba cualquier proyecto en la zona que incremente el flujo vehicular.
- 4- Que se aumente la capacidad de la línea colectora de agua (sanitaria) ya que la misma está en su capacidad máxima de uso.
- 5- Que se realice un estudio de sonido que tome en consideración cómo se afectaría la calidad de vida de los residentes.
- 6- Que se estudie la viabilidad de construir una barrera de sonido en la PR 52 próxima a esta zona.
- 7- Investigar la viabilidad y deseabilidad de salvar el área de construcciones futuras y convertirla en un "pulmón verde", un bosque urbano, mediante acuerdo colaborativo. Ello en consideración a la situación que viven los residentes en la zona.

CONCLUSIÓN

Formulados los anteriores hallazgos, conclusiones y recomendaciones, vuestra Comisión de Desarrollo Económico, Planificación, Telecomunicaciones, Alianzas Público Privadas y Energía rinde este Tercer Informe Parcial en cumplimiento con lo ordenado por la R. de la C. 64.

RESPETUOSAMENTE SOMETIDO.



VÍCTOR L. PARÉS-OTERO

Presidente

Comisión de Desarrollo Económico,
Planificación, Telecomunicaciones,
Alianzas Público Privadas y Energía



EVALUACIÓN ESTUDIO DE ACCESO

Se prepara esta evaluación del Estudio de Acceso preparado por la firma PLC Traffic Consulting Engineers LLC para el Proyecto residencial "El Señorial Apartments," según contratados por el Comité Pro Seguridad ARRAQ-ARESPA, Inc. el 26 de diciembre de 2017. El proyecto esta propuesto a ubicarse al sur del Centro Comercial El Señorial Plaza en San Juan, Puerto Rico. El jueves 28 de diciembre de 2017 hicimos una visita de campo extensa para ver el área de estudio, los accesos existentes, el área donde se propone el acceso al proyecto, secciones de calles locales, comercios cercanos y conflictos de estacionamientos, patrones de tráfico, entre otros.

A continuación los comentarios al estudio de acceso:

1. En el estudio de acceso sólo se analizó la intersección semaforizada entre la Calle Paraná y la Avenida Winston Churchill, aunque el acceso propuesto es a través de la Calle 3 Intersección con la Calle 3a.
2. La Intersección no semaforizada entre las Calles 3 y 3a, por donde se propone el acceso al proyecto, no fue analizada. Esto significa que no se llevaron a cabo conteos de vehículos en dicha Intersección, no se midieron los largos de cola durante horas pico, no se evaluó la capacidad existente de dicha Intersección, ni se evaluó el impacto que el proyecto propuesto tendría sobre esta intersección. Inclusive cuando esta Intersección sería convertida a una de cuatro bocas con el proyecto propuesto.
3. El área residencial ARRAQ-ARESPA dentro de donde se propone el proyecto incluye siete comunidades: El Remanso, El Escorial, Alturas del Remanso, Quintas de Cupey, Paraná, Villas de Paraná y Quintas de Cupey Gardens Apartments, con dos accesos. Sus dos accesos son, uno por la Calle 3 (al oeste) y otro por la Calle Arroyo (al este). El control de acceso por la Calle 3 ubica a unos 61 metros norte del acceso al proyecto propuesto. El impacto que el proyecto propuesto pudiera tener a dicho control de acceso o viceversa, tampoco fue evaluado debido a que no se evaluaron las colas y demoras formadas en dicho control de acceso durante horas pico. Para establecer la importancia de dicha evaluación, 61 metros equivale a aproximadamente 200 pies. En 200 pies se pueden acumular aproximadamente 10 vehículos. En la hora pico de la mañana, esta acumulación hacia dentro de la urbanización, es particularmente importante para los residentes de ARRAQ-ARESPA.
4. En la página 2, tercer párrafo, se indica que el objetivo del informe es estudiar el acceso al proyecto "El Señorial Apartments" y la capacidad de la intersección de entrada al mismo, Avenida Winston Churchill y la Calle Paraná. Dicho objetivo no es totalmente cierto debido a que el acceso al proyecto es a través de la Calle 3 Intersección con la Calle 3a, y no a través de la Calle Paraná en su Intersección con la Avenida Winston Churchill. La Intersección semaforizada entre estas dos vías ubica a unos 215 metros al norte del acceso propuesto. Entre el acceso propuesto al proyecto y la Intersección semaforizada entre estas dos vías se encuentra una intersección no semaforizada (Calle 3 con Calle 11 y acceso al Centro Comercial El Señorial Plaza) que tampoco fue analizada.
5. En la página 9 del estudio de acceso, se muestra el plano del sitio a desarrollarse. En el plano se puede apreciar la intersección existente entre las Calles 3 y 3a, y como esta se convertiría en una

intersección de cuatro bocas. Sin embargo, en el plano no se indican los nombres de las calles y en el estudio no se discute la conversión de dicha intersección (de una intersección tipo T a una de cuatro bocas). Esta discusión es importante debido a que es un impacto a la geometría de la intersección que conllevaría impactos a la operación de la misma.

6. En la página 11 del estudio se describen los accesos directos e indirectos existentes. Entre los accesos directos falta discutir la Calle 3a. Aunque entre los accesos indirectos se describen todas las vías principales estatales del área (como PR-52, PR-177, PR-199, PR-1 y PR-176), falta discutir la Calle Paraná y la Avenida Winston Churchill, las mismas que fueron identificadas como acceso al proyecto propuesto en el estudio.
7. En la página 18 del estudio se describe la Sección V. Afluencia de Vehículos. En el segundo párrafo se describe la intersección en la cual se llevaron a cabo los conteos de vehículos (intersección de la Avenida Winston Churchill con las Calles Paraná y 3). No se indica que se hayan llevado a cabo conteos en más ninguna intersección. Siendo un estudio de acceso, se debió haber contado los movimientos de vehículos en la intersección por donde se propone realizar el acceso al proyecto (intersección de las Calles 3 y 3a) para poder evaluar las condiciones existentes y futuras de dicha intersección. La evaluación de la intersección entre las Calles 3 y 3a es fundamental para el estudio de acceso del proyecto propuesto debido a que el acceso del proyecto sería a través de esta intersección. Al no llevar a cabo dicha evaluación no se puede establecer el impacto que el tráfico generado por el proyecto pudiera tener sobre la intersección que servirá de acceso al proyecto.
8. En la página 20 del estudio se describe la intersección analizada (intersección entre la Calle Paraná y Avenida Winston Churchill). En el inciso 2 faltó describir los carriles de entrada de la Calle Paraná. La acera este de la Calle Paraná, ambas aceras de la Avenida Winston Churchill y la acera este de la Calle 3 en su intersección con la Avenida Winston Churchill tienen un sinnúmero de accesos directos privados (estacionamientos perpendiculares a la vía con retroceso) que crean múltiples conflictos a estas vías, en especial a la intersección analizada debido a que no hay un *setback* en la intersección. Los estacionamientos en retroceso en estas vías comienzan justo en la misma intersección, más sin embargo estos conflictos o problemas de dicha intersección no fueron incluidos en la discusión como parte del estudio de acceso. Uno de los problemas grandes que existen en la esquina de la Calle 3 intersección con la Avenida Winston Churchill es que cuando hay clientes saliendo en retroceso de los estacionamientos del área comercial (farmacia y demás negocios) estos invaden el único carril de salida que tiene la Calle 3. Dicho carril es por donde salen los residentes de ARRAQ-ARESPA, quedando estos sin poder atravesar la intersección durante la luz verde a su favor. Esto resulta en largas demoras y largos de cola que sobrepasan el control de acceso de la urbanización. Estos problemas existentes de operación de tráfico y conflictos de estacionamientos de la única intersección que fue analizada, no fueron incluidos en el estudio de acceso del proyecto propuesto.
9. En la página 29 del estudio se describe el crecimiento del tránsito en la intersección estudiada. El consultor asume un crecimiento del tránsito de 2 por ciento anual, más sin embargo no provee referencias para dicho crecimiento.
10. En la página 33 del estudio se indica que los datos de la distribución de tránsito presentados en la Figura 9 representan 24 horas del "tránsito que actualmente discurre en la intersección." Es importante que se describa la metodología específica que se utilizó para recoger la data de las 24 horas. Los conteos manuales, en los cuales se toma el detalle de cada movimiento (derecha, directo e izquierda), son efectuados por seres humanos que contabilizan cada movimiento de los vehículos

utilizando tabletas (tipo JAMAR Technologies Inc. como la presentada en la Figura 6 del estudio). Los conteos automáticos son los que se llevan a cabo con las mangas sobre el pavimento por periodos largos de tiempo ya que el equipo es colocado en sitio y dejado el tiempo necesario. Pero este equipo NO es capaz de distribuir el tráfico por movimientos (derecha, directo e izquierda) y mucho menos cuando existen carriles compartidos (que comparten movimientos). El funcionamiento de esta tecnología es sencillo, cada vehículo que pasa sobre las mangas es contado sin discreción del movimiento (derecha, directo e izquierda) que haga el mismo una vez atraviesa la intersección. Tampoco es capaz de diferenciar el tráfico por carriles.

En las Tablas de las páginas 50 y 51 del Apéndice A se muestra la data de las 24-horas. Se necesita aclarar la metodología que se utilizó (recogido de data automática o manual) para recoger dicha data. De ser data automática, es importante que el Ing. Parejo explique cómo llegó al detalle de movimientos (derecha, directo e izquierda) para cada boca de la Intersección durante las 24 horas del día en que se recogió la data, ya que con dicha tecnología esto no es posible.

11. En la página 37 faltó incluir 1 vph virando a la izquierda desde la Calle 3 hacia el Centro Comercial El Señorial Plaza. El mismo dato faltó de incluirse en la Tabla 5 de la página 43 donde se resumen el flujo de vehículos de la Intersección para su análisis. Los virajes a la izquierda son importantes incluirlos en los análisis siempre debido a que pueden alterar la operación de la Intersección de forma rápida.
12. En la página 44 se describe el Análisis de Capacidad de las Condiciones Existentes y el de las Condiciones Futuras. En la hora pico de la mañana, la Intersección analizada opera en LOS D con una demora de 36.2 sec/veh, pero en el futuro operará en LOS C con una demora de 28.5 sec/veh. En la hora pico de la tarde, la Intersección analizada opera en LOS D con una demora de 39.5 sec/veh, pero en el futuro operará en LOS D con una demora de 38.4 sec/veh. En ambas horas pico, la operación de la Intersección se espera mejore, según el estudio, más sin embargo no se explica cómo se logrará obtener dicha mejoría. Es de suma importancia que se incluyan las medidas de mitigación recomendadas por el Ing. Parejo para que la operación de la intersección semaforizada entre la Calle Paraná y la Avenida Winston Churchill mejore considerando un crecimiento de un 2% más el tráfico generado por el proyecto residencial propuesto. De no haber ninguna medida de mitigación, el efecto del aumento en tráfico debería empeorar y no mejorar hasta obtener mejor nivel de servicio que el existente en la hora pico de la mañana.
13. En la página 47 se describen las Conclusiones y Recomendaciones del estudio. En el primer párrafo se indica que el tránsito generado por el proyecto propuesto "El Señorial Apartments" no afectará la operación de la Intersección "ya que los estudios de capacidad realizados reflejan niveles de servicio adecuados en la Intersección de acceso al proyecto." Primero que nada, la Intersección de acceso al proyecto (Calle 3 con Calle 3a) no fue analizada y segundo, no se describen las medidas de mitigación recomendadas por el Ing. Parejo para que la operación de la Intersección semaforizada entre la Calle Paraná y la Avenida Winston Churchill mejoren al mismo tiempo que habrá un aumento en tráfico (crecimiento de un 2% y tráfico generado por el proyecto) durante ambas horas pico.

Segundo párrafo en la misma página, se indica que "se recomienda a los desarrolladores del proyecto "El Señorial Apartments" construir un acceso de entrada para el mismo a través de la Calle Núm. 3 de la Urbanización Villas del Paraná. Este deberá tener dos (2) carriles de entrada y un carril de salida."



Sin embargo, no se especifica en qué lugar específicamente iría ese acceso a lo largo de la Calle 3, por ejemplo alineado con la Calle 3a para crear una Intersección de cuatro bocas. Falta describir ese impacto y cómo se mitigará el mismo.

Tercer párrafo en la misma página, se indica que "se recomienda a la Autoridad de Carreteras y Transportación considerar la Interconexión del sistema de semáforos de la Avenida Winston Churchill con las Calles Paraná y Núm. 3 de la Urbanización Villas de Paraná con el existente en la intersección de la Carretera PR-177 y la Calle Paraná. Dicha Interconexión permitirá un flujo de vehículos más eficiente entre dichas Intersecciones." La Intersección de la Calle Paraná con la PR-177 no fue analizada en el estudio de acceso, por consiguiente dicha recomendación NO aplica porque no se presentaron datos de tránsito de esta Intersección ni datos del sistema de semáforos de la misma.

El estudio de acceso preparado por la firma PLC Traffic Consulting Engineers LLC en noviembre de 2016 para el proyecto "El Señorial Apartments" necesita ser revisado para incluir lo siguiente:

- Conteos de vehículos y largos de cola en las Intersecciones no semaforizadas de las Calles 3 con 3a (Intersección donde se propone el acceso al proyecto) y Calles 3 con 11.
- Análisis de las Intersecciones no semaforizadas de las Calles 3 con 3a y Calles 3 con 11.
- Largo de cola y demoras en el control de acceso a las comunidades ARRAQ-ARESPA.
- Análisis del control de acceso y como este se verá afectado por el tráfico generado por el proyecto propuesto.
- Describir las medidas de mitigación que se proponen una vez se construya el proyecto.
- Describir la geometría final de la intersección a crearse por el acceso físico al proyecto.
- Describir cómo dicha geometría mejorará la operación de tráfico en la intersección que hoy día existe por donde se propone el acceso al proyecto.
- Describir el detalle de la sección futura del acceso propuesto.

Mediante la firma y el sellado de este documento, doy fe de que la Información que en él se presenta es verdadera según mi mejor conocimiento, y que los trabajos fueron realizados de acuerdo a los estándares aceptados en la práctica de la Ingeniería de tránsito en Puerto Rico.



Vanessa Amado, PhD, PE
Lic. 20887

(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)
(16 DE FEBRERO DE 2017)

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18va. Asamblea
Legislativa

1ra. Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

R. de la C. 64

18 DE ENERO DE 2017

Presentada por el representante *Parés Otero*

Referida a la Comisión de Asuntos Internos

RESOLUCIÓN

Para ordenar a la Comisión de Desarrollo Económico, Planificación, Telecomunicaciones, Alianzas Público Privadas y Energía de la Cámara de Representantes de Puerto Rico, realizar una investigación continua sobre todo asunto relacionado con las prioridades económicas; la planificación, las telecomunicaciones; las Alianzas Público Privadas, la energía, el intercambio y competencia comercial local, interestatal o con otras jurisdicciones fuera de los Estados Unidos de América; el monopolio en sus diversas expresiones; la tecnología y biotecnología; la economía del conocimiento; los proyectos estratégicos de infraestructura que propendan al desarrollo económico; y aquellos asuntos y situaciones de la industria, el comercio, las telecomunicaciones, alianzas público privadas, energía y la economía en general.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La esencia de una sociedad próspera y de vanguardia, sin lugar a dudas, es una economía en continuo crecimiento. Durante los pasados cuatro años la Isla estuvo en un estancamiento económico y durante dicho período el Gobierno de Puerto Rico falló en identificar e implementar medidas que detuvieran dicho proceso de estancamiento y la desaceleración económica.

Es nuestro deber implementar las medidas para revertir este efecto adverso y se comience la reconstrucción de Puerto Rico. Ciertamente, el Plan para Puerto Rico abarca y contiene muchas de las estrategias para llevar a Puerto Rico en la dirección correcta. Este proceso está comenzado y es por ello que tenemos que seguir buscando todas las alternativas para asegurar que la recuperación económica se traduzca en más y mejores empleos, diversificar los servicios que actualmente ofrece el Gobierno a través de Alianzas Público Privadas y movernos a proyectos de energía sustentable o autosustentable para diversificar las fuentes de energía.

Conscientes de esta situación, la Cámara de Representantes de Puerto Rico estima necesario que la Comisión de Desarrollo Económico, Planificación, Telecomunicaciones, Alianzas Público Privadas y Energía realice las investigaciones y estudios necesarios para lograr más opciones para fortalecer todos los sectores que inciden en nuestra economía.

RESUÉLVESE POR LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.-Ordenar a la Comisión de Desarrollo Económico, Planificación,
2 Telecomunicaciones, Alianzas Público Privadas y Energía de la Cámara de
3 Representantes de Puerto Rico, realizar una investigación continua sobre todo asunto
4 relacionado con las prioridades económicas; la planificación, las telecomunicaciones, las
5 Alianzas Público Privadas, energía, el intercambio y competencia comercial local,
6 interestatal o con otras jurisdicciones fuera de Estados Unidos de América; el
7 monopolio en sus diversas expresiones; la tecnología y biotecnología, la economía del
8 conocimiento, los proyectos estratégicos de infraestructura que propendan al desarrollo
9 económico; y aquellos asuntos y situaciones de la industria, el comercio, las
10 telecomunicaciones, energía y la economía en general.

11 Sección 2.-La Comisión rendirá informes parciales con sus hallazgos y
12 recomendaciones, y rendirá un informe final con sus hallazgos, conclusiones y
13 recomendaciones, dentro del término de la Decimoctava (18va.) Asamblea Legislativa.

- 1 Sección 3.-Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su
- 2 aprobación.