



Universidad de Puerto Rico
Recinto Universitario de Mayagüez
Oficina de la Rectora



31 de mayo de 2018

Ing. Alexandra Velázquez Delgado
Directora Área de Programación
y Estudios Especiales
Atención: Ing. Luis A. Rosado Correa
Jefe Oficina de Estudios Ambientales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

Estimados ingenieros Velázquez y Rosado:

El Recinto Universitario de Mayagüez (RUM) ha sido partícipe de la reunión focal y de la reunión de participación ciudadana sobre el análisis y diseño preliminar de las mejoras a la intersección PR-2, 2R y Calle San Juan (Entrada La Vita del RUM); llevadas a cabo en el RUM y en el Teatro Baudilio Vega Berríos del Municipio de Mayagüez, respectivamente.

Adjunto el memorial con comentarios y recomendaciones relacionadas al proyecto de referencia. El mismo ha sido redactado con la colaboración de los doctores, Alberto M. Figueroa, Didier Valdés, Benjamín Colucci y Daniel Rodríguez. Estos distinguidos claustrales forman parte del área de transportación adscritos al Departamento de Ingeniería Civil y Agrimensura. También se incluye el insumo del Director del Departamento de Ingeniería Civil y Agrimensura, Prof. Ismael Pagán Trinidad, en relación a la condición existente del sistema de drenaje pluvial en la PR-2.

Agradecemos la oportunidad que se nos brinda de poder expresarnos en relación a este asunto.

Cordialmente,

Wilma Santiago Gabrielini, M. Arch.
Rectora Interina

GPG/mmg

Ing. Carlos M. Contreras, Secretario DTOP
Ing. Ray J. Morales, Gerente de Proyecto PRHTA



17-18-D-119

23 de abril de 2018

Arq. Wilma Santiago Gabrielini
Rectora Interina
Recinto Universitario de Mayagüez

INSUMO DE FACULTAD AREA DE TRANSPORTACIÓN SOBRE EL PROYECTO DE MEJORAS PR-2 INTERSECCIÓN CON LA VITA DE LA AUTORIDAD DE CARRETERAS – PROYECTO AC-200241

Estimada señora Rectora:

Le acompaño la respuesta de la Facultad del Área de Transportación que participó evaluando el proyecto de Mejoras PR-2 intersección con La Vita de la Autoridad de Carreteras. Toda la facultad del Área fue invitada a participar.

Le agradeceré que de tener cualquier duda o pregunta se comunique con nosotros a su conveniencia.

Quedamos a su disposición,

Cordialmente,



Ismael Pagan Trinidad
Director

trb
Anejos
c: Dr. Agustín Rullán, Decano
Colegio de Ingeniería





20 de abril de 2018

Arq. Wilma Santiago Gabrielini
Rectora Interina
Recinto Universitario de Mayagüez

PROYECTO AC-200241 DE LA AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN (ACT)

Estimada Rectora:

Saludos cordiales. Según fuera solicitado, presentamos el siguiente memo con el insumo de cuatro de los profesores del Departamento de Ingeniería Civil y Agrimensura del Área de Transportación sobre las características del proyecto AC-200241 de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT). También, el memo recoge el insumo y comentario del Prof. Ismael Pagán Trinidad, Director del Departamento, sobre la condición existente del sistema de drenaje pluvial de la Carretera PR-2. Los profesores nos reunimos el viernes, 13 de abril de 2018, para discutir la presentación y la información provista por la ACT en los foros públicos llevados a cabo el jueves, 5 de abril de 2018 en el Auditorio de Ingeniería Civil y Agrimensura del Recinto Universitario de Mayagüez (RUM), y el jueves, 12 de abril de 2018 en el Teatro Baudilio Vega Berríos del Municipio de Mayagüez. Este memo explica los comentarios y recomendaciones relacionadas con el proyecto que, según la opinión del grupo y en base a la información provista por la ACT, deben ser consignadas por el Recinto en el proceso de participación ciudadana para que sean consideradas por la ACT en la siguiente etapa de diseño del proyecto.

a.f.f.

A. Descripción del Proyecto y las Alternativas

Según la ACT, el objetivo global del proyecto AC-200241 es continuar con el plan vial estratégico de convertir el corredor de la Carretera PR-2 en una vía tipo expreso, según ya se ha llevado a cabo entre los municipios de Ponce y Hormigueros. La ACT indica que el proyecto de conversión a expreso de la Carretera PR-2 en el Municipio de Mayagüez se desarrollará en diversas fases. El proyecto AC-200241 presenta la evaluación de una primera fase de conversión de la Carretera PR-2 para reducir los tiempos de viaje y las altas demoras proyectadas a los años 2020 y 2040 en el Municipio de Mayagüez.

El proyecto AC-200241 consiste en el desarrollo de mejoras geométricas y operacionales para el segmento de la Carretera PR-2 en el Municipio de Mayagüez entre las intersecciones con la Carretera PR-102 (Km 152.47) y con la Calle San Juan (Km 153.90). En total, el proyecto tiene una longitud aproximada de 2.2 kilómetros, e impacta seis intersecciones semaforizadas a lo largo de la Carretera PR-2, incluyendo la intersección de la Vita con el Ramal PR-2 que sirve de acceso principal al Recinto. La ACT evaluó seis alternativas de diseño para el segmento, recomendando la alternativa VI que tiene el menor costo total de construcción (\$60.1MM aprox.). La alternativa VI requiere dos viaductos: uno sobre la intersección con la Carretera PR-3108 y el otro en la intersección con la Calle San Juan y el Ramal PR-2 frente al Recinto. La alternativa VI mantiene el control de semáforo en la intersección con la Carretera PR-102 solamente para los movimientos de los accesos norte y oeste. Esta alternativa elimina la intersección con la Calle Chardón (Urbanización Mayagüez Terrace y University Plaza), proveyendo una vía expreso al movimiento directo en la PR-2 en una servidumbre exclusiva a nivel de calle y con calles marginales a ambos lados. Los movimientos entre la Calle San Juan y el Ramal PR-2 requieren la construcción de dos rotondas con tratamiento preferenciales a tres virajes a la derecha.



B. Comentarios y Recomendaciones

Comenzamos nuestra opinión resaltando que el proyecto bajo consideración es uno de alto interés para el Recinto por su potencial en cuanto a impactar el desempeño de la red vial de Mayagüez y el desarrollo económico de la región oeste. De igual manera, entendemos que el proyecto tiene un potencial significativo para impactar las condiciones existentes de conflictos en el tráfico, las altas demoras y seguridad vial para vehículos de motor, peatones y ciclistas en la periferia al Recinto. Esperamos que las condiciones propuestas del proyecto sean enfocadas a mejorar el acceso vehicular principal del Recinto, proveer conexiones seguras a estudiantes, empleados y visitantes y fomentar el transporte no-motorizado entre los puntos de atracción cercanos al Recinto. Por consiguiente, entendemos altamente positivo que la ACT esté llevando a cabo la evaluación de posibles alternativas de diseño para mejorar el flujo vehicular y los tiempos de viaje en este segmento de la Carretera PR-2.

A continuación, presentamos los comentarios y recomendaciones pertinentes al proyecto que deben ser considerados por la ACT en las siguientes fases de diseño. Además, se incluyen nuestras interrogantes sobre el desarrollo de las alternativas de diseño del proyecto que ameritan ser analizadas o contestadas para entender a profundidad el análisis y evaluación llevado a cabo por la Autoridad.

Situación 1 - Necesidad de proveer un diseño sensitivo al contexto urbano. El sector donde se desarrolla el proyecto AC-200241 es uno principalmente urbano con diversos generadores importantes de viajes de índole comercial, residencial, institucional e industrial. Además del RUM, se encuentra en dicha zona el Mayagüez Town Center, el University Plaza, la Escuela Vocacional Dr. Pedro Perea Fajardo, la Urbanización Mayagüez Terrace, la Urbanización La Riviera, el Ensanche Vivaldi y el Ensanche Ramírez. Como consecuencia, actualmente se observa una actividad significativa que, en muchos casos, ocurre de manera informal por la falta de espacios adecuados para peatones y ciclistas. Además, el proyecto debe considerar además el tráfico asociado al uso industrial de la Cervecería de Puerto Rico.

Situación 1.1 – Seguridad del flujo ciclista y peatonal en las rotondas. El diseño geométrico recomendado para las dos rotondas fomenta el tránsito cómodo y rápido de los vehículos de motor. La primera rotonda reemplaza la intersección con la Calle San Juan y la segunda rotonda reemplaza la intersección en la entrada principal del Recinto. El diseño presenta además tres movimientos de viraje a la derecha en carriles exclusivos con servidumbres separadas a los movimientos dentro de las rotondas. Dos de estos carriles de viraje terminan en un carril exclusivo o con un ángulo cómodo para que los vehículos de motor no tengan que reducir sus velocidades. En particular, el movimiento a la derecha proviniendo de la rampa PR-2 sur hacia el Ramal PR-2 (en dirección hacia el pueblo) está diseñado como un carril totalmente exclusivo terminando en su propio carril. La geometría de este carril de viraje promueve altas velocidades creando un riesgo mayor de seguridad para el cruce de peatones y ciclistas. Al terminar este movimiento a la derecha, el tráfico en este carril exclusivo tendrá un conflicto de cruce (“weaving”) con el flujo que proviene de la segunda rotonda con intención de entrar al Mayaguez Town Center. De igual manera, el tráfico de los tres carriles en el Ramal PR-2 en dirección al este tendrá conflicto con los vehículos saliendo y entrando desde el Mayagüez Town Center. No se desprende de la información provista por la ACT que tipo de control o que desempeño operacional tendrá esta intersección de acceso al Mayagüez Town Center.

Recomendaciones para Situación 1.1 – El área del proyecto incluye generadores significativos de viajes y tiene flujos peatonales y ciclistas importantes entre el Recinto, la Escuela Vocacional, el University Plaza, el Mayagüez Town Center, Mayagüez Terrace y demás áreas residenciales. La información ofrecida por la ACT no explica cuál es la condición actual de la seguridad vial en el área ni cuáles son los impactos anticipados en la seguridad vial como resultado de las seis alternativas de diseño. La FHWA tiene como alta prioridad el análisis de la seguridad de todos los usuarios en proyectos de carretera por lo que es necesario incluir el análisis de seguridad como criterio de evaluación de las alternativas como parte de la discusión pública del proyecto.

A.F.Y.

Como estrategia de seguridad vial, el diseño geométrico de las rotondas debe modificarse para enfocarse en una mayor accesibilidad y seguridad para los peatones y ciclistas. Por lo tanto, se recomienda que todos los movimientos deben ser canalizados a través de las dos rotondas eliminando los carriles separados de viraje a la derecha. Esto permite controlar el tráfico a través de las rotondas, reduciendo las velocidades de los vehículos de motor y reduciendo la distancia y la cantidad de carriles que peatones y ciclistas requieren cruzar a través de las rotondas.

El Recinto acogió un Plan Maestro de Bicicletas que fue desarrollado por los mismos estudiantes y empleados para fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte. Datos recopilados apuntan que uno de cada cinco estudiantes utiliza la bicicleta como modo de transporte desde y hacia el Recinto. Este dato representa un flujo significativo de ciclistas que puede utilizar frecuentemente ambas rotondas. El Recinto estableció un carril de bicicletas saliendo por la calle principal de acceso al Recinto terminando en la intersección de la Vita. El diseño geométrico del proyecto debe incluir tratamientos innovadores para dar continuidad al uso de carriles exclusivos de bicicletas a través de las rotondas, las calles secundarias y las calles marginales.

Situación 1.2 – Consideraciones de diseño de calles completas y la accesibilidad de las calles marginales. El diseño recomendado para la sección típica de la carretera PR-2 y las calles marginales a la altura con la Urbanización Mayagüez Terrace y el University Plaza requiere un ancho aproximado de 57 metros (basado en la información de sección típica de la ACT, añadiéndose 2.4 metros adicionales para acomodar las barreras de hormigón a ambos lados que separan las calles marginales). Según información ofrecida por la ACT en el foro público del 5 de abril, la extensión de la sección típica incluye las calles marginales existentes y el ancho de acera frente a las casas de Mayagüez Terrace. La sección típica se compone de cuatro carriles de movimiento directo y dos carriles de aceleración/deceleración, con paseos interiores y exteriores para la vía expreso de la PR-2. Además, la sección típica presenta calles marginales a ambos lados de la PR-2 de dos carriles y una acera. Las calles marginales están separadas de la vía expreso con barreras de hormigón con verjas de metal sobrepuestas (las cuales no se muestran en la sección típica incluida en la presentación de la ACT) para prevenir los cruces peatonales transversales por los carriles de la PR-2.

Una limitación de la sección típica propuesta es su enfoque hacia el movimiento cómodo y rápido de los vehículos de motor. Todos los carriles para vehículos de motor en la sección típica tienen un ancho de 3.65 metros, incluyendo los carriles de aceleración/deceleración y los carriles en las calles marginales. Un ancho de 3.65 metros es típico para carriles en carreteras rurales de alta velocidad. En contraste, la sección típica incluye "aceras" de 3.6 metros de ancho de uso compartido para peatones y ciclistas ("*shared-used paths*"). La mayoría de las leyes estatales de tránsito y vehículos de motor en los Estados Unidos, incluyendo a Puerto Rico, requieren que los ciclistas operen bajo las mismas reglas de la carretera que un vehículo de motor, por lo que no se permite que las bicicletas transiten por una acera. AASHTO define una vereda de uso compartido como instalaciones en una servidumbre físicamente separada de la carretera, y con un énfasis prioritario para el flujo ciclista. Típicamente, este tipo de instalación se utiliza con fines primordialmente recreativos. Por lo tanto, el uso de "aceras" compartidas a ambos lados de la sección típica no representa un uso adecuado para una carretera en una zona urbana donde existen altos flujos peatonales y ciclistas. Otra limitación de la sección típica recomendada es que no incluye espacio para el estacionamiento paralelo que existe actualmente a lo largo de la calle marginal de la Urbanización Mayagüez Terrace, afectando potencialmente a los clientes de dichos comercios u oficinas.

Otro detalle necesario para ser evaluado es la distancia de caminata requerida para los peatones debido a la ubicación recomendada de las paradas de autobuses en relación a las intersecciones propuestas y los cruces peatonales.

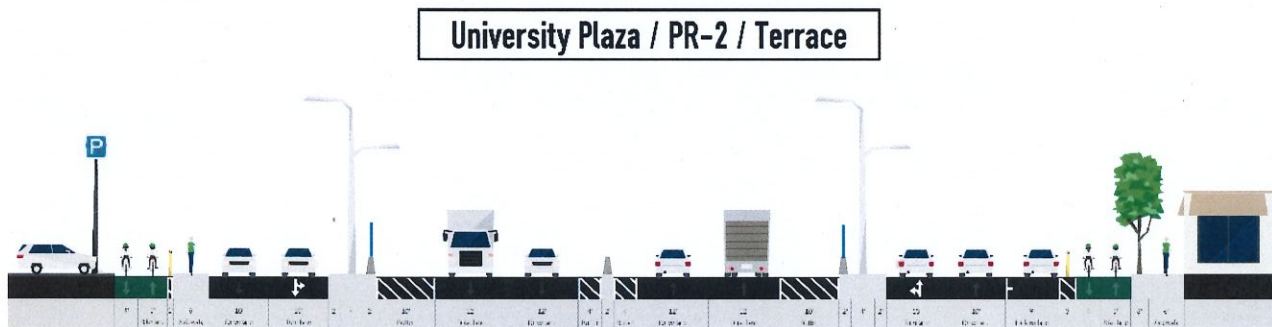
Recomendaciones para Situación 1.2 – Las mejores prácticas de diseño de calles completas en áreas urbanas recomiendan incorporar las necesidades de todos los usuarios de la carretera, reduciendo los anchos de los carriles para el tráfico de vehículos de motor para promover menores velocidades de operación y aumentar la accesibilidad y la seguridad de los modos no motorizados. Mediante un ajuste en los anchos de los diferentes

a.t.y.

elementos de la sección típica y usando un ancho total de aproximadamente 55 metros para la servidumbre del proyecto, se puede proveer espacio para acomodar lo siguiente:

- Para la calle marginal de Mayagüez Terrace: dos carriles en una dirección para el tráfico vehicular, estacionamiento paralelo, una vía ciclista a nivel de calle en dos direcciones (separada físicamente de los estacionamientos con bolardos) y una acera.
- Para la calle marginal al lado del University Plaza: dos carriles en una dirección para el tráfico vehicular, una acera y una vía ciclista en dos direcciones (separada físicamente de la acera con delineadores).
- Para los movimientos de la PR-2: cuatro carriles, dos por dirección, y manteniendo el ancho de 3.65 metros, con paseo interior y carril de aceleración/deceleración en ambos lados.

Las vías ciclistas en dos direcciones son necesarias para las dos calles marginales para facilitar lógicamente el movimiento ciclista a ambos lados de la PR-2. Al permitir las dos direcciones en la vía ciclista separada físicamente se reduce el riesgo de colisión entre motoristas y ciclistas por estos últimos transitar en contra a la dirección del tráfico vehicular por la calle marginal. Además, la vía ciclista exclusiva de dos direcciones en las calles marginales es positivo para proveer una conexión con la vereda ciclista que fuera construida en la carretera PR-3108. La conexión de las vías ciclistas de la carretera PR-3108, las calles marginales a ambos lados de la PR-2 y a través de las dos rotondas frente al Recinto permite un circuito continuo que fomente y aumente la cantidad de usuarios en bicicleta entre los puntos de generación y atracción. La figura mostrada a continuación muestra un concepto de una posible sección típica con la distribución de los elementos arriba descritos.



Sección típica recomendada para la carretera PR-2 a la altura de Mayagüez Terrace y University Plaza

De igual manera, el proveer un espacio para estacionamiento paralelo en la marginal de Mayagüez Terrace reduce el riesgo de que los motoristas que son clientes de los negocios en la marginal usen ilegalmente el carril derecho para estacionar en la carretera eventualmente reduciendo la capacidad y afectando negativamente la seguridad.

Situación 1.3 Diseño de una autopista dentro de un contexto urbano. Las seis alternativas que fueron evaluadas por la ACT establecieron los movimientos a lo largo de la Carretera PR-2 en servidumbres totalmente exclusivas (con variaciones elevadas y a nivel) que permiten altas velocidades para los vehículos de motor comparables con instalaciones de tipo autopista (*freeway*). El análisis de capacidad presentado por la ACT para la alternativa VI estima que las velocidades de operación en la PR-2 serán de 72 mph en ambas direcciones durante las horas pico del tráfico. Estas altas velocidades estimadas son típicas de autopistas rurales, por lo que se consideran excesivas para los periodos pico de tráfico y no son consistentes con el entorno urbano de la zona, ni con el resto de la operación en la carretera PR-2. Otro elemento desfavorable de la alternativa recomendada es que no provee un cruce elevado para peatones y ciclistas en el tramo a nivel del expreso en la PR-2, donde ubica actualmente el cruce entre Mayagüez Terrace y el University Plaza.

Recomendaciones para Situación 1.3 – La ACT debe considerar la viabilidad de otras alternativas al uso de una servidumbre exclusiva a nivel para los movimientos directos en la Carretera PR-2. La servidumbre exclusiva a nivel de la PR-2 impone una barrera física permanente que separa las áreas residenciales y comerciales a ambos lados de la vía, alterando las distancias requeridas a peatones y ciclistas para los cruces y permitiendo velocidades altas de operación para los vehículos de motor. Existen ejemplos efectivos de proyectos de carretera que promueven la movilidad vehicular y la conectividad multi-modal en zonas urbanas mediante estrategias innovadoras de diseño geométrico y operacionales sin recurrir al uso total de servidumbre exclusiva a nivel de calle que establece una separación física de los usos de terrenos. Proyectos en el Sector Salitre en Bogotá, la Santa Cruz de la Sierra en Bolivia, la ciudad de Carmel en el Estado de Indiana, y la ciudad de Boston, entre otros lugares, han completado proyectos viales con nuevas tendencias de desarrollo enfocado en el contexto urbano. La Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) promueve soluciones de diseño para carreteras sensitivas al contexto mediante “un enfoque que lleve a preservar y mejorar los recursos escénicos, estéticos, históricos, comunitarios y medioambientales, al tiempo que mejora o mantiene las condiciones de seguridad, movilidad e infraestructura”.

La estrategia de mejoras geométricas y operacionales en este tramo de la PR-2 puede combinarse con la identificación de otras alternativas de ruta a través de la carretera PR-102/PR-64 para desviar parte del tráfico directo que discurre norte-sur a través de la carretera PR-2 en el Municipio de Mayagüez. Esta ruta de desvío (“by-pass”) reduciría el tráfico pasando por la PR-2 y permitiría atender el entorno urbano en el área cercana al Recinto con otras estrategias viales de menor movilidad y velocidad vehicular. El corredor de la PR-102/PR-64 entre la Calle Dunscombe (Parque del Litoral) tuvo mejoras recientes con el propósito de los Juegos del 2010 con secciones transversales de 4 y 6 carriles y tiene capacidad disponible. A su vez, esta vía conecta directamente con la zona portuaria, lo que permitiría desviar el tráfico de vehículos pesados. Establecer una alternativa de ruta de desvío por la PR-102 tiene la ventaja de reducir el tráfico a lo largo de la carretera PR-2, lo que permitiría a su vez que la construcción futura ocasionase menos interrupciones al comercio existente en la zona.

Situación 2 – Condición del drenaje pluvial en la Carretera PR-2. El proyecto que se presenta alterará de alguna manera el drenaje superficial en la vía de rodaje y en las propiedades aledañas al derecho de vía. Esto también podría afectar el comportamiento de los sistemas de drenajes menores y mayores aguas arriba, aguas abajo y en las obras de drenaje bajo la carretera PR-2.

Se identifican cuatro obras de drenajes principales que cruzan la PR-2 en el tramo propuesto para mejoras geométricas. Estas son:

- puente/atarjea que drena la Quebrada Oro bajo la PR-2,
- dos atarjeas que drenan alcantarillado pluvial procedente de la Urbanización Mayagüez Terrace bajo la carretera PR-2 en la vecindad de la intersección del University Plaza, y
- una atarjea que drena bajo la PR-2 en la vecindad de la intersección con la PR-2 (desvío hacia Bo. Miradero).

El drenaje superficial de la carretera PR-2 en el tramo afectado también impactará el sistema de alcantarillado pluvial y drenaje superficial existente. Los drenajes laterales en la vecindad de la intersección de Mayagüez Terrace se localizan canales paralelos a la PR-2 donde hay una confluencia de tres quebradas, la cual eventualmente drena aguas abajo a lo largo del humedal a la Quebrada Oro.

Recomendaciones para Situación 2 – Se recomienda a la ACT que considere el manejo apropiado de los cuerpos de aguas de manera que se pueda tener como objetivo mejorar las condiciones existentes y mitigar de alguna manera el problema grave de inundaciones en esa vecindad.

A. F. M.

Recurrentemente ese sector, incluyendo la Calle Marginal de Mayagüez Terrace se inunda interrumpiendo el tráfico. El drenaje bajo la base del pavimento es otro factor que debe ser considerado para evaluar cómo se afecta con las condiciones propuestas.

Situación 3 - Escenarios de desarrollo económico y proyectos futuros. La información presentada no indica cuales fueron los supuestos de desarrollo económico y crecimiento (o reducción) de tráfico en la región que fueron usados para la evaluación de los escenarios de las alternativas para los años 2020 y 2040. Tampoco se discute si fueron contemplados proyectos futuros de desarrollo del Municipio, el Recinto u otras instituciones privadas dentro del área que tengan impacto significativo en el tráfico.

Comentario sobre Situación 3 – El Recinto tiene planes de desarrollos mediante proyectos de Alianza Público-Privada de índole comercial, estacionamientos y residencial estudiantil que tendrán un impacto significativo en las intersecciones aledañas al Recinto aumentando el flujo vehicular, peatonal y ciclista desde y hacia el recinto. El Recinto debe incluir datos relevantes de dichos proyectos y las posibles fechas de comienzo de operaciones para que sea considerado en los estimados de viajes en la zona de estudio y los análisis de la operación vial a largo plazo.

Situación 4 – Evaluación de impactos de seguridad, económicos, sociales y ambientales, y otros análisis operacionales a nivel de corredor. La información comparativa presentada sobre la evaluación de las seis alternativas se enfoca estrictamente en aspectos de costos de construcción y en aspectos operacionales básicos de capacidad y demora vehicular.

Recomendación para Situación 4 – La evaluación de la viabilidad de las alternativas del proyecto debe incluir aspectos del costo de la operación y mantenimiento, costos asociados a las colisiones vehiculares anticipadas (análisis de frecuencia y severidad), pero a su vez, debe incluir aspectos ambientales (ruido, emisiones, etc.), sociales y económicos, entre otros, relacionados a las consecuencias positivas y negativas de las alternativas consideradas.

Los profesores y estudiantes del área de transportación del Recinto han llevado a cabo diferentes estudios operacionales, de seguridad, de transporte colectivo y de la condición de la infraestructura en la carretera PR-2. Por lo tanto, conocen sobre la complejidad de las diversas situaciones encontradas en el corredor de manera intrínseca. La facultad de transportación tiene los recursos para llevar a cabo estudios operacionales y análisis de simulaciones avanzados del tráfico a nivel del corredor.

Pregunta sobre Situación 4 – Como elemento adicional del análisis operacional de las alternativas es el estudio del impacto operacional en las intersecciones aledañas fuera de la extensión del proyecto, como pudieran ser la posibilidad de largos de colas excesivos, por las mejoras viales en capacidad y los cambios de velocidad del flujo vehicular a lo largo de la PR-2. En base a la información presentada por la ACT queda la interrogante sobre el alcance utilizado por la ACT para el análisis operacional del resto del Corredor de la PR-2.

Resumen

Las alternativas presentadas para el proyecto AC-200241 no consideran adecuadamente el contexto urbano que modificarán. Además, la evaluación de las alternativas se enfocó casi exclusivamente en aspectos de construcción y operación, sin hacer mención sobre impactos en la condición del drenaje pluvial en la carretera PR-2, los posibles escenarios de desarrollo económico y proyectos futuros en las áreas circundantes, u otros criterios de crítica importancia en la evaluación de proyectos (e.g., impactos sociales, de seguridad vial y de emisiones).

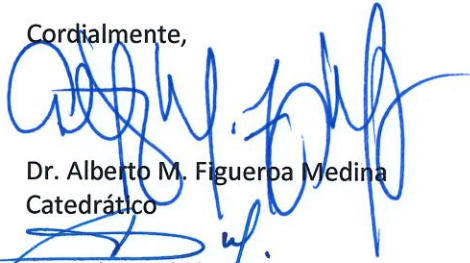
Arq. Wilma Santiago Gabrielini

23 de abril de 2018

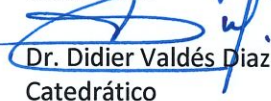
Página 7

Esperamos que las situaciones, recomendaciones y comentarios incluidos en este memo le sean de utilidad para establecer la posición del Recinto sobre el proyecto AC-200241. Estamos a su disposición para contestar cualquier pregunta relacionada con la información incluida en este memo.

Cordialmente,



Dr. Alberto M. Figueroa Medina
Catedrático



Dr. Didier Valdés Díaz
Catedrático



Dr. Benjamín Colucci Ríos
Catedrático



Dr. Daniel Rodríguez Román
Catedrático Auxiliar

9.7.14

Copia



COMENTARIOS SOBRE REUNION PARTICIPACION CIUDADANA
ANALISIS Y DISENO PRELIMINAR A LAS MEJORAS
A LA INTERSECCION PR-2, 2R Y CALLE SAN JUAN
ENTRADA AL RUM, LA VITA

ARQ. WILMA SANTIAGO GABRIELINI
RECTORA INTERINA
UNIVERSIDAD DE PUERTO RICO
RECINTO UNIVERSITARIO DE MAYAGUEZ

DIRIGIDA A: ALEXANDRA VELAZQUEZ DELGADO, DIRECTORA
AREA DE PROGRAMACION Y ESTUDIOS ESPECIALES

12 DE ABRIL DE 2018

Estimada Alexandra Velázquez Delgado:

Mi nombre es Wilma Santiago Gabrielini y soy la Rectora Interina del Recinto Universitario de Mayagüez de la Universidad de Puerto Rico. Hemos sido notificados mediante Aviso Público sobre una convocatoria a la comunidad de Mayagüez para acudir a una reunión de participación ciudadana con el propósito de discutir y aportar comentarios sobre el análisis y diseño de las mejoras a la Carretera PR-2, incluyendo las intersecciones con la PR-102 y la Vita (Calle San Juan). En respuesta a este anuncio, deseo presentar comentarios y recomendaciones sobre el proyecto de referencia.

Primeramente, agradecemos que hayan tomado en consideración al RUM como comunidad focal. El pasado jueves 5 de abril se celebró una presentación en las horas de la mañana para la comunidad universitaria y una reunión en la tarde, donde participaron funcionarios del RUM y de la Autoridad de Carreteras y Transportación, así como su grupo de consultores para conocer los detalles de las alternativas de diseño conceptual para las mejoras de la carretera PR-2 (AC-200241).

Reconocemos que este es un proyecto necesario y de envergadura para todo Mayagüez, especialmente para los que componemos la comunidad universitaria. El conflicto en el tráfico a las horas pico es intenso y entendemos que con esta construcción se aliviará la congestión vehicular que tanto nos afecta. Sin embargo, como resultado de la reunión sostenida donde nos presentaron el proyecto, deseamos aportar una serie de preocupaciones con respecto al proceso de construcción y a cómo se podría ver impactada la seguridad de la comunidad del Recinto.

La prioridad número uno de la Universidad de Puerto Rico en Mayagüez es proveer un ambiente de aprendizaje y trabajo, seguro y saludable. Acorde con esto, la Administración Universitaria ha apoyado planes de movilidad peatonal y ciclista dentro del Recinto y en áreas aledañas. Esto debido al espacio limitado de estacionamientos, comparado con la cantidad de estudiantes, empleados y visitantes que transitan el RUM, ya sea para estudiar, trabajar, así como recibir o brindar algún servicio. Por lo que es importante reconocer que nuestra comunidad se compone en gran parte de peatones y ciclistas. Este es nuestro entorno urbano y es importante

destacarlo para que el diseño final de las mejoras a la PR-2 tome en consideración la accesibilidad, movilidad y seguridad de esta comunidad.

Por otro lado, deseamos conocer cuál será el proceso alternativo del tráfico y cómo el mismo afectaría la entrada de la Vita del Recinto, ya que es uno de los accesos principales al Colegio. Entendemos que durante la construcción también se podrían crear algunos conflictos de seguridad en el acceso al Town Center, las Urbanizaciones Mayagüez Terrace y Ensanche Ramírez, así como sectores cercanos a la Carretera PR-2, que son utilizados como residencias y hospedajes de estudiantes, por lo que deseamos nos compartan el plan de construcción.

El RUM tiene un interés genuino en que este proyecto se pueda concretar y deseamos expresar disponibilidad en el ofrecimiento de recursos de apoyo al mismo. Para esto solicitamos formalmente que se nos provea información adicional que pueda ponernos en la posición de realizar aportaciones en beneficio de todos los que nos podríamos ver afectados y a la vez al final beneficiados de esta mejora en infraestructura.

Agradezco su atención a este asunto, esperanzada que podamos establecer continuidad en nuestra comunicación y una colaboración mutua que redunde en beneficios a la comunidad universitaria, la región oeste y el pueblo de Puerto Rico.

Cordialmente,



Wilma Santiago Gabrielini, M.Arch.

c.

Ray J. Morales PE, PMP