AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACION

CORREDOR HATILLO - AGUADILLA

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

APÉNDICES

VOLUMEN V

H. Informe Transporte Colectivo
I. Mapas de Zonificación
J. Respuesta Transito
K. Fotos
L. Carta de Las Agencias

AGOSTO 2010

Departamento de Transportación y Obras Públicas

INFORME DE TRANSPORTE COLECTIVO

H

Corredor Hatillo-Aguadilla

Política Pública y Alternativa de Transporte Colectivo

Nota Técnica

Noviembre 2005

Preparado para

Guillermety Ortiz & Associates
304 Fernández Juncos
P O Box 9023576
San Juan
Puerto Rico 00902-3576

Preparado por

Steer Davies Gleave
1606 Ponce de León Avenue
Suite 500
San Juan, Puerto Rico 00909

+1 787 721 2002
www.steerdaviesgleave.com

Tabla de Contenido

1.	**INTRODUCCIÓN**	1
	Objetivos	1
	Metodología	1
2.	**PLANES DE TRANSPORTE**	3
	Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo para Puerto Rico (2005) y Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo para Puerto Rico: Plan de Transportación Aguadilla 2030 (2004)	3
	Plan Interino de Transportación 2025: Región Oeste (2001)	8
	San Juan 2025: Plan Metropolitano de Transportación (2001)	9
3.	**PLANES DE ORDENACIÓN**	11
	Consorcio Hatillo-Camuy-Quebradillas	11
	Municipio de Isabela	12
	Municipio de Moca	12
	Municipio de Aguadilla	13
4.	**INVENTARIO DE TRANSPORTACION PÚBLICA**	14
	Públicos	14
	Trolleys	16
5.	**IMPACTO DE LAS ALTERNATIVAS DEL CORREDOR HATILLO-AGUADILLA AL SISTEMA DE TRANSPORTACION PÚBLICA**	17
6.	**NIVELES DE SERVICIO EN PR2 CON ALTERNATIVA DE TRANSPORTE COLECTIVO**	19
	Introducción	19
	Tendencias del uso de transporte público en el corredor Hatillo-Aguadilla	19
	Proyección del flujo en el año 2020	21
	Niveles de Servicio al año 2020	22
	Conclusiones del capítulo	26
7.	**BIBLIOGRAFIA**	29

TABLAS

Tabla 2.1	Municipios del Corredor Hatillo-Aguadilla y Plan de Transportación Multimodal en que se Incluye	4
Tabla 2.2	Municipios Comprendidos en Plan de Transportación 2025: Región Oeste	8
Tabla 4.1	Inventario de Vehículos y Características Operacionales por Rutas de Servicio	14
Tabla 6.1	Evolución de la Participación de viajes en transporte público del Propósito Trabajo en Población ≥16 Años según censos 1980, 1990 y 2000.	20
Tabla 6.2	Niveles de Servicio según escenario Multicarril (Año 2020)	22
Tabla 6.3	Niveles de Servicio según escenario CONVERSIÓN de PR2 a Vía Expreso (Año 2020)	24

ANEXOS

A DEFINICIONES SEGMENTOS Y FLUJO POR ESCENARIO - PR2 MULTICARRIL

B HCS DE PR2 CONFIGURACIÓN ACTUAL EN AÑO 2020 (SIN NUEVO TRANSPORTE COLECTIVO)

C HCS DE PR2 CONSIDERANDO ALTERNATIVA A

D HCS DE PR2 ESTÁNDAR MULTICARRIL

E HCS DE PR2 ESTÁNDAR MULTICARRIL CON AMPLIACIÓN

F DEFINICIONES SEGMENTOS Y FLUJO POR ESCENARIO - VÍA EXPRESA

G HCS DE PR2 ESTÁNDAR VÍA EXPRESA

H HCS DE PR2 ESTÁNDARD VÍA EXPRESA CON APLIACIÓN

1. INTRODUCCIÓN

Objetivos

1.1 Guillermety Ortiz & Asociados comisionó a Steer Davies Gleave para que preparara un estudio del rol del Transporte Público como parte de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Corredor Hatillo-Aguadilla. Específicamente esta tarea debería cubrir los siguientes aspectos:

i. Realizar un estudio del Transporte Colectivo en el Corredor para incluirlo en la redacción del DIA Final;
ii. Preparación del material a presentarse en Vistas Públicas y Reuniones;
iii. Asistencia y participación en Vistas Públicas;
iv. Preparación de material para Documento Final

1.2 El presente documento contiene el estudio realizado, es decir cumple con la primera (i) de las tareas anteriores. Las otras tareas se realizarán y reportarán más adelante.

1.3 Steer Davies Gleave ha realizado un completo estudio de demanda vehicular para el Corredor y por lo tanto conoce su dinámica y problemas futuros. Sin embargo, esos estudios fueron realizados desde una perspectiva de tráfico sin profundizar la dimensión de transporte público.

Metodología

1.4 La metodología propuesta requería evaluar a grandes rasgos el efecto que tendrían las diferentes alternativas consideradas para el Corredor Hatillo-Aguadilla en el transporte colectivo existente. Esto parte de la premisa de que la materialización del Corredor propuesto, irrespectivamente de la alterna seleccionada, no excluye el tener un sistema de transporte masivo sirviendo los municipios del área de estudio.

1.5 La propuesta de un sistema de transporte colectivo expreso que conecte los centros urbanos a través de la Isla (incluyendo el área comprendida en el Corredor) ya ha sido recomendada como parte del *Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo para Puerto Rico*[1], adoptado en julio del 2005. Por lo tanto, la metodología adoptada no incluye propuesta, evaluación ni revisión de alternativas de transporte colectivo para el área de estudio ya que esta tarea corresponde al Plan mencionado. Steer Davies Gleave constatará en este estudio las recomendaciones del Plan con relación a las alternativas de transporte colectivo en el área del Corredor

1.6 La metodología acordada para realizar este estudio contempla entonces los siguientes aspectos:

[1] PARSONS. Preparado para el Departamento de Transportación y Obras Públicas/Autoridad de Carreteras y Transportación. (2004). *Final Aguadilla Transportation Plan*. [San Juan: Parsons], p. 4-6.

- Revisión de los planes de transporte existentes, y de la política pública con respecto al transporte en el corredor.
- Revisión de los planes de ordenación territorial desde una perspectiva de transporte.
- Inventario del transporte colectivo existente en el corredor.
- Revisión del impacto que la alternativa del Corredor tendría en el transporte colectivo existente que sirve el área de estudio.
- Estudio de los niveles de servicio de la PR2 con alternativas de transporte colectivo.

1.7 La metodología adoptada ha sido implementada y se presenta en detalle en las próximas secciones. El Capítulo 2 constata una revisión de los Planes de Transporte, el Capítulo 3 hace lo mismo con los Planes de Ordenación Territorial mientras que el Capítulo 4 discute los servicios actuales de transporte público en el corredor.

1.8 El Capítulo 5 discute los impactos de las alternativas del Corredor Hatillo- Aguadilla sobre el transporte público mientras que el Capítulo 6 presenta los cálculos del impacto de alternativas de transporte público sobre la PR2.

2. PLANES DE TRANSPORTE

2.1 Como parte de la revisión de política pública relevante a la transportación en el área del Corredor Hatillo-Aguadilla, se han revisado los siguientes planes:

- *Puerto Rico 2030 Long Range Transportation Plan / Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo para Puerto Rico* (2005)
- *Puerto Rico 2030 Long Range Transportation Plan: Aguadilla 2030 Transportation Plan / Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo para Puerto Rico: Plan de Transportación Aguadilla 2030* (2004)
- *Plan de Transportación 2025 Región Oeste (Plan Interino)* (2001)
- *San Juan 2025 Plan Metropolitano de Transportación (presentado al Comité de Política Pública)* (2001)

2.2 A continuación se presentan los planteamientos y recomendaciones de éstos con relación a las alternativas del Corredor.

Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo para Puerto Rico (2006) y Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo para Puerto Rico: Plan de Transportación Aguadilla 2030 (2004)

2.3 A mediados del 2005 la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico adoptó la versión final del *Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo para Puerto Rico* (PTMLP-PR). Este Plan es de suma importancia para nuestro análisis de política pública ya que define el enfoque que se brindará al desarrollo de la transportación en Puerto Rico a inmediato, corto, mediano y largo plazo. En este Plan se definen, evalúan y recomiendan, entre otros temas, las mejoras a la red vial y al transporte colectivo de la Isla para los próximos 25 años.

2.4 Previo a la presentación del Plan a nivel insular, en octubre 2004, el 'Metropolitan Planing Organization' aprobó un Plan complementario al PTMLP, llamado *Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo: Plan de Transportación Aguadilla 2030* (PTMLP-A).

2.5 Este último maneja el Área Urbanizada de Aguadilla según definida por el Censo del 2000[2] y comprende los municipios de: Aguada, Aguadilla, Añasco, Isabela, Lares, Las Marías, Moca, Rincón y San Sebastián. Los municipios de Hatillo, Camuy y Quebradillas están abordados en el Plan a nivel insular. Ambos planes son complementarios, por lo que

---

[2] Según el Censo del 2000, un área urbanizada consiste de un lugar central y territorio adyacente con población mayor a 50,000 personas y una densidad promedio mínima de 1,000 personas por milla cuadrada (o 386 personas/km^2). En Puerto Rico, las áreas urbanizadas incluyen San Juan, Aguadilla, Ponce y Mayagüez.

En total, los municipios mencionados para el Área Urbanizada de Aguadilla tienen más de 200,000 residentes, y según las guías del Federal Highway Administration(FHWA) / Federal Transit Administration (FTA), requieren de un Plan de Transportación a Largo Plazo por separado para el área. Esta área se denota entonces como un 'Transportation Management Área' (TMA).

mantienen objetivos consistentes entre sí.

TABLA 2.1 MUNICIPIOS DEL CORREDOR HATILLO-AGUADILLA Y PLAN DE TRANSPORTACIÓN MULTIMODAL EN QUE SE INCLUYE

Municipio	Plan
Hatillo	PTMLP-PR
Camuy	PTMLP-PR
Quebradillas	PTMLP-PR
Isabela	PTMLP-A
Aguadilla	PTMLP-A

2.6 Los puntos más relevantes de estos planes se describen a continuación, incluyendo la recomendación de un nuevo sistema de transporte colectivo dando servicio a los municipios comprendidos en el área del Corredor Hatillo – Aguadilla. Esta alternativa definida en el PTMLP-A ha sido utilizada en nuestros escenarios de modelación para el Corredor como la alternativa de transporte colectivo propuesta y adicional al servicio actual de Públicos. Dicho sistema se incorpora tal como se recomienda en el PTMLP-PR y PTMLP-A y se analiza su impacto en el Corredor.

2.7 Para poner en contexto las recomendaciones de estos planes, primeramente se deben mencionar los conceptos y la visión en que se basan. La visión del *Plan Multimodal a Largo Plazo* es comprensiva y se define como:

> *"En 2030, el sistema de transporte en Puerto Rico cumplirá las necesidades de todos los sectores de la sociedad, proveyendo mobilidad para todos, y acceso fácil a todos los destinos. El sistema promoverá el uso eficiente de los recursos incluyendo energía, terreno, instalaciones existentes, y fondos. Apoyará y protegerá los ambientes naturales y hechos por el hombre respetando la estructura social y los recursos culturales. Apoyará estrategias de desarrollo económico. Todos los aspectos del sistema de transporte serán diseñados par resaltar la calidad de vida y promover seguridad."* [3]

2.8 Se definió además que las metas y objetivos de la planificación de transporte para Puerto Rico deben enfocarse en proyectos, programas y políticas que fortalezcan los sistemas de transporte como un medio para resaltar o mejorar la 'calidad de vida' y sustentabilidad de las soluciones, en lugar de enfatizar únicamente inversiones para nuevas instalaciones de transporte[4]: Algunos de las estrategias relevantes para del acercamiento de calidad de vida son:

- Rehabilitar, expandir y desarrollar el sistema de transporte colectivo.
- Mejorar y mantener la red vial existente y completar aquellos segmentos que sean

[3] *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 1-1. *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico: Plan de Transportación Aguadilla 2030*, p. 1-1.

[4] *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 1-2.

esenciales a la Red Estratégica de Carreteras.

2.9 Como parte de las metas del PTMLP-PR, se propone interconectar todos los destinos para que sean accesibles a un costo y tiempo razonable por medio de diferentes modos de transporte que resulten convenientes. Se enfatiza el rol del transporte colectivo como una alternativa a la congestión vehicular y contaminación, así como un medio de proveer acceso que reduzca la necesidad de viajes en auto privados.

2.10 En cuanto al transporte de carga, el Plan menciona que la mejora más apremiante es la terminación de la red de carreteras estratégica a estándares de expreso incluyendo las secciones de la PR22 entre Hatillo-Aguadilla y la PR3/PR53. En esta área el movimiento de carga se ve sumamente afectado por la cantidad de intersecciones a nivel y la fricción de la actividad colindante, 'roadside friction'. Dicho problema fue identificado además por medio de los comentarios provistos en las vistas públicas y discusiones con representantes de la industria.[5] Además, el PTMLP-PR identifica las mejoras al corredor PR2/PR22 como esenciales para la revitalización y crecimiento del Aeropuerto Rafael Hernández y el desarrollo económico planificado para éste, así como el éxito del plan de turismo de Porta del Sol.

2.11 En cuanto a las alternativas para el Corredor, el Plan menciona que la Autoridad de Carreteras está estudiando varias alternativas[6] como parte de la Declaración de Impacto Ambiental, ya que:

- la extensión de la PR22 pasaría por terreno kárstico ambientalmente sensitivo, terreno agrícola y terreno protegido;
- la conversión a expreso de la PR2 por medio de intersecciones a desnivel requeriría de diseños y marginales impactando con relocalización a los desarrollos al margen de la carretera; y
- en áreas como Quebradillas, la topografía presenta restricciones significativas tanto para mejorar la PR2 como para encontrar una alineación alterna.

2.12 En términos de política pública establecidas en el PTMLP-PR para la Red Estratégica de Carreteras, hay que completar los elementos restantes de la Red, preferiblemente mejorando las carreteras existentes, reconociendo su importancia no sólo para el tráfico general, sino también carga y transporte colectivo, en coordinación con los planes de usos regionales y locales, y políticas de desarrollos sustentables[7].

2.13 El PTMLP-PR identifica la extensión de la PR22 desde Hatillo a Aguadilla como la porción de carretera estratégica para el noroeste de la Isla. El Plan anota que dada la naturaleza del proceso de planificación e impacto ambiental, la descripción del proyecto

---

[5] *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 3-23.

[6] *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 5-17. *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico: Plan de Transportación Aguadilla 2030*, p. 1-3.

[7] *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 8-4.

podría variar e identifica como una alternativa potencial la conversión de la PR2 a expreso. Para efecto de las estimaciones de demanda y modelación, se utilizó la alternativa de extensión de la PR22 a campo traviesa sin mejoras adicionales a la PR2 [8].

2.14 El análisis de los resultados de la modelación de la red vial al año 2030 sirve de apoyo a las Guías y Recomendaciones del Plan; a inmediato (2005-2006), corto (2007-2010) mediano (2011-2020) y largo plazo (2021-2030).

2.15 El análisis de la red realizado como parte del PTMLP-A "apoya la necesidad de capacidad adicional significativa para el Corredor" [9] y específicamente el PTMLP-PR recomienda la PR2/PR22 como parte de los proyectos de carreteras para el mediano plazo. Éste es descrito como una nueva carretera de peajes, a un costo estimado de construcción de $215,000,000[10]. Estos Planes reconocen además que se está llevando a cabo el estudio de impacto ambiental de las alternativas para el Corredor y que en éste se deberán presentar las recomendaciones de alineación específicas.

Pequeñas Áreas Urbanas / 'Small Urbanized Área'

2.16 La Pequeña Área Urbana de Arecibo (Arecibo UA) se discute como parte del PTLP-PR, e incluye la los municipios de Hatillo, Camuy y Quebradillas.

2.17 En esta área los viajes locales e interregionales así como los viajes hacia el oeste de la Isla se dan en la PR2; a lo largo de la cual de encuentran los principales generadores de tráfico. Según el PTMLP-A, el corredor de la PR2 ya ha comenzado a convertirse en una alineación continua de pobre planificación con desarrollos al margen de la carretera que contribuyen al congestionamiento del área.

2.18 En cuanto al Corredor Hatillo-Aguadilla, para el Área Urbana de Arecibo se mencionan las alternativas de PR22 campo traviesa, PR2 conversión a expreso y la alternativa combinada. El PTMLP-PR reconoce que estas alternativas se encontraban en etapa de evaluación ambiental.[11]

Nuevo Sistema de Transporte Colectivo para el Área Urbanizada de Aguadilla

2.19 Como parte de la meta de atender las necesidades de transporte de todos los sectores de la sociedad, para el Área Urbanizada de Aguadilla se plantea el objetivo de desarrollar un sistema de transporte colectivo de alcance local y regional con conexiones efectivas al transporte colectivo de otras regiones[12].

---

8 *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 7-12. *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico: Plan de Transportación Aguadilla 2030*, p. 4-6.

9 *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico: Plan de Transportación Aguadilla 2030*, p. 4-11.

10 *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 8-13.

11 *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 5-6.

12 *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, pp. 2-10, 7-10.

2.20 El sistema se define como un sistema de Públicos mejorado o complementado con un sistema interurbano de autobuses[13]. El sistema de autobuses[14] sería expreso, circunvalaría la Isla con paradas en las principales comunidades costeras[15] y se caracterizaría por:

- Ofrecer un sistema de interconexión interna a la Región.
- Una ruta que viajaría en la dirección de las manecillas del reloj, y otra ruta en dirección contraria.
- La ruta se establecería en la red estratégica de circunvalación: PR22, PR2, PR52, PR53, y PR3.
- Las paradas serían en las comunidades más importantes a lo largo de la ruta, con varios kilómetros de separación y menor cantidad de paradas para mantener un buen nivel de servicio.
- El sistema de autobuses operaría con un itinerario fijo[16], con viajes cada 30 minutos en hora pico y cada 60 minutos fuera de hora pico durante la semana.
- La estructura de tarifa se asumió a $1.00 por abordar, más 10¢ por cada milla de viaje.
- El sistema estaría complementado por las rutas de Públicos, las cuales podrían ser redefinidas para enlazar con las estaciones del sistema propuesto y rutas nuevas podrían crearse donde no existen actualmente.

2.21 Los objetivos y metas del PTMLP son cónsonos con el enfoque de nuestro análisis de transporte colectivo para el Corredor Hatillo-Aguadilla; y como parte de nuestro estudio, incorporamos específicamente sus recomendaciones de alternativas de transporte colectivo concernientes al área del Corredor.

2.22 La alternativa de un nuevo sistema de transporte colectivo en el área del Corredor Hatillo-Aguadilla y la alternativa de completar la Red Estratégica incluyendo la PR22, no son alternativas que se excluyen entre sí. El PTMLP-PR plantea que la continuación e incluso la intensificación de los esfuerzos en completar la red de circunvalación de la Isla no son necesariamente contradictorias con las políticas recomendadas en el PTMLP-PR, tales como dar prioridad al desarrollo de transporte colectivo; este puede ser una alternativa a la dependencia en el automóvil, ya que los servicios interregionales existentes y recomendados también utilizarán y se beneficiarán de completar la Red Estratégica de Carreteras[17].

---

13 *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico: Plan de Transportación Aguadilla 2030*, p. 2-9.

14 Dada la naturaleza del Plan, éste no especifica las características del vehículo propuesto, tales como marca, modelo, capacidad de pasajeros.

15 Dada la naturaleza del Plan, éste no especifica los puntos de parada del sistema propuesto o estaciones de intercambio con sistemas existentes.

16 Similar al 'intercity bus service' en los Estados Unidos, *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 7.10.

17 *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 3-10.

Plan Interino de Transportación 2025: Región Oeste (2001)

2.23 El primer Plan de Transportación de la Región Oeste se inició en el 1990; indicándose el 1990 como año base y el 2015 como año de diseño. El Plan Interino de Transportación 2025 para la Región Oeste (PITRO) es una actualización; con año base el 2001 y año de diseño el 2025.

2.24 El Plan del 1990 y el PITRO comprenden los siguientes once municipios presentados en la Tabla 2.2, de los cuales tres forman parte del área de estudio del Corredor Hatillo-Aguadilla.

TABLA 2.2 MUNICIPIOS COMPRENDIDOS EN PLAN DE TRANSPORTACIÓN 2025: REGIÓN OESTE

Aguada	Aguadilla	Añasco	Cabo Rojo
Hormigueros	Isabela	Lajas	Mayagüez
Moca	Rincón	San Germán	

2.25 Al PITRO se aplican las Metas Generales sobre los Usos de Terreno de Puerto Rico, que incluyen los objetivos de "proveer alternativas de transportación colectivas a la población" [18] y "lograr la implantación y operación de sistemas de transportación colectiva, como un medio alterno al uso del automóvil privado"[19].

2.26 El PITRO además toma en consideración los principios de transportación adoptados por el Plan de Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que proponen[20]:

- Promover un sistema de transportación multimodal e intermodal integrado, competitivo y con la flexibilidad de ampliarse con el aumento de la demanda.
- Mantener un sistema de transportación interconectado, que promueva una economía fuerte y de crecimiento, que mejore la calidad de vida en la región.
- Desarrollar accesos eficientes y seguros desde los municipios del interior de la Isla a las arterias principales.

2.27 El Plan del 1990 se originó por la iniciativa de los alcaldes de los once municipios de idear un sistema de transportación interregional que comunicara a los pueblos que componen la región y sus centros de desarrollo turístico-recreativo.

2.28 El sistema propuesto se concibió como un tren liviano para pasajeros, pero fue descartado, en parte por no contar con suficientes pasajeros según las proyecciones[21] (no era autosostenible).

---

[18] *Plan Interino de Transportación para la Región Oeste*, p. 3.

[19] *Plan Interino de Transportación para la Región Oeste*, p. 4.

[20] *Plan Interino de Transportación para la Región Oeste*, p. 4.

[21] *Plan Interino de Transportación para la Región Oeste*, p. 7.

2.29 Según el PITRO el sistema de transporte colectivo debería discurrir por la PR2 como troncal primaria y utilizar las rutas secundarias para distribuir los viajes a destinos específicos. Se menciona además que la extensión del sistema a otros centros urbanos al norte y al sur de la Región debería incidir positivamente en su viabilidad.

2.30 Como parte del PITRO se compara cualitativamente el considerar un sistema de autobuses o un sistema de rieles que se alimenten por carros públicos y trolleys municipales. A pesar que se refieren a la Región Oeste, hay ciertas consideraciones que serían relevantes para el área del Corredor Hatillo-Aguadilla. Se aconseja por ejemplo, que se analice a largo plazo la necesidad de armonizar los requerimientos del sistema, a la vez que se aquilata como la conversión a expreso de la PR2 y la posible construcción de la PR22 incidiría en el coeficiente de viabilidad del sistema.

2.31 El PITRO lógicamente centra su discusión en la Región Oeste y menciona la conversión a expreso de la PR2 para esta Región. Por tanto, no profundiza en posibilidades para el Corredor Hatillo-Aguadilla, sin embargo como parte del Listado de Medidas Recomendadas[22], se menciona la PR22 como una vía propuesta. Además describe a la PR22 como un proyecto que comprende desde el límite de Isabela-Quebradillas hasta la PR111 en Aguadilla. Un trazado de la opción de la PR22 como carretera principal propuesta a campo traviesa, se incluye en la ilustración titulada Plan Vial de la Región Oeste.

San Juan 2025: Plan Metropolitano de Transportación (2001)

2.32 A pesar que el Área Metropolitana de San Juan (AMSJ) no forma parte del área de estudio para el Corredor Hatillo-Aguadilla, consideramos la revisión de este Plan para identificar temas con relación a viajes entre el AMSJ y el área de estudio.

2.33 El Plan San Juan 2025 adopta como Metas Generales sobre los Usos de Terrenos las políticas expresadas en *Objetivos y Políticas Publicas de Usos de Terrenos de Puerto Rico* (31 octubre 1995) y propone Objetivos y Políticas Específicas del Plan.

2.34 Algunas Metas Generales proponen fomentar la protección y conservación de recursos naturales, planificar la densificación de áreas urbanas y proveer alternativas de transportación colectiva a la población. Además, "lograr la implantación y operación de sistemas de transportación colectiva, como un medio alterno al uso del automóvil privado, disminuyendo la inversión en nuevas vías y fortaleciendo los programas de mantenimiento de las vías existentes"[23].

2.35 El Plan plantea como uno de sus Objetivos y Políticas Específicas para el AMSJ "incentivar el uso de los modos no motorizados y la transportación colectiva, para reducir la dependencia en el automóvil privado". Acorde con las metas de búsqueda de modos de transporte alternos al vehículo privado, se ha considerado como parte del estudio de

---

[22] *Plan Interino de Transportación para la Región Oeste*, pp. [27-28].

[23] *San Juan 2025: Plan Metropolitano de Transportación*, p. 8.

tráfico para el Corredor Hatillo-Aguadilla la alternativa de implantación del sistema de transporte colectivo propuesto por el PTMLP y su impacto en los niveles de servicio en la PR2.

2.36 Reconocemos que algunas de las políticas presentadas en este Plan no sean aplicables en su totalidad al área de estudio, ya que por ejemplo, la oferta de infraestructura y servicios de transporte colectivo en el AMSJ es mayor que en el área de Hatillo-Aguadilla. Ambas áreas cuentan con el servicio de Públicos, sin embargo el AMSJ provee además el servicio de AMA, Metrobus y Tren Urbano no disponibles en el área del Corredor.

3. PLANES DE ORDENACIÓN

3.1 Como parte de la política pública existente relacionada al transporte se incluye la revisión de los Planes de Ordenación disponibles para los municipios comprendidos en el área de estudio. Se consultaron los siguientes documentos:

- *Consorcio Hatillo-Camuy-Quebradillas: Plan de Ordenamiento Territorial: Fase II Memorial Explicativo (Borrador Vista Pública)*
- *Consorcio Hatillo-Camuy-Quebradillas: Plan de Ordenamiento Territorial: Fase III Avance (Borrador Vista Pública)*
- *Plan de Ordenamiento Territorial- Municipio de Isabela: Memorial General, Documento Aprobado*
- *Plan Territorial de Aguadilla 2000: Programa*
- *Plan Territorial: Municipio de Moca: Borrador del Memorial (para Vista Pública)*

3.2 A continuación se presenta la información de trasporte relevante al Corredor Hatillo-Aguadilla para cada uno de los municipios. Se incluyen datos y objetivos relacionados a la infraestructura vial existente y propuesta, así como el elemento de transportación colectiva; sin embargo está condicionado a que fueran planteados o no en el documento.

3.3 Con la excepción de Isabela, en términos generales los planes revisados no presentan alternativas adicionales o preferencia por alguna de las alternativas consideradas para el Corredor Hatillo-Aguadilla.

Consorcio Hatillo-Camuy-Quebradillas

3.4 El Memorial Explicativo describe a la PR2 como la carretera principal de interconexión de los municipios de Hatillo, Camuy y Quebradillas. Sin embargo, para los municipios del Consorcio, la conexión principal con la Región Metropolitana de San Juan se da a través de la PR22. Por el extremo oeste del Consorcio, en Quebradillas, se conecta con los municipios de Aguadilla, Mayagüez y Ponce mediante la PR2; y los accesos al sur se generan por las carreteras PR486 o PR130[24].

3.5 Del Memorial Explicativo del Consorcio se podría inferir que éste considera que ha de haber una extensión de la PR22 ya que en sus Objetivos Específicos para el municipio de Camuy se plantea que "el acceso vial a la carretera PR22 ayuda al desarrollo industrial"[25]. Sin embargo, no hay mención adicional de la PR22 o de alguna de las alternativas consideradas para el Corredor de Hatillo-Aguadilla.

3.6 En cuanto a la PR2, éste plantea en sus objetivos específicos para el comercio, que se estimule "la relación intermunicipal en términos de la oferta de bienes y servicios en

---

[24] *Consorcio Hatillo-Camuy-Quebradillas:Plan de Ordenamiento Territorial: Fase II Memorial Explicativo (Borrador Vista Pública)*, p. 6.

[25] *Consorcio Hatillo-Camuy-Quebradillas:Plan de Ordenamiento Territorial: Fase II Memorial Explicativo (Borrador Vista Pública)*, p. 236.

forma que se mantenga una actividad comercial vigorosa en el corredor de la PR2 y los cascos urbanos[26]. Esta medida responde en parte a la existente redistribución de la actividad comercial entre los municipios del Consorcio.

3.7 En los documentos del Memorial Explicativo y el Avance del Plan de Ordenamiento Territorial para el Consorcio Hatillo-Camuy-Quebradillas no se presentan planteamientos sobre la transportación colectiva existente o propuesta para el área.

Municipio de Isabela

3.8 El Memorial del Plan de Ordenación Territorial (POT) de Isabela describe la importancia militar de la PR2 durante los años 40. En ese momento fue necesario y urgente ampliar y modificar la PR2 haciéndola lo más recta posible para acortar la distancia entre los pueblos para llegar a la Base Ramey en Aguadilla y evitando pasar por la zona urbana de los mismos. La PR2 se considera que dividió al Municipio en los sectores Norte y Sur.[27]

3.9 Actualmente la PR2 es descrita como el eje central de donde parten las principales vías de acceso del Municipio, es la carretera principal y comunicación entre todos sus barrios. El Memorial indica que dada la falta de vías de acceso que conecten con la PR2 en una forma cómoda, funcional y eficaz, se ha provocado una disyuntiva en el desarrollo de la industria y el comercio, causante directo de un número limitado de fuentes de empleo.[28]

3.10 En términos del Corredor Hatillo-Aguadilla, el municipio de Isabela a través de las metas y objetivos del POT favorece la extensión de la PR22[29]. Además propone promover un sistema de transportación multimodal integrado y competitivo, en beneficio del desarrollo económico y como una inversión de infraestructura bajo la filosofía de economía estratégica y sustentable[30].

Municipio de Moca

3.11 Según el borrador del Memorial, las vías principales que sirven al municipio de Moca son la PR2 y la PR111 (secundaria) que atraviesa al Municipio casi transversalmente. Este documento describe detalladamente su sistema vial y menciona las mejoras programadas al sistema.

3.12 El sistema de transportación colectiva en el Municipio es variado ya que cuenta con servicio de Públicos, trolleys y vehículos para servicios especiales (estilo *paratransit*). La transportación colectiva en Moca cuenta con el apoyo del Gobierno Municipal, ya que éste ha provisto a lo largo de las rutas de los Públicos y en puntos de mayor densidad

---

[26] *Consorcio Hatillo-Camuy-Quebradillas:Plan de Ordenamiento Territorial: Fase II Memorial Explicativo (Borrador Vista Pública)*, p. 230.

[27] *Plan de Ordenamiento Territorial- Municipio de Isabela: Memorial General*, p. Memorial IV-16.

[28] *Plan de Ordenamiento Territorial- Municipio de Isabela: Memorial General*, p. Memorial VII-3.

[29] *Plan de Ordenamiento Territorial- Municipio de Isabela: Memorial General*, p. Memorial IX-2.

[30] *Plan de Ordenamiento Territorial- Municipio de Isabela: Memorial General*, p. Memorial IX-3.

poblacional, cobertizos para proteger de las inclemencias del tiempo a los pasajeros de este sistema[31].

Municipio de Aguadilla

3.13 El Municipio de Aguadilla completó su Plan Territorial en el año 2000. El Programa del Plan Territorial de Aguadilla (2000) reconoce que la actual red viaria de Aguadilla no ha llegado a resolver adecuadamente la conexión entre las distintas zonas de la ciudad. Particularmente para la PR2, el Programa menciona proyectos a corto plazo que se deberían implantar.

3.14 Con relación al Corredor Hatillo-Aguadilla, el Plan sugiere que a largo plazo hay que plantearse el papel que debe cumplir la PR2, si debe convertirse en expreso o si debe construirse una ruta alterna que discurra paralela y que sirva de vía rápida de comunicación con Arecibo y Mayagüez[32].

[31] *Plan Territorial: Municipio de Moca: Borrador del Memorial*, p. 156.

[32] *Plan Territorial de Aguadilla 2000: Programa*, p. 43.

4. INVENTARIO DE TRANSPORTACION PÚBLICA

4.1 El inventario de rutas de transporte público para el área del Corredor Hatillo – Aguadilla se basa en la información disponible. Se han tomado como referencia los POT, planes de Transporte mencionados anteriormente y el *Estudio del Sistema de Transportación Pública para la Región Oeste de Puerto Rico: Informe Final* (Estudios Técnicos, Inc. 2002) basado en el inventario de la Comisión de Servicio Público.

Públicos

4.2 El sistema de Públicos es prácticamente el único sistema de transporte colectivo disponible fuera del Área Metropolitana de San Juan. Los Públicos son operados por individuos y regulados por la Comisión de Servicio Público.

4.3 Según el PTMLP-A, la mayoría de los viajes de Públicos se dan a lo largo de la PR2, con una presencia considerable a lo largo de la PR112 hacia Isabela. El segundo corredor de Públicos sería la PR111. También hay servicio de Públicos en la PR115 entre Aguada y Añasco.

4.4 Sin embargo, el modelo de estimación de viajes del PTMLP-A estimó que los viajes en transporte colectivo corresponden a menos de 1% del total de viajes por persona realizados en 2000[33]. Con la reducción en el uso del servicio de Públicos y falta de subsidio operacional, los operadores están abandonando el servicio, los restantes no pueden afrontar los gastos de mejorar sus vehículos, la generación de operadores está envejeciendo y nuevos operadores no están entrando al mercado.

4.5 En el municipio de Aguadilla operan actualmente 13 rutas y 343 vehículos desde el Terminal[34]. En el municipio de Isabela operan 9 rutas y 78 vehículos; de las 9 rutas, 5 operan desde fuera del Terminal[35]. Para el municipio de Moca se identificaron 8 rutas con 132 vehículos[36]. La tabla a continuación muestra un inventario de vehículos por ruta.

TABLA 4.1 INVENTARIO DE VEHÍCULOS Y CARACTERÍSTICAS OPERACIONALES POR RUTAS DE SERVICIO

Ruta	Vehículos	Opera desde	Días de Operación	Horario de Servicio
Aguadilla- SJ (Blue Line)	7	Terminal	Lun – Sáb	LV: 4am-3pm S: 4am-11:30am
Aguadilla - Barrio Aceitunas	19	Terminal	Lun – Sáb	LV: 6am-6pm S: 4am-11:30am
Aguadilla - Isabela	15	Terminal/ Fuera	Lun – Sáb	LS: 6am-4pm
Aguadilla – Bo. Borinquen - Ramey	100	Terminal	Lun – Sáb	LV: 4am-6pm

[33] *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 7-2. *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico: Plan de Transportación Aguadilla 2030*, p. 4-2.

[34] *Estudio del Sistema de Transportación Pública para la Región Oeste de Puerto Rico*, p. 3-5.

[35] *Estudio del Sistema de Transportación Pública para la Región Oeste de Puerto Rico*, p. 3-9.

[36] *Plan Territorio: Municipio de Moca: Borrador del Memorial*, p. 155.

				S: 6am-6pm
Aguadilla – San Sebastián (vía Moca)	11	Terminal	Lun – Sáb	LV: 5am-4pm S: 5am-2:30pm
Aguadilla – S. Antonio - Bo. Calero	62	Terminal	Lun – Sáb	LS: 6am-4pm
Aguadilla – Aguada	42	Terminal	Lun – Sáb	LS: 6am-6pm
Aguadilla – Moca	40	Terminal	Lun – Sáb	LS: 6am-5pm
Aguadilla – Mayagüez	15	Terminal	Lun – Sáb	LV: 6am-5pm S: 6am-2pm
Aguadilla – San Juan	4	Terminal	Lun – Sáb	LS: 3:30am-1:pm
Aguadilla – Calmital Alto - Bajo	6	Terminal	Lun – Sáb	LV: 7am-3pm S: 7am-12pm
Aguadilla – Centro Médico (Mayagüez)	1	Terminal	Lun – Vier	LV: 5am-3pm
Aguadilla - Guerrero	21	Terminal	Lun – Sáb	LS: 6:30am-4:30pm
Isabela – Bo. Llanadas	8	Fuera	Lun – Sáb	LS: 8am-3pm
Isabela – Bo. Arenales	12	Terminal	Lun – Sáb	LV: 6am-4pm S: 6am-3:30pm
Isabela – Bo. Bejuco	3	Terminal	Lun – Sáb	LS: 6am-6pm
Isabela – Bo. Bajura y Bo. Jobos	16	Terminal	Lun – Sáb	LS: 6:30am-6pm
Isabela – Bo. Galateo Alto	13	Terminal	Lun – Sáb	LS: 7am-6pm
Isabela – Bo. Galateo Bajo	5	Fuera	Lun – Sáb	LS: 6:30am-3pm
Isabela – Bo. Coto	7	Fuera	Lun – Sáb	LS: 6am-4:30pm
Isabela - Arecibo	1	Fuera	Lun – Sáb	No tiene horario fijo
Aceitunas – Moca	3			
Aceitunas – Aguadilla	20			
Cuchillas – Rocha	29			
Marías – Moca	8			
Naranjo – Moca	4			
San Sebastián – Capá	5			
Voladoras – Cerro Gordo, Moca	15			

4.6 Dada una comparación realizada por el *Estudio del Sistema de Transportación Pública para la Región Oeste de Puerto Rico: Informe Final* del 2002 y un inventario preparado por la Autoridad de Carreteras en el 1992, se desprende una reducción en la cantidad de vehículos por rutas, especialmente entre Isabela-Aguadilla, de 53 a 13 vehículos.

4.7 Para que el sistema de Públicos se integre a otros sistemas de transporte colectivo, éste debe mejorar su nivel de servicio; definir el itinerario de servicio; y coordinar la intermodalidad con otros servicios locales, municipales y regionales. Estas medidas han sido consideradas en el AMSJ, pero al momento no se traduce en su totalidad a la condición actual de municipios fuera de esta área.

4.8 EL PTMLP-PR plantea que la clave para el éxito del sistema de Públicos existente es proveer incentivos financieros. Éste recomienda lo siguiente como medidas para mejorar, preservar y fortalecer el sistema de Públicos:

- Revisar la regulación que gobiernan las operaciones de los Públicos para apoyar y promover al pequeño comerciantes ('entrepreneurship').
- Proveer subsidios para apoyar el aumento en servicio de Públicos recomendado.
- Rehabilitar, resaltar y mantener adecuadamente las estaciones, paradas de Públicos y terminales.
- Promover servicios de Públicos en distancias más largas entre diferentes comunidades en la porción oeste de la Isla.
- Continuar el apoyo del desarrollo y mejoras a las instalaciones de terminales de Públicos.
- Promover la actualización de la flota de vehículos a unos nuevos, de mayor capacidad

y comodidad.

Trolleys

4.9 El sistema de trolleys según el PTMLP-PR opera en varios municipios con trolleys deteriorados a lo largo de rutas fijas que sirven el casco del pueblo. Mientras que este sistema tiende a sopesar la reducción en el patrocinio de los Públicos, estos también pueden estar compitiendo en algunas de sus rutas más lucrativas. El financiamiento de los trolleys corresponde al municipio y no fue considerado en el Plan, sin embargo sugiere abordar la coordinación de los servicios de Públicos y trolleys para el beneficio de los usuarios y los porteadores[37].

4.10 Para atender la población envejeciente, que depende del vehículo privado dada la falta de transporte colectivo, el transporte debería tener estaciones localizadas a distancias caminables. Los autobuses y Públicos deberían ser accesibles a personas con impedimentos y el servicio de puerta a puerta debería ser considerado.[38] El municipio de Moca, por ejemplo cuenta con una flota de 18 vehículos que ofrecen un servicio de transportación diaria a grupos especiales, tales como estudiantes, envejecientes e incapacitados y para actividades recreativas.

---

[37] *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico*, p. 9-11.

[38] *Plan de Transportación Multimodal para Puerto Rico: Plan de Transportación Aguadilla 2030*, p. 1-7.

5. IMPACTO DE LAS ALTERNATIVAS DEL CORREDOR HATILLO-AGUADILLA AL SISTEMA DE TRANSPORTACION PÚBLICA

5.1 El impacto de las alternativas del Corredor Hatillo-Aguadilla al sistema de transporte público existente se concentra en aquellas rutas de Públicos que operan a lo largo de la PR2. El impacto al servicio de trolleys o taxis es mínimo.

5.2 Se prevé que el impacto al servicio de Públicos será positivo tanto para los usuarios como para los porteadores. Según se mencionó anteriormente, las alternativas de extensión de la PR22 (alternativa a campo traviesa o alternativa combinada) no emperecen la necesidad de fortalecer el sistema de transporte colectivo existente y promover el sistema de autobuses propuesto para el área del Corredor. La alternativa de PR2 convertida a expreso tampoco elimina la necesidad de mejorar o proponer nuevos modos de transporte colectivo.

5.3 Para todas las alternativas se ha considerado que el sistema de transporte colectivo opera junto al flujo de autos privados, por lo que el sistema de transporte colectivo experimentará los niveles de servicios de los usuarios de auto privado. Si se desea que el transporte colectivo opere segregado del flujo de vehículos privados se tendría que considerar que éstos utilicen carriles exclusivos. Si se utiliza un carril (por sentido) existente en la PR2 para convertirlo en carril exclusivo del transporte colectivo, la capacidad y por ende los niveles de servicio empeorarán para los demás usuarios de la PR2 incluyendo vehículos privados de pasajeros y carga. Para poder añadir un carril en cada sentido para uso exclusivo del transporte colectivo, será necesario afectar los desarrollos al margen de la carretera para aquellos segmentos en que sea inminente la adquisición y relocalización.

5.4 La alternativa de extensión de la PR22 (campo traviesa o combinada) mejoraría los niveles de servicio existentes y futuros a lo largo de la PR2, resultando en una reducción en la congestión y tiempos de viaje para aquellas rutas que utilicen la PR2. La alternativa de una ruta alterna a la PR2 se traduce a posibles variaciones en las rutas existentes de los Públicos, ya que éstos podrían crear rutas nuevas vía PR22, especialmente para servicios interurbanos.

5.5 La alternativa de un nuevo sistema de transporte colectivo implica que para que el sistema sea exitoso, se ha de llevar a cabo una coordinación entre los operadores del nuevo sistema y los porteadores de Públicos. Esta alternativa tendría el mayor impacto a nivel operacional ya que los Públicos complementarían el sistema de autobuses propuesto, sus rutas podrían ser redefinidas para enlazar con las estaciones del sistema propuesto y rutas nuevas podrían crearse donde no existen actualmente. A pesar que estas modificaciones tendrán un impacto positivo en el servicio, pueden ser percibidas como impositivas y no tener una acogida inicial abarcadora.

5.6 La alternativa de conversión a expreso de la PR2 tendrá un impacto positivo en las rutas que operan a lo largo de la PR2 ya que la ruta ha de tener una mejoría en el nivel de servicio, especialmente para aquellas rutas interurbanas. Sin embargo, en el caso de las rutas locales, los beneficios serán mucho menores ya que los Públicos deberán utilizar las

marginales para recoger/despachar sus pasajeros. En esta alternativa la reducción en el tiempo de viaje en la PR2 no será tan significativa para el transporte colectivo como lo es en las opciones de extensión de PR22.

5.7 Además, la eliminación o relocalización de los comercios y otros centros de generación de viajes al margen de la PR2 por conversión a expreso podría tener un impacto negativo en el sistema de transporte público. Este impacto consiste en la posibilidad de reducción de la demanda por viajes en transporte colectivo relacionada directamente a viajes a estos comercios y lugares al margen de la PR2.

6. NIVELES DE SERVICIO EN PR2 CON ALTERNATIVA DE TRANSPORTE COLECTIVO

Introducción

6.1 El objetivo de la tarea es determinar los niveles de servicio a largo plazo de la carretera PR2, bajo el supuesto que exista un servicio de transporte colectivo funcionando en el corredor Hatillo-Aguadilla.

6.2 El análisis está bajo la perspectiva de las alternativas para el Corredor Hatillo-Aguadilla, en este caso se estudia la alternativa de Transporte Colectivo sin considerar alternativas de la extensión de la PR22. Los siguientes puntos presentan la metodología usada:

- Se ha supuesto un sistema de transporte colectivo eficiente funcionando en el corredor Hatillo-Aguadilla. Es decir es atractivo para distintos usuarios, captando demanda a partir de los actuales usuarios de vehículo privado.
- Se determina un porcentaje de captación de demanda del transporte colectivo, estudiando las tendencias del uso de transporte público en el área del estudio. Se utilizan las estadísticas de partición modal provenientes de los últimos tres censos de población y se compara con la captación esperada de otros sistemas de transporte público en la Isla.
- Se aplica el porcentaje de captación de demanda como una disminución del flujo vehicular proyectado en los estudios propios de Steer Davies Gleave para el año 2020.
- Se determina el nivel de servicio de los tramos componentes de la PR2, disminuida la demanda de vehículos privados. Se utiliza el programa HCS para el cálculo de los niveles de servicio.
- Se consideran tres escenarios de acción sobre la capacidad de la PR2. El primero es la no-acción y se determinan los niveles de servicio esperados a largo plazo. El segundo es considerar una ampliación de la capacidad, pero con un estándar similar a la carretera existente, es decir, una carretera con intersecciones semaforizadas y un perfil máximo de tres carriles por sentido. Finalmente se estudia otorgar un mejor estándar a la PR2, convirtiéndola a vía expresa (intersecciones desniveladas, accesos restringidos) y se estima la necesidad de aumento de la capacidad.

6.3 En las siguientes secciones se desarrolla la metodología enumerada y se presentan los resultados de niveles de servicio de la PR2 por tramos.

Tendencias del uso de transporte público en el corredor Hatillo-Aguadilla

6.4 A fin de contar con una tendencia de uso del transporte público en el Corredor, se consultó la data censal para los años 1980, 1990 y 2000 de las respuestas censales asocinadas al medio de transporte utilizado en el propósito trabajo, que a su vez es el propósito de viaje predominante en la hora pico de la mañana. La tabla siguiente resume la variación de la participación del uso de transporte público con el propósito trabajo, en cada uno de los municipios componentes del Corredor.

TABLA 6.1 EVOLUCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DE VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO DEL PROPÓSITO TRABAJO EN POBLACIÓN ≥16 AÑOS SEGÚN CENSOS 1980, 1990 Y 2000.

Año Censal	Variable	Hatillo	Camuy	Quebradillas	Isabela	Aguadilla	Moca	Puerto Rico
1980	Trab (1)	5,297	4,765	3,770	6,680	10,870	5,201	712,490
	T. Pub (2)	609	831	586	949	2,071	855	122,551
	% (3)	11.5%	17.4%	15.5%	14.2%	19.1%	16.4%	17.2%
1990	Trab (1)	7,621	6,934	5,062	9,144	13,342	7,477	915,872
	T. Pub (2)	515	538	296	849	1,332	391	94,402
	% (3)	6.8%	7.8%	5.8%	9.3%	10.0%	5.2%	10.3%
2000	Trab (1)	7,996	8,191	5,504	9,510	14,328	8,935	908,386
	T. Pub (2)	162	136	132	175	512	68	48,322
	% (3)	2.0%	1.7%	2.4%	1.8%	3.6%	0.8%	5.3%

(1) Trab. = total trabajadores de 16 años o más.

(2) T.Pub = número de usuarios de transporte público, como medio de movilización al trabajo.

(3) Porcentaje de la partición en el total de trabajadores.

Fuente: US Department of Commerce. Bureau of the Census. *1980 Census of Population: Characteristics of the Population. General Social and Economic Characteristics: Puerto Rico.* Table 47: Geographical Mobility and Commuting: 1980, p. 53A-26; Table 80: Geographical Mobility and Commuting for Municipios, pp. 53A-150 – 53A-155.

US Department of Commerce. Bureau of the Census. *Population and Housing, Summary Tape File 3A: 1990 Census: Puerto Rico*, P39: Means of Transportation to Work (11).

US Department of Commerce. Bureau of the Census. *Census 2000 Summary File 3 (SF3)*, P30: Means of Transportation to Work for Workers 16 Years and Over (Universe: Workers 16 years and over).

6.5 Como puede observarse de la tabla anterior, la tendencia del uso de transporte público es hacia la franca baja. Al nivel Isla, su participación ha disminuido de 17.2% en 1980 a 5.3% en el año 2000. Mientras que en el corredor Hatillo-Aguadilla la disminución pasa del rango 11.5%-19.1% a 0.8%-3.6% con una participación todavía menor que al nivel Isla.

6.6 Esto no es sorprendente porque el transporte público tiene grandes dificultades para servir residencias, centros de empleo y comerciales dispersos y de baja densidad. Es por ello que el transporte público tiene un mayor éxito relativo en las grandes ciudades como San Juan.

6.7 Es claro que si la tendencia continúa, el uso de transporte público en el futuro será insignificante, a menos que la introducción de un nuevo sistema de transporte colectivo aumente la participación de este modo de transporte. Por ejemplo, en el estudio viabilidad del Tren entre Caguas y San Juan, se asume que la captación del tren para el año 2010 corresponde de un 5% - 9% de la demanda del corredor[39].

[39] Innovative Transportation Group. *Estudio de Viabilidad para un Sistema de Transportación en Masa entre San Juan y Caguas*, p. 15.

6.8 En el AMSJ, la partición modal del transporte colectivo según el Censo de Población y Vivienda fue de un 9.5% para el 1990 y 7.3% para el 2000. Según la Declaración de Impacto Ambiental del Tren Urbano[40], su demanda proyectada para el año 2010 fue de 2.7% de la población del AMSJ.

6.9 Frente a la tendencia comentada y a las expectativas del transporte colectivo para otros nuevos sistemas de transporte colectivo para Puerto Rico, cabe hacer la pregunta ¿qué porcentaje de captación sería razonable para un transporte colectivo que se considere atractivo para los usuarios del corredor Hatillo-Aguadilla?

6.10 El consultor ha considerado que lograr una captación de la demanda de 10% de los viajes del corredor en la hora pico de la mañana, constituye un escenario más bien optimista.

6.11 Por otra parte, en el Plan de Transportación a Largo Plazo para Puerto Rico en su proyección para el año 2030, señala que el transporte públicos existente (Públicos, trolleys y taxi) deben reorganizarse e interactuar con el transporte colectivo interregional como eje central, por lo que una porción de la demanda del nuevo transporte colectivo (no se señala en la fuente consultada) debería provenir de usuarios del transporte público existente.

6.12 Luego, considerando que existe ya algo más de 2.2% que ocupa transporte público en el área del Corredor, y asumiendo que el nuevo transporte colectivo pudiese atraer la demanda faltante al 10% a partir de usuarios de vehículos privados, se tendría que la demanda de viajes en auto podría tener una caída del orden de 8%.

6.13 De lo anterior se tiene que para evaluar los niveles de servicio de la carretera PR2 considerando la existencia de un nuevo, moderno y exitoso transporte colectivo, es posible hacerlo reduciendo las estimaciones de demanda de largo plazo de vehículos privados del orden de 8%.

Proyección del flujo en el año 2020

6.14 En nuestro informe de noviembre 2003[41], como parte de un análisis de la conversión de la PR2 a expreso, se realizó una evaluación de los niveles de servicios esperados para el año 2020, abordándose los siguientes escenarios

- No-acción en la PR2, por tanto se evalúan los niveles de servicio a largo plazo si no se efectúan ampliaciones en la PR2, ni se realiza una extensión de la carretera PR22.
- Conversión de la PR2 a perfil de una vía expresa, en vez de construir la extensión de

[40] US Department of Transportation. Federal Transit Administration. Government of Puerto Rico. Department of Transportation and Public Works. Highway and Transportation Authority. (November 1995). *Final Environmental Impact Statement: Executive Summary, Tren Urbano, San Juan Metropolitan Area, Puerto Rico.* San Juan: Tren Urbano, p. 4-8.

[41] Estudio *PR22, Tareas Adicionales: Informe Integrado de Tareas Adicionales* (noviembre 2003) elaborado para Guilleremety, Ortiz y Asociados (GOA).

la PR22. Se analizó la capacidad en términos de carriles requeridos para obtener nivel de servicio al menos C en el largo plazo (año 2020), partiendo de un escenario de vía expresa de 2 carriles por sentido.

6.15 Ambos análisis se llevaron a cabo para la hora pico de la mañana laboral, que corresponde a la hora de mayor congestión vehicular.

6.16 En el presente estudio, se evalúan los niveles de servicio de la PR2 en el año 2020 para los escenarios mencionados, bajo el supuesto que exista un sistema de transporte colectivo que comparta la capacidad existente de la PR2 con los autos y camiones. Para lograr esta evaluación, a cada segmento que compone alguno de los municipios, se reduce la demanda de autos en un monto equivalente al valor promedio de captación del transporte colectivo de 8%, según lo definido en la sección anterior.

6.17 Una vez que se evalúan los escenarios no-acción y conversión a expreso de la PR2, se calcula los requerimientos de carriles adicionales. Así el escenario no-acción se transforma en multicarril ampliado (con un máximo de 3 carriles por sentido, de acuerdo a la metodología de HCS), mientras que la vía expresa puede ser evaluada con más de 3 carriles si es necesario.

Niveles de Servicio al año 2020

6.18 La Tabla 6.2 resume los niveles de servicio que se obtienen en cada uno de los escenarios que corresponden a la PR2 con estándar de Multicarril, para efectos del análisis la carretera está conformada por 41 segmentos (Ver Anexo A), delimitados por las principales intersecciones existentes en el corredor. Con fines comparativos se han agregado columnas correspondientes a los siguientes escenarios:

- "Sin Nuevo Transporte Colectivo" que corresponde a la proyección de la congestión en la PR2, si se mantiene su estándar actual (Ver Anexo B).
- La columna "Con PR22 Alt. A", que corresponde al cálculo de los niveles de servicio que tendría la carretera PR2 si se extiende la carretera PR22. En este caso tampoco existe el nuevo transporte colectivo y la alternativa es a campo traviesa (Ver detalle de este escenario en Anexo C).

6.19 Las evaluaciones con HCS de los escenarios con transporte público y estándar de multicarril se presentan en los Anexos D y E.

TABLA 6.2 NIVELES DE SERVICIO SEGÚN ESCENARIO MULTICARRIL (AÑO 2020)

Segmento	Municipio	Sin Nuevo T. Colectivo	Con transporte Colectivo, Disminuye demanda de autos en 8%			Con PR22 Alt. A
			No-Acción (Multicarril actual)	Multicarril ampliado (1)	Carriles por sentido en ampliación (1)	
1	Hatillo	F	F	D	3	B
2	Hatillo	F	F	D	3	B

Segmento	Municipio	Sin Nuevo T. Colectivo	Con transporte Colectivo, Disminuye demanda de autos en 8%			Con PR22 Alt. A
			No-Acción (Multicarril actual)	Multicarril ampliado (1)	Carriles por sentido en ampliación (1)	
3	Hatillo	F	F	D	3	C
4	Hatillo	F	F	D	3	C
5	Hatillo	F	F	D	3	C
6	Hatillo	D	D	B	3 **	A
7	Camuy	F	F	E	3	A
8	Camuy	F	F	D	3	A
9	Camuy	F	F	D	3	A
10	Camuy	F	F	D	3	A
11	Camuy	F	F	C	3	A
12	Camuy	F	E	C	3	A
13	Camuy	D	D	C	3	A
14	Quebradillas	C	C	C	2	A
15	Quebradillas	D	D	B	3	B
16	Quebradillas	C	C	C	2	B
17	Quebradillas	E	E	C	3	B
18	Quebradillas	E	D	C	3	B
19	Quebradillas	D	D	C	3	A
20	Quebradillas	D	C	C	2	A
21	Quebradillas	C	C	C	2	A
22	Isabela	B	B	B	2	A
23	Isabela	C	B	B	2	A
24	Isabela	C	C	C	2	A
25	Isabela	B	B	B	3 **	A
26	Isabela	C	C	C	2	A
27	Isabela	C	C	C	2	A
28	Isabela	C	C	C	2	B
29	Isabela	B	B	B	3 **	A
30	Isabela	D	C	C	2	B
31	Isabela	C	C	C	2	B
32	Moca	D	D	B	3	B

Segmento	Municipio	Sin Nuevo T. Colectivo	Con transporte Colectivo, Disminuye demanda de autos en 8%			Con PR22 Alt. A
			No-Acción (Multicarril actual)	Multicarril ampliado (1)	Carriles por sentido en ampliación (1)	
33	Aguadilla	D	C	C	2	B
34	Aguadilla	E	E	C	3	B
35	Aguadilla	C	C	C	2	B
36	Aguadilla	D	D	B	3	B
37	Aguadilla	D	C	C	2	B
38	Aguadilla	E	D	C	3	B
39	Aguadilla	F	F	C	3	B
40	Aguadilla	F	F	D	3	C
41	Aguadilla	F	F	E	3	C

(1) La alternativa multicarril amplia la PR2 a 3 carriles por sentido en aquellos tramos que es requerido, se indica con ** aquellos tramos que cuentan con 3 carriles en la actualidad.

6.20 La Tabla 6.3 resume los niveles de servicio que se obtienen en cada uno de los escenarios que corresponden a la PR2 con estándar de vía expresa. El escenario sin transporte colectivo proviene de los estudios previos y no considera ampliaciones de capacidad al perfil inicial de 2 carriles por sentido. Para efectos del análisis la carretera expresa se subdivide en 38 segmentos, delimitados por intersecciones (con acceso segregados), no siendo todas ellas actuales y desapareciendo algunas de las 41 intersecciones del caso multicarril (Ver Anexo F).

6.21 Las evaluaciones con HCS de los escenarios con transporte público y estándar de vía expreso se presentan en los Anexos G y H.

TABLA 6.3 NIVELES DE SERVICIO SEGÚN ESCENARIO CONVERSIÓN DE PR2 A VÍA EXPRESO (AÑO 2020)

Segmento	Municipio	Sin Nuevo T. Colectivo Perfil 2 carriles por sentido	Con transporte Colectivo, Disminuye demanda de autos en 8%		
			Vía Expresa con Perfil 2 carriles por sentido	Vía Expresa Ampliada	Carriles por sentido Requeridos en ampliación
1	Hatillo	E	E	C	3
2	Hatillo	F	E	C	3
3	Hatillo	F	E	C	4
4	Hatillo	E	E	C	3
5	Hatillo	E	E	C	3

Segmento	Municipio	Sin Nuevo T. Colectivo Perfil 2 carriles por sentido	Con transporte Colectivo, Disminuye demanda de autos en 8%		
			Vía Expresa con Perfil 2 carriles por sentido	Vía Expresa Ampliada	Carriles por sentido Requeridos en ampliación
6	Camuy	F	E	C	4
7	Camuy	F	E	C	4
8	Camuy	E	E	C	3
9	Camuy	E	E	C	3
10	Camuy	D	D	C	3
11	Quebradillas	D	C	C	2
12	Quebradillas	C	C	C	2
13	Quebradillas	D	D	C	3
14	Quebradillas	D	D	C	3
15	Quebradillas	D	D	C	3
16	Quebradillas	D	C	C	2
17	Quebradillas	C	C	C	2
18	Isabela	C	B	B	2
19	Isabela	C	C	C	2
20	Isabela	C	C	C	2
21	Isabela	C	C	C	2
22	Isabela	C	C	C	2
23	Isabela	C	C	C	2
24	Isabela	C	C	C	2
25	Isabela	C	C	C	2
26	Moca	D	C	C	2
27	Aguadilla	C	C	C	2
28	Aguadilla	D	B	C	3
29	Aguadilla	C	C	C	2
30	Aguadilla	D	C	C	2
31	Aguadilla	D	C	C	2
32	Aguadilla	C	C	C	2
33	Aguadilla	C	C	C	2
34	Aguadilla	C	C	C	2
35	Aguadilla	E	E	C	3

Segmento	Municipio	Sin Nuevo T. Colectivo Perfil 2 carriles por sentido	Con transporte Colectivo, Disminuye demanda de autos en 8%		
			Vía Expresa con Perfil 2 carriles por sentido	Vía Expresa Ampliada	Carriles por sentido Requeridos en ampliación
36	Aguadilla	F	D	C	4
37	Aguadilla	F	D	C	4
38	Aguadilla	F	F	C	4

Conclusiones del capítulo

6.22 A continuación se comentan los resultados de los escenarios evaluados y se realizan comentarios generales del capítulo.

Escenarios de Referencia Sin Nuevo Transporte Colectivo

6.23 Los escenarios de referencia, sin considerar un nuevo modo de transporte colectivo, son tres:

- Situación de no-acción, es decir, sin ampliaciones de capacidad en la PR2;
- Conversión a vía expresa; y
- No-acción en PR2 pero concretando la extensión de la PR22.

6.24 El escenario de no-acción, muestra que el aumento de la congestión en el Corredor, determinará que prácticamente todos los municipios del área presentarán niveles de servicio peores que C en el año 2020, con gran predominancia de niveles F (el peor) en los municipios de Hatillo, Camuy y Aguadilla, como se ve claramente en la Tabla 6.2 bajo la columna "Sin transporte colectivo".

6.25 Al considerar un escenario de conversión a vía expresa pero de sólo dos carriles por sentido, se mitiga el impacto negativo de los municipios de los extremos Este y Oeste, ya que desaparecen varios tramos con nivel F disminuyen a E, como así también se verifican varios cambios de nivel E a D. Sin embargo con sólo dos carriles por sentido, igualmente se obtendría alta congestión en los municipios de Hatillo, Camuy y Aguadilla, mientras que sería moderada en Quebradillas.

6.26 En estos dos escenarios el transporte colectivo actual se beneficiaría poco de la nueva capacidad y seguiría presentando servicios que no compiten mayormente con el automóvil.

6.27 En el escenario de existencia de la extensión de la PR22, se observa el predominio de niveles muy bueno a bueno ("A" – "B"), en prácticamente todo el Corredor. Las únicas excepciones se dan en los municipios de Hatillo y Aguadilla urbanos que poseen niveles

medios (tipo "C") que son aceptables a largo plazo. La razón de la obtención de niveles de servicio mejores en este escenario, es que en muchos de los tramos más de la mitad del tráfico de carros ha sido captado por la extensión de la carretera PR22.

6.28 En este escenario el transporte colectivo actual se beneficiaría de doble manera. Por una parte, podría establecer nuevas rutas interurbanas que aprovechen el nivel de servicio ofrecido por la PR22 para entregar una oferta de menor tiempo de viaje para sus usuarios. Por otra parte, aquellos servicios que continúen por la PR2 contarán también con un mejor rendimiento gracias a la reducción de la congestión en el mismo.

Escenarios con Nuevo Transporte Colectivo

6.29 Los escenarios que suponen la introducción de un nuevo servicio de transporte colectivo, moderno y atractivo, resultarían en una reducción del 8% de la demanda de auto. Esta solución mitiga la congestión en los tramos de peor desempeño pero no logra mejorar todos los tramos con niveles peores que C. Por tanto cualquiera sea el estándar considerado para la PR2 (multicarril o vía expresa) es necesario considerar ampliación de capacidad. A continuación se describen los resultados dependiendo del estándar de carretera considerado

Multicarril

6.30 Si se mantiene el estándar actual de la PR2 como un multicarril de dos carriles por sentido (con excepción de algunos tramos con 3 carriles) y disminuye la demanda de carros por efecto del transporte colectivo, se tiene que 8 de 41 tramos experimentan una mejora en sus niveles de servicio pero siempre, a pesar de ello los tramos que poseían un nivel de servicio malo (D-E-F) disminuyen de 28 a 27. Por tanto es una situación similar a la de referencia sin transporte colectivo.

6.31 En un segundo escenario al considerar aumentar el perfil de 2 carriles a 3 por sentido, se producen mejoras importantes del nivel de servicio en todos los municipios, habiéndose realizado ampliación en 23 tramos. De todas maneras los niveles de servicio de Hatillo, Camuy y Aguadilla, que predominaban F, permanecen en un nivel D, considerado insatisfactorio aunque no extremo.

6.32 La conclusión es que aún se requiere mayor capacidad que la evaluada bajo el estándar de multicarril, pero en ese caso ya es recomendable pensar en la opción de conversión a vía expresa.

Vía Expreso

6.33 Al igual que lo observado en el caso multicarril, la introducción del transporte público mejora los niveles de servicio de los tramos de mayor congestión, respecto de la situación de referencia de una vía expresa con 2 carriles por sentido. Los tramos con niveles de servicio malo, disminuyen de 23 a 18, determinando que en los municipios de Hatillo, Camuy y Aguadilla Urbano continúen predominando niveles de servicio malos (D-E mayormente).

6.34 A continuación se evaluó el escenario de aumento de capacidad de la vía expresa, a fin de obtener un nivel de servicio de al menos C. Sólo en el municipio de Isabela no se requiere aumentos de capacidad, siendo suficiente el perfil de expresa con 2 carriles.

6.35 En los municipios restantes se requieren perfiles variables entre 3 y 4 carriles por sentido.

Comentarios Generales

6.36 Se ha estudiado la alternativa de un nuevo Transporte Colectivo, como alternativa a la extensión de la carretera PR22. De ese estudio se obtienen los siguientes comentarios generales:

- La alternativa de nuevo Transporte Colectivo por sí misma no resuelve completamente el problema de congestión en la carretera PR2 ya que aún bajo supuestos optimistas, los municipios extremos de Hatillo, Camuy y Aguadilla presentan malos niveles de servicio ("E" y "F"). Esto ocurre tanto si mantiene el estándar de multicarril actual de la PR2 o bien se convierte en vía expresa.
- La alternativa de transporte colectivo requiere necesariamente ampliaciones de capacidad en la PR2, que llevan a considerar la alternativa de una vía expresa con tramos de 3 o 4 carriles por sentido, esto sin considerar las calles marginales que sean requeridas.
- Las evaluaciones de niveles de servicio se realizaron considerando que sistema de transporte colectivo circula conjuntamente con los autos y camiones. Sin embargo, todavía sería necesario considerar algún tipo de segregación que pueda garantizar tiempos de viaje competitivos con auto y seguridad en su itinerario. Tal segregación aumentaría el espacio requerido por las ampliaciones estimadas para la PR2. Por otra parte, si no se planea ampliación de la PR2 y se segrega un corredor para el transporte masivo, se tendrá problemas agudizados en los municipios del Este y Oeste.
- El Transporte Colectivo, podría ser complementario a una alternativa de extensión de la PR22. Desde el punto de vista de niveles de servicio de carros, la extensión de esta carretera sería suficiente para obtener niveles menores o iguales a "C" en la carretera PR2, ya que la demanda captada por la PR22 es mayor que el 8% de captación considerado para el transporte colectivo.

7. BIBLIOGRAFIA

CMA Architects and Engineers. Wilbur Smith Associates. (enero 1998). *Puerto Rico Islandwide Transportation Plan.*. [San Juan: CMA & Wilbur Smith Associates].

Departamento de Transportación y Obras Públicas. Organización Metropolitana de Planificación. Oficina de Planificación Estratégica. (agosto 2001). *Plan de Transportación 2025 Región Oeste (Plan Interino)*. San Juan: Oficina de Planificación Estratégica.

Departamento de Transportación y Obras Públicas. Organización Metropolitana de Planificación. Región Metropolitana de San Juan. (2001). *San Juan 2025 Plan Metropolitano de Transportación (presentado al Comité de Política Pública)*. San Juan: [Oficina de Planificación Estratégica].

Estudios para Negocios, Inc. (julio 1996). *Consorcio Hatillo-Camuy-Quebradillas: Plan de Ordenamiento Territorial: Fase II Memorial Explicativo (Borrador Vista Pública)*. [San Juan: Estudios para Negocios].

Estudios para Negocios, Inc. (febrero 1997). *Consorcio Hatillo-Camuy-Quebradillas: Plan de Ordenamiento Territorial: Fase III Avance (Borrador Vista Pública)*. [San Juan: Estudios para Negocios].

Estudios Técnicos, Inc. (noviembre 2002). *Estudio del Sistema de Transportación Pública para la Región Oeste de Puerto Rico: 2002. Informe Final*. San Juan: Estudios Técnicos.

Estudios Técnicos, Inc. & CMA Architects & Engineers. [1999]. *Plan Territorial de Aguadilla 2000: Programa*. San Juan: Estudios Técnicos.

Estudios Técnicos, Inc. & CMA Architects & Engineers. [1999]. *Plan Territorial de Aguadilla 2000: Reglamento de Ordenación*. San Juan: Estudios Técnicos.

Félix Miranda Peña & Asociados. (1998). *Plan Territorial: Municipio de Moca: Borrador del Memorial (para Vista Pública)*. [s.l.: Félix Miranda Peña & Asociados].

First Technical Services. (2001). *Plan de Ordenamiento Territorial- Municipio de Isabela: Memorial General, Documento Aprobado*. [Caguas: First Technical Services].

Innovative Transportation Group. (agosto 2003) *Estudio de Viabilidad para un Sistema de Transportación en Masa entre San Juan y Caguas*. [San Juan: ITE].

Parsons. Estudios Técnicos. Basora & Rodríguez PSC.. (octubre 2004). *Puerto Rico 2030 Long Range Transportation Plan: Aguadilla 2030 Transportation Plan / Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo para Puerto Rico: Plan de Transportación Aguadilla 2030*. [San Juan: Parsons].

Parsons. Estudios Técnicos. Basora & Rodríguez PSC.. (junio 2005). *Puerto Rico 2030 Long Range Transportation Plan / Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo para Puerto Rico*. [San Juan: Parsons].

US Department of Commerce. Bureau of the Census. *1980 Census of Population: Characteristics of the Population. General Social and Economic Characteristics: Puerto Rico.* Table 47: Geographical Mobility and Commuting: 1980, p. 53A-26; Table 80: Geographical Mobility and Commuting for Municipios, pp. 53A-150 – 53A-155.

US Department of Commerce. Bureau of the Census. *Census 2000 Summary File 3 (SF3)*, P30: Means of Transportation to Work for Workers 16 Years and Over (Universe: Workers 16 years and over).

US Department of Commerce. Bureau of the Census. *Population and Housing, Summary Tape File 3A: 1990 Census: Puerto Rico*, P39: Means of Transportation to Work (11).

US Department of Transportation. Federal Transit Administration. Government of Puerto Rico. Department of Transportation and Public Works. Highway and Transportation Authority. (November 1995). *Final Environmental Impact Statement: Executive Summary, Tren Urbano, San Juan Metropolitan Area, Puerto Rico.* San Juan: Tren Urbano.

Z-67-A-10

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DE LA GOBERNADORA
JUNTA DE PLANIFICACION DE PUERTO RICO
SANTURCE, PUERTO RICO

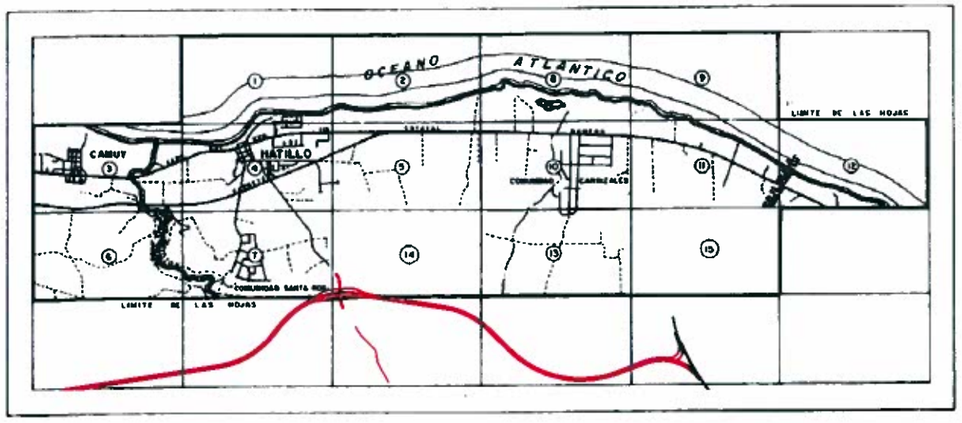
MAPA DE ZONIFICACION DE HATILLO

ESTE MAPA CONSTA DE DIECISEIS HOJAS INCLUYENDO ESTA HOJA CLAVE

ESCALA DE LAS HOJAS
1:2,000
METROS

MAPA INDICE

ESCALA 1:30,000
METROS



SIMBOLOS Y DISTRITOS DE ZONIFICACION

- R-0 RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MINIMO DE OCHO MIL (8,000) METROS CUADRADOS
- R-1 RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MINIMO DE NOVECIENTOS (900) METROS CUADRADOS
- R-2 RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MINIMO DE CUATROCIENTOS CINCUENTA (450) METROS CUADRADOS
- R-3 RESIDENCIAL GENERAL CON SOLAR MINIMO DE TRESCIENTOS (300) METROS CUADRADOS
- R-4 RESIDENCIAL GENERAL CON SOLAR MINIMO DE DOSCIENTOS CINCUENTA (250) METROS CUADRADOS
- R-5 RESIDENCIAL DE APARTAMENTOS CON ALTA DENSIDAD POBLACIONAL Y SOLAR MINIMO DE QUINIENTOS (500) METROS CUADRADOS
- R-6 RESIDENCIAL DE APARTAMENTOS CON ALTA DENSIDAD POBLACIONAL (ZONAS ANTIGUAS O HISTORICAS)
- RC-1 RESIDENCIAL COMERCIAL (DISTRITO SOBREPUESTO)
- CO-1 COMERCIAL PARA OFICINA
- CO-2 COMERCIAL PARA OFICINA II
- C-L COMERCIAL LIVIANO

- C-1 COMERCIAL LOCAL
- C-2 COMERCIAL CENTRAL INTERMEDIO
- C-3 COMERCIAL CENTRAL
- C-4 CENTROS DE MERCADEO
- C-5 CENTROS DE RECREACION COMERCIAL EXTENSA
- C-6 COMERCIAL DE SERVICIOS VECINALES
- I-1 INDUSTRIAL, INDUSTRIAS LIVIANAS
- IL-1 INDUSTRIAL, INDUSTRIAS LIVIANAS LIMITADAS
- I-2 INDUSTRIAL, INDUSTRIAS PESADAS
- IL-2 INDUSTRIAL, INDUSTRIAS PESADAS LIMITADAS
- M A MEJORARSE
- P USO PUBLICO
- LIMITE DE DISTRITO
- LIMITE DE MUNICIPIO

DISTRITOS TURISTICOS

- CT-1 COMERCIAL TURISTICO DE INTENSIDAD INTERMEDIA
- CT-4 COMERCIAL TURISTICO DE ALTA INTENSIDAD
- RT-1 RESIDENCIAL TURISTICO DE BAJA INTENSIDAD
- DTS DISTRITO TURISTICO SELECTIVO

DISTRITOS DE CONSERVACION

- CR-1 CONSERVACION DE RECURSOS UNO
- P-R PRESERVACION DE RECURSOS
- B-2 BOSQUES DE MANGLE

DISTRITO AGRICOLA

- A-1 AGRICOLA MECANIZABLE

APROBACION Y ADOPCION

HOJA CLAVE DEL MAPA DE ZONIFICACION DE HATILLO ADOPTADO POR LA JUNTA DE PLANIFICACION DE PUERTO RICO EL 16 DE MARZO DE 1960, SEGUN ENMENDADO Y EN VIGOR.

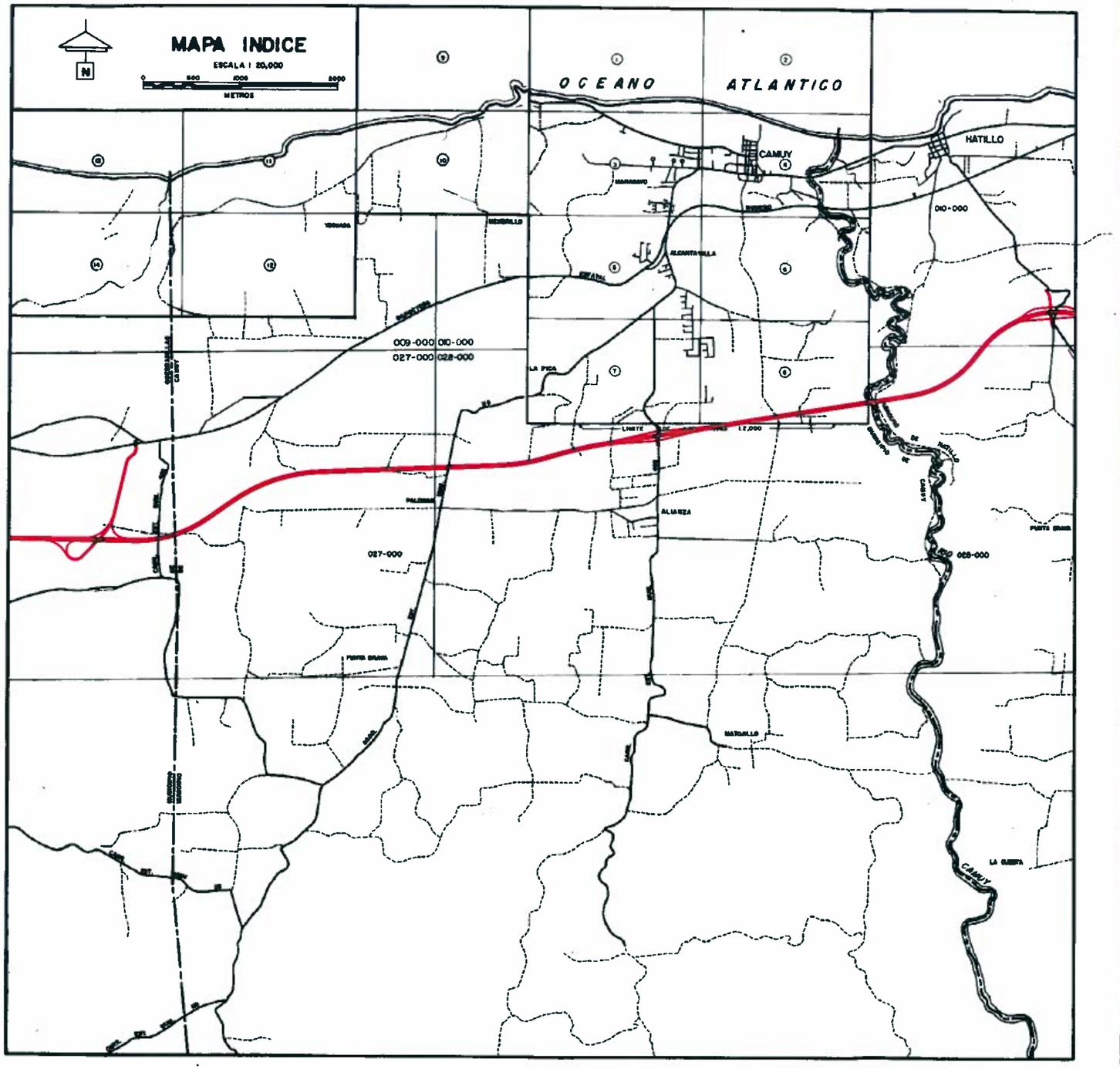
A TENOR CON LAS DISPOSICIONES DE LA LEY NUM. 75 DEL 24 DE JUNIO DE 1975, SEGUN ENMENDADA, ESTA JUNTA DE PLANIFICACION HA APROBADO Y ADOPTADO EL 20 DE DICIEMBRE DE 2002 ENMIENDA A LA HOJA QUE CORRESPONDE A LOS ACUERDOS POR LA JUNTA MEDIANTE LA RESOLUCION Z-67-A-10 LA HOJA ASI ENMENDADA QUEDA INCLUIDA COMO PARTE DE ESTA NUEVA HOJA CLAVE Y SUSTITUIRA PARA TODOS SUS EFECTOS LA CORRESPONDIENTE PREVIAMENTE ADOPTADA LA HOJA ENMENDADA Y ASI ENTRADA EN VIGENCIA CORRESPONDE A LA HOJA NUMERO 5

ANGEL D. RODRIGUEZ QUIÑONES
PRESIDENTE

CERTIFICADO POR:

CARMEN TORRES MELENDEZ
SECRETARIA

17 DE ENERO DE 2003
VIGENCIA



Z-70-Z

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACION DE PUERTO RICO
SANTURCE, PUERTO RICO

MAPA DE ZONIFICACION DE CAMUY

ESTE MAPA CONSTA DE DIECINUEVE HOJAS, INCLUYENDO ESTA HOJA CLAVE

ESCALA DE LAS HOJAS EN METROS
1:2,000
1:10,000

APROBACION Y ADOPCION

HOJA CLAVE DEL MAPA DE ZONIFICACION DE CAMUY ADOPTADO POR LA JUNTA DE PLANIFICACION DE PUERTO RICO EL 6 DE ABRIL DE 1960, SEGUN ENMENDADO Y EN VIGOR.

A TENOR CON LAS DISPOSICIONES DE LA LEY NUM. 75 DEL 24 DE JUNIO DE 1975, SEGUN ENMENDADA, ESTA JUNTA DE PLANIFICACION HA APROBADO Y ADOPTADO EL 28 DE MAYO DE 1999 ENMIENDAS A LAS HOJAS QUE CORRESPONDEN A LOS ACUERDOS POR LA JUNTA MEDIANTE LA RESOLUCION Z-70-Z LAS HOJAS ASI ENMENDADAS QUEDAN INCLUIDA COMO PARTE DE ESTA NUEVA HOJA CLAVE Y SUSTITUIRAN PARA TODOS SUS EFECTOS LAS CORRESPONDIENTES PREVIAMENTE ADOPTADAS

LAS HOJAS ENMENDADAS Y ASI ENTRADAS EN VIGENCIA CORRESPONDEN A LAS HOJAS NUMERO 4Y5.

JOSE R CABALLERO MERCADO
PRESIDENTE

CERTIFICADO POR:
MAX L. VIDAL VAZQUEZ
SECRETARIO

30 DE JUNIO DE 1999
VIGENCIA

SIMBOLOS Y DISTRITOS DE ZONIFICACION

- R-0 RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MINIMO DE OCHO MIL (8,000) METROS CUADRADOS
- R-1 RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MINIMO DE NOVECIENTOS (900) METROS CUADRADOS
- R-2 RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MINIMO DE CUATROCIENTOS CINCUENTA (450) METROS CUADRADOS
- R-3 RESIDENCIAL GENERAL CON SOLAR MINIMO DE TRESCIENTOS (300) METROS CUADRADOS
- R-4 RESIDENCIAL GENERAL CON SOLAR MINIMO DE DOSCIENTOS CINCUENTA (250) METROS CUADRADOS
- R-5 RESIDENCIAL DE APARTAMENTOS CON ALTA DENSIDAD POBLACIONAL Y SOLAR MINIMO DE CUARENTOS (800) METROS CUADRADOS
- R-6 RESIDENCIAL DE APARTAMENTOS CON ALTA DENSIDAD POBLACIONAL (ZONAS ANTIGUAS O HISTORICAS)
- RC-1 RESIDENCIAL COMERCIAL (DISTRITO SOBREPUESTO)
- RT-1 RESIDENCIAL TURISTICO BAJA INTENSIDAD CON SOLAR MINIMO DE NOVECIENTOS (900) METROS CUADRADOS
- A-1 AGRICOLA MECANIZABLE
- CR-1 CONSERVACION DE RECURSOS UNO
- DTS DESARROLLO TURISTICO SELECTIVO
- C-1 COMERCIAL LOCAL
- C-2 COMERCIAL CENTRAL INTERMEDIO
- C-3 COMERCIAL CENTRAL
- C-4 CENTROS DE MERCADEO
- C-5 CENTROS DE RECREACION COMERCIAL EXTERNA
- C-6 COMERCIAL DE SERVICIOS VECINALES
- I-1 INDUSTRIAL, INDUSTRIAS LIVIANAS
- I-1 I INDUSTRIAL, INDUSTRIAS LIVIANAS LIMITADAS
- I-2 INDUSTRIAL, INDUSTRIAS PESADAS
- I-2 I INDUSTRIAL, INDUSTRIAS PESADAS LIMITADAS
- M A MEJORARSE
- P USO PUBLICO
- LIMITE DE DISTRITO
- LIMITE DE MUNICIPIO
- PR PRESERVACION DE RECURSOS
- CR-2 CONSERVACION DE RECURSOS DOS

QUEBRADILLAS

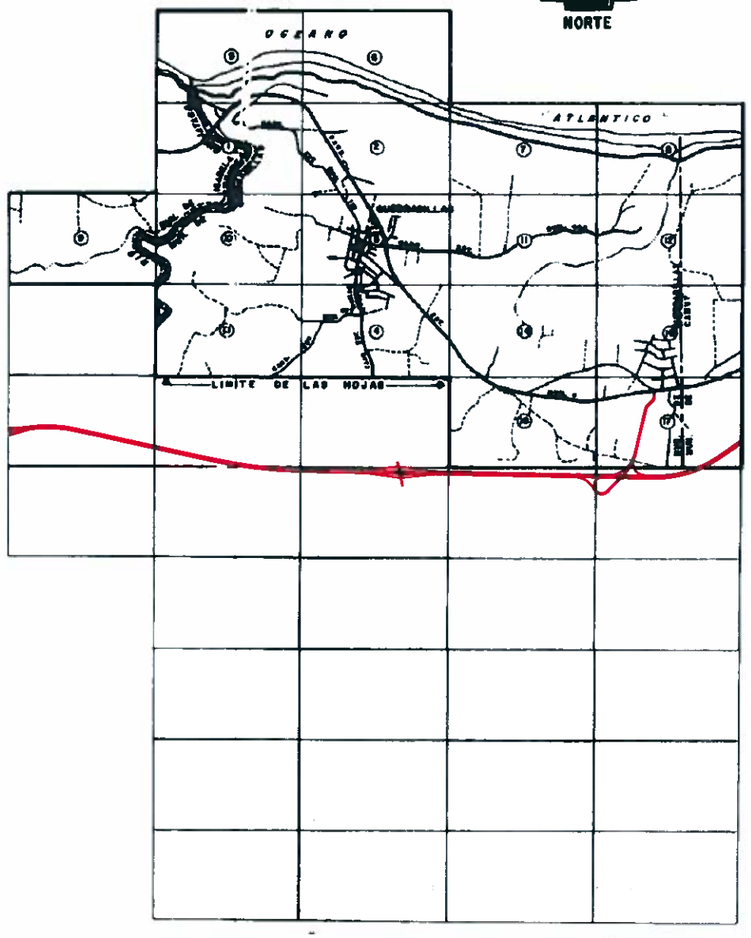
NORTE

MAPA INDICE

ESCALA 1:30,000

0 50 100 200 300

METROS



SIMBOLOS Y DISTRITOS DE ZONIFICACION

- ☐ R-0 RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MINIMO DE OCHO MIL (8,000) METROS CUADRADOS
- ☐ R-1 RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MINIMO DE NOVECIENTOS (900) METROS CUADRADOS
- ☐ R-2 RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MINIMO DE CUATROCIENTOS CINCUENTA (450) METROS CUADRADOS
- ☐ R-3 RESIDENCIAL GENERAL CON SOLAR MINIMO DE TRESCIENTOS (300) METROS CUADRADOS
- ☐ R-4 RESIDENCIAL GENERAL CON SOLAR MINIMO DE DOSCIENTOS CINCUENTA (250) METROS CUADRADOS
- ☐ R-5 RESIDENCIAL DE APARTAMENTOS CON ALTA DENSIDAD POBLACIONAL Y SOLAR MINIMO DE QUINIENTOS (500) METROS CUADRADOS
- ☐ R-6 RESIDENCIAL DE APARTAMENTOS CON ALTA DENSIDAD POBLACIONAL (ZONAS ANTIGUAS O HISTORICAS)
- ☐ RC-1 RESIDENCIA COMERCIAL (DISTRITO SOBREPUESTO)
- ☐ CT-1 COMERCIAL TURISTICO UNO
- ☐ RT-1 RESIDENCIAL TURISTICO UNO
- ☐ C-1 COMERCIAL LOCAL
- ☐ C-2 COMERCIAL CENTRAL INTERMEDIO
- ☐ C-3 COMERCIAL CENTRAL
- ☐ C-4 CENTROS DE MERCADEO
- ☐ C-5 CENTROS DE RECREACION COMERCIAL EXTENSA
- ☐ C-6 COMERCIAL DE SERVICIOS VECINALES
- ☐ I-1 INDUSTRIAL, INDUSTRIAS LIVIANAS
- ☐ I-1 INDUSTRIAL, INDUSTRIAS LIVIANAS LIMITADAS
- ☐ I-2 INDUSTRIAL, INDUSTRIAS PESADAS
- ☐ IL2 INDUSTRIAL, INDUSTRIAS PESADAS LIMITADAS
- ☐ M A MEJORARSE
- ☐ P USO PUBLICO
- LIMITE DE DISTRITO
- LIMITE DE MUNICIPIO
- ☐ DTS DISTRITO TURISCO SELECTIVO
- ☐ PR PRESERVACION DE RECURSOS
- ☐ CR-1 CONSERVACION DE RECURSOS UNO

Z-28 A-5

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACION DE PUERTO RICO
SANTURCE, PUERTO RICO

MAPA DE ZONIFICACION DE QUEBRADILLAS

ESTE MAPA CONSTA DE DIEZ Y OCHO HOJAS INCLUYENDO ESTA HOJA CLAVE

ESCALA DE LAS HOJAS
1:2,000

0 50 100 200

METROS

APROBACION Y ADOPCION

HOJA CLAVE DEL MAPA DE ZONIFICACION DE QUEBRADILLAS ADOPTADO POR LA JUNTA DE PLANIFICACION DE PUERTO RICO EL 27 DE MARZO DE 1967, SEGUN ENMENDADO Y EN VIGOR.

A TENOR CON LAS DISPOSICIONES DE LA LEY NUM. 75 DEL 24 DE JUNIO DE 1975, SEGUN ENMENDADA, ESTA JUNTA DE PLANIFICACION HA APROBADO Y ADOPTADO EL 20 DE MAYO DE 2004 ENMIENDAS A LAS HOJAS QUE CORRESPONDEN A LOS ACUERDOS POR LA JUNTA MEDIANTE LA RESOLUCION Z-28 A-5 LAS HOJAS ASI ENMENDADAS QUEDAN INCLUIDAS COMO PARTE DE ESTA NUEVA HOJA CLAVE Y SUSTITUIRAN PARA TODOS SUS EFECTOS LAS CORRESPONDIENTES PREVIAMENTE ADOPTADAS

LAS HOJAS ENMENDADAS Y ASI ENTRADAS EN VIGENCIA CORRESPONDEN A LAS HOJAS NUMERO 2, 3, y 7.

ANGEL D. RODRIGUEZ
PRESIDENTE

CERTIFICADO POR:
CARMEN TORRES MELENDEZ
SECRETARIA

29 OCT 2004
VIGENCIA

Z-76-A-11

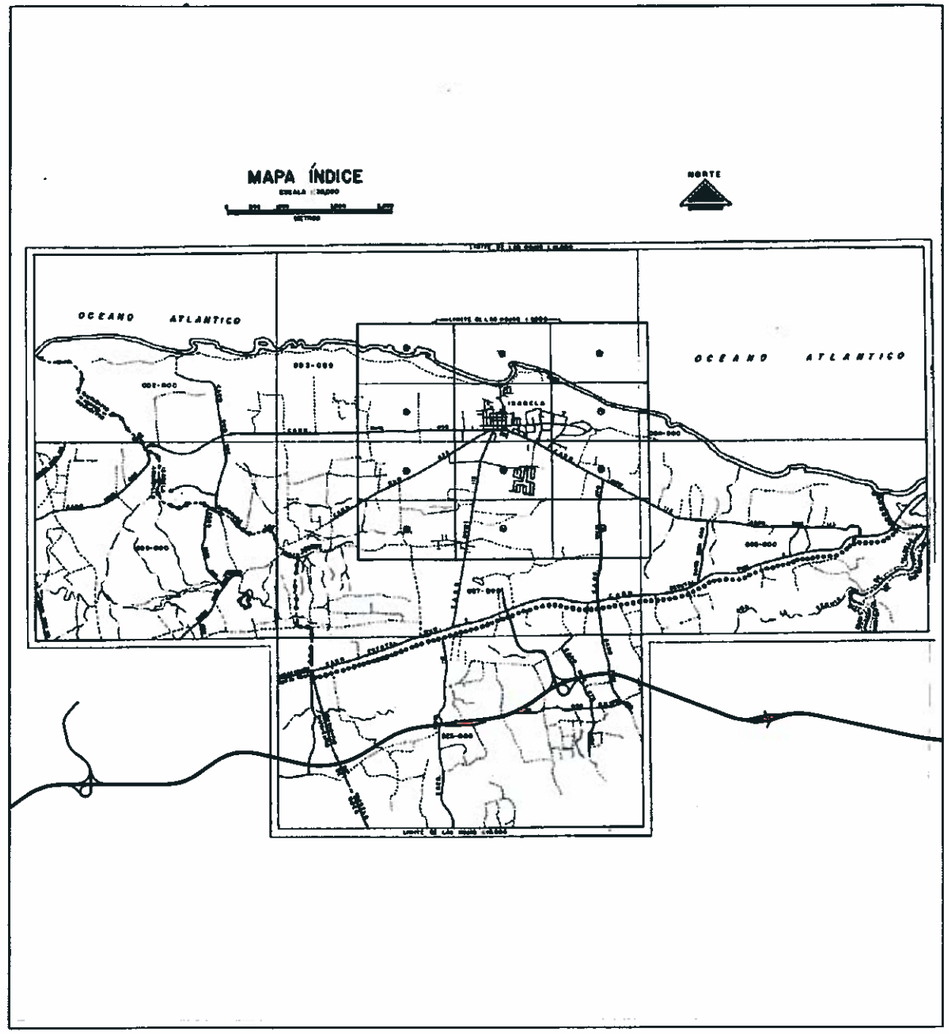
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN DE PUERTO RICO
SANTURCE, PUERTO RICO

MAPA DE ZONIFICACIÓN DE ISABELA

ESTE MAPA CONSTA DE VEINTE HOJAS, INCLUYENDO ESTA HOJA CLAVE

ESCALA DE LAS HOJAS
1:2,000

0 345 690 1,380 2,070 2,760
Metros



SÍMBOLOS Y DISTRITOS DE ZONIFICACIÓN

R-0	RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MÍNIMO DE OCHO MIL (8,000) METROS CUADRADOS
R-1	RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MÍNIMO DE NOVECIENTOS (900) METROS CUADRADOS
R-2	RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MÍNIMO DE CUATROCIENTOS CINCUENTA (450) METROS CUADRADOS
R-3	RESIDENCIAL GENERAL CON SOLAR MÍNIMO DE TRECIENTOS (300) METROS CUADRADOS
R-4	RESIDENCIAL GENERAL CON SOLAR MÍNIMO DE DOCIENTOS CINCUENTA (250) METROS CUADRADOS
R-5	RESIDENCIAL DE APARTAMIENTOS CON ALTA DENSIDAD POBLACIONAL Y SOLAR MÍNIMO DE QUINIENTOS (500) METROS CUADRADOS
R-6	RESIDENCIAL DE APARTAMIENTOS CON ALTA DENSIDAD POBLACIONAL (ZONAS ANTIGUAS O HISTÓRICAS)
RC-1	RESIDENCIAL COMERCIAL (DISTRITO SOBREPUESTO)
RO-2	DISTRITO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD CON SOLAR MÍNIMO DE OCHO MIL (8,000) METROS CUADRADOS
RO-25C	RESIDENCIAL AGRÍCOLA DE MUY BAJA DENSIDAD POBLACIONAL CON SOLAR MÍNIMO DE VEINTE Y CINCO (25) CUERDAS
C-1	COMERCIAL LOCAL
C-2	COMERCIAL CENTRAL INTERMEDIO
C-3	COMERCIAL CENTRAL
C-4	CENTROS DE MERCADEO
C-5	CENTRO DE RECREACIÓN COMERCIAL EXTENSA
C-6	COMERCIAL DE SERVICIOS VECINALES
I-1	INDUSTRIAL, INDUSTRIAS LIVIANAS
IL-1	INDUSTRIAL, INDUSTRIAS LIVIANAS LIMITADAS
I-2	INDUSTRIAL, INDUSTRIAS PESADAS
IL-2	INDUSTRIAL, INDUSTRIAS PESADAS LIMITADAS
M	A MEJORARSE
P	USO PÚBLICO
——	LÍMITE DE DISTRITO
— —	LÍMITE DE MUNICIPIO
CO-1	COMERCIAL PARA OFICINA I
CO-2	COMERCIAL PARA OFICINA II
C-L	COMERCIAL LIVIANO

APROBACIÓN Y ADOPCIÓN

HOJA CLAVE DEL MAPA DE ZONIFICACIÓN DE ISABELA ADOPTADO POR LA JUNTA DE PLANIFICACIÓN DE PUERTO RICO EL 17 DE AGOSTO DE 1960, SEGÚN ENMENDADO Y EN VIGOR.

A TENOR CON LAS DISPOSICIONES DE LA LEY NÚM. 75 DE 24 DE JUNIO DE 1975, SEGÚN ENMENDADA. ESTA JUNTA DE PLANIFICACIÓN HA APROBADO Y ADOPTADO EL 23 DE AGOSTO DE 2005 ENMIENDAS A LAS HOJAS QUE CORRESPONDEN A LOS ACUERDOS POR LA JUNTA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN Z-76-A-11. LAS HOJAS ASÍ ENMENDADAS QUEDAN INCLUÍDAS COMO PARTE DE ESTA NUEVA HOJA CLAVE Y SUSTITUIRÁN, PARA TODOS LOS EFECTOS LAS CORRESPONDIENTES PREVIAMENTE ADOPTADAS.

LAS HOJAS ENMENDADAS Y ASÍ ENTRADAS EN VIGENCIA CORRESPONDEN A LAS HOJAS NÚMERO 8,002-000 Y 007-000.

ANGEL D. RODRÍGUEZ
PRESIDENTE

CERTIFICADO POR:

CARMEN TORRES MELÉNDEZ
SECRETARIA

17 DIC 2005
VIGENCIA

PLANO DE CALIFICACION DE SUELO
MUNICIPIO DE AGUADILLA

ESCUELA SEGUNDA UNIDAD ADAMS

VILLA GRAJALES

CANAL DE RIEGO

CARRETERA NUM. 2

SU

SRC

R-1

C-1

C-2

P

A-3

A-4

DISTRITOS DE ORDENACION

RESIDENCIAL UNO

RESIDENCIAL DOS

RESIDENCIAL TRES

RESIDENCIAL CUATRO

RESIDENCIAL CINCO

COMERCIAL LOCAL

COMERCIAL CENTRAL METROPOLITANO

COMERCIAL CENTRAL

CENTRO DE RECREO

INDUSTRIAL LIVIANO

INDUSTRIAL LIVIANO LIMITADO

A RESPONDER

UNO A

UNO A 2

CONSERVACION DE RECURSOS NATURALES

CONSERVACION DE RECURSOS NATURALES

CONSERVACION DE RECURSOS CULTURALES

CONSERVACION DE RECURSOS AGRICOLAS

RESIDENCIAL COMERCIAL UNO

USO PUBLICO

RECREATIVO PUBLICO

PRESERVACION DE RECURSOS

PLAYA PUBLICA

AREA DE CONSERVACION

AGRICOLA MEDIANAMENTE PRODUCTIVO

AGRICOLA GENERAL

AGRICOLA ALTAMENTE PRODUCTIVO

RURAL GENERAL

DESARROLLO LIMITADO

DESARROLLO CONDICIONADO SIN SERVICIOS

PLAN DE CONSERVACION SUELOS

PLAN DE CONSERVACION SUELOS AGRICOLAS Y DE CAÑA

PLANES DE AREA

PLAN DE AREA PUEBLO

PLAN DE AREA HOSPITAL

PLAN DE AREA RESIDENCIAL DE LA MARINA

PLAN DE AREA SAN ANTONIO

PLAN DE AREA PUEBLO

PLAN DE AREA CABEZAS

PLAN DE AREA LOS TRES

PLAN DE AREA VICTORIA

CLASIFICACION DEL SUELO

SU SUELO URBANO

SRC SUELO RUSTICO SIN RESERVA

SURG SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

SRPE SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO

LEYENDA:

HOSPITAL

ESTACION DE BOMBEROS

IGLESIA

ESTACION DE GASOLINA

CEMENTERIO

ESTACION DE POLICIA

ESTACION DE AUTOBUS

ESCUELA

UNIVERSIDAD PUBLICA

UNIVERSIDAD PRIVADA

LIMITE DE MUNICIPIO

LIMITE DE BARRIO

LIMITE DE DISTRITO DE ORDENACION

LIMITE DE CLASIFICACION DE SUELO

CUERPO DE AGUA

LIMITE DE PLANES DE AREA

CAMINO PRINCIPAL PROPUESTO

CAMINO PROPUESTO

ZONAS INUNDABLES

ZONA 1

ZONA 2

ZONA 3

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46

0 50 100 200 MTS.

NORTE

ESCALA: 1:2,000

CERTIFICACION
ADOPTADO POR LA JUNTA DE PLANIFICACION DE PUERTO RICO

PRESIDENTE

SECRETARIO

VIGENCIA: 02 NOV 2000

CERTIFICACION
DEL MUNICIPIO DE AGUADILLA

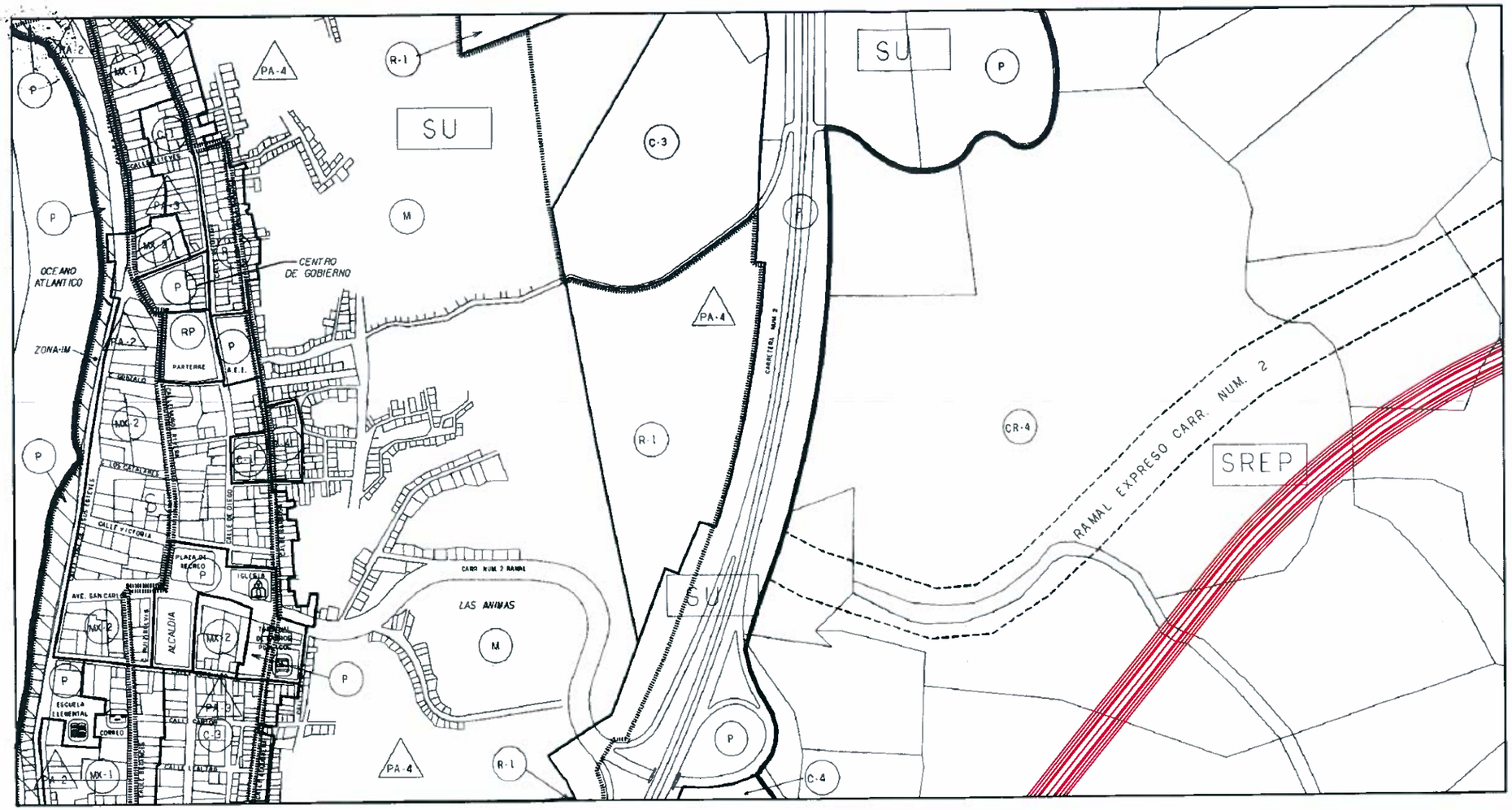
DIRECTOR DE PLANIFICACION

ALCALDE

4/26/00

PRESIDENTE ASAMBLEA MUNICIPAL

APROBADO



DISTRITOS DE ORDENACION

PLANES DE AREA

CLASIFICACION DEL SUELO

LEYENDA

ZONAS INUNDABLES

0 50 100 200 MTS.

CERTIFICACION
ADOPTADO POR LA JUNTA DE PLANIFICACION DE PUERTO RICO
PRESIDENTE
SECRETARIO
VIGENCIA: 02 NOV 2000

PLANO DE CALIFICACION DE SUELO MUNICIPIO DE AGUADILLA

CERTIFICACION
DEL MUNICIPIO DE AGUADILLA
DIRECTOR DE PLANIFICACION
PRESIDENTE ASAMBLEA MUNICIPAL
ALCALDE
4/26/00
APROBADO

NORTE

escala: 1:2,000

DISTRITOS DE ORDENACION

- RES. GENERAL UNO
- RES. GENERAL DOS
- RESIDENCIAL TRES
- RESIDENCIAL CENTRO
- RESIDENCIAL CINCO
- COMERCIAL LOCAL
- COMERCIAL CENTRAL INTENSIVO
- COMERCIAL GENERAL
- ESTUDIOS DE MERCADO
- INDUSTRIAL LIVIANO
- INDUSTRIAL LIVIANO LIMITADO
- AEROPUERTO
- MIXTO I
- MIXTO 2
- CONSERVACION DE RECURSOS UNO
- CONSERVACION DE RECURSOS DOS
- CONSERVACION DE RECURSOS TRES
- CONSERVACION DE CUERPOS DE AGUA
- RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA
- USO PUBLICO
- RECREATIVO PUBLICO
- PRESERVACION RECURSOS
- PLAZA PUBLICA
- AREA DE AMORTIGUAMIENTO
- AGRICOLA MECANIZABLE
- AGRICOLA GENERAL
- AGRICOLA SUBOPTIMO
- MUSEO ESTATAL
- DESARROLLO SELECTIVO
- DESARROLLO SUBURBANO SELECTIVO
- PLAN DE ENSANCHE CAGUAS
- PLAN DE ENSANCHE AGUADILLA-AGUADA

PLANES DE AREA

- PA-1 PLAN DE AREA PUNTA BORINQUEN
- PA-2 PLAN DE AREA PARQUE DE LOS NIÑOS
- PA-3 PLAN DE AREA PUEBLO
- PA-4 PLAN DE AREA VIEJO
- PA-5 PLAN DE AREA HOSPITAL
- PA-6 PLAN DE AREA SAN ANTONIO
- PA-7 PLAN DE AREA CRUCECITAS
- PA-8 PLAN DE AREA VICTORIA

CLASIFICACION DEL SUELO

- SU SUELO URBANO
- SUNP SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
- SRC SUELO RUSTICO COMUN
- SRCP SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO

LEYENDA

- HOSPITAL
- ESTACION DE BOMBEROS
- IGLESIA
- ESTACION DE POLICIA
- CEMENTERIO
- ESTACION DE AUTOBUS
- ESCUELA
- UNIVERSIDAD PUBLICA
- UNIVERSIDAD PRIVADA
- LIMITE DEL MUNICIPIO
- LIMITE DE BARRIO
- LIMITE DE DISTRITO DE ORDENACION
- LIMITE DE CLASIFICACION DE SUELO
- CUERPO DE AGUA
- LIMITE DE PLANES DE AREA
- CARR. PRINCIPAL PROPUESTA
- EXPRESO PROPUESTO

ZONAS INUNDABLES

- ZONA 1
- ZONA 2
- ZONA M

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46

0 50 100 200 MTS.

CERTIFICACION
ADOPTADO POR LA JUNTA DE PLANIFICACION DE PUERTO RICO
PRESIDENTE
SECRETARIO
VIGENCIA 02 NOV

PLANO DE CALIFICACION DE SUELO MUNICIPIO DE AGUADILLA

CERTIFICACION
DEL MUNICIPIO DE AGUADILLA
DIRECTOR DE PLANIFICACION
PRESIDENTE ASAMBLEA MUNICIPAL
ALCALDE
4/26/00
APROBADO

NORTE

escala: 1:2,000

DISTRITOS DE ORDENACION

PLANES DE AREA

CLASIFICACION DEL SUELO

LEYENDAS

ZONAS INUNDABLES

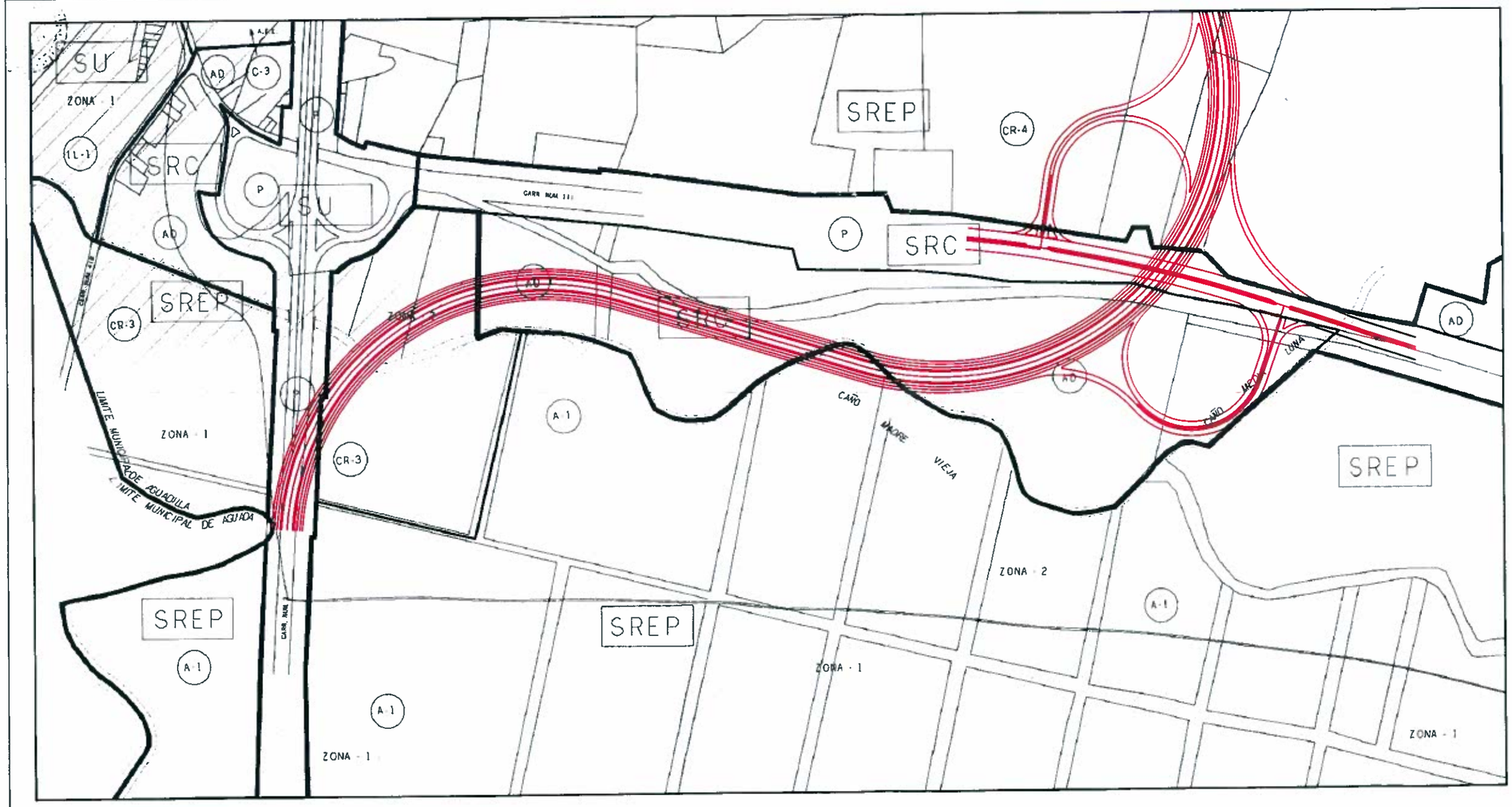
0 50 100 200 MTS.

PLANO DE CALIFICACION DE SUELO MUNICIPIO DE AGUADILLA

CERTIFICACION
ADOPTADO POR LA JUNTA DE PLANIFICACION DE PUERTO RICO
PRESIDENTE
SECRETARIO
VIGENCIA: 02 NOV 2000

CERTIFICACION
DEL MUNICIPIO DE AGUADILLA
DIRECTOR DE PLANIFICACION
PRESIDENTE ASAMBLEA MUNICIPAL
ALCALDE
4/20/00
APROBADO

NORTE
ESCALA: 1:2,000



DISTRITOS DE ORDENACION

RESIDENCIAL UNO
RESIDENCIAL DOS
RESIDENCIAL TRES
RESIDENCIAL CUATRO
RESIDENCIAL CINCO
COMERCIAL LOCAL
COMERCIAL CENTRAL INDEPENDIENTE
COMERCIAL GENERAL
CENTRO DE GOBIERNO
INDUSTRIAL LIVIANO
INDUSTRIAL LIVIANO CON RIESGO
AGRICOLA
DISTRITO I
DISTRITO II
CONSERVACION DE RECURSOS UNO
CONSERVACION DE RECURSOS DOS
CONSERVACION DE RECURSOS CUATRO
RESIDENCIAL COMERCIAL UNO
USO PUBLICO
RECREATIVO PUBLICO
PRESERVACION DE RECURSOS
PLAYA PUBLICA
AREA ESCARPADA LLANA
AGRICOLA CON CAMA ROCOSA
AGRICOLA GENERAL
AGRICOLA AGROPECUARIO
RURAL GENERAL
DESARROLLO SELECTIVO
DESARROLLO RESTRICCION SELECTIVO
PLAN DE ORDENACION ESPECIAL
PLAN DE ORDENACION ESPECIAL RIO CAÑA

PLANES DE AREA

A-1 PLAN DE AREA PUEBLO
A-2 PLAN DE AREA PUEBLO
A-3 PLAN DE AREA PUEBLO
A-4 PLAN DE AREA LA PAZ
A-5 PLAN DE AREA HOSPITAL
A-6 PLAN DE AREA SAN ANTONIO
A-7 PLAN DE AREA CHARCO HONDO
A-8 PLAN DE AREA TORRECILLA

CLASIFICACION DEL SUELO

SU SUELO URBANO
SUNP SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
SRC SUELO RUSTICO COMUN
SREP SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO

LEYENDA:
HOSPITAL
ESTACION DE BOMBAS
ESCUELA
ESTACION DE POLICIA
ESTACION DE AMBULANCIA
ESCUELA
UNIVERSIDAD PUBLICA
UNIVERSIDAD PRIVADA
LIMITE DEL MUNICIPIO
LIMITE DE BARRIO
LIMITE DE DISTRITO DE ORDENACION
LIMITE DE CLASIFICACION DE SUELO
CUERPO DE AGUA
LIMITE DE PLANES DE AREA
CARA PRINCIPAL PROPUESTA
CARRETERA PROPUESTA

ZONAS INUNDABLES

ZONA 1
ZONA 2
ZONA 3

0 50 100 200 MTS.

NORTE

escala 1:2,000

CERTIFICACION
ADOPTADO POR LA JUNTA DE PLANIFICACION DE PUERTO RICO
PRESIDENTE
SECRETARIO
02 NOV 2001
VIGENCIA:

PLANO DE CALIFICACION DE SUELO MUNICIPIO DE AGUADILLA

CERTIFICACION
DEL MUNICIPIO DE AGUADILLA
DIRECTOR DE PLANIFICACION
PRESIDENTE ASAMBLEA MUNICIPAL
ALCALDE
4/26/02
APROBADO

Corredor Hatillo - Aguadilla

Respuesta a Resolución Interlocutoria: Tránsito

Informe

Junio 2010

Preparado para:
RAY Arquitectos e Ingenieros
Calle Tetuán #355
Viejo San Juan, PR 00901

Preparado por:
Steer Davies Gleave
1606 Ponce de León Avenue Suite 500
San Juan Puerto Rico 00909

+1 787 721 2002
www.steerdaviesgleave.com

CONTENIDO

1 TRASFONDO 1
Alcance de Trabajo 1
2 PUNTO 1: DISCUSIÓN DE ALTERNATIVAS 3
3 PUNTO 7: LOCALIZACIÓN ESTACIONES DE PEAJE 4
4 PUNTO 11: ALTERNATIVAS A ENSANCHE PR-2 6
5 PUNTO 16: COMENTARIOS HATILLO E ISABELA 11
Municipio Hatillo 11
Municipio Isabela 11

TABLAS

Tabla 4.1 Niveles de Servicio según Escenario Multicarril (Año 2020) 8
Tabla 4.2 Niveles de Servicio según Escenario Conversión de la PR-2 a Vía Expreso (Año 2020) 10

1 Trasfondo

Alcance de Trabajo

1.1 El 10 de junio de 2010 Steer Davies Gleave fue comisionado por RAY Arquitectos e Ingenieros para participar en la preparación de la Declaración de Impacto Ambiental para el Corredor Hatillo - Aguadilla.

1.2 El alance de trabajo de Steer Davies Gleave consiste en asistir, específicamente en el aspecto de transporte, en la redacción de las contestaciones a los comentarios emitidos por la Junta de Calidad Ambiental en la Resolución Interlocutoria R-09-23-09 para el proyecto DIA-P JCA-07-0014 (ACT).

1.3 Estamos abordando los siguientes puntos:

- Punto 1: Redactar el documento discutiendo principalmente la alternativa seleccionada, con los cambios propuestos al diseño de la ruta e incluir en un capítulo aparte toda la discusión sobre las alternativas consideradas.
- Punto 7: Deberán especificar en el documento la localización propuesta de las estaciones de peaje.
- Punto 11: La alternativa de conversión a expreso de la carretera PR-2, según propuesta en la DIA-P (añadirá entre dos a cinco carriles con marginales), va a tener un impacto mayor en desplazamientos de residencias, negocios o industrias. Sin embargo en el documento no se someten otras variaciones en dicha ruta que podrían tener menores impactos.
- Punto 16: Deberían incluir comentarios a los argumentos presentados por el Municipio de Hatillo e Isabela sobre los impactos que tendría el proyecto en estos municipios.
    - Hatillo: Carta del Gobierno Municipal de Hatillo, fechada 14 de febrero de 2008
    - Isabela: Carta del Gobierno Municipal de Isabela, fechada 20 de septiembre de 2007

1.4 Este documento está organizado con una sección por separado por cada una de las preguntas.

1.5 Las respuestas de Steer Davies Gleave se basan en los informes preparados y sometidos a la Autoridad de Carreteras relacionados al estudio y análisis del Corredor listados a continuación. A discreción de la Autoridad estos fueron o no incluidos en la DIA-P.

- "PR-22 Extension: Toll Feasibility Study" (julio 1997)
- Extensión PR-22: Estudio de Tráfico: Informe Preliminar (agosto 2002)
- PR-22 Tareas Adicionales: Análisis de PR-2 convertida a expreso (marzo 2003)

- PR-22 Tareas Adicionales: Análisis de Conectores PR-2-PR-22 (julio 2003)
- PR-22 Tareas Adicionales: Optimización de Peajes (julio 2003)
- "Hatillo - Aguadilla Corridor Traffic Review: Review impact of untolled PR-22" (mayo 2004)
- Corredor Hatillo-Aguadilla: Política Pública y Alternativa de Transporte Colectivo, Nota Técnica (noviembre 2005)

1.6 Nuestras respuestas han de ser incorporadas al documento principal de la DIA a discreción del cliente, no es la intención de este informe en convertirse en un documento aislado para ser adjuntado al documento principal.

2 Punto 1: Discusión de Alternativas

Redactar el documento discutiendo principalmente la alternativa seleccionada, con los cambios propuestos al diseño de la ruta e incluir en un capítulo aparte toda la discusión sobre las alternativas consideradas. (R-09-23-09, pág. 4)

2.1 Este punto es fundamentalmente una solicitud de formato en la preparación del documento de DIA.

2.2 La nomenclatura y las descripciones de las alternativas estudiadas cambiaron entre los estudios realizados en el 1997 y el 2002, donde las últimas prevalecen. Las descripciones utilizadas por Steer Davies Gleave en el análisis concuerdan con las descripciones presentadas en la DIA-P, estas son:

- Alterna A - Ruta a Campo Traviesa
- Alterna B - Conversión a Expreso de la Carretera PR-2
- Alterna C - Combinada
- Alterna D - No Acción

2.3 Para efectos de la modelación de tráfico las alternativas consisten en:

- Alterna A Ruta a Campo Traviesa: requiere el desarrollo, calibración y ampliación de un modelo detallado del sistema de carreteras en el área de influencia de la PR-2 y futura extensión de la PR-22 con peajes, de dos carriles por sentido y puntos de acceso controlado; este modelo considera alternativas sin peajes.
- Alterna B Conversión a Expreso de la Carretera PR-2: un modelo simplificado que contempla todas las intersecciones a desnivel y con accesos, no incluye peaje y no hay análisis de captación de usuarios por no ser una vía alterna.
- Alterna C Combinación Tramos Discurriendo a Campo Traviesa y un Tramo Usando la Carretera PR-2 Convertida a Expreso: esta alternativa resulta de la combinación de la Alterna A y B, y el tramo a convertir a Expreso estaría comprendido entre el 109 y km 130 de la PR-2 y no contaría con peajes.
- Alterna D No Acción: este escenario es equivalente a la PR-2 en su configuración de año base pero con proyecciones de trafico al año horizonte. No considera la extensión de PR-22 ni la conversión a expreso de la PR-2.

3 Punto 7: Localización Estaciones de Peaje

Deberán especificar en el documento la localización propuesta de las estaciones de peaje, y el lugar de disposición de final de las aguas usadas a ser generadas. En caso de descargas al subsuelo, se deberá discutir la geología del área, hidrología en la zona de interés, fuentes subterráneas de agua potable y efectos sobre la calidad de las aguas subterráneas según requeridas en la Regla 253-A inciso 24 del RPPETDA. Además, se deberá someter pruebas de percolación, nivel freático del terreno y determinación de que el sistema no estará ubicado en zona inundable, debidamente firmadas y selladas por un profesional cualificado y con licencia para ejercer la profesión en Puerto Rico a tenor con lo requerido en la regla antes mencionada. (R-09-23-09, pág. 4)

3.1 En términos de estudios de transporte, la localización de las estaciones de peaje puede estar motivado por el interés de maximizar la captación de tráfico y/o por el interés de maximizar ingresos.

3.2 La localización de la estación de peaje propuesta puede variar por razones de impacto social, ambiental, urbano etc., sin embargo para efectos del estudio de tránsito e implantación debe mantenerse en el segmento propuesto para evitar la fuga de potenciales usuarios y maximizar la captación. Su ubicación se puede definir con respecto a los accesos o carreteras existentes y no tiene que ser dictada por una localización exacta.

3.3 Como parte del análisis de tránsito y la tarea de optimización de los peajes[1] se evaluaron diferentes escenarios con variaciones en la localización de las estaciones de peajes, tarifa de peaje y supuestos de conectores.

3.4 Un factor importante en la definición de la localización de las estaciones de peaje era la construcción del conector propuesto de Canta La Piedra. Al momento de realizar el estudio existía incertidumbre en la posibilidad de construcción de este conector, por lo tanto tenemos dos opciones de localización de peajes basada en la construcción o no del mismo.

3.5 De NO construirse el conector de Canta La Piedra: el escenario óptimo recomienda la localización de las estaciones de peaje en los siguientes segmentos:

- Al este de PR-111 y oeste de PR-443
- Al este de PR-110 y oeste de PR-112
- Al este de PR-4484/PR-475 y oeste de PR-474

[1] *Steer Davies Gleave. (julio 2003). PR-22 Tareas Adicionales: Optimización de Peajes.*

- Al este de PR-480 y oeste de PR-130

3.6 De SI construirse el conector Canta La Piedra, la localización óptima de los peajes sería la siguiente (Escenario V-2):

- Al este de PR-111 y oeste de PR-443
- Al este de PR-462 y oeste de PR-110, cobrando en un solo sentido hacia el oeste
- Al este de PR-110 y oeste de PR-112, cobrando en un solo sentido hacia el este
- Al este de PR-446 y oeste de PR-113
- Al este de PR-482 y oeste de PR-119

3.7 En el informe *PR-22 Tareas Adicionales: Optimización de Peajes* de julio 2003 se describe que para evaluar el tráfico de las alternativas, se construyó un modelo detallado del sistema de carreteras en el área de influencia de la PR-2, utilizando el software SATURN. El modelo tiene una descripción detallada de la red existente y de la nueva carretera, incluyendo conectores y plazas de peaje. Para estimar la demanda potencial se hicieron estudios de campo (conteos vehiculares, encuestas origen-destino y medición de velocidades) y se proyectaron los viajes futuros (modelo de crecimiento y matrices de viaje). El modelo entonces asigna los viajes a la ruta más conveniente a los usuarios tratando de minimizar sus costos generalizados de viaje. En términos generales, la red representa la oferta vial, mientras que las matrices representan la demanda y su estructura. Luego la combinación de ambas determina el nivel de flujo en cada arco de la red. Los resultados del estudio permitieron conocer la captación de viajes desde el corredor para cada una de las alternativas, así como una estimación de ingresos producto de peajes en cada una de ellas.

3.8 Por lo tanto, la inclusión de las estaciones de peaje y un supuesto de costo de peaje son esenciales en la modelación para estimar demanda y recaudo de carreteras con peajes. Sin embargo, este estudio de tráfico no pretende dictar cual es la tarifa de peaje a establecerse al momento de operación.

3.9 Por favor note que la sección de la pregunta relacionada al lugar de disposición de final de las aguas, la posibilidad de descargas al subsuelo, pruebas de percolación, nivel freático del terreno, determinación de que el sistema no estará ubicado en zona inundable, etcétera, está fuera de nuestra área de peritaje y no corresponden al estudio de tránsito.

4 Punto 11: Alternativas a ensanche PR-2

La alternativa de conversión a expreso de la carretera PR-2, según propuesta en la DIA-P (añadirá entre dos a cinco carriles con marginales), va a tener un impacto mayor en desplazamientos de residencias, negocios o industrias. Sin embargo en el documento no se someten otras variaciones en dicha ruta que podrían tener menores impactos." (R-09-23-09, pág. 5)

4.1 Dado que uno de los objetivos establecidos para analizar las diferentes alternativas del Corredor era proveer un Nivel de Servicio (LOS, por sus siglas en Inglés) no inferior a "C" al año horizonte 2020; encontramos que las alternativas se restringen a aumentar la capacidad actual de la vía, aún cuando se incorpore la variación de un escenario con un nuevo sistema de transporte colectivo sirviendo a lo largo de la PR-2.

4.2 El LOS es una medida cualitativa que describe las condiciones operacionales del tránsito en términos de velocidad, tiempo de viaje, libertad de maniobrar, interrupción al flujo vehicular, comodidad y conveniencia.

4.3 Existen seis LOS, estos se definen por las letras de la A a la F, donde LOS A representa la mejor operación y LOS F la peor. Según el *Highway Capacity Manual*[2] las clasificaciones de LOS se describen como: A=Flujo Libre; B=Flujo libre razonable; C=Flujo estable; D=Acercándose a flujo inestable; E=Flujo inestable; y F=Flujo colapsado.

4.4 La determinación de la cantidad de carriles resulta de estudios del LOS para la PR-2 bajo diferentes escenarios. Para el escenario de transporte colectivo se analizó el LOS en la PR-2 que obtendríamos al reducir el flujo vehicular por aquellos viajeros que se transfieren de su auto al nuevo sistema de transporte colectivo y se verificaba en comparación con el objetivo de LOS C para la PR-2 en configuración actual y convertida a expreso.

4.5 Se preparó la modelación utilizando el *Highway Capacity Software* (HCS) para la configuración y flujos actuales (año base 2002) de la PR-2. Para aquellos tramos que obtenían un LOS inferior a C en el año base, se modelaban con capacidad adicional para determinar las capacidades mínimas con las que debía operar la vía actualmente si se quisiera alcanzar un LOS C.

4.6 Para analizar los requerimientos al año horizonte 2020 se utilizaron las proyecciones de tránsito al 2020 y se modelaron las capacidades requeridas para alcanzar el LOS C. La variación de transporte colectivo aplica el porcentaje de captación de demanda

[2] Transportation Research Board. (2000). *Highway Capacity Manual*. Washington D.C.: National Research Council.

estimada de 8% como una disminución del flujo vehicular proyectado para el año 2020[3].

4.7 Los resultados obtenidos indicaron que los municipios más impactados por el crecimiento futuro del tráfico son Hatillo, Camuy y Aguadilla, para los cuales con la configuración actual de la carretera PR-2 siempre se tendrían LOS F a menos que se provea de capacidades entre 3 a 5 carriles por sentido, incluso en una configuración de expreso de la PR-2.[4]

4.8 La variación del transporte colectivo con la PR-2 con un estándar existente y asumiendo que el transporte colectivo discurriría junto con el flujo vehicular regular, entiéndase que no utiliza un nuevo carril segregado, también presenta LOS F para Hatillo, Camuy y Aguadilla. La Tabla 4.1[5] los muestra en la columna No-Acción (Multicarril Actual).

4.9 Si se amplían los segmentos hasta un máximo de 3 carriles por sentido en combinación con el transporte colectivo, se mejora el LOS; sin embargo no se alcanza el objetivo de un LOS C. La Tabla 4.1 los muestra en las columnas 'Multicarril ampliado' y 'Carriles por sentido en ampliación'. Cabe señalar que la ampliación a tres carriles por sentido también tendría un impacto en el desplazamiento de algunas residencias, negocios o industrias para algunos segmentos de la PR-2. Además, el pobre LOS en la vía afectaría la competitividad del sistema de transporte colectivo en comparación con el auto.

---

[3] Steer Davies Gleave. (noviembre 2005). *Corredor Hatillo-Aguadilla: Política Pública y Alternativa de Transporte Colectivo, Nota Técnica*, p. 19.

[4] Steer Davies Gleave. (marzo 2003). *Análisis de PR-2 convertida a expreso*, p. 1.

[5] Esta tabla fue presentada en el informe *Corredor Hatillo-Aguadilla: Política Pública y Alternativa de Transporte Colectivo, Nota Técnica*, pp. 22-24, el cual fue incluido como Apéndice H de la DIA-P.

TABLA 4.1 NIVELES DE SERVICIO SEGÚN ESCENARIO MULTICARRIL (AÑO 2020)

Segmento	Municipio	Sin Nuevo T. Colectivo	Con transporte Colectivo, Disminuye demanda de autos en 8%			Con PR-22 Alt. A
			No-Acción (Multicarril actual)	Multicarril ampliado (1)	Carriles por sentido en ampliación (1)	
1	Hatillo	F	F	D	3	B
2	Hatillo	F	F	D	3	B
3	Hatillo	F	F	D	3	C
4	Hatillo	F	F	D	3	C
5	Hatillo	F	F	D	3	C
6	Hatillo	D	D	D	3 **	A
7	Camuy	F	F	E	3	A
8	Camuy	F	F	D	3	A
9	Camuy	F	F	D	3	A
10	Camuy	F	F	D	3	A
11	Camuy	F	F	C	3	A
12	Camuy	F	E	C	3	A
13	Camuy	D	D	C	3	A
14	Quebradillas	C	C	C	2	A
15	Quebradillas	D	D	B	3	B
16	Quebradillas	C	C	C	2	B
17	Quebradillas	E	E	C	3	B
18	Quebradillas	E	D	C	3	B
19	Quebradillas	D	D	C	3	A
20	Quebradillas	D	C	C	2	A
21	Quebradillas	C	C	C	2	A
22	Isabela	B	B	B	2	A
23	Isabela	C	B	B	2	A
24	Isabela	C	C	C	2	A
25	Isabela	B	B	B	3 **	A
26	Isabela	C	C	C	2	A
27	Isabela	C	C	C	2	A
28	Isabela	C	C	C	2	B
29	Isabela	B	B	B	3 **	A
30	Isabela	D	C	C	2	B
31	Isabela	C	C	C	2	B
32	Moca	D	D	B	3	B
33	Aguadilla	D	C	C	2	B
34	Aguadilla	E	E	C	3	B
35	Aguadilla	C	C	C	2	B
36	Aguadilla	D	D	B	3	B
37	Aguadilla	D	C	C	2	B
38	Aguadilla	E	D	C	3	B
39	Aguadilla	F	F	C	3	B
40	Aguadilla	F	F	D	3	C
41	Aguadilla	F	F	E	3	C

(1) La alternativa multicarril amplia la PR-2 a 3 carriles por sentido en aquellos tramos que es requerido, se indica con ** aquellos tramos que cuentan con 3 carriles en la actualidad.

4.10 Una variación adicional analizada fue el tener el servicio de transporte colectivo combinado con la PR-2 convertida a expreso. Esta alternativa tiene una ampliación máxima de 4 carriles sin considerar las calles marginales que sean requeridas, en vez de 5 carriles como era el caso original. Estos resultados se presentan en la Tabla 4.2[6] bajo las columnas 'Vía Expresa Ampliada' y 'Carriles por sentido requeridos en ampliación'.

4.11 Bajo este escenario se alcanzan LOS C y mejores, sin embargo la ampliación de la carretera también tendría un impacto en el desplazamiento de algunas residencias, negocios o industrias para algunos segmentos de la PR-2.

[6] Esta tabla fue presentada en el informe *Corredor Hatillo-Aguadilla: Política Pública y Alternativa de Transporte Colectivo, Nota Técnica*, pp. 24-25, el cual fue incluido como Apéndice H de la DIA-P.

TABLA 4.2 NIVELES DE SERVICIO SEGÚN ESCENARIO CONVERSIÓN DE LA PR-2 A VÍA EXPRESO (AÑO 2020)

			Con transporte Colectivo, Disminuye demanda de autos en 8%		
Segmento	Municipio	Sin Nuevo T. Colectivo Perfil 2 carriles por sentido	Vía Expresa con Perfil 2 carriles por sentido	Vía Expresa Ampliada	Carriles por sentido Requeridos en ampliación
1	Hatillo	E	E	C	3
2	Hatillo	F	E	C	3
3	Hatillo	F	E	C	4
4	Hatillo	E	E	C	3
5	Hatillo	E	E	C	3
6	Camuy	F	E	C	4
7	Camuy	F	E	C	4
8	Camuy	E	E	C	3
9	Camuy	E	E	C	3
10	Camuy	D	D	C	3
11	Quebradillas	D	C	C	2
12	Quebradillas	C	C	C	2
13	Quebradillas	D	D	C	3
14	Quebradillas	D	D	C	3
15	Quebradillas	D	D	C	3
16	Quebradillas	D	C	C	2
17	Quebradillas	C	C	C	2
18	Isabela	C	B	B	2
19	Isabela	C	C	C	2
20	Isabela	C	C	C	2
21	Isabela	C	C	C	2
22	Isabela	C	C	C	2
23	Isabela	C	C	C	2
24	Isabela	C	C	C	2
25	Isabela	C	C	C	2
26	Moca	D	C	C	2
27	Aguadilla	C	C	C	2
28	Aguadilla	D	D	C	3
29	Aguadilla	C	C	C	2
30	Aguadilla	D	C	C	2
31	Aguadilla	D	C	C	2
32	Aguadilla	C	C	C	2
33	Aguadilla	C	C	C	2
34	Aguadilla	C	C	C	2
35	Aguadilla	E	E	C	3
36	Aguadilla	F	D	C	4
37	Aguadilla	F	D	C	4
38	Aguadilla	F	F	C	4

5 Punto 16: Comentarios Hatillo e Isabela

Deberían incluir comentarios a los argumentos presentados por el Municipio de Hatillo e Isabela sobre los impactos que tendría el proyecto en estos municipios. (R09-23-09, pág. 5)

Municipio Hatillo

Comentarios según: Carta del Gobierno Municipal de Hatillo: Oficina del Alcalde, Hon. José Rodríguez Cruz, Alcalde; fechada 14 de febrero de 2008, dirigida a Sr. Carlos J. González Miranda, Director Ejecutivo ACT; RE: Corredor Hatillo-Aguadilla (recibida por ACT el 28feb2008, código 0802283001013):

- Comentario: "La alternativa a campo traviesa en el tramo que comprende Hatillo, contempla una única salida en la PR-130. Esto conllevaría la expropiación de negocios ubicados a lo largo de esta carretera estatal y viviendas. Esta salida no es una ruta inmediata a la PR-2 por lo que solo se le ofrece un servicio a los residentes locales y no es atractiva para el turismo interno"

5.1 El estudio de tránsito propone un acceso y no un conector en la PR-130. El conector al municipio de Hatillo bajo el escenario de Alterna A Ruta Campo Traviesa sería la actual conexión de la estación de Peaje de Hatillo a la PR-2.

- Comentario: "Otras soluciones como mejoras geométricas a lo largo de la PR-2, ensanches de carriles en áreas críticas, construcción de puentes elevados o viaductos en los puntos de mayor congestión vehicular y construcción de calles marginales podrían ser estudiadas y consideradas en vistas publicas en las que haya participación ciudadana."

5.1.1 La Alterna B de Conversión a Expreso de la Carretera PR-2 presentada en vistas públicas evalúa la posibilidad de ensanches, viaductos en las intersecciones de mayor congestión vehicular, así como la construcción de calles marginales.

Municipio Isabela

Comentarios según: Carta del Gobierno Municipal de Isabela: Gerencia y Desarrollo de Proyectos, Hon. Carlos O. Delgado Altieri, Alcalde; fechada 20 de septiembre de 2007, dirigida a Sra. Irma M. García, Directora Área de Programación y Estudios Especiales ACT; RE: Ponencia de Vistas Públicas (Expreso Hatillo-Aguadilla José de Diego):

- Comentario: "Para esto se han hecho un esfuerzo en mejorar las condiciones físicas del Aeropuerto Rafael Hernández de Aguadilla. Se creó el Proyecto Turístico Porta del Sol y se trabaja en mejorar las condiciones de la Zona Portuaria de Mayagüez.

Este esfuerzo no podría completarse si no se mejoran los accesos viales y si no se analiza la probabilidad de atraer transportación masiva a esta zona."

5.2 Concurrimos en que se deben mejorar los accesos viales y se debe atraer la transportación masiva a esta zona y al municipio de Isabela. La probabilidad de atraer transportación masiva ha sido contemplada en el análisis de alternativas para el Corredor Hatillo-Aguadilla y presentado en el informe *Corredor Hatillo-Aguadilla: Política Pública y Alternativa de Transporte Colectivo, Nota Técnica* (noviembre 2005), el cual fue publicado como Apéndice H de la DIA-P.

- Comentario: "Se rechaza la alternativa Campo Traviesa por que la misma Autoridad de Carreteras y Transportación está desarrollando con una gran inversión económica en el municipio de Isabela varios proyectos de envergadura de mejorar los accesos desde la PR #2 hasta el casco Urbano del municipio de Isabela. Construir dicha vía en una ruta que no sea convertir la PR #2 en expreso sería alejar la vía principal del casco urbano y sería contraproducente alejar los accesos de las nuevas rutas ya mejoradas. Recordemos las experiencias previas de los municipio del Norte de P.R. como Arecibo, Camuy, Vega Baja y otros que vieron caer sus economías con el Desarrollo de la PR #22 por sus municipios.

  [...]

  Se rechaza la Alternativa Campo Traviesa por que las vías PR-112, PR-454, PR-475, PR-476 y la PR-446 que son las arterias que se proponen sirvan de salida desde la ruta propuesta, no son vías que cuenten con capacidad apropiada ni la infraestructura para aguantar dicho volumen de vehículos, ni aguantaría tampoco el volumen de vehículos pesados que viajan diariamente en la zona industrial y que se va a generar producto de acceso de estas. En adición se entraría en un proceso de mejoras de estas vías que encarecería dicho proyecto aun más."

5.3 Según el análisis de conectores[7] y la DIA-P, las vías PR-112, PR-454, PR-475, PR-476 no fueron propuestas como accesos, conectores o arterias que sirvan de salida desde la ruta propuesta.

5.4 Sin embargo la PR-446 fue considerada como una de las opciones y se contempló la conexión con el nuevo Conector Isabela-Pueblo (PR-4484).

5.5 En términos de conectores específicamente para Isabela se planteó lo siguiente[8]:

- se estudian dos opciones excluyentes entre sí, en primer lugar ubicándolo en la carretera PR-446 y en segundo lugar alineando el nuevo conector con el proyecto de Conector Isabela-Pueblo y PR-2.

---

[7] Steer Davies Gleave. (julio 2003). *PR-22 Tareas Adicionales: Análisis de Conectores PR-2-PR-22, Informe*, p. 20.

[8] Ibid.

- La opción de la PR-446 requiere generar un nuevo multicarril (dos carriles por dirección) ya que con dos carriles (uno por sentido de dirección) se logran niveles de servicio D, debido principalmente a una significativa presencia de camiones en este conector.
- La segunda opción, capta mayor demanda de vehículos livianos y también requiere ser multicarril. Cabe señalar que la alineación de este posible conector, denominada PR-4484, puede tratarse como una sola intersección junto con el acceso de la PR-4494.

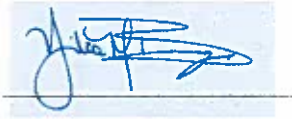
HOJA DE CONTROL

Nombre Proyecto/Propuesta	Corredor Hatillo - Aguadilla
Título del Documento	Respuesta a Resolución Interlocutoria: Tránsito
Referencia Cliente/ N° Proyecto	DIA-P JCA-07-0014
	AC-220124
N° Proyecto/ Propuesta SDG	22221901

HISTORIA DE ENVÍOS

N° Envío	Fecha	Detalles
1	24 junio 2010	Borrador para comentarios

REVISIÓN

Generado por	Carmen Correa Lafuente	
	Firma	
Otros colaboradores	Samuel Villavicencio	
Revisado por	Impreso	Yilia Baucage Bou
	Firma	

DISTRIBUCIÓN

Cliente:	RAY Arquitectos e Ingenieros
Steer Davies Gleave:	Servidor/Oficina Puerto Rico

ADMINISTRACION DE TERRENOS
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

30 AGO 2007

Sra. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
Departamento de Transportación y Obras Públicas
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Estimada señora García:

RE: DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P) CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124

Hacemos referencia a su carta del 8 de junio de 2007, mediante la cual solicita comentarios a la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) del proyecto de referencia en sus diferentes alternas A, B y C.

Luego de examinar las rutas propuestas para las tres (3) alternas para dicho proyecto le informamos, que según se desprende de la información suministrada en el documento ambiental, las alternativas A (ruta a campo traviesa) y C (PR-2 sección expreso y campo traviesa) no impactan y/o afectan terrenos al presente en posesión de la Administración de Terrenos de Puerto Rico (AT). Sin embargo, la alternativa B que contempla la conversión en expreso del tramo de la PR-2 entre los municipios de Hatillo y Aguadilla, mediante ensanches de la vía y provisión de marginales y estructuras de control de acceso, se entiende podría impactar terrenos de la AT localizados a la vera norte y sur de la PR-2 en las áreas cercanas a la zona del Túnel de Guajataca (kilómetro 103) en el municipio de Isabela y a la altura del kilómetro 117 (Las Américas Industrial Park) en el municipio de Moca, respectivamente (vea planos de localización adjunto). Los planes de mejoras descritos para la PR-2, los cuales incluirían incrementos en los anchos de vía, conllevarían el potencial de desplazar los lindes de propiedad e impactar los terrenos de la AT. Por este medio, solicitamos que se provean las previsiones necesarias para mantener estos impactos a un mínimo ya se diera el caso.

Debido a lo anterior, y con el propósito de anticipar planes y coordinación de potenciales procesos de traspaso de terrenos afectados, solicitamos sometan a la AT los siguientes documentos: plano de derecho de vía/adquisición, valoraciones y ofertas para los terrenos que puedan quedar impactados y programática de tiempo planeado para el diseño y construcción del proyecto.

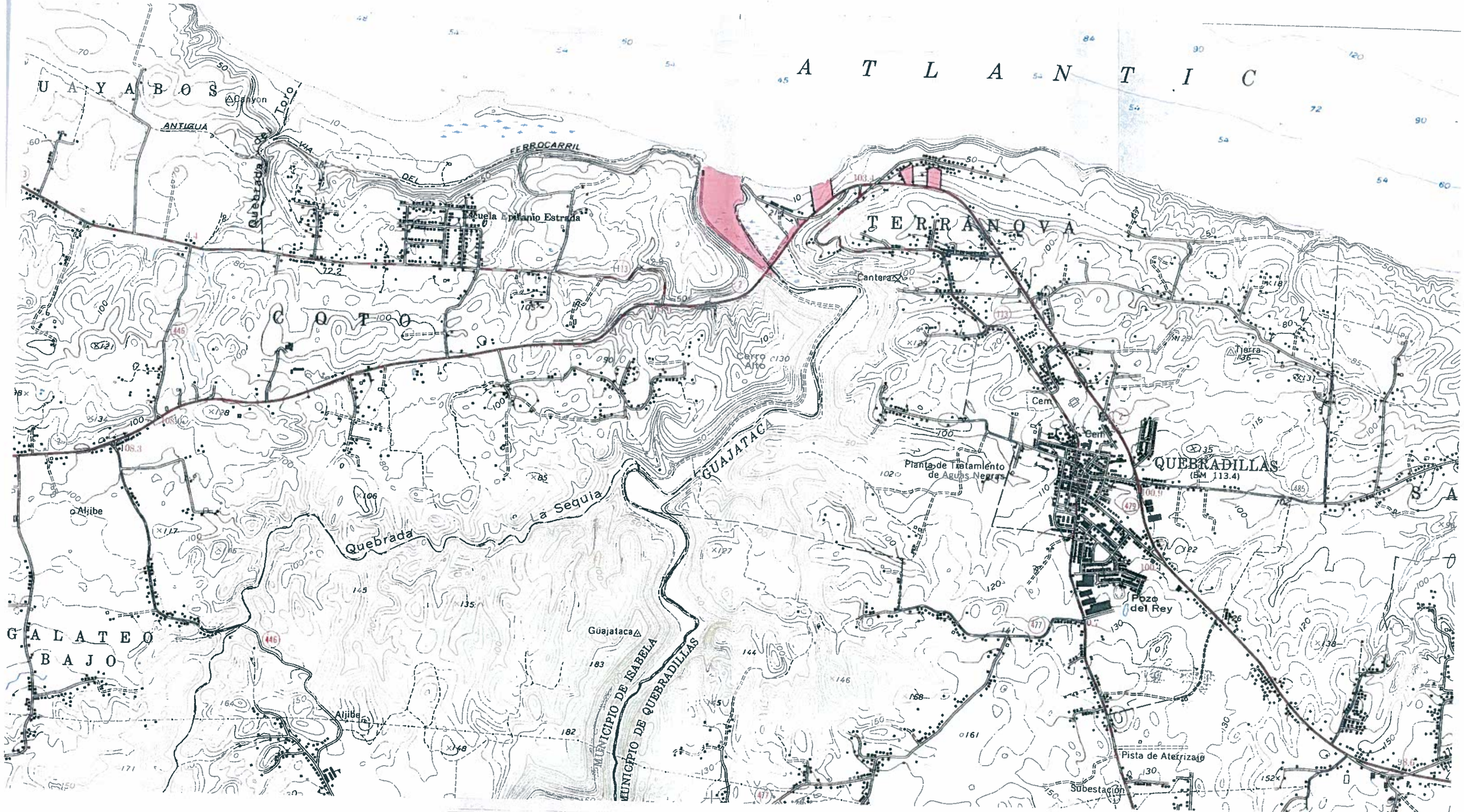
No obstante lo anterior, no tenemos objeción al Proyecto asunto y endosamos su implementación según los impactos al ambiente se mantengan a un nivel no significativos.

Esperando su pronta respuesta a este asunto.

Cordialmente,

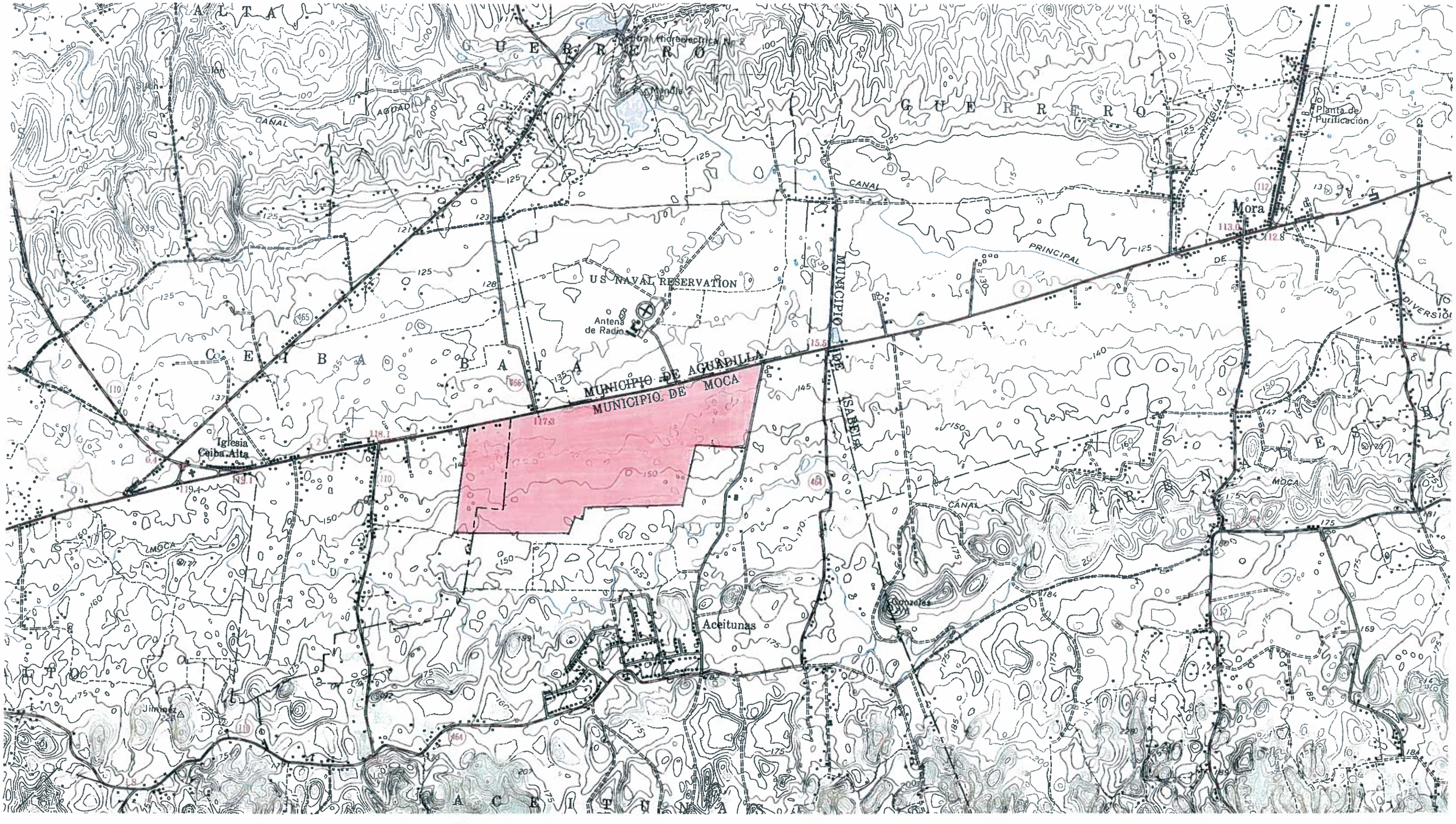
Juan Vaquer Castrodad
Director Ejecutivo

Anejos



TERRENOS DE LA ADMINISTRACIÓN DE TERRENOS DE PUERTO RICO

FIGURA 1



TERRENOS DE LA ADMINISTRACIÓN DE TERRENOS DE PUERTO RICO

FIGURA 2

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico

5 de noviembre de 2007

Hon. Carlos J. González Miranda
Secretario
Departamento de Transportación y Obras Públicas
Centro Gubernamental Minillas, Piso 17
Santurce, Puerto Rico

Honorable Secretario:

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA)
PROYECTO CORREDOR HATILLO-QUEBRADILLAS

El personal de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura (AFI) evaluó la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto Corredor Hatillo-Quebradillas y ha encontrado que dicho proyecto no impacta proyecto alguno del Programa de Mejoras Permanentes de AFI. A estos efectos, la AFI no tiene comentarios a la DIA.

Cordialmente,

Guillermo M. Riera
Director Ejecutivo

MC/lab

EN EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA DE PUERTO RICO

SALA

VS.

AVISO AMBIENTAL
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL (JCA)
AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACION (ACT)

AUDIENCIA PUBLICA SOBRE DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR, ETC.

A F I D A V I T

Yo, Javier Rodríguez, habiendo prestado el debido juramento declaro:

Que soy Gerente de Anuncios Generales en Departamento de Ventas del periódico "EL NUEVO DIA" que se publica en Guaynabo, P.R.; que en las ediciones de este periódico correspondientes a los días:

14 DE AGOSTO DE 2007

se dió publicidad al edicto expedido por

CARLOS W. LOPEZ FREYTES, PRESIDENTE (JCA)
LUIS M. TRINIDAD GARAY, DIRECTOR EJECUTIVO (ACT)

en el caso arriba mencionado y copia del cual se une al presente afidávit para que forme parte del mismo.

Guaynabo, P.R. AUG 16 2007 20___

Javier Rodríguez

Afidávit Núm. 21,445 del Registro.

Jurado y reconocido ante mi por Don Javier Rodríguez, mayor de edad, Casado, Gerente de Anuncios Generales en Departamento de Ventas del periódico, "EL NUEVO DIA" y vecino de Guaynabo, P.R., a quien doy fe de conocer personalmente.

ENRIQUE J. MENDOZA MENDEZ ABOGADO NOTARIO PUERTO RICO

Guaynabo, P.R. AUG 16 2007 20___

NOTARIO PUBLICO

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA
P.O. BOX 10163, SAN JUAN, PR 00908-1163

6 de septiembre de 2007

Ing. Irma M. García
Area de Planificación
Autoridad de Carreteras y Transportación
P.O. Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

CONSULTA 2007-05-01-018-AC-DIA-P
DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR
CORREDOR HATILLO, AGUADILLA

De este proyecto se había evaluado con número de consulta 01-06-614-AC (Extensión de la PR-22 desde Hatillo hasta Aguadilla) en agosto de 2001. Para aquel entonces se visitó toda la ruta propuesta y debido a la gran cantidad de fincas en uso agrícola, incluyendo vaquerías, se tomó la decisión de recomendar que el Departamento de Agricultura objetara la consulta.

Después de haber leído, estudiado y evaluado dicho disco hemos concluido, entre otras cosas, que el Plan propone cuatro alternativas. La alternativa A que es Ruta a Campo Traviesa, afecta directamente a 1,286.0 cuerdas. La alternativa B que es la Conversión de Expreso de la carretera PR-2, que afecta 585.4 cuerdas. La alternativa C que es una combinación de tramos discurriendo a campo traviesa y un tramo usando la PR-2, convertida a expreso, que afectará 1,070.0 cuerdas. La última alternativa es la D que es la no acción.

Antes de recomendar la acción a seguir en esta consulta, se indicarán algunos datos extraídos de esta DIA-P y que a su vez, muchos de ellos fueron obtenidos del último censo realizado por el gobierno federal.

Entre estos datos relevantes se indica que la ganadería y la producción de leche son sectores de gran importancia que contribuyen mucho a la producción agrícola del país. En el censo de 1998 se determinó que en la región que cubre el área de este corredor el valor en el mercado de los productos agrícolas, por finca, era de $82,318.00 mientras que el resto de la isla era de $ 29,727.00. Los productos lácteos representaron el 82.3% de las ventas de productos agrícolas en esta área. En la región de impacto para 1998 había un total de 60,199 cabezas de ganado. Desde 1993 hasta 1998 hubo un incremento de 6,540 cabezas de ganado, lo que implica la extremada importancia que tiene la actividad agrícola, especialmente ganadera, dentro de la economía regional.

El municipio de Hatillo es el principal contribuyente en cuanto a ganadería y venta de productos lácteos se refiere. Le sigue en segundo lugar el municipio de Camuy. La industria lechera es una fuente vital de empleos ya que genera aproximadamente 25,000 empleos directos e indirectos en la fabricación, producción y venta de productos. Además, es la mayor actividad económica de la región noroeste de la isla.

Con la alternativa A del corredor propuesto, la cual es la de mayor impacto causaría, se afectarían varias fincas dentro del área de estudio. En el municipio de Hatillo, existen 33 fincas, en Camuy se impactan 24 fincas, en Quebradillas, se impactan ocho (8) fincas, en Isabela cinco (5), una en Moca y tres en Aguadilla. En total entre los municipios de Hatillo, Camuy y Quebradillas, 65 fincas serán impactadas en esta ruta a campo traviesa entre las cuales hay 35 vaquerías, de las cuales en siete de ellas se afectará los centros de ordeño directamente.

En la alternativa A se afectarán 152 cuerdas de fincas agrícolas; 24 cuerdas en la alternativa B, 199 cuerdas en la alternativa C y 0 en la alternativa D, solamente entre los municipios de Hatillo, Camuy y Quebradillas.

En la alternativa A se construirán dos carriles en ambas direcciones, con una isleta central capaz de acomodar en el futuro un carril adicional que cada dirección, franja verde y barrera de seguridad. Esta ruta tiene un largo de 46 kilómetros desde el Bo. Corcovado de Hatillo hasta el Bo. Victoria de Aguadilla. El ancho total de este expreso será de 90 metros. Esto ocupará un total de 1,286.00 cuerdas.

La alternativa B que es la conversión a expreso de la PR-22 consiste en añadir carriles, marginales e intersecciones a ambos lados de la PR-2. El número de carriles puede llegar hasta cinco (5), donde sea necesario. Esta alternativa tendrá un área de ocupación de 585.4 cuerdas.

La alternativa C es la combinación de tramos discurriendo a campo traviesa y un tamo usando la PR-2 convertida a expreso. Esta alternativa tendrá un área de ocupación de 1,070 cuerdas y al igual que en la alternativa A, afectará muchas fincas dedicadas a vaquerías y a pastoreo de ganado.

Luego de haber analizado las fincas y cuerdas impactadas con todas las alternativas propuestas, entendemos que, la alternativa B (conversión de la PR-2 a expreso), es la que menos afecta la actividad agrícola existente. Por tanto, recomendamos la misma como la alternativa no objetada para el corredor Hatillo-Aguadilla.

Cordialmente,

pp

Salvador E. Ramírez Cardona
Secretario de Agricultura

El Nuevo Dia, Martes 14 de agosto de 2007

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Junta de Calidad Ambiental
Oficina del Gobernador

AVISO AMBIENTAL

DIA NUMERO: JCA-07-0014(ACT)

Descripción de la Acción: Carretera expreso (con control de acceso total) con peaje, dentro de un corredor de estudio a campo traviesa, desde la PR-22 en Hatillo, discurriendo por los municipios de Camuy, Quebradillas, Isabela y Moca, hasta el kilómetro 130.9 de la carretera PR-2 en Aguadilla, para una longitud aproximada de 46 kilómetros. La carretera tendrá una sección de cuatro carriles y paseo a ambos lados con una isleta central que permitirá su ampliación en el futuro de ser necesario.

Agencia Proponente: Autoridad de Carreteras y Transportación

La Junta de Calidad Ambiental (JCA) invita a toda la ciudadanía interesada a asistir y participar de la audiencia pública sobre la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar sometida por la Autoridad de Carreteras y Transportación para el propuesto proyecto Corredor Hatillo-Aguadilla. El funcionario responsable en la agencia proponente es el Dr. Carlos J. González Miranda, Tel.787- 721-8787, Ext.1007.

Esta Declaración de Impacto Ambiental Preliminar tiene el propósito de asegurar que se tomen en cuenta los factores ambientales en toda acción que en alguna forma pueda tener un impacto significativo sobre el ambiente mediante una descripción y análisis de la acción propuesta.

Las vistas públicas se llevarán a cabo en:

Municipio de Hatillo Teatro Municipal José A. Monrozeau Lacomba Calle Pedro Pablo Vargas #70 (Frente a la Plaza de Recreo) Hatillo, Puerto Rico	**FECHA: Viernes, 14 de septiembre de 2007 HORA: 10:00 A.M.**
Municipio de Isabela Anfiteatro Justo Méndez Cabrera Calle Corchado, Esq. Román (Detrás de la Catedral) Isabela, Puerto Rico	**FECHA: Miércoles, 19 de septiembre de 2007 HORA: 10:00 A.M.**

Copia de dicha Declaración de Impacto Ambiental Preliminar en su totalidad se encuentra disponible para la inspección del público en general en la red de computadoras "Internet", a través de la dirección www.jca-pr.org y en las Casas Alcaldías de los siguientes Municipios: Hatillo, Camuy, Quebradillas, Isabela, Moca y Aguadilla, además en:

Junta de Calidad Ambiental Salón de Vistas Públicas Calle San Bernardo #1595 Edificio Agencias Ambientales Marginal Carr. #2 Carr. Estatal 8838 Arecibo, P.R. Sector el Cinco Río Piedras, P.R.	**Oficina Regional JCA Carr. #2 #159, Suite 201 Mayaguez, P.R.**

Los turnos para deponer durante la audiencia pública pueden solicitarse antes de la celebración de la misma o el día de la vista. De no estar presente ningún deponente en la audiencia pública, ésta podrá ser terminada en un período de dos (2) horas luego de ser iniciada. La duración efectiva de la audiencia pública estará sujeta a la comparecencia de los deponentes. Las personas interesadas pueden comunicarse con la Oficina de Vistas Públicas al teléfono 767-8075 y 767-8181, Extensiones: 3705 y 3101.

Además, cualquier persona interesada podrá someter comentarios por escrito a la Junta de Calidad Ambiental referente a la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar durante los próximos treinta (30) días siguientes a la fecha de publicación de este aviso. Estos comentarios deberán dirigirse a: División de Vistas Públicas, Junta de Calidad Ambiental, Apartado 11488, Santurce, Puerto Rico 00910.

Dr. Carlos J. González Miranda
Secretario

Ing. Luis M. Trinidad Garay
Director Ejecutivo

Lcdo. Carlos W. López Freytes
Presidente

Este anuncio se publica conforme a lo requerido por la Ley Sobre Política Pública Ambiental, Ley Número 416 del 22 de septiembre de 2004, según enmendada y el Reglamento para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales.

Gobierno de Puerto Rico

AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACION

17 de noviembre de 2009

Hon. Daniel J. Galán Kercadó
Secretario
Departamento de Recursos Naturales y Ambientales
PO Box 366147
San Juan, Puerto Rico 00936-6147

COMENTARIOS DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS Y SU AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN EN TORNO A LA DIA-E PARA EL ESTUDIO DEL CARSO DE PUERTO RICO, JCA-09-0020(DRNA)

Estimado señor Secretario:

Conforme a su solicitud del 3 de noviembre de 2009, a continuación presentamos los comentarios de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) en torno a la Declaración de Impacto Ambiental Estratégica (DIA-E) para el Estudio del Carso preparado por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA).

El mencionado estudio identifica aquellas áreas dentro de las regiones cársicas de Puerto Rico donde no se podrán efectuar actividades de extracción de materiales de la corteza terrestre y las cuales han sido denominadas como áreas restringidas. Las recomendaciones de este estudio serán incorporadas en el Reglamento para la Extracción de Materiales de la Corteza Terrestre y en los reglamentos de la Junta de Planificación para zonificar aquellas áreas de la zona cársica que deban conservarse.

Sobre este particular, le informamos que la ACT evaluó tres (3) alternativas de alineación para un tramo de carretera entre los municipios de Hatillo y Aguadilla. Como parte de las alternativas se evaluó una alineación por ruta nueva (campo traviesa), como una extensión de la PR-22, Autopista José de Diego; la Conversión a Expreso de la PR-2 y la combinación de ambas alternativas.

La PR-22 existente es una vía que consta, en su mayoría, de dos (2) carriles en cada dirección de 3.65 metros de ancho cada uno, con paseos exteriores de tres (3) metros y una mediana de 11.50 metros de ancho. La alternativa de extensión de la PR-22 tendrá una sección similar a la existente en la PR-22 y comenzará aproximadamente a unos 800 metros al sur de la plaza de peaje de Hatillo, kilómetro 81.2, y finalizará en el kilómetro 131.9 de la PR-2, a la altura de la intersección de la PR-111 con la PR-2 en Aguadilla. La misma discurrirá en toda su trayectoria al sur de la PR-2, a través del área rural de los municipios de Hatillo, Camuy, Quebradillas, Isabela y Moca. La longitud total de esta alternativa es de aproximadamente 45 kilómetros.

Como parte del proceso interno de toma de decisiones, la ACT preparó en el año 1996 un informe ambiental preliminar con el propósito de detectar en la etapa temprana de planificación los posibles impactos sobre el medio ambiente del corredor de extensión de la PR-22. La alineación considerada evadió, hasta donde fue posible, zonas conocidas de alto valor ecológico y cultural, pero aún así, pasaría sobre zonas cársticas y de uso agrícola.

Se ha seleccionado la alternativa a campo traviesa (alternativa A) como la alternativa de construcción. Esta contará con cuatro (4) peajes distribuidos de la siguiente forma: el primero a 13 kilómetros de la intersección con la PR-22, en el Municipio de Camuy; el segundo a 24 kilómetros en el Municipio de Isabela; el tercero a 33 kilómetros en el límite entre los municipios de Aguadilla y Moca y el cuarto a 43 kilómetros en el Municipio de Aguadilla.

Los estudios preliminares indicaron que la Conversión a Expreso de la PR-2 entre Hatillo y Aguadilla tendría un impacto significativo en el desplazamiento de negocios, residencias e instituciones, por lo que no fue recomendada.

El proceso de participación ciudadana ha sido uno prioritario para la agencia, por lo cual desde el inicio de la planificación del proyecto lo incorporamos. En mayo de 2001 se consultaron a representantes de varias entidades, agencias y grupos de interés; y se realizaron talleres informativos sobre el proyecto los días 2, 4, 9 y 11 de diciembre de 2003 en varios pueblos de la Isla para brindarles a los grupos, agencias y público en general la oportunidad de expresarse respecto a los corredores bajo estudio.

Los costos al año 2006 para adquisición y construcción por alternativa, son los siguientes:

DESCRIPCIÓN	ALTERNA A CAMPO TRAVIESA	ALTERNA CONVERSIÓN A EXPRESO	ALTERNA COMBINADA
Costo de construcción	442 M	291 M	448 M
Conectores y puentes	27 M	N/A	8 M
Adquisición	144 M	334 M	176 M
Costo total	613 M	625 M	632 M

El 8 de mayo de 2007, la ACT sometió a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) diez (10) copias impresas y un disco compacto (en formato pdf) de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para su aprobación al proyecto de referencia. También se sometió el documento al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales. Las vistas públicas sobre esta DIA-P se llevaron a cabo por la JCA los días 14 y 19 de septiembre de 2007.

Este proyecto es uno de prioridad para nuestro Departamento, ya que ha sido escogido para la colaboración mediante la Alianza Público Privada (APP) anunciada por el Gobernador de Puerto Rico, Hon. Luis G. Fortuño Burset. La APP será mediante un acuerdo de cooperación establecido por contrato entre el sector gubernamental y el privado. De esta forma se podrá lograr el proyecto de una manera más eficiente y rápida. Sin embargo, aún estamos en espera de la Resolución a la DIA-P sometida hace dos (2) años a la JCA en torno al proyecto.

Actualmente estamos preparando una DIA actualizada para endoso de la JCA, en cumplimiento con la Resolución Interlocutoria del 12 de agosto de 2009. Una vez finalizado el proceso ante la JCA se comenzaría el proceso de diseño y adquisición de propiedades afectadas por la alternativa seleccionada a campo traviesa.

Basado en todo lo antes expuesto, respetuosamente entendemos que es necesario se incluya en el mapa del Estudio del Carso la alineación a campo traviesa para la extensión del expreso de Hatillo a Aguadilla. Hasta que esto no suceda, nos oponemos al estudio tal y como fue presentado.

Cordialmente,

Evelyn S. Colón Berlingeri, P.E.
Subdirectora Ejecutiva

6701/LER/ttr

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Departamento de Recursos
Naturales y Ambientales
Junta de Calidad Ambiental

AVISO AMBIENTAL

Declaración de Impacto Ambiental Estratégica

La Agencia Proponente, el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA), ha sometido a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) una Declaración de Impacto Ambiental Estratégica (DIA-E) para la acción descrita abajo.

Esta DIA-E tiene el propósito de asegurar que se tomen en cuenta los factores ambientales en toda acción que en alguna forma pueda tener impacto significativo sobre el ambiente mediante una descripción y análisis de la acción propuesta. Copias de esta Declaración se encuentra disponible para la inspección por el público en la red cibernética ("Internet") a través de las direcciones electrónicas http://www.jca.gobierno.pr y http://www.drna.gobierno.pr y en los siguientes lugares:

1. Junta de Calidad Ambiental
   Edificio de Agencias Ambientales Dr. Cruz A. Matos
   Carr. Número 8838 Km. 6.3
   Sector El Cinco, Río Piedras
   Oficina de Secretaría (Primer Piso)

2. Departamento de Recursos Naturales y Ambientales
   Oficina Central del Departamento
   Edificio Dr. Cruz A. Matos
   Carr. Núm 8838 Km. 6.3
   Sector El Cinco, Río Piedras, Puerto Rico
   Oficina de Secretaría (Primer Piso)
   Biblioteca (Cuarto Piso)

   DRNA - Oficinas Regionales de Aguadilla, Arecibo, Mayaguez, Ponce, Guayama y Humacao

Las personas que tengan información que pueda ser útil en la evaluación de la acción propuesta, pueden enviar la misma por escrito a la Agencia Proponente con copia a la JCA dentro de un término de treinta (30) días consecutivos siguientes a la publicación de este aviso. También durante este término tienen derecho a solicitar una vista pública. Este aviso Ambiental se realiza en cumplimiento con las disposiciones de la Ley Número 146 del 22 de septiembre de 2004, según enmendada, conocida como "Ley de Política Pública Ambiental" y la Resolución R1-06-1 de la JCA.

DIA-Núm.	:	JCA-09-0020 (DRNA) Estudio del Carso
Agencia Proponente	:	Departamento de Recursos Naturales y Ambientales PO Box 366147 San Juan, Puerto Rico 00936
Funcionario Responsable	:	Daniel J. Galán Kercadó (787) 999-2200, ext. 2173
Descripción de la Acción	:	La acción propuesta consiste en la adopción del Estudio del Carso en un área que abarca unas 219,804 cuerdas y que permitirá conservar una adecuada representación de los elementos irremplazables presentes en el complejo ecosistema conocido como carso. Asimismo, se evalúa su estrecha relación con las políticas públicas asociadas a los usos de terreno y cómo se implantarán sus hallazgos mediante las enmiendas de los reglamentos y planes aplicables.

Daniel J. Galán Kercadó
Secretario

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
MUNICIPIO AUTONOMO DE AGUADILLA
OFICINA DEL ALCALDE
APARTADO 1008 AGUADILLA, P.R. 00605
TEL. 787-891-1005, EXT. 2001

14 de septiembre de 2007

Lcdo. Carlos W. López Freytes
Presidente
Junta de Calidad Ambiental

RE: Corredor Hatillo - Aguadilla

Estimado señor Presidente:

Reciba un cordial saludo y deseos de éxito en sus funciones desde Aguadilla, "Jardín del Atlántico".

El Corredor Hatillo-Aguadilla es un proyecto encaminado a la construcción de una carretera expreso que transcurra a través del área comprendida entre estos municipios. Se visualiza como una ruta adecuada al crecimiento económico y poblacional que ha caracterizado esta área geográfica.

Esta obra reviste de gran importancia para nuestra ciudad. Este corredor proporcionará una vía de alta capacidad para mejorar las condiciones del tránsito durante horas laborables y en general, disminuir el tiempo de viaje. Reconocemos el carácter prioritario de la supresión de las continuas congestiones vehiculares que ocasionan malestar a miles de conductores que transitan por el área diariamente. El trayecto se caracterizará por seguridad, comodidad y una mejor calidad de vida para los usuarios. En la actualidad, es la Carretera PR 2 la única vía que provee servicio a los municipios comprendidos desde Hatillo hasta nuestro pueblo y su capacidad para absorber el creciente flujo vehicular es limitada.

Nuestra administración respalda el mencionado proyecto, específicamente la Alterna A, Ruta a Campo Traviesa, debido a que es la que conlleva menor tiempo de construcción y permite conservar la Carretera PR 2 como vía alterna. Sin embargo, y en ánimo de aportar al funcionamiento cabal de la obra, deseamos presentar recomendaciones encaminadas a maximizar su potencial. El diseño presenta un solo conector en el trayecto que comprende el área correspondiente al Municipio de Aguadilla, anexando la

autopista con la Carretera PR 110. Proponemos cuatro conectores adicionales al anterior:

- Conector Avenida San Carlos
- Conector Carretera PR 443
- Conector "Canto de las piedras"
- Conector Carretera PR 111

El Conector San Carlos uniría el expreso con el casco urbano de Aguadilla, pasando junto al Aguadilla Mall, principal centro comercial del área, el Estadio Luis A. "Canena" Márquez y el Parque Acuático Las Cascadas. No debemos pasar por alto que anexo a este último se construirá un hotel que será administrado por nuestro municipio. En adición, se proveería acceso a varias obras de gran importancia para nuestra población. Entre éstas se encuentran:

1. Biblioteca Electrónica
2. Nueva Plaza del Mercado y Estacionamiento Multipisos
3. Pista de patinaje sobre hielo
4. Coliseo Luis T. Díaz
5. El Parterre (recientemente reconstruido)
6. Parque Fuente de la Juventud
7. Parque de patinetas Plácido Acevedo

Próximamente comenzaremos con varias obras de construcción para continuar con nuestro objetivo de rehabilitar el casco urbano de nuestro pueblo. Mencionaremos algunas:

1. Paseo Real Marina
2. Museo Antropológico
3. Archivo Histórico, Museo de la Música y el Descubrimiento
4. Anexo Casa Alcaldía
5. Paseo Real Marina Suites
6. Ocean Dreams Apartments
7. Atlantic Sunview Apartments
8. Centro de Bellas Artes

Los Conectores Carretera PR 443 y Carretera PR 111 no requieren la construcción de tramos nuevos de carretera, ya que la autopista se interseca con ambas. Sólo se requiere la habilitación de rampas de acceso. Ambas vías se encuentran en áreas de desarrollo de proyectos residenciales y comerciales. En el caso del Conector Carretera PR 111, se proveerá de acceso hacia los pueblos de Aguada, Moca y San Sebastián y hacia el Recinto de la Universidad Metropolitana (UMET).

El Conector "Canto de las piedras" reviste de una importancia inigualable. Es a través de ésta que se facilitaría el acceso hacia la Carretera PR 107, que transcurre hacia la antigua Base Ramey, donde ubican el Recinto de la Universidad de Puerto Rico y el

Aeropuerto Rafael Hernández, que es el más importante fuera del área metropolitana. Este aeródromo es un importante centro de operaciones de carga que aporta sustancialmente al desarrollo económico de la región oeste de nuestro país. También sirve de base para el transporte aéreo hacia varias ciudades de Estados Unidos. Debido al crecimiento experimentado en los últimos años, se espera que se convierta en el principal aeropuerto en movimiento de carga aérea de Puerto Rico. De igual manera, y gracias a los acuerdos alcanzados con diversas líneas aéreas, tales como Jet Blue, Sprint, Delta y Continental, se han ampliado los ofrecimientos en cuanto a cantidad de vuelos y destinos, resultando en un mayor flujo de pasajeros. Los datos estadísticos recopilados por la Autoridad de Puertos confirman la información anterior:

TOTAL MOVIMIENTO DE CARGA

AÑO FISCAL
(En Libras)

AEROPUERTO	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06
Rafael Hernández (Aguadilla)	225,712,173	230,384,246	242,161,249	253,076,422	254,263,926

TOTAL MOVIMIENTO DE PASAJEROS

AÑO FISCAL

AEROPUERTO	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06
Rafael Hernández (Aguadilla)	56,257	105,347	169,983	254,436	301,017

De negarse la construcción de este conector, se pondría en riesgo el desarrollo de esta importante herramienta para el transporte de la ciudadanía y la carga aérea.

Además, el Conector "Canto de las piedras" uniría el expreso con las Carreteras PR 459 y 467. En esa ruta se encuentran empresas de alta tecnología como lo son: Hewlett Packard, Celestica de P.R. y Tyco Safety Products, entre otros. De igual manera, es a través de esta vía que se llega al Recinto de la Universidad Interamericana. Reviste gran importancia la planificación de la construcción de dos proyectos de vivienda que ubican en ese sector:

1. Colombus Landing (1,200 habitaciones)
2. Costa del Sol (1,000 habitaciones)

Adicional a lo anterior, el Municipio de Aguadilla posee ciento treinta y tres (133) cuerdas de terreno adyacentes al área propuesta para la Alterna A. En esta demarcación se planifica la construcción de varios proyectos de gran envergadura. Algunos de estos son:

1. Escuelas elementales e intermedias
2. Centro de respuesta de emergencia y policía
3. Residencias de interés social
4. Complejos de apartamentos y "walk-ups"
5. Incubadora de pequeños negocios
6. Parque Invernal
7. "Wellness Center"
8. "Job Corps"
9. Complejo Deportivo
10. Cines

Se incluye como parte de esta ponencia un diagrama ilustrativo con los conectores propuestos para el referido proyecto de la autopista...

Reconocemos la labor de esta Junta en la protección de los mejores intereses del ecosistema puertorriqueño. Estamos convencidos que con los cambios propuestos se salvaguardan los objetivos que motivan la construcción de la autopista propuesta y se armoniza con la protección de nuestro ambiente. Se garantiza un desarrollo sustentable conciliado con las necesidades particulares de nuestro pueblo.

Cordialmente,

Carlos Méndez Martínez
Alcalde
Municipio de Aguadilla

CN 078-04479
REV. 11/05

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE PUERTO RICO

SAN JUAN, PUERTO RICO

www.aeepr.com

APARTADO 364267
CORREO GENERAL
SAN JUAN, PUERTO RICO 00936-4267

31 de agosto de 2007

Sra. Irma M. García, Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

Estimada señora García:

Asunto: **DIA-P Corredor PR-22 desde Hatillo hasta Aguadilla**
Barrio Corcovado del Municipio de Hatillo hasta el Barrio Victoria
Km 130.9, Municipio de Aguadilla
Caso: AC-220124

La Autoridad de Energía Eléctrica (AEE) evaluó el documento ambiental de referencia y tiene los siguientes comentarios:

El desarrollo propuesto se encuentra en la zona cárstica del país. La composición geológica de la roca caliza, mediante disolución, propicia la formación de sumideros, cavernas y conductos subterráneos por donde fluye el agua. Este proceso tiene como resultado la formación de acuíferos y cavernas propensas al colapso. Asimismo, los sumideros son receptores de aguas de escorrentías y contribuyen al proceso del drenaje de las aguas superficiales.

El sistema de Riego de Isabela (propiedad de la AEE) se construyó en la segunda década del pasado siglo y actualmente se encuentra en operación. Las aguas del sistema de Riego nacen en el Municipio de Lares y fluyen a través del río Guajataca hasta el embalse Guajataca. El agua que se distribuye a través del sistema de canales de riego, localizados en los Municipios de Isabela, Aguadilla y Moca, se utiliza para propósitos agrícolas. También, los Municipios de San Sebastián, Isabela, Moca, Aguadilla, Aguada y Rincón reciben agua de nuestro sistema para su tratamiento y distribución para uso doméstico.

El proyecto propuesto indica que impactará terrenos pertenecientes al río Guajataca, así como mínimo seis áreas del sistema de canales de riego. Los canales de derivación, principal y Moca se afectarán por el proyecto. Estos canales discurren, mayormente, por áreas llanas que reciben el flujo subterráneo migratorio desde las partes altas localizadas en el sur y son susceptibles a sufrir averías periódicas como resultado de un colapso provocado por

"Somos un patrono con igualdad de oportunidades en el empleo y no discriminamos por razón de raza, color, sexo, edad, origen social o nacional, condición social, afiliación política, ideas políticas o religiosas, impedimento físico o mental o ambos o condición de veterano"

sumideros. Es extenso el historial de averías causadas por sumideros en los canales del Distrito de Riego de Isabela, con un promedio de dos días de interrupción del flujo en los canales para realizar trabajos de reparación.

El propio estudio menciona la alta densidad de sumideros en la región e identifica 121 que deberán intervenirse. Se propone desviar las escorrentías a otros sumideros, construir puentes para cruzarlos, impermeabilizarlos, excavar y rellenarlos, y provocar su colapso. Nuestra posición sobre estas propuestas es que las mismas contemplan algunas alternativas que podrían viabilizar la construcción del proyecto, pero que las mismas conjuntamente con el proceso de construcción, generarán esfuerzos adicionales y presiones sobre el sistema subterráneo en conjunto. Esto ocasionará averías y colapsos adicionales en los sistemas de riego. Además, provocaría interrupciones frecuentes del flujo de agua y dejaría miles de habitantes de la región sin el servicio.

Entre otros factores que se deberán tomar en consideración están los siguientes:

- la eliminación de una gran cantidad de terrenos agrícolas de la región.
- el tipo de desarrollo que se generará en las áreas aledañas a los conectores con el expreso, cuya tendencia histórica es contraria al desarrollo de la actividad agrícola.
- el factor costo/beneficio del proyecto, no únicamente de las obras a construir para hacer viable el proyecto como ampliación de la PR-2 (Alternativa B), sino también los costos económicos, sociales y ambientales por las presiones adicionales a que se someterá el delicado sistema subterráneo al escoger entre las alternativas favorecidas, A y C.

Recomendamos se escoja la alternativa de convertir la PR-2 existente a sección de expreso, sustituyendo las alternas A y C por ésta, evitándole al sistema de canales de riego daños ambientales y presiones adicionales sobre esta delicada zona.

La División de Distribución Eléctrica se encuentra en proceso de evaluación del proyecto. Con relación a la evaluación eléctrica del proyecto, deberá comunicarse con el Ing. José L. Pérez Rivera, Jefe, División de Distribución Eléctrica, por el (787) 772-6446.

La AEE está en la mejor disposición de dialogar sobre las opciones relacionadas a este proyecto. Nuestra persona de contacto es el Ing. Jaime A. Plaza, Jefe, División Protección Ambiental y Confiabilidad de Calidad. Su teléfono es el (787) 289-4959.

Cordialmente,

Juan F. Alicea Flores, Director
Planificación y Protección Ambiental

BANCO DE DESARROLLO ECONOMICO
PARA PUERTO RICO
Estado Libre Asociado de Puerto Rico

27 de agosto de 2007

Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

Estimada señora García:

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA

Debe anticiparse el impacto que la construcción pudiera tener en los comercios a lo largo de la ruta propuesta de este Corredor. Recomendamos tomar medidas en coordinación con las agencias de desarrollo económico para mitigar cualquier impacto negativo en las operaciones del comercio y la industria en dicha área.

Cordialmente,

Juan A. Vargas López
Primer Oficial Ejecutivo
de Finanzas y Operaciones

/lmac

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
CUERPO DE BOMBEROS DE PUERTO RICO

Hon. Aníbal Acevedo Vilá
Gobernador

Sr. Germán Ocasio Morales
Jefe

24 de agosto de 2007

IRMA M. GARCIA
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
P.O. Box 42007
San Juan PR. 00940-2007

Determinación de Impacto Ambiental Preliminar
PR-22 Corredor Hatillo – Aguadilla
AC-220124

Estimada Irma M. García:

Por este medio deseo notificarle que no hay objeción a la determinación de Impacto Ambiental sometida por ustedes.

No obstante, deseo notificarle que solicitara el endoso de este negociado y la correspondiente inspección en la División Prevención de Incendios el distrito de Aguadilla (787) 891-4040. Cabe señalar que este documento **no constituye** un endoso.

Cualquier duda o pregunta con el caso en referencia se puede comunicar con este servidor al 725-3444 Ext. 1205 o 1207 a la División Técnica del Negociado Prevención de Incendios

Cordialmente,

CARLOS CRESPO
Técnico Evaluador
Negociado. Prevención de Incendios

BUZON 13325, SAN JUAN, PUERTO RICO 00908-3325
TEL (787)725-3444 / EMERGENCIA (787)343-2330 / FAX (787)726-2614 / (787)726-2857
http://www.bomberos.gobierno.pr e-mail: Webmaster@bomberos.gobierno.pr

0709126701003

Autoridad de Acueductos
y Alcantarillados
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

RECIBIDO
2007 AUG 31 AM 11 00

21 de agosto de 2007

Dr. Carlos J. Gonzáles Miranda
Director Ejecutivo
Autoridad de Carretera y Transportación
PO Box 42007
San Juan Puerto Rico 00940-2007

Estimado señor Gonzáles:

Declaración de Impacto Ambiental Preliminar
Corredor PR- 22 desde Hatillo hasta Aguadilla
AC- 220124

Actualmente estamos en proceso de evaluar el proyecto mencionado en referencia. El mismo es un proyecto de gran interés y el contenido de la DIA-P es voluminoso, por lo tanto le estamos solicitando una extensión de tiempo de 15 días adicionales para poder completar nuestra evaluación y emitir nuestros comentarios.

De requerir información adicional favor de comunicarse al Departamento de Evaluación Ambiental, teléfono (787) 999-1717 extensión 377.

Cordialmente,

Adamaris Quiñones, PE
Directora Auxiliar de Planificación

Anejos

LM-AQ-mlt

C: A. Quiñones, L. Martínez, Archivo

070831300106758

SEDE

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL
SAN JUAN, PUERTO RICO

CORREDOR HATILLO-AGUADILLA

DIA-PA (JCA-07-0014)
Autoridad de Carreteras y Transportación

MOCION URGENTE SOLICITANDO SUSPENSION
Y POSPOSICION DE VISTA PUBLICA

A LA HONORABLE JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL:

Comparece Ciudadanos del Karso, Inc., (CDK) por conducto de su Presidente, Abel Valo Nieves, quién muy respetuosamente expone y solicita:

DETERMINACIONES DE HECHOS

1. CDK es una organización no gubernamental y sin fines de lucro, creada bajo las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. La misión de CDK es proteger y conservar los sistemas naturales, principalmente los del karso puertorriqueño, mediante el fomento y el desarrollo de acciones que ilustren como la organización social y la naturaleza pueden y deben ser compatibles. Nuestro programa de trabajo incluye la adquisición y manejo de tierras, la investigación, la educación, y el asesoramiento técnico y científico a entidades gubernamentales y privadas.

2. El miércoles, 15 de agosto de 2007, la Junta de Calidad Ambiental (JCA) publicó un edicto informando sobre la celebración de una vista pública para recibir comentarios sobre la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para el Corredor Hatillo-Aguadilla, propuesto por la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT). La DIA-P propone extender la Carretera # PR-22 mediante la construcción de un tramo de aproximadamente cuarentaiseis kilómetros (46 km) consistente de cuatro carriles y un paseo a ambos lados, desde el municipio de Hatillo hasta el municipio de Aguadilla.

3. El apéndice B (Evaluación Biológica) y el apéndice D (Estudio Hidrológico) y que forman parte de la DIA-P están disponibles solamente en inglés. (ver Anejo A).

4. Las figuras que forman parte de la DIA-P accesible a través de la página de "Internet" de la JCA no estuvieron disponibles para ser examinadas hasta días después de haberse publicado el edicto informando sobre la celebración de la vista pública.

DERECHO APLICABLE

5. La Regla 216 C del Reglamento de la JCA para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales (en adelante "Reglamento de Documentos Ambientales) en virtud del Artículo 4 de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico (Ley Núm. 416 de 22 de septiembre de 2004, según enmendada) relacionada a los requisitos de formato, establece lo siguiente:

> *"Los documentos ambientales podrán ser redactados en español o inglés; sin embargo,* ***si es preparado en inglés, versiones en español tendrán que ser provistas a personas que así lo soliciten*** " (énfasis suplido)

6. La Regla 254 D del Reglamento de Documento Ambientales, acerca de los requisitos procesales, dispone lo siguiente:

> *"La Junta de Calidad Ambiental hará disponible al público el documento ambiental mediante la red de computadoras "Internet".* ***La fecha de disponibilidad a través de la "Internet" deberá coincidir con la fecha del aviso público requerido en el Inciso C, de esta Regla."***

7. La Regla 211 D del Reglamento de Documentos Ambientales requiere a todas las instrumentalidades del Gobierno de Puerto Rico lo siguiente:

> *"Estimular y* ***facilitar el envolvimiento público*** *en decisiones que afecten la calidad del ambiente humano."* (énfasis suplido)

8. El Artículo 3 B de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico dispone

> *"El Estado Libre Asociado reconoce que toda persona tiene derecho y deberá gozar de un medio ambiente saludable y que* ***toda persona tiene la responsabilidad de contribuir a la conservación y mejoramiento del medio ambiente.***" (énfasis suplido)

9 El Artículo 4 B (3) de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico, relacionada a la preparación de un documento ambiental, exige lo siguiente:

> *"Además,* ***se tendrán a la disposición del público*** *y se acompañarán a la propuesta de legislación, acción o decisión para los correspondientes procesos de examen y estudio a través de los organismos gubernamentales ... La Junta de Calidad Ambiental publicará electrónicamente dicha declaración de impacto ambiental a través de un medio de fácil acceso y libre de costos, tal como la red Internet.* ***La publicación electrónica de la Declaración de Impacto Ambiental y su disponibilidad al público coincidirá con la fecha de disponibilidad pública de este documento en sus copias en papel (hard copy).***"

CONCLUSIONES DE DERECHO

10 La omisión de las figuras que forman parte de la DIA-P en la versión para examen público disponible a través de la página de Internet de la JCA durante varios días luego de haberse publicado el anuncio sobre la vista pública imposibilitaron un análisis adecuado, en un tiempo razonable, de la información contenida en el documento ambiental. Al no hacer disponible el contenido completo de la DIA-P, ello resulta en incumplimiento con la Regla 254 D del Reglamento de Documentos Ambientales y el Artículo 4 B (3) de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico.

11 Algunos de los apéndices de la DIA-P están escritos en español, mientras otros están escritos en inglés. Esto imposibilita que todas las partes interesadas, en especial ciudadanos que solamente dominen el español, puedan examinar y comprender el contenido del documento ambiental. La falta de una versión en español del apéndice B (Evaluación Biológica) y del apéndice D (Estudio Hidrológico) conlleva el incumplimiento con la Regla 216 C del Reglamento de Documentos Ambientales.

12. La participación de CDK y de otras partes interesadas resultaría seriamente afectada si se celebra la vista pública para discutir la DIA-P en el día previamente pautado por la JCA, dada la inconsistencia de tener algunas partes del documento ambiental disponibles en español y otras en inglés, y por no haber estado disponible las figuras en la Internet en el término reglamentario dispuesto, considerando a su vez que la DIA-P es un documento sumamente complejo, técnico y extenso. Esto limita significativamente el derecho y responsabilidad de CDK, así como del resto de la ciudadanía de proveer comentarios sobre la DIA-P. A su vez, esta situación privaría a la JCA de preparar un expediente más completo al recibir información, pericia, conocimientos especializados o asesoramiento técnico que no estaría disponible de otro modo que a través de la participación debidamente informada de la ciudadanía en la vista pública.

13. Como resultado de lo anterior, la JCA y la ACT no obrarían según lo dispuesto en la Regla 211 D del Reglamento de Documentos Ambientales, ni con el Artículo 3 B de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico, según enmendada, de celebrar la vista pública para discutir la DIA-P, el viernes, 14 de septiembre de 2007

POR TODO LO CUAL, muy respetuosamente se solicita de la Honorable Junta de Calidad Ambiental la suspensión y posposición de la vista pública pautada para el viernes, 14 de septiembre de 2007, en donde se discutirá la DIA-P JCA-07-0014 para el Corredor Hatillo-Aguadilla. CDK solicita respetuosamente que se provea copia en español de los apéndices B y D de la DIA-P, al amparo de la Regla 216 C del Reglamento de la Junta de Calidad Ambiental para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales, y que ambos se hagan disponibles en el término reglamentario establecido previo a la celebración de vistas públicas. La otorgación por la JCA de los remedios solicitados en este escrito sería cónsono y consistente con lo resuelto anteriormente por la agencia en los años 2001 y 2003, relacionado al proceso de discusión pública de la DIA-P y DIA-P Actualizada, respectivamente, para el proyecto San Miguel Four Seasons Resort (DIA-PA (JCA-01-0030 (CT)). En dichas ocasiones, la JCA suspendió y pospuso la celebración de vistas

públicas debido a que se cometieron las mismas faltas o deficiencias procesales planteadas en el presente escrito para la DIA-P del Corredor Hatillo-Aguadilla.

Todo lo antes solicitado se hace en conformidad y al amparo del Reglamento de la Junta de Calidad Ambiental para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales, en virtud de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico, según enmendada.

CERTIFICO: Que en esta misma fecha he enviado copia fiel y exacta del presente escrito al Ing. Luis Trinidad Garay, Director Ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación, agencia proponente del Corredor Hatillo-Aguadilla.

En San Juan, Puerto Rico, el miércoles, 12 de septiembre de 2007.

CIUDADANOS DEL KARSO, INC
Urb. La Cumbre
Ave. E. Pol #497, Box 230
San Juan, PR 00926-5636
Tel. 787-755-0410 / Fax. 787-760-2070
www.cdk-pr.org

Por: _____

Abel Vale Nieves
Presidente

LJRH

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Departamento de Recursos Naturales y Ambientales

PO Box 366147
San Juan, PR 00936
Tel. (787) 999-2200
Fax: (787) 999-2303

25 SEP 2007

ING IRMA M GARCIA
AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACION
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACION Y OBRAS PÚBLICAS
PO BOX 42007
SAN JUAN PR 00940-2007

Estimada ingeniera García:

Declaración de Impacto Ambiental Preliminar
Corredor Hatillo – Aguadilla

O-PA-EEA03-SJ-00287-12042007

Hemos evaluado la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) sometida relacionada al asunto descrito en epígrafe. El proyecto propuesto consiste en la construcción de una carretera expreso con peaje, a campo traviesa, desde la PR-22 en Hatillo, discurriendo por los municipios de Camuy, Quebradillas, Isabela y Moca, hasta el Km. 130.9 de la carretera PR-2 en Aguadilla, con una longitud aproximada de 46 kilómetros. La carretera tendrá una sección de cuatro carriles y paseo a ambos lados con una isleta central, que permitirá su ampliación en el futuro de ser necesario.

Luego de esta evaluación emitimos los siguientes comentarios:

El Volumen II – Estudio Geológico - de la DIA-P contempla la alternativa A por campo traviesa. El mismo divide la alineación de la carretera en tramos de geología y topografía. A continuación se describen diferentes secciones del estudio geológico más relevantes:

IV. Geología del Corredor:

- Estación 80+00 a 190+00 (Camuy a Quebradillas), llanuras con drenaje interno y numerosos sumideros en depósitos de manto sobre la Caliza Aymamón. Esta sección, no contiene una descripción en cuanto a la profundidad del sumidero identificado en roca 200 m al sur de la Estación 143+50, por lo que deducimos que no se ha explorado.

070926704009

- Estación 244+00 a 386+00 (Isabela, Moca y Aguadilla), se indica que se identificaron varios sumideros a lo largo o cercanos al eje del corredor, en Depósitos de Manto sobre la Caliza Aymamón. Cabe mencionar, que estos depósitos consisten de llanos típicamente susceptibles a sumideros de colapso. Además, se menciona que se observaron sumideros que cubren más de 10 cuerdas en extensión y con una profundidad mayor de 15 metros de profundidad. La actual alineación se mantiene al norte de la Cordillera Jaicoa, penetrándola al alcanzar 600 m de ancho, por lo que no se puede descartar el impacto potencial a la misma ocasionado por los cortes de material de la corteza terrestre a ocurrir en las laderas. Esta actividad sería en sí misma un impacto significativo, al fragmentar la cordillera y los sistemas ecológicos presentes en la misma.

- Estación 386 + 00 a 440 + 00 (Aguadilla). Este tramo está destinado a cruzar en grueso la cordillera Jaicoa, impactando la densa sucesión de mogotes y cerros calizos, al igual que sumideros de considerable profundidad. El mapa geológico correspondiente a este tramo describe fallas geológicas, evidenciadas por desplazamientos y zonas de roca fragmentadas y deformadas.

- Estación 440+00 a 446+00 (Aguadilla), este tramo comienza en los Cerros Viñet y termina en la PR-11, cruzando por el Escarpe de Lares y, por tanto, por amplios depósitos de deslizamientos antiguos. Consideramos que los materiales presentes constituyen otro reto geotécnico para el proyecto, debido a las amplias lecciones que la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) ha experimentado al trabajar por áreas de deslizamientos antiguos. Desconocemos la razón por la cual se considera este tramo de la alineación. No se requiere evidencia de movimiento reciente, puesto que al intervenir en el área mediante nuevos cortes, existe una gran probabilidad de activar deslizamientos mediante acciones adversas en el terreno.

Sección V – Conclusiones y recomendaciones

1. Hidrogeología

Se describe y reconoce la complejidad del sistema hidrológico de una fisiografía donde domina el drenaje subterráneo por rocas calizas. No obstante, el documento carece de comentario sobre el impacto del proyecto a este sistema donde se admite que "la trayectoria que toma el agua desde que se infiltra en la superficie hasta que llega al manto freático se desconoce."

2. Limitaciones

Los problemas potenciales identificados en la ruta de campo traviesa ciertamente han sido confrontados en otros proyectos: tales como un deslizamiento de gran extensión en la PR-10 que no se ha logrado estabilizar; sedimentación y contaminación hacia el Lago Dos Bocas; problemas de derrames de materiales nocivos a la salud, parte de los cuales logran infiltrar hacia el sistema hidrológico cuyo curso exacto se desconoce; continuos problemas de deslizamientos y movimientos de masa a lo largo del Escarpe de Lares, afectando numerosos tramos de la PR-111; el desparrame urbano no organizado a partir de las realineaciones y ampliaciones de las carreteras PR-129 y PR-10, por mencionar algunos problemas confrontados y no controlados.

No ponemos en duda la capacidad profesional disponible en Puerto Rico para buscar soluciones innovadoras a problemas geológicos y geotécnicos que se puedan presentar. Lo que sí deseamos enfatizar es el alto costo ambiental de muchas de estas soluciones, en detrimento de leyes ambientales existentes, además de posibles daños irreversibles que se provoquen en el proceso.

3. Sumideros de Colapso

Las medidas para el control de los problemas relacionados con sumideros existentes y áreas susceptibles al colapso de sumideros representan acciones que pueden ser ampliamente aceptadas y adoptadas en otros países, como en los Estados Unidos, de donde surge la mayoría de la literatura geotécnica útil en la práctica de este campo. Sin embargo, la abierta adopción de estas medidas en amplios tramos de la extensión de unos 46 km de largo y 600 metros de ancho a lo largo del Carso Norteño es opuesta a la política pública ambiental de este Departamento, agencia cuyo deber ministerial consiste en custodiar y hacer cumplir la Ley Núm. 292 de 21 de agosto de 1999 (Ley para la protección y Conservación de la Fisiografía Cársica de Puerto Rico) y la Ley 111 de 1985 (Ley de Cuevas, Cavernas y Sumideros).

Entre las acciones propuestas están el provocar colapsos, los cuales podrían afectar sistemas cavernarios cuyos valores no han sido reconocidos aún; la impermeabilización de sumideros, lo cual disminuye la recarga hacia el acuífero, además de que no se puede garantizar la efectividad de este tipo de obra. Igualmente se sugiere la construcción de pozos invertidos, medida altamente sensitiva que requiere estrictos estudios para lograr efectividad.

Entendemos que es cuestionable el mantenimiento y durabilidad de estas medidas, lo cual puede dejar estas zonas en condiciones frágiles luego de que concluya la vida útil de la carretera, la cual normalmente se estima en unos 20 años.

Se presenta acertadamente el problema que se confrontaría en el tramo por donde cruza el Canal Principal de Derivación y el Canal de Moca, propiedad de la Autoridad de Energía Eléctrica, donde la ACT no tiene el control sobre el mantenimiento del canal y surgirían problemas de infiltración que afectarían los tramos de la carretera que quedaran cercanos.

Por orto lado, el problema asociado con el colapso de sumideros al aumentar las escorrentías se establece claramente en la Evaluación Geológica ante nuestra consideración, para lo cual se recomienda que sea considerado en los diseños. Se menciona además, que el aumento en la descarga hacia un sumidero teóricamente podría acelerar la disolución de la roca y provocar el colapso. Es menester mencionar que el mecanismo que ocurre mayormente en períodos de tiempo perceptibles (eventos históricamente registrados), el cual provoca el colapso de sumideros es el de lavado y pérdida de suelo a través de las grietas o fisuras en la roca subyacente, simulando un reloj de arena que posteriormente colapsa.

4. Recarga del Acuífero Calizo

En esta sección se levanta la preocupación bien fundada de que los contaminantes, incluyendo hidrocarburos, pueden afectar la calidad del agua del acuífero, la cual se considera para extracción y uso potable. El diseño del sistema pluvial tendría que incluir medidas para el tratamiento de las aguas de escorrentías previo a su infiltración hacia el subsuelo. Nuevamente, nos preocupa la ejecución correcta de este tipo de medidas y la incertidumbre con relación al mantenimiento de estas obras.

5. Fallas Geológicas

La ruta propuesta identificó cuatro fallas geológicas en el área de la Cordillera Jaicoa. El documento se limita a describir o definir lo que son las fallas geológicas en general. Sin embargo, omiten la discusión específica de cada una de las zonas de falla. El estudio establece la necesidad de estudios detallados, que incluyen una evaluación geológica de campo completa. Recomendamos se ausculte información con la Red Sísmica de Puerto Rico.

La Tabla 4.5 – Sumideros y Depresiones – de la DIA-P estima que la ruta campo traviesa, afectará unos 121 sumideros directamente. El estudio hidrológico, por otro lado, se enfoca en las medidas de mitigación del impacto que ocurrirá como resultado de la acción propuesta.

El 20 de junio de 2007, se llevó a cabo una reunión interagencial con personal del DRNA y la ACT. Durante la reunión, personal técnico del DRNA adscrito a la División de de Geología expresó su inquietud con relación a la acción propuesta en el estudio que lee como sigue: "No hay regulaciones específicas para el desarrollo en áreas kársticas y de sumideros". Esta expresión de desconocimiento sobre los estatus estatales mencionados anteriormente, es verdaderamente preocupante.

Los impactos reconocidos en el estudio tendrán un efecto irreversible en la totalidad de los elementos hidrológicos de las cuencas a cruzarse, los cuales mencionamos a continuación:

1. Reducción en el área de sumideros y depresiones.
2. Reducción en la infiltración y recarga hacia el drenaje subterráneo.
3. Efectos de aumento potencial en la escorrentía superficial debido a la superficie asfaltada de la carretera.
4. Control de contaminantes en la calidad de la descarga pluvial procedente de la carretera hacia los sumideros existentes.

La mitigación de estos impactos en unas dimensiones de más de 40 kilómetros de largo por unos 600 metros de ancho entendemos que no es razonable.

Además, de las prácticas más frecuentes de ampliación de la capacidad de retención de sumideros y la creación de charcas de retención, en este estudio se introduce el concepto de ***relocalización de sumideros***, destinado para la gran mayoría de los sumideros previamente reconocidos en el estudio geológico (ver Tabla 5 del Estudio Hidrológico). Este concepto de "relocalización de sumideros" se utiliza sin la debida referencia a estudios geotécnicos que le sirvan de base, donde se discuta la posibilidad y efectividad de semejante concepto.

Por tanto, en este concepto de la relocalización de sumideros se asume que se pueden lograr puntos de infiltración equivalentes al natural y que el sellado del sumidero a relocalizarse no corre riesgos de futuro colapso y reactivación. Hay que observar la topografía cárstica de llanos con sumideros para analizar los controles que dictan la ubicación natural de los mismos. Estudios geomorfológicos pueden trazar drenajes superficiales antiguos, sistemas de diaclasas y otros controles de acuerdo a la ubicación de sumideros. La relocalización hacia espacios donde no hay sumideros conlleva, por tanto, un mayor análisis que meramente buscar un punto substituto de infiltración hacia el subsuelo cercano. El postulado de que este estudio es preliminar y de que los diseños finales se deben hacer en etapas subsiguientes no es válido, puesto que no se demuestra que la acción de relocalizar sumideros sea técnicamente viable.

En términos de lo que denominan como reducción de infiltración, se estima un área de impacto de 46 km por 40 mts. La solución para este problema depende directamente de la efectividad de los "sumideros relocalizados", de acuerdo a lo establecido en el estudio. Se expresa la intención de controles de contaminantes mediante estructuras de pre-tratamiento. En la práctica real, es frecuente observar este tipo de estructuras que, pasados pocos años de su construcción, pierden su efectividad debido a la falta de mantenimiento.

Es un hecho reconocido que las carreteras tiene una vida útil, luego de la cual se requieren reinversiones para renovar las mismas. En el mismo estudio se advierte que los controles de contaminantes son confiables si son "diseñados, mantenidos y operados apropiadamente". Se reconoce, además, la sensitividad del aspecto de la calidad de las aguas, debido a los sistemas de sumideros y cuevas que reciben descargas y que son parte integral de los abastos utilizados para producción de agua potable.

Con relación, a la Alternativa B- conversión de la PR-2 existente a autopista- se reconocen las deficiencias de extensiones de tramos de carreteras, incluyendo algunos puentes, ante las inundaciones proyectadas utilizando los datos provistos por el Federal Emergency Management Agency o FEMA, por sus siglas en Inglés. Se señala que el mayor problema lo representan los sistemas de alcantarillas antiguas y deficientes a lo largo de la PR-2 debido al aumento en el desarrollo urbano. Los costos mencionados incluyen la actualización de estos sistemas y la adquisición de terrenos para desarrollar charcas de retención. Se descarta esta alternativa debido a las condiciones de la infraestructura, la extensión de los estudios hidrológico-hidráulicos, el costo asociado a la adquisición de terrenos, y los problemas de falta de planificación en el desarrollo urbano.

No obstante, nos parece interesante que no se presente una tabla comparativa con relación a los problemas, a veces similares, que presenta la alternativa Campo Traviesa, tales como: costos de adquisición de terrenos agrícolas y áreas sensitivas de Karso Norteño, costos de estudios hidrológico-hidráulicos específicos para los más de 45 kilómetros de extensión; costos de estudios geológicos y geotécnicos para la misma extensión; impacto irreversible en la flora y fauna de las áreas únicas de Karso Norteño; costos en el desarrollo de los diseños ambiciosos de "relocalización de sumideros", etc.

La DIA-P expresa que hay una cantidad significativa de pozos agrícolas en el área. Sin embargo, no discute el posible impacto a éstos como resultado de esta alternativa. En cuanto a los pozos de extracción, se ubican 41 de potencialmente más de 80 pozos, dado a que no se lograron visitar todos los pozos para los cuales el DRNA proveyó datos. A éstos habría que añadir las extracciones no autorizadas para uso de agua potable. El estudio no

incluye pozos ubicados aguas abajo del ámbito de la ruta *Campo Traviesa*, aún cuando se reconoce la complejidad del drenaje en la zona cárstica.

El Volumen III- Estudio de Vaquerías - expresa que alrededor de 200 cuerdas se impactarán de fincas agrícolas dedicadas a la producción de leche en las Alternativas A y C. El Municipio de Hatillo es el Municipio con mayor producción en el sector agrícola. De un total de 65 fincas identificadas, 33 se encuentran en este Municipio. Es el que se verá mayormente afectado económicamente, mediante la pérdida de empleos y de terrenos agrícolas.

Por otro lado, hemos evaluado el Volumen I de la DIA-P. –El cual incluye un Estudio Ecológico y un Estudio Biológico. Como resultado, a continuación emitimos los comentarios de mayor relevancia:

Encontramos que el estudio ecológico sometido es deficiente. La foto 14 del Estudio Ecológico, identifica erróneamente una culebra como un juvenil de la boa de Puerto Rico cuando en realidad es una culebrita de jardín (*Arrython exigum*). Además, no se documentó la presencia de especies de plantas en peligro de extinción en la ruta Alterna A. El inventario de la PR-2 incluido en la evaluación biológica establece que no se observaron elementos críticos (página 27), lo que contrasta con la información incluida en la evaluación ecológica.

El estudio de flora y fauna en la DIA-P en las rutas A y C, expresa que se encontraron poblaciones del *Lonchocarpus glaucifolius*, la cual ha sido identificada por la División de Recursos Terrestres del DRNA como especie candidata para ser incluida entre las especies de plantas en peligro de extinción. Aunque no se documentó en el inventario la presencia de la Santa Lucía (*Mabuya mabuya*), clasificada como vulnerable, conocemos que la misma se encuentra en las porciones boscosas entre Isabela y Quebradillas. Es posible que la ausencia de ésta en el listado se deba a los hábitos secretivos de la especie y a lo extenso de las áreas de muestreo.

La fragmentación de hábitats producto de la construcción de carreteras ha sido identificada como una de las amenazas más grandes para la diversidad a nivel mundial (Wilcove 1987, Meffe and Carroll 1997). Además del impacto inicial de la construcción, el mayor impacto de esta carretera se observará a largo plazo. El desarrollo de las rutas Alternas A y C inicialmente causará la perdida de hábitat y vida silvestre de alto valor ecológico. El establecimiento de estas rutas creará una barrera al movimiento de algunas especies de invertebrados y vertebrados, lo que reducirá la accesibilidad de éstas al hábitat en el otro extremo de la carretera (Gerlach & Musolf 2000; Wang & Schreiber 2001). También se producirá un aumento en la mortalidad de vida silvestre como consecuencia del paso de vehículos. Contrario a la depredación natural, la mortandad por

tráfico no es compensatoria. Esto puede eliminar una porción constante de la población y por lo tanto tendrá un impacto significativo en especies protegidas como por ejemplo la Boa de Puerto Rico. Por lo general, especies con ámbitos domésticos ("home ranges") amplios son más susceptibles a este tipo de mortandad. En el caso de la boa, estudios recientes han demostrado que las mismas hacen uso de un área promedio de 8.5 a 12 hectáreas, por lo que serían afectadas por esta mortandad.

Aún cuando la zona posee fragmentación, la misma es por carreteras angostas cuyo transito es local, por lo que los organismos se pueden mover de un fragmento a otro. La DIA-P no evalúa cómo se afectaría la conectividad de los sistemas naturales antes y después del impacto. Esta herramienta de manejo y conservación debe ser considerada al momento de diseñar y proponer un proyecto de impacto masivo, ya que permite identificar las mejores alternativas para conservar la vida silvestre.

Tanto la construcción de la ruta Alterna A como la C crearán una barrera con efectos devastadores en las zonas de mayor diversidad dentro del área donde se propone la autopista. Estudios realizados por Primack (1993) han demostrado que debido a estas barreras ocurren cambios en microclimas y aumenta la presencia de depredadores o la invasión de otras especies. Como consecuencia de esta situación las poblaciones remanentes pueden disminuir en tamaño, lo que a su vez aumentará el riesgo de endogamia y acelerará la pérdida de variabilidad genética (ver estudios de Hedrick, 2000).

La Sección 3.3.4. Cuevas y el Volumen II, Estudio Geológico de la DIA-P, identificó varias cuevas en las Alternativas A y C, la mayoría de éstas en la Cordillera Jaicoa. La Sociedad Espeleológica de Puerto Rico (SEPRI) identificó dos cuevas en las paredes del Valle del Río Camuy, las cuales no fueron observadas. El documento no discute las implicaciones de este impacto sobre las poblaciones de organismos que habitan en estos sistemas naturales. Además, no se evaluaron las cuevas desde el punto de vista biológico y ecológico, por lo tanto se desconoce que cantidad de las mismas tienen un valor ecológico como incubadoras para las diferentes especies de murciélagos. La cercanía de la carretera propuesta sobre cuevas con poblaciones de murciélagos, como por ejemplo Cueva Cucaracha, tendrá un efecto en las rutas utilizadas por éstos para alimentarse, permitirá la llegada de más depredadores y aumentará la mortandad por colisión. Al menos cinco de nuestras especies de murciélagos se encuentran catalogadas como elementos críticos. En la isla se ha documentado que una sola colonia de aproximadamente medio millón de individuos consume más de 20 toneladas de insectos al mes y pueden viajar desde la Cordillera de Jaicoa hasta la Cordillera de la Cadena en Aguada (Rodríguez-Duran, 2005).

Por otro lado, entendemos que existen posibilidades de variar solamente aquellas porciones de la ruta que cruzan por áreas de alto valor ecológico a impactarse. Como resultado de este análisis, el DRNA recomienda las siguientes alternativas:

1. En cuanto a la alternativa de la conversión de la carretera PR-2 en expreso- Actualmente esta parte de la PR-2 tiene 4 carriles, lo que requerirá una huella de impacto menor comparado con las otras dos alternativas. Entendemos que se puede diseñar este tramo de forma tal que se evite el impacto en la porción al norte de la carretera. Esto tiene importancia debido a que este segmento contiene uno de los pocos remanentes de bosque primario, donde se encuentra una de las pocas porciones de bosque cárstico antiguo de la isla. Por tal razón, en esta fragmento de la carretera propuesta se encuentran plantas clasificadas como elementos críticos, en peligro crítico de extinción (*Aurodendrum pauciflorum* y *Ottoschulzia rhodoxylon*), y en peligro de extinción (*Zanthoxylum thomasianum, Shoepfia arenaria* y *Goetzea elegan*).

   Esta alternativa ofrece ventajas tales como las mejoras a las deficiencias mencionadas en el estudio hidrológico-hidráulico, en cuanto a los sistemas de alcantarillado y la creación de charcas de retención como estructuras de mitigación para controlar las escorrentías calculadas para eventos de 100 años. Esto no tan sólo es una ventaja para la vía, sino para la seguridad de poblaciones cercanas. Por otro lado, se podrían establecer o actualizar sistemas de filtración de contaminantes tan necesarias en la PR-2 existente. Además, consideramos que la pérdida en terrenos agrícolas es mínima comparada con las otras alternativas.

2. De la revisión de los estudios identificamos cinco áreas de vital importancia para la vida silvestre:

   El tramo que cruza sobre la cuenca del Río Camuy, la cordillera de mogotes cercanos a la Carretera PR-482 en el Barrio Cocos de Isabela, la franja de bosque asociada a la cuenca del Río Guajataca, los mogotes asociados a la Quebrada La Sequia, y la Cordillera Jaicoa. La mayoría de estas zonas boscosas han sido identificadas como áreas con prioridad de conservación por el DRNA. Aún cuando existe abundante literatura científica relacionada al efecto de las carreteras sobre la vida silvestre, en la DIA-P no se evalúan ni se discuten los impactos de la acción propuesta sobre estos sistemas naturales. Por lo antes expuesto el DRNA recomienda la alternativa incluida como anejo.

En resumen, encontramos que la DIA-P no discute adecuadamente los asuntos ambientales bajo nuestra jurisdicción, y recomendamos que se realice un análisis más profundo que incluya los aspectos mencionados en esta comunicación. Además, concluimos que es vital la preparación de un estudio que incluya un análisis minucioso e integral donde se evalúe la alternativa de convertir la Carr. PR-2 existente a Expreso. El mismo debe incluir tablas comparativas del impacto de la acción propuesta y deberá formar parte de la Declaración de Impacto Ambiental Actualizada.

Una vez someta la información solicitada estaremos en la mejor disposición de continuar con la evaluación del proyecto y emitir nuestros comentarios.

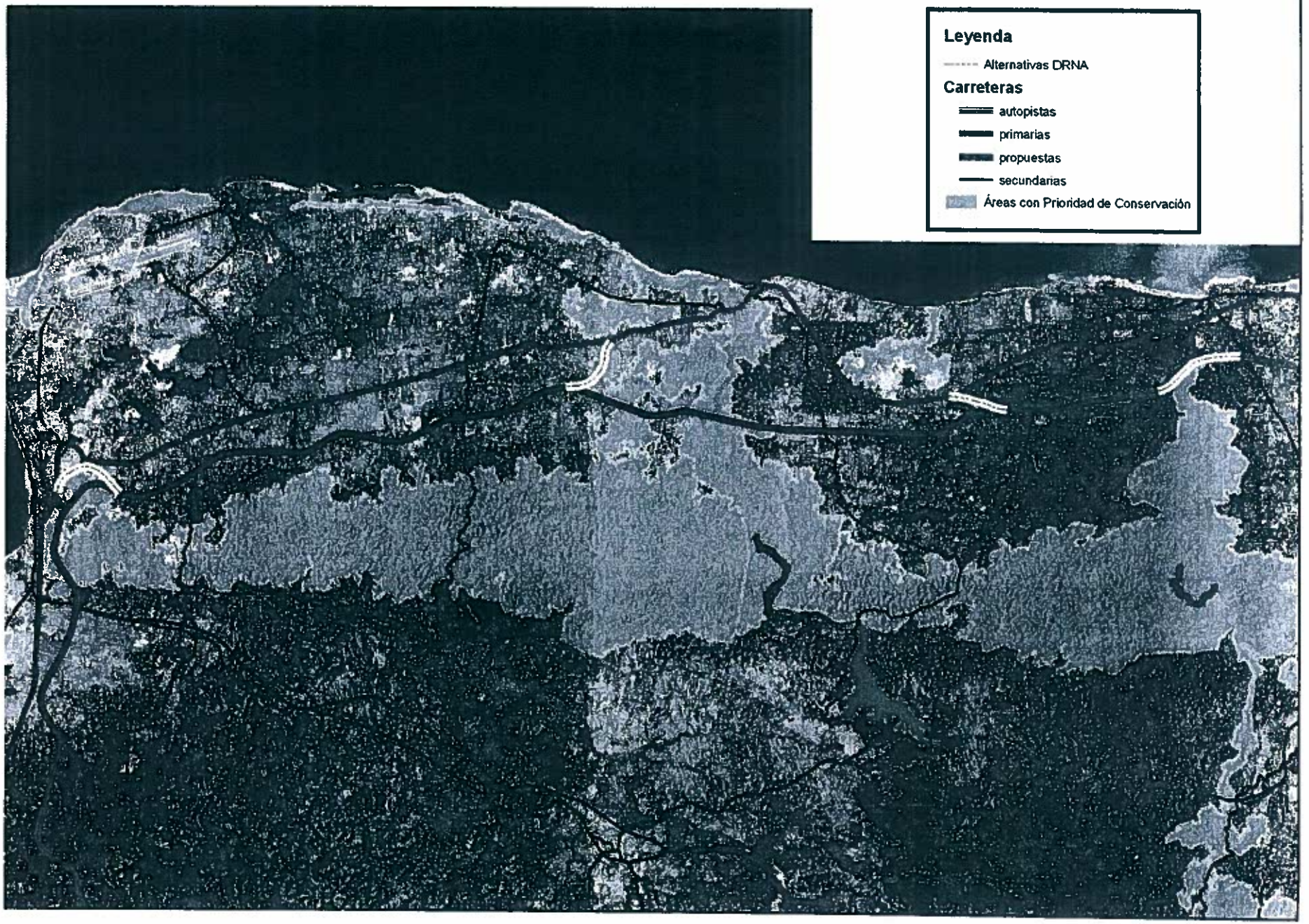
Cordialmente,

Javier J. Rúa
Subsecretario

Anejo: Alternativa DRNA

JJR/GF/MAC/ARP/RHV/CDR/HLS/IMC/JFB/jf

cc: Sr. Teófilo De Jesús Nieves
Director - Asesoramiento Científico
Junta de Calidad Ambiental


Leyenda
Alternativas DRNA
Carreteras
autopistas
primarias
propuestas
secundarias
Áreas con Prioridad de Conservación

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Departamento de Recursos Naturales y Ambientales

PO Box 366147
San Juan, PR 00936
Tel. (787) 999-2200
Fax: (787) 999-2303

3 de noviembre de 2009

16 NOV 2009

Honorable Rubén A. Hernández Gregorat
Secretario
Departamento de Transportación y Obras Públicas
Apartado 41269 Estación Minillas
San Juan, Puerto Rico 00940-1269

Estimado señor Secretario:

El Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) sometió la Declaración de Impacto Ambiental Estratégica (DIA-E) del Estudio del Carso ante la Junta de Calidad Ambiental (JCA), en cumplimiento con la Ley Núm. 416 de 22 de septiembre de 2004, según enmendada conocida como Ley de Política Pública Ambiental.

Este documento estará disponible para la revisión y comentarios del público en general, una vez se publique un aviso a estos efectos en un periódico de circulación general. Acompañamos una copia del referido documento y solicitamos nos someta sus comentarios por escrito dentro del término de treinta (30) días posteriores a la divulgación del Aviso Público.

De necesitar información adicional, puede comunicarse con el Sr. Celso Rossy, Asesor Técnico de la Secretaría Auxiliar de Planificación Integral al teléfono (787) 999-2200, extensión 2521 ó 2529.

Cordialmente,

Daniel J. Galán Kercadó
Secretario

WBV/lit/log/ero

Anejo

09111630011 0635

United States Department of the Interior

FISH & WILDLIFE SERVICE
Boqueron Field Office
Carr. 301, KM 5.1, Bo. Corozo
P.O. Box 491
Boqueron, PR 00622

JUL 17 2007

Mr. (Ms.) Irma M. Garcia
Program and Special Studies Area
Puerto Rico Highway Authority
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Re: Hatillo-Aguadilla Corridor
AC-220124

Dear Applicant:

Thank you for your letter dated June 8, 2007, requesting comments on the proposed project. After reviewing the information submitted on the project and that available in our office, we have found that previous comments on this project were submitted by the Service. At this time, we have received no additional information that would modify previous comments. Attached please find copy of our previous comments

It is the Service mission to work with others to conserve, protect, and enhance fish, wildlife, and plants and their habitats for the continuing benefit of our people. In fulfilling the Service mission, we provide technical assistance to governmental and non-governmental entities regarding possible effects of development projects on our trust resources: migratory birds, federally-listed plants and animal species, coastal barriers, wetlands, riparian ecosystems, and marine ecosystems.

Sincerely yours,

Edwin E. Muñiz
Field Supervisor
Caribbean Field Office

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACION

10 de septiembre de 2008

Lcdo. Javier J. Rúa
Presidente
Junta de Calidad Ambiental
PO Box 11488
San Juan, Puerto Rico 00910

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)
DEL CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124, JCA-07-0014 (ACT)

Estimado licenciado Rúa:

El 8 de mayo de 2007 se sometieron a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) diez (10) copias impresas y un disco compacto (en formato pdf) de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para el proyecto de referencia.

Esta DIA-P fue preparada en cumplimiento con el Artículo 4 (B) (3) de la Ley 416, del 22 de septiembre de 2004 (Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico) y de acuerdo a lo que establece el Reglamento de la JCA y sus enmiendas para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales.

Se celebraron vistas públicas para el proyecto el 14 y 19 de septiembre de 2007. Transcurridos aproximadamente doce (12) meses desde las visitas, es nuestro interés, que nos indique los resultados de la determinación, mediante la Resolución Interlocutoria correspondiente.

Agradeceré su acostumbrada atención a este asunto.

Cordialmente,

Irma M. García
Directora Interina
Área de Programación y Estudios Especiales

6704/CAR/LER/egn

Universidad de Puerto Rico
Recinto Universitario de Mayagüez
Oficina del Rector

31 de agosto de 2007

Sra. Irma M. García, Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124

Estimada señora García:

A partir de su comunicación fechada el 8 de junio de 2007 y recibida en nuestras oficinas el 3 de julio de 2007, se creó un Comité Interdepartamental para estudiar y analizar el proyecto AC-220124 y emitir a la ACT nuestra posición oficial en torno al proyecto.

En el análisis de la documentación disponible encontramos que el 29 de junio de 2003 el doctor John Fernández Van Cleve, Decano y Director del Colegio de Ciencias Agrícolas, había solicitado información detallada sobre cómo afectarían la Estación Experimental Agrícola en Isabela cada una de las alternas propuestas. Al día de hoy no hemos recibido respuesta. Sin esta información no tenemos base para poder emitir una opinión informada.

Respetuosamente solicitamos una prórroga para la entrega a la ACT de nuestra posición oficial, así como información detallada del impacto de las alternas B y C en la Estación Experimental Agrícola en Isabela.

Cordialmente,

Jorge Iván Vélez Arocho, Ph.D.
Rector

JIVA/URW

AUT. CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN
2007 SEP -6 AM 8:22

Universidad de Puerto Rico
Recinto Universitario de Mayagüez
Colegio de Ciencias Agrícolas
Oficina del Decano y Director

29 de julio de 2003

Sra. Irma M. García González
Directora
Area de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
P.O. Box 42007
San Juan , Puerto Rico, 00940-2007

RE: FASE AMBIENTAL
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA (PR-22)

Estimada señora García González:

Acuso recibo de su carta del 22 de julio de 2003, donde solicita comentarios referentes a las diversas alternativas del proyecto de referencia.

La Estación Experimental Agrícola en Isabela está localizada en la carretera 2, km.114, por lo que podría estar afectada por el proyecto propuesto. Es nuestro deseo poder tener acceso a las propuestas de mapas o planos con mayor detalle de las alternativas sugeridas, que nos permita evaluar, cómo se puede afectar nuestras facilidades con las diferentes alternativas propuestas.

Para realizar esta evaluación solicitamos se nos provea acceso a los documentos antes mencionados. Estoy delegando al Prof. Lucas N. Avilés Rodríguez, Director de Planificación y Presupuesto del Colegio de Ciencias Agrícolas, para que se comunique con usted y coordine la evaluación de los documentos antes mencionados.

Sin otro particular, quedo,

Cordialmente,

John Fernández Van Cleve
Decano y Director

lef

C: Dr. Alejandro Segarra Carmona
Prof. Lucas N. Avilés Rodríguez

PO Box 9030
Mayagüez PR
00681-9030
Tel. (787) 265-3850
Fax (787) 832-4220

SENADO DE PUERTO RICO

Jorge de Castro Font
Senador por Acumulación

Presidente
Comisión de Reglas y Calendarios
Comisión de lo Jurídico, Asuntos Municipales y Financieros

Co-Presidente
Comisión Conjunta Permanente Para la Revisión y Reforma del Código Civil de Puerto Rico

Comisión Conjunta para la Revisión del Código Penal

27 de agosto de 2007

Sra. Irma M García
Directora
Área de Programación y
Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
P.O. Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Estimada señora Directora:

Sólo unas breves líneas para agradecerle la información que me hiciera llegar sobre el "Aviso Público de Disponibilidad de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para los Corredores de Estudio entre Hatillo y Aguadilla, AC-220124.

Reiterándole mi agradecimiento, quedo

Cordialmente,

JORGE DE CASTRO FONT

Senado 90 1917-2007

Puerto Rico Telephone

17 de julio de 2007

Ing. Irma M. García
Directora
Área Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

Estimada ingeniera García:

DECLARACION IMPACTO AMBIENTAL
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124

Nos referimos a su carta dirigida a nuestra Presidente, Cristina Lambert, en la cual solicita nuestros comentarios. La misma fue referida a nuestra atención.

Personal de nuestra división estudió los documentos que nos suministrara y luego de revisar nuestros archivos, encontramos que a lo largo del corredor propuesto se encuentran varias carreteras estatales y municipales en cuyas servidumbres tenemos facilidades telefónicas, tanto aéreas como soterradas, que podrían verse afectadas por la construcción de este proyecto.

No tenemos objeción al mismo, no obstante, una vez completado el diseño es necesario que nos haga llegar copia del plano para determinar si se afecta nuestra planta telefónica y tomar las acciones correspondientes. Agradeceré también nos indiquen la fecha de comienzo y terminación de estos trabajos de modo que se puedan programar los trabajos de relocalización de nuestras facilidades, de ser necesario.

Para información adicional, puede comunicarse con Frank Cruz, ingeniero a cargo del proyecto, al teléfono (787)749-2120.

Cordialmente,

Olga Quiles, Ing.
Gerente Norte, Sur y Oeste
Departamento de Ingeniería
de Planta Externa

fc

R-PRIDCO@ALT

FOMENTO

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
Compañía de Fomento Industrial

9 de agosto de 2007

Sra. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Estimada señora García:

DECLARACIÓN IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)
CORREDOR HATILLO AGUADILLA, AC-220124

Nos referimos a su comunicación del 8 de junio de 2007, relacionada con la DIA-P indicada en el asunto.

La Compañía de Fomento Industrial (Fomento) endosa la construcción de la extensión de la Carretera PR-22 (Expreso José de Diego) de Hatillo a Aguadilla tomando en consideración el gran interés público que reviste el mismo. El proyecto beneficiará el área residencial, comercial e industrial del área. Además, descongestionará la vía principal entre Hatillo y Aguadilla que es la Carretera PR-2 y acortará la distancia entre San Juan y los municipios del noroeste y oeste redundando en un estímulo para la economía de la región.

Recomendamos la alternativa A, ya que es la que menos afecta los terrenos del Parque Industrial Las Américas el cual está próximo a desarrollarse y que ubica en la Carretera PR-2, Km. 117.3, Bo. Aceitunas del municipio de Moca.

Solicitamos la construcción de un conector que provea acceso de entrada y salida hacia el parque industrial.

Le deseamos éxito en todas las gestiones.

Cordialmente,

Boris Jaskille
Director Ejecutivo

0709126701001

Compañía de Comercio y
Exportación de Puerto Rico
PUERTO RICO TRADE
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

Ricardo A. Rivera Cardona
Director Ejecutivo

28 de septiembre de 2007

Ing. Carlos J. González
Secretario
Departamento de Transportación
y Obras Públicas (DTOP)
PO Box 41269
San Juan, PR 00940-1269

Estimado ingeniero González:

RE: Declaración de Impacto Ambiental Preliminar
Corredor Hatillo-Aguadilla

En vista pública celebrada el 14 de septiembre de 2007 en el Teatro del municipio de Hatillo, el Departamento de Transportación y Obras Públicas expuso las tres diferentes alternativas para mejorar la infraestructura de transportación sobre el Corredor de Hatillo a Aguadilla. En dicho evento se le concedió a la Compañía de Comercio y Exportación (CCE) de Puerto Rico treinta días laborables para expresar su opinión como agencia gubernamental.

Conforme la solicitud de comentarios a la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) Preliminar tenemos a bien hacer la siguiente recomendación: -En lo que se refiere al proyecto, entiéndase Corredor de Hatillo – Aguadilla, la CCE coincide con la posición de la Decana de Ciencias Agrícolas del Recinto Universitario de Mayagüez, Dra. Gladys González. Esta recomendó que primero se debe terminar el Plan de Usos de Terrenos. El citado documento será de gran utilidad en la determinación sobre qué área geográfica deberá utilizarse para construir dicha obra de infraestructura.

Cordialmente,

Ricardo Rivera Cardona

CLM/cdf

PO BOX 195009 • San Juan, PR 00919-5009 • Ave. Chardón 159, Edif. New San Juan • Hato Rey, PR 00918 • Tel. 787.294.0101 • Fax 787.294.0718

8 de julio de 2009

Sr. Luis E. Rodríguez
Director
Area de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
Apartado 42007
San Juan, PR 00940-2007

SHPO 10-18-05-02 CORREDOR HATILLO-AGUADILLA (EXTENSION DE LA PR-22, ISLANDWIDE, PUERTO RICO / AC-22-01-24

Estimado señor Rodríguez:

Según nos informa, el proyecto Corredor Hatillo-Aguadilla ha sido escogido para la colaboración mediante la Alianza Publico Privada. Referente al estatus de este proyecto en nuestra Oficina, ya habíamos evaluado los estudios arqueológicos a nivel de reconocimiento (Fase I) preparados durante la etapa de pre-diseño de este proyecto, al igual los seis tomos del documento titulado Estimado de Costos de Adquisición que describe las propiedades inmuebles bajo consideración de adquisición. También evaluamos la Declaración de Impacto Preliminar (DIA-P). Hasta el presente, este proyecto se ha evaluado como una asistencia técnica, pero entendemos que el proyecto necesitará para su desarrollo permiso del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos (USACE por sus siglas en inglés). Sin embargo, aún no hemos recibido comunicación del USACE referente a este proyecto. Por lo tanto es importante que la Autoridad de Carreteras realice las gestiones pertinentes para radicar la solicitud ante la USACE lo más pronto posible para iniciar la consulta bajo el proceso 106 del *National Historic Preservation Act* en sus etapas tempranas de planificación.

Aunque los documentos arriba mencionados cubren adecuadamente las áreas recorridas, según el DIA-P queda por seleccionar la ruta por donde discurrirá el corredor. Tan pronto se seleccione una ruta será necesario compararla con el estudio Fase I previamente evaluado para determinar si es necesario realizar estudios adicionales a nivel Fase I en áreas no antes estudiadas, además de determinar los estudios necesarios para evaluar la importancia histórica de aquellas propiedades potencialmente elegibles al Registro Nacional de Lugares Históricos (*National Register of Historic Places*). La determinación de elegibilidad al Registro Nacional se realiza entre el USACE (como agencia federal) y nuestra Oficina. De identificar propiedades

P.O. Box 9066581
San Juan, PR 00906-6581
Tel. (787) 721-3737
Fax. (787) 722-3622
www.oech.gobierno.pr

elegibles al Registro Nacional, entonces se procedería a determinar el efecto del proyecto sobre estas propiedades, proceso donde es indispensable la participación del USACE.

Reiteramos que el proceso de consulta bajo la Sección 106 del *National Historic Preservation Act* aún no ha comenzado formalmente para este proyecto y la importancia de que se realice en las etapas tempranas de su planificación.

De tener alguna pregunta o comentario, se puede comunicar con Miguel Bonini en la Oficina, (787) 721-3737 o mbonini@prshpo.gobierno.pr.

Atentamente,

Arq. Carlos A. Rubio Cancela
Oficial Estatal de Conservación Histórica

CAR/BRS/MB

United States Department of the Interior

FISH AND WILDLIFE SERVICE

Boqueron Field Office
Carr. 301, KM 5.1, Bo. Corozo
P.O. Box 491
Boqueron, PR 00622

APR 09 2008

Ms. Irma M García
Highway and Transportation Authority
Department of Transportation and Public Works
P.O. Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Re: Hatillo – Aguadilla Corridor
Extension of PR-22, AC-220124
FWS-LP-050

Dear Ms. García:

This is to follow up the April 2, 2008 site visit to the project route and to acknowledge receiving your letter of December 5, 2007 providing additional information on the project. Our comments are issued as technical assistance in accordance with the Endangered Species Act (87 Stat. 884, as amended; 16 United States Code 1531 *et seq.*) and the Fish and Wildlife Coordination Act (48 Stat. 401, as amended: 16 U.S.C. 661 *et seq.*).

Service biologist Marelisa Rivera and Carlos Pacheco visited the project site with personnel from the Puerto Rico Department of Natural and Environmental Resources, project consultants and personnel from your agency. The main purpose was to visit the populations of endangered plants found during the field surveys, particularly the populations that would be potentially affected by the proposed alignment. This purpose was accomplished and our staff observed the species and the areas where the species were found.

Based on the information provided during the visit, the proposed route may affect several individuals of palo de rosa and matabuey. At this time, the number of individuals to be directly affected is unknown. We recommend that the proposed alignment with the intersections be overlaid the GPS points of the plants to determine the number of individuals to be directly and indirectly affected. Additionally, site specific measure to minimize and compensate possible adverse effect to plants and the endangered Puerto Rican boa have not been developed yet.

Thank you for the opportunity to visit the area and continue providing comments. If you have any questions, please call Marelisa Rivera at 787-851-7297 extension 231.

Sincerely yours,

Edwin E. Muñiz
Field Supervisor
Caribbean Field Office

c: COE, San Juan

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Departamento de Transportación y Obras Públicas

Oficina del Secretario

SECRETARIA - JCA
MAY 0 8 2009
Hora: 8:07 am

8 de mayo de 2009

Lcdo. Pedro J. Nieves
Presidente
Junta de Calidad Ambiental
PO Box 11488
San Juan, Puerto Rico 00910

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)
DEL CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124, JCA-07-0014(ACT)

Estimado licenciado Nieves:

El 8 de mayo de 2007 se sometieron a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) diez (10) copias impresas y un disco compacto (en formato pdf) de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para el proyecto de referencia.

Esta DIA-P fue preparada en cumplimiento con el Artículo 4 (B) (3) de la Ley 416, del 22 de septiembre de 2004 (Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico) y de acuerdo a lo que establece el Reglamento de la JCA y sus enmiendas para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales.

Vistas públicas para el proyecto se celebraron el 14 y 19 de septiembre de 2007. Transcurridos aproximadamente dos (2) años desde que se sometieron los documentos a la JCA, es nuestro interés, nos indique el estatus de la determinación, mediante resolución.

Este proyecto es uno de prioridad para nuestro Departamento, ya que ha sido escogido para la colaboración mediante la Alianza Público Privada (APP), anunciada por el Gobernador de Puerto Rico, Hon. Luis Guillermo Fortuño Burset.

La APP será mediante un acuerdo de cooperación establecido por contrato entre el sector gubernamental y el privado. De esta forma se podrá lograr el proyecto de una manera más eficiente y rápida.

Agradeceré su pronta atención a este asunto.

Cordialmente,

Rubén A. Hernández Gregorat, MEM, PE
Secretario

6701/

Estado Libre Asociado de Puerto Rico

Gobierno Municipal Hatillo

Oficina del Alcalde

14 de febrero de 2008

Sr. Carlos J. González Miranda
Director Ejecutivo
Autoridad de Carreteras y Transportación
Depto. de Trasportación y Obras Públicas
P.O. Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

RECIBIDO
FEB 2 0 2008
10:13
Oficina del Secretario
Inic.

RE: Corredor Hatillo-Aguadilla

Estimado Sr. González:

Adjunto le acompaño la ponencia relacionada al asunto en epígrafe para su conocimiento.

Para cualquier información se puede comunicar al teléfono 787-898-3840, extensión 258 y 290.

Cordialmente,

José A. Rodríguez Cruz
Alcalde

/trr

Apartado #8
Hatillo PR 00659
544-1017
820-4417
898-2416
898-3840
ext. 258, 290
Fax. 898-2295

09022830001013

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Gobierno Municipal Hatillo
Oficina del Alcalde

CORREDOR HATILLO-AGUADILLA

El proyecto del Corredor Hatillo-Aguadilla, es un proyecto que ha sido estudiado por años como alternativa para continuar la ruta de la actual PR-22 en dirección oeste, discurriendo por los Municipios de Hatillo, Camuy, Quebradillas, Isabela, Moca hasta llegar a Aguadilla. La declaración de impacto ambiental propuesta por la Autoridad de Carreteras y Transportación está basada en la Alterna A en la que se propone esta ruta a campo traviesa. La necesidad y propósito de este proyecto se plantea como una atracción hacia centros de empleo, universidades, colegios, fábricas y el Aeropuerto Rafael Hernández ubicados en Aguadilla.

Este estudio no toma como precedente el comportamiento de la economía en los pueblos que ya han sido impactados por el paso del expreso actual que va desde San Juan hasta Hatillo. El comportamiento socio-económico y cultural en estos pueblos luego de la construcción del expreso, es un recurso útil para hacer proyecciones futuras que simulen cómo la ruta a campo traviesa puede impactar el desarrollo y crecimiento económico que se ha venido dando alrededor de la PR-2 en Hatillo en los últimos diez años. La ruta a campo traviesa, la cual fue presentada por la Autoridad de Carreteras y Transportación como la alternativa más viable por el factor de costo, implica un impacto adverso a la economía del pueblo de Hatillo. Según esta propuesta, la mayor parte del expreso a campo traviesa, discurre de forma terrestre atravesando los barrios de Corcovado, Carrizales y Pajuil y tiene un tramo elevado hacia la PR-130 en la cual se propone la salida. Esta ruta impactará algunas vaquerías productivas ubicadas en la alineación propuesta. En algunos casos las fincas se afectan totalmente y en otros estas quedarán segregadas por lo que llevará a los ganaderos a optar por vender sus fincas a desarrolladores con otros fines. Nuestra postura va encaminada a defender estas tierras y a que prevalezca la Industria Ganadera, la cual se ha visto afectada en los últimos años por los impuestos y el costo en el mercado.

Apartado #8,
Hatillo PR 00659
544-1017
820-4417
898-2416
898-3840
ext. 258/290
Fax. 898-2295

El impacto ambiental es otro factor que nos preocupa ya que la ruta propuesta atraviesa la zona del kársica norteña. Esta área es ecológicamente sensitiva. Nuestro interés es proteger el curso de las corrientes de aguas subterráneas, fuentes, sistemas de cuevas subterráneas y los sumideros. En este Municipio existe una necesidad de abastecimiento de agua en las zonas principalmente rurales, las cuales se verían afectadas con el paso de este expreso.

En el aspecto social-cultural se muestra que esta ruta impacta varios caminos municipales que conectan a varias comunidades con las principales calles estatales como lo es la PR-130. En la declaración del impacto ambiental no se mencionan los caminos y comunidades afectadas y soluciones contempladas para mitigar estos problemas.

La alternativa a campo traviesa en el tramo que comprende Hatillo, contempla una única salida en la PR-130. Esto conllevaría la expropiación de negocios ubicados a lo largo de esta carretera estatal y viviendas. Esta salida no es una ruta inmediata a la PR-2 por lo que solo le ofrece un servicio a los residentes locales y no es atractiva para el turismo interno. Los negocios que se han establecido a lo largo de la PR-2, los cuales subsisten por la actividad vehicular que transita por esta zona, se verían afectados ya que el tráfico se desviaría hacia otra dirección. A lo largo de la PR-2 se han desarrollado en los últimos años, zonas turísticas como el Parador de Punta Maracayo y hoteles y restaurantes como el Hotel Punta Maracayo Resort, el Hotel Rosa del Mar y el Hotel El Buen Café. Otros negocios como el Restaurante El Buen Café ubicado en la proximidad de la salida de la Autopista de Diego es culturalmente un punto de paradas y descanso para las personas que viajan en dirección oeste y un lugar de parada de la Linea Sultana que va desde Mayagüez hasta Rio Piedras y en dirección opuesta. Otros centros comerciales como Plaza Del Norte, Hatillo, Sam's Club y La Ceiba Shopping Center, cerca de nuestro centro urbano, serían igualmente afectado debido al desvío del tránsito a campo traviesa.

Nuestra postura es que este estudio tome como precedente el resultado del expreso actual en la economía y desarrollo de los pueblos ya afectados y que se inviertan recursos profesionales y económicos en realizar un estudio en el que se tomen en cuenta las variables mencionadas. Otras soluciones como mejoras geométricas a lo largo de la PR-2, ensanches de carriles en áreas críticas, construcción de puentes elevados o viaductos en los puntos de mayor congestión

vehicular y construcción de calles marginales podrían ser estudiadas y consideradas en vistas públicas en las que haya participación ciudadana.

Reconocemos el esfuerzo y la dedicación del gobierno central en minimizar las congestiones vehiculares a lo largo de la PR-2 y creemos en que hay otras soluciones viables que podrían ser contempladas. Las mejoras y ensanches de las carreteras son imprescindibles y nos estamos al servicio del gobierno central para proveer las alternativas que sean viables para realizar las mismas y que no afecten el comercio y nuestras tierras ganaderas más productivas de las que se han beneficiado por años todos los puertorriqueños.

Autoridad de Edificios Públicos
Estado Libre Asociado de Puerto Rico

29 de octubre de 2007

Ing. Carmen G. Alicea
Jefa, Oficina de Estudios Ambientales
Autoridad de Carreteras y Transportación
Departamento de Transportación y Obras Públicas
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124

Estimada ingeniera Alicea:

Me refiero a su petición de comentarios relacionados con la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar del proyecto de referencia.

Iniciamos nuestros comentarios indicando que la Autoridad de Edificios Públicos (AEP) se creó bajo la Ley Núm. 56 de 19 de junio de 1958, como una Corporación Pública con el propósito de programar, diseñar, construir y conservar las instalaciones físicas para que el gobierno pueda ofrecer servicios esenciales, y para proveer al Estado Libre Asociado de Puerto Rico una infraestructura adecuada y funcional en las áreas de educación, salud, seguridad, y oficinas de gobierno. Su función principal es garantizar que el desarrollo de la obra pública cumpla con los estándares de calidad, reglamentación y leyes que rigen la industria de la construcción; considerando la solución de las necesidades y especificaciones de nuestras agencias clientes.

A esos efectos, hemos evaluado la alineación preliminar propuesta junto a la ubicación de nuestras escuelas y edificios cercanos a la alineación. De acuerdo a la ilustración que se acompaña, la alineación preliminar no impacta directamente las estructuras de la AEP ubicadas cerca de la misma. No obstante, el impacto final del proyecto se debe evaluar en la DIA-Final, debido a que esta alineación sufrirá variaciones en las fases posteriores de diseño,

adquisición y construcción dentro del corredor del estudio. Estas variaciones pueden responder a la necesidad de evitar o reducir los efectos adversos sobre recursos naturales o culturales, instalaciones y el ambiente socioeconómico, razón por la que se estudió un corredor amplio.

En términos de política pública, nos preocupa que la alineación propuesta provoque el futuro desarrollo de los terrenos a ambos lados del corredor promoviendo el desparrame urbano y como consecuencia un impacto mayor a la perdida de terrenos agrícolas.

De necesitar información adicional o aclarar cualquier duda favor de comunicarse con quien suscribe.

Cordialmente,

Ing. José L. Girona Márquez
Subdirector Ejecutivo

Anejo

c Lcdo. Carlos W. López Freytes
Junta de Calidad Ambiental

Sra. Irma M. García
Area de Programación y Estudios Especiales

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
Gobierno Municipal de Isabela
GERENCIA Y DESARROLLO DE PROYECTOS

CARLOS O. DELGADO ALTIERI
ALCALDE

PO Box 507
Isabela, Puerto Rico 00662
Tel.: (787) 872-2100

20 de septiembre de 2007

Sra. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
P.O. Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

El pasado 19 de septiembre de 2007 se celebro en el anfiteatro Justo Méndez Cabrera la Vista Pública para evaluar la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) y cumplir con el Articulo 4(B)(3) de la ley 416 del 22 de septiembre de 2004 (Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico), sobre la propuesta del corredor vial entre Hatillo-Aguadilla Proyecto AC-220124.

Ante este proyecto de gran envergadura para el municipio de Isabela se realizó la siguiente ponencia:

Ponencia de Vistas Públicas
(Expreso Hatillo – Aguadilla José de Diego)

El municipio de Isabela se encamina hacia un desarrollo vertiginoso. En los últimos años se han programado proyectos de mejoras a la infraestructura de la ciudad. Para lograr esto se han invertido millones de dólares en mejoras permanentes.

Este esfuerzo también ha ido atado con un desarrollo de Planes y Propuestas futuras sobre lo que debe ser la Red vial del municipio y la Región.

Para esto se ha hecho un esfuerzo en mejorar las condiciones físicas del Aeropuerto Rafael Hernández de Aguadilla. Se creó el Proyecto Turístico Porta del Sol y se trabaja en mejorar las condiciones de la Zona Portuaria de Mayagüez.

Este esfuerzo no podría completarse si no se mejoran los accesos viales y si no se analiza la probabilidad de atraer transportación masiva a esta zona.

Por años se ha estudiado la posibilidad de extender la PR #22 (Expreso de Diego) desde el Municipio de Hatillo hasta el Municipio de Aguadilla. En años pasados la Autoridad de Carreteras y Transportación en coordinación con el Departamento de Transportación y Obras Públicas han delineado un Plan de trabajo permitiendo desarrollar varias rutas para la extensión de dicho expreso.

Las posibles rutas trazadas por la agencia están siendo discutidas en la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) que esta siendo circulada y estas son:

1. El desarrollo y construcción del expreso completamente nuevo desde el Municipio de Hatillo hasta Aguadilla, Alternativa A (Campo Traviesa).

2. La segunda alternativa(B) en discusión es la conversión a expreso de la PR #2 en su totalidad.

3. La tercera ruta es una alternativa(C) Mixta en la que se combina Campo Traviesa con conversión de la PR #2 existente en Expreso.

En lo que respecta al municipio de Isabela, se adopta la política pública de endosar única y exclusivamente las alternativas que contemplan la conversión a expreso de la PR #2 existente en el tramo que esta dentro de la jurisdicción del Municipio de Isabela.

Estas alternativas serían endosadas por el municipio por que mantiene la actividad económica e industrial y aseguraría la eficiencia del Plan de Ordenamiento Territorial que esta en desarrollo. En adicción, porque evita la destrucción del medio ambiente y pone los recursos sobre las áreas ya impactadas.

Desarrollar una vía nueva (Campo Traviesa) por otra ruta que no sea por la PR #2 existente sería rechazada por el municipio de Isabela por los siguientes argumentos:

1. El impacto ambiental que generaría la construcción de un expreso nuevo (Campo Traviesa) por los los barrios Llanadas, Bo. Galateo Bajo, Bo. Arenales Bajos, Bo. Arenales Altos y otros sectores sería devastador para la flora y la fauna. Son estos los barrios donde se desarrolla la única actividad Agrícola y Ganadera de nuestro Municipio.

2. Se rechaza la Alternativa Campo Traviesa por que esta discurriría por los barrios que albergan gran parte del Río Guajataca, el Bosque Guajataca y muy cerca del Poblado San Antonio de la Tuna. Es este sector donde se ha reconocido un alto valor Arqueológico. Porque se encuentran las Ruinas del Viejo Isabela, de Túneles de Guajataca y otros Yacimientos arqueológicos ya identificados de gran importancia histórica.

3. Se rechaza la alternativa Campo Traviesa por que la misma Autoridad de Carreteras y Transportación esta desarrollando con una gran inversión económica en el municipio de Isabela varios proyectos de envergadura de mejorar los accesos desde la PR #2 hasta el casco Urbano del municipio de Isabela. Construir dicha vía en una ruta que no sea convertir la PR #2 en expreso sería alejar la vía principal del casco urbano y sería contraproducente alejar los accesos de las nuevas rutas ya mejoradas. Recordemos las experiencias previas de los municipio del Norte de P.R. como Arecibo, Camuy, Vega Baja y otros que vieron caer sus economías con el Desarrollo de la PR #22 por sus municipios.

4. Se rechaza la Alternativa Campo Traviesa por que las vías PR-112, PR-454, PR-475, PR-476 y la PR-446 que son las arterias que se proponen sirvan de salidas desde la ruta propuesta, no son vías que cuenten con capacidad apropiada ni la infraestuctura para aguantar dicho volumen de vehículos, ni aguantaría tampoco el volumen de vehículos pesados que viajan diariamente a la zona industrial y que se va a generar producto de acceso de estas. En adicción, se entraría en un proceso de mejoras de estas vías que encarecería dicho proyecto aún más.

5. Se rechaza esta alternativa por que se dará un duro golpe a la economía comercial e industrial que se ha desarrollado en el sector de la PR #2, afectando el renglón de empleos y economía del propio municipio.

6. Se rechaza esta alternativa por que no esta contemplada ni el Plan de Usos de Terrenos de la Junta de Planificación ni mucho menos en el plan de Ordenación Territorial de Isabela que se esta elaborando en sus fases III y IV.

7. Se rechaza esta alternativa también por estar afectando directamente el área del Karso. No hace sentido en la protección del Karso desarrollar una construcción que aumenta el riesgo de contaminación con aceite y gasolinas. A su vez el mero hecho de la construcción pudiera desviar el curso de las aguas pluviales. Tampoco se ha tomado en consideración que estos suelos están próximos al suelo calificado como suelo San Sebastián que ha producido tantos deslizamientos en la PR #111 entre Moca y San Sebastián.

Un dato interesante que se tendrá que discutir y que no fue contemplado en el Documento Ambiental que circula, es que no se toma en consideración ningún tipo de servidumbre que permita el desarrollo futro del transporte colectivo masivo. Traemos la idea de que se debe dejar una servidumbre que permita desarrollar un tren o transporte masivo a lo largo de dicho expreso.

Se recomienda además, el desarrollo de un Plan Interagencial que trabaja con el desarrollo de este expreso y con las propuestas de desarrollo económico. Esto es necesario para integrar el Plan de desarrollo Turístico Porta del Sol, la actividad económica privada, el desarrollo industrial y otros a las alternativas presentadas en el documento.

Esperamos que la voz del municipio de Isabela sea escuchada y se trabaje directamente entre las agencias gubernamentales de transportación con el Municipio para el diseño correcto de este proyecto.

Quedando claro que el municipio de Isabela Endosa la Alternativa C como 1ra Opción y luego la Alternativa B y por ultimo al Alternativa A.

Desearíamos poder ver en los estudios hechos una Económica o de perdida si alguna que pudiera tener el sector económico del casco urbano del pueblo de Isabela con la evaluación realizada de la Alternativa A.

Gracias anticipadas por permitir al Municipio de Isabela expresarse y estamos siempre a la orden para ayudar en este y cualquier otro asunto.

Cordialmente,

Hon. Carlos O. Delgado Altieri
Alcalde
Municipio de Isabela

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
POLICIA DE PUERTO RICO

SAOC-AAG-DOE-2-274
17 de septiembre de 2007

Irma M. García
Directora Área de programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007 San Juan, P.R. 00940-2007

SOLICITUD DE COMENTARIOS (Impacto Ambiental)
Ref. SAOC 1-27-0775 del 4 de sept. 07

Estimada Irma García:

Con el propósito de asegurar que se tomen en cuenta los factores ambientales en toda acción que en alguna forma pueda tener un impacto significativo sobre el ambiente la construcción de la Carretera Expreso (con control de acceso total) con peaje desde la carretera P.R-22 en Hatillo, discurriendo por los municipios de Camuy, Quebradillas, Isabela, Moca y finalizando en la carretera #2 Km 130.9 en Aguadilla. Debo señalar que el mismo es significativo de forma positiva para los pueblos que pertenecen a nuestra área: Isabela, Moca y Aguadilla, por los siguientes factores:

1. A través de la vía de acceso actual P.R-2 el tránsito es significativo en las horas pico.

2. Tenemos aproximadamente 16 intersecciones con semáforo, los que ocasionan muchas concentraciones de vehículos (alto grado de emisión de gases).

3. Cantidad considerable de vehículos de carga, los cuales producen ruidos, emisiones de gases, filtraciones de aceites y combustibles.

4. Accidentes de autos que envuelven camiones que transportan líquidos flamables (gasolina, gas, aceites y otros) que pueden ocasionar daños al ambiente, flora y fauna.

5. Durante el año 2006 ocurrieron **1,315** accidentes de autos en la carretera #2 desde el Km 104.0 en Isabela al Km 130.9 en Aguadilla, con **7** personas muertas y **522** personas heridas. Los cuales causa gran preocupación en la ciudadanía y se pueden minimizar teniendo una vía de rodaje que limite las intersecciones.

El desarrollo de terrenos para edificar estructuras a través de la carretera #2 es significativo, como lo son los centros comerciales, urbanizaciones, edificios gubernamentales, locales venta de vehículos (dealers) y otros, ocasionan innumerables problemas ambientales por lo que sería de gran envergadura la construcción de ese expreso para el desarrollo de infraestructura vial en nuestra región.

Adjunto estadísticas de accidentes de autos año 2006.

Cordialmente,

Comdte. Edwin Rosado Morales 3-5618
Comandante Área Aguadilla

c. Lcdo. Carlos López Freytes
Presidente, Junta Calidad Ambiental

Cor. Benjamín Rodríguez Torres
Superintendente Auxiliar en
Operaciones de Campo

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Policía de Puerto Rico

SAOC-NTAC-EC-3-778
21 de septiembre de 2007

CAPT. MIGUEL ROSADO CARRERO 5-879
COMANDANCIA AREA AGUADILLA

TNTE. I EDUARDO SANABRIA RODRIGUEZ 6-13479
DIR. ESTACION C, PATRULLA DE CARRETERAS
AREA AGUADILLA

ESTADÍSTICAS 2006

A continuación se desglosan las siguientes estadísticas de accidentes de autos leves y fatales ocurrido en la Carr. 2 km. 104.0 hasta 130.9 de Aguadilla hasta Isabela.

	AGUADILLA	ISABELA
	Carr. 2 km. 116.0 al 130.9	Carr. 2 km. 104.0 al 115.9
Accidente de Auto	921	394
Heridos	382	140
Muertos	3	4

PERSONAS MUERTAS

FECHAS / CARRETERAS	PERSONAS MUERTAS	NÚMEROS QUERELLAS
5 de enero de 2006 Carr. 2 km. 126.1 Aguadilla	Sra. Maria Villanueva González Pasajero	06-10-3-EC-00080
9 de abril de 2006 Carr. 2 km. 124.8 Aguadilla	Sr. Miguel Carrero Ortiz Peatón	06-10-3-EC-01686
5 de mayo de 2006 Carr. 2 km. 122.8 Aguadilla	Sr. Ismael Arbelo Santiago Peatón	06-10-3-EC-02145

FECHAS / CARRETERAS	PERSONAS MUERTAS	NÚMEROS QUERELLAS
11 de marzo de 2006 Carr. 2 km. 105.0 Isabela	Sr. Victor J. López González Sra. Magdiel Román Pasajero	06-10-3-EC-01136
3 de abril de 2006 Carr. 2 km. 111.6 Isabela	Sr. Luis Román Cordero Peatón	06-10-3-EC-01570
6 de abril de 2006 Carr. 2 km. 110.6 Isabela	Sr. Amador Pérez Valle Conductor	06-10-3-EC-01602

Para su conocimiento y trámite correspondiente.

COMPAÑÍA DE TURISMO
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

PLAYA

HISTORIA Y CULTURA
El Viejo San Juan
Ciudades Coloniales
Museos y Galerías de Arte
Capital del Ron
Artesanías
Centro Ceremonial Indígena

NATURALEZA Y DEPORTES
Buceo
Deportes Acuáticos
Golf
Pesca Deportiva
Montar a Caballo
Rapelling
Observación de Pájaros
Observación de Ballenas
Bosque Seco de Guánica
Bosque Nacional El Yunque
Bahía Bioluminiscente
Cuevas del Río Camuy

VIDA NOCTURNA Y ENTRETENIMIENTO
Casinos
Restaurantes
Discotecas y Clubes Nocturnos
Tiendas
Mesones Gastronómicos

SPA

Apartado Postal 9023960
San Juan, Puerto Rico
00902-3960
Tel. 787-721-2400
787-722-6352
www.GoToPuertoRico.com

9 de octubre de 2007

Ing. Irma Garcia
Directora
Area de Programacion y Diseño
Autoridad de Carreteras y Transportación
Apartado 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

COMENTARIOS CORREDOR HATILLO-AGUADILLA

Los sistemas de transportación y carreteras deben tener el objetivo de guiar la planificación económica, social, urbana y ambiental de Puerto Rico. En este sentido, este corredor de transportación debe sopesar estos beneficios, con los costos ambientales generados. Aunque la Compañía de Turismo de Puerto Rico, (en adelante, la "CTPR") promueve el desarrollo económico a través del desarrollo turístico, no es menos cierto que nuestra nueva política pública está fundamentada en la Ley de Turismo Sostenible, la cual promueve un uso responsable de los recursos naturales.

La CTPR está desarrollando mediante ley la Región Turística del Oeste de Puerto Rico, la cual se ha denominado Porta del Sol (en adelante "PDS"). El esfuerzo PDS es uno en el cual se integran los alcaldes, hoteles, paradores y asociaciones de la Región Oeste. Los municipios de PDS impactados directamente por la construcción de la extensión de la PR-22 son Quebradillas, Isabela, Aguadilla y Moca. Esta región, que en la actualidad cuenta con 2,092 habitaciones, está creciendo con nuevas facilidades, tales como: Hotel Las Cascadas en Aguadilla, Colombus Landing en Aguadilla en la PR-107, Hotel Imperial PR-111, Hotel Villa Montaña II en la PR-4466 en Isabela, entre otros, que representan una inversión de $342 millones, para 1,020 nuevas habitaciones. También se encuentra en construcción el Hotel Marriott en Aguadilla en predios de la Base Ramey, con una inversión de $42 millones.

Estas nuevas facilidades se beneficiarían de un acceso más rápido y directo al aeropuerto de Aguadilla Rafael Hernández. En estos momentos también se trabaja en la creación de la Región Turística del Norte, que incluye los municipios de Hatillo y Camuy que también se beneficiarían de una conexión más rápida y directa a este aeropuerto.

Este proyecto de la ACT propone tres rutas. Cada una tiene sus costos y beneficios ambientales y económicos. La ruta PR-2, aunque no tiene tantos impactos ambientales, sí conlleva costos económicos enormes ya que implica la compra o expropiación de miles de viviendas, comercios y hoteles paralelo a la PR-2. De hecho, actualmente existen algunas hospederías ubicadas en la PR-2 que pudieran afectarse negativamente por esta opción, por ejemplo, El Buen Café, que se encuentra en expansión, Hotel Punta Maracayo en Hatillo, Hotel Rosa del Mar en Hatillo, que se encuentra en expansión, entre otros.

Por otro lado, el trazado del corredor campo traviesa impactará algunos terrenos agrícolas y mogotes de la zona del karso, aunque no atraviesa el cinturón del karso en su totalidad. De seleccionarse esta alternativa deberá mantener en lo posible la integridad de las fincas agrícolas.

Como vemos, la alternativa finalmente seleccionada debe ponderar el análisis costo beneficio de las alternativas y debe tener el alcance de proyectar una planificación urbana saludable que alimente los centros urbanos y no promueva rampas que causen desparrame urbano mediante proyectos aislados. En una carta previa hicimos constar nuestra opinión sobre la eliminación de algunos accesos al nuevo expreso en aquellos puntos donde se crearía presión de desarrollo y de desparramamiento urbano. Nos afirmamos en nuestra opinión que estos accesos deben ser eliminados.

En caso de seleccionar la ruta campo traviesa, ésta debe contener un diseño y tecnologías ambientales de edificación verde que mitigue daños a ecosistemas. En este sentido, el uso de elevados para no alterar topografías y escorrentías, y el uso de túneles para no desmontar montañas son alternativas que deben estudiarse. La CTPR está comenzando a mercadear a Puerto Rico y a la Región Oeste como un destino eco-turístico. Para que este enfoque sea exitoso es necesario proteger el medio ambiente natural. Sugerimos, en caso de que se impacten terrenos agrícolas, que estos terrenos sean mitigados mediante la adquisición de nuevas tierras agrícolas bajo el Departamento de Agricultura.

Proponemos también, que estos terrenos agrícolas sean designados como reservas agrícolas a perpetuidad para asegurar su conservación. En caso del impacto a la zona del karso, sugerimos la adquisición de nuevos terrenos para conservación aumentando el inventario del karso a ser protegido. Hacemos énfasis en que más allá del diseño de nuevos expresos es más importante la

planificación integral de un sistema de transporte colectivo para la región. Sugerimos que cualquiera de las alternativas propuestas contenga un carril exclusivo para implantar un sistema de transportación colectiva tipo "Rapid Bus Transit".

El turismo representa en estos momentos uno de los motores de la economía de Puerto Rico, sobretodo en Porta del Sol, por lo que la selección de la ruta final debe tomar en consideración la planificación turística de la visión, considerando también la mejor conexión al Aeropuerto de Aguadilla.

Finalmente, indicamos que la CTPR está a sus órdenes para aportar en la planificación de este proyecto de impacto regional para el interés público.

Atentamente,

Juan Carlos Vega Cidraz
Director
Planificación

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

11 de septiembre de 2007

Ing. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

AVISO PÚBLICO DE DISPONIBILIDAD DE LA DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P) PARA LOS CORREDORES DE ESTUDIO ENTRE HATILLO Y AGUADILLA

Estimada ingeniera García:

Hacemos referencia a la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar del Corredor Hatillo-Aguadilla. Luego de evaluar la misma debemos señalar que la alternativa recomendada en dicho documento, para la construcción de un nuevo corredor a campo traviesa, no ocupará terrenos o propiedades de la Autoridad de los Puertos. Dicha opción ofrece un conector hacia la Carretera 110 que conduce al Aeropuerto Rafael Hernández, aunque el documento no incluye un análisis específico de los beneficios que provocará para dicha instalación aérea la construcción de las obras viales aludidas.

Desde nuestro punto de vista, la construcción del Corredor Hatillo-Aguadilla podría tener el efecto de ampliar las zonas de servicio del Aeropuerto Rafael Hernández, lo que resultaría en beneficio para habitantes y la economía de los pueblos adyacentes. Entendemos que aquellas mejoras asociadas a dicho proyecto que vayan dirigidas a mejorar el flujo vehicular, desde y hacia el aeropuerto Rafael Hernández, serán de gran beneficio para el desarrollo del mismo. Un estudio reciente del Sistema de Aeropuertos administrado por nuestra Agencia identifica al sistema vial existente como el problema principal para el desarrollo del referido aeropuerto como uno comercial de gran escala. Otro estudio conducido por la Autoridad de Carreteras y Transportación y el Departamento de Ingeniería del Colegio de Mayagüez en el año 2005 (para las Mejoras a las Carreteras de Acceso al Aeropuerto Rafael Hernández) había presentado varios hallazgos sobre problemas asociados al tráfico en este sector y ofreció varias recomendaciones que, de ser implantadas, también podrán aportar a que el Aeropuerto cuente con una red vial que apoye el crecimiento continuo reportado en los últimos años.

En conclusión, no tenemos objeción al análisis presentado en el documento de referencia y apoyamos los esfuerzos de la Autoridad de Carreteras y Transportación por dotar de una mejor red vial al área noroeste de la Isla, particularmente la construcción de un acceso más amplio y directo hacia el Aeropuerto Rafael Hernández.

Agradecemos la oportunidad de emitir nuestros comentarios en torno a este asunto.

Cordialmente,

Fernando J. Bonilla
Director Ejecutivo

c Ginorly Maldonado

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

GOBIERNO MUNICIPAL DE QUEBRADILLAS

Del Alcalde

Hon. Heriberto Vélez Vélez

11 de septiembre de 2007

DR CARLOS GONZÁLEZ MIRANDA
SECRETARIO
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS
EDIFICIO MINILLAS SUR
SAN JUAN PUERTO RICO

RE: CORREDOR HATILLO - AGUADILLA

Estimado doctor González:

Reciba un cordial saludo de parte de la Administración Municipal de Quebradillas y el mío propio.

El Municipio de Quebradillas, el cual me honro en dirigir no tiene objeción al proyecto de referencia excepto que no estamos de acuerdo a la localización del conector Camuy-Quebradillas donde está propuesto.

Recomiendo que ese conector se re-localice desde el puente de la PR 113 estación 180 + 00 hasta terminar y conectar con la PR #2 donde ubica nuestra Ceiba centenaria. En mi plan de desarrollo de los próximos 10 años tengo como punta de lanza desarrollar todos los terrenos desde la PR #2 intersección de la PR 485 hasta terminar en el Hotel Guajataca y utilizar el mar como límite. Este conector que aunque es más largo sería un atractivo para el desarrollo turístico de este sector.

Para el desarrollo turístico y comercial de mi pueblo es necesario que usted me ayude para que nuestros visitantes puedan llegar de una forma segura y rápida a sus destinos.

Adjunto plano marcado en rojo con conector sugerido.

Cordialmente,

HERIBERTO VÉLEZ VÉLEZ
Alcalde

SEP 12 AM 10:20

PO Box 1544 Quebradillas, Puerto Rico 00678 • Teléfono (787) 895-2840 Fax (787) 895-7734

Favor enviar toda correspondencia dirigida al Alcalde

DEPARTAMENTO DE LA
VIVIENDA
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

2 de octubre de 2007

Sra. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

RE: DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA AC-220124

Estimada señora García:

Nos referimos a su comunicación del 8 de junio de 2007 en la cual nos refiere la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) Corredor Hatillo- Aguadilla AC-220124 para someter comentarios.

Este documento menciona que la Autoridad de Carreteras y Transportación propone la extensión a la Carretera Estatal PR-22 (Expreso José de Diego), comenzando al Sur de la plaza de peaje del Municipio de Hatillo, kilómetro 81.2, y finalizando en la intersección de la Carretera Estatal PR-2 con la PR-111, kilómetro 131.9 del Municipio de Aguadilla. La trayectoria de dicho expreso discurre de Este a Oeste alejada unos 800 a 1,000 metros aproximadamente, al Sur de la Carretera Estatal PR-2, atravesando los Municipios de Hatillo, Camuy, Quebradilla, Isabela, Aguadilla y Moca.

La extensión de la PR-22 atraviesa por los Barrios Corcovado, Capaez del Municipio de Hatillo, Barrio Cocos y Barrio Cacao del Municipio de Quebradilla; Barrio Galateo Bajo y Barrio Arenales Bajo el Municipio de Isabela, Barrio Aceitunas del Municipio de Moca y los Barrios Caimital Alto, Caimital Bajo, Victoria y Palmar del Municipio de Aguadilla.

Avenida Barbosa 606, Edificio C. Cordero, Río Piedras, PR • PO Box 21365 San Juan, PR 00928-1365
Tel. (787) 274-2525

La extensión a la Carretera Estatal PR-22 (Expreso José de Diego) constará de cuatro (4) carriles y poseerá una serie de conectores los cuales darán acceso directo a los pueblos adyacentes a la Carretera Estatal PR-2. La longitud de Expreso será 27.8 millas (44.5 kilómetros) aproximadamente.

En el alcance del estudio lo presentan en tres (3) posibles rutas alternas. Estas son las alternativas denominadas A-3, B, y C. Mencionan que se puntualiza en la A-3 sin menoscabar la rigurosidad de las demás, por considerarse la de mayor potencialidad y factibilidad. Esta es la alternativa Campo Traviesa que discurre por terrenos rurales al Sur y Este de la Carretera PR-2 en la parte accidental de la Zona Kársica del Norte de Puerto Rico.

Nos indica también este documento, que esta obra tiene como objetivo el crear una red estratégica de autopistas y expresos alrededor de la isla para mejorar el flujo vehicular para estas zonas, proveer mayor seguridad en el tráfico, proporcionar una vía alterna, minimizar los tiempos de viaje y reducir las emisiones atmosféricas, entre otras cosas.

La trayectoria del mencionado expreso ha sido evaluada en forma abarcadora con el fin de escoger la ruta que impacte en menor grado al medio ambiente, público en general y que además sea técnica y económicamente viable.

La Declaración de Impacto Ambiental Preliminar Corredor Hatillo-Aguadilla fue evaluada en sus méritos y a continuación el análisis de la misma.

Política Pública

Infraestructura de Futuro
Carreteras

El automóvil continúa siendo el método de transportación predominante en Puerto Rico. Sin embargo, la congestión vehicular y la falta de accesos a ciertas regiones importantes amenazan la viabilidad del sistema y el desarrollo económico de Puerto Rico. Necesitamos de un sistema vial y un proyecto de mantenimiento que expandan la capacidad actual y desarrollen la capacidad futura necesaria sin afectar adversamente. (Revolución Positiva: Plan para un Puerto Rico Nuevo).

Objetivo: Dotar a Puerto Rico con la capacidad vial adecuada y reducir la congestión vehicular para atender las necesidades de la ciudadanía y de la economía puertorriqueña.

Proyectos de Construcción

- *Completaremos la construcción de la Red Vial de Puerto Rico dándole atención prioritaria a la finalización del Corredor del Este, la PR-10 y la PR-53 y a la conversión a Expreso de la PR-2 entre Mayagüez y Arecibo y entre Mayagüez y Ponce. La siguiente lista incluye todos los proyectos de esta obra:*

1. *PR-2 Completar tramos en construcción Ponce – Hormigueros*
2. *.....*
3. *.....*
4. *.....*
5. *.....*
6. *.....*
7. *PR-22 y PR-2 Construcción/conversión a expreso Hatillo – Aguadilla*
8. *...*

(Revolución Positiva: Plan para un Puerto Rico Nuevo).

Como parte del proceso de evaluación del documento de referencia, la Oficina de Sistemas de Información Geográfica de esta Secretaría en coordinación con la Oficina de Estudios Ambientales de la ACT preparó un mapa de localización de imágenes de satélite que identificaban las intervenciones del Departamento de la Vivienda cercanas al desarrollo del Corredor. Este documento fue referido a las áreas operacionales del Departamento de la Vivienda para analizar e evaluar y estos son sus comentarios y/o recomendaciones.

Secretaria Auxiliar de Subsidio de Vivienda y Desarrollo Comunitario indican que su análisis se limita solamente al impacto de esta nueva vía de tránsito en proyectos en construcción o programados por el Programa HOME en el área. Luego mencionan que en este momento la vía propuesta no impacta ningún desarrollo del Programa.

Administración de Vivienda Pública nos comentan que el desarrollo del proyecto del Corredor Hatillo – Aguadilla según propuesto no interfiere con los proyectos de la Administración de Vivienda Pública y que no hay proyectos que se puedan ver afectados con la acción propuesta.

Secretaria de Planificación y Servicios Técnicos

Oficina de Proyectos Especiales nos indican que luego de ser evaluado el mismo esa área no tiene asignado ningún proyecto que pueda verse afectado por el desarrollo de este proyecto.

Oficina de Reordenamiento Urbanístico informa que la trayectoria de dicho corredor colinda con una finca del Departamento de la Vivienda en el Barrio Caimital Bajo para la cual se proponía un desarrollo de vivienda en coordinación con el Municipio. Actualmente se encuentra ante la consideración del Secretario de la Vivienda.

La Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda comentan que cuentan con dieciséis (16) proyectos entre los Municipios de Hatillo a Aguadilla. De estos proyectos se identificaron dos (2) que ubican en barrios que serán impactados de una forma u otra con el corredor propuesto y estos son:

Nombre del Proyecto	Ubicación	Etapa
Valle de Aguadilla	PR-2 Km. 122 Barrio Caimital Alto	Diseño
Valle de Aguadilla	PR-464, Km. 3.6 Barrio Aceitunas	Diseño

La Secretaría de Gerencia y Desarrollo de Proyectos de Vivienda nos indican que no tener objeción a la propuesta de la Autoridad de Carreteras y Transportación, para la Extensión de la Carretera Estatal PR-22 (Expreso de Diego), ya que no impactará ninguna de las comunidades que tienen en sus inmediaciones.

Conclusión y Recomendaciones

La Evaluación Ambiental Preliminar (DIA-P) Corredor de Hatillo a Aguadilla está en armonía con la política pública de "**Infraestructura del Futuro**" del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, la cual esta dirigida a dotar a Puerto Rico con la capacidad vial adecuada y reducir la congestión vehicular para atender las necesidades de la ciudadanía y de la economía puertorriqueña. ***(Revolución Positiva: Plan para un Puerto Rico Nuevo).***

Sin embargo, en los planes, diseño y construcción de proyectos del Departamento de la Vivienda existen varios proyectos que podrían verse impactados de una forma u otra con la acción propuesta. La trayectoria de dicho corredor colinda con una finca del Departamento de la Vivienda en el Barrio Caimital Bajo para la cual se proponía un desarrollo de vivienda en coordinación con el Municipio de Aguadilla. Por otra parte, los proyectos Valle de Aguadilla y Jardines de Moca de la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda interfieren, o están cercanos al propuesto corredor, por lo cual pueden ser impactados.

Conforme a los antes expresado, **recomendamos se tomen en consideración las cercanías de la alineación propuesta a los proyectos antes descritos, ya que podrían ser impactados por el desarrollo del proyecto del corredor de Hatillo- Aguadilla presentado por la Autoridad de Carreteras y Transportación.**

Cordialmente,

Federico del Monte
~~Secretario Auxiliar~~
Planificación y Servicios Técnicos

C: Lcdo. Carlos W. López Freytes
Presidente
Junta de Calidad Ambiental

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
INSTITUTO DE CULTURA PUERTORRIQUEÑA

PO BOX 9024184
SAN JUAN DE PUERTO RICO 00902-4184

28 de agosto de 2007

Ing. Irma M. García, Directora
Área Programación y Estudios Especiales
AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

CORREDOR HATILLO-AGUADILLA
EXTENSIÓN DE LA PR-22 (CONVERSIÓN A EXPRESO PR-2)

Estimada Ingeniera García:

Hacemos acuse de recibo de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) en disco compacto preparada para el proyecto en referencia. Después de haberla analizado sometemos los siguientes comentarios:

- El Programa de Arqueología y Etnohistoria del Instituto de Cultura Puertoriqueña ***está de acuerdo*** con los cambios propuestos al diseño de la ruta (a campo traviesa) para evitar que se afecten los recursos culturales detectados, siempre y cuando dichos cambios no se alteren durante el diseño final y construcción de la obra.
- Si el diseño final cambiara en relación a la nueva ruta propuesta, sería necesario llevar a cabo estudios arqueológicos en los tramos que hayan sido alterados, para asegurarnos de no afectar recursos culturales.
- De ser necesario, durante la fase de diseño se deberán realizar estudios arqueológicos adicionales para delimitar los recursos culturales ya detectados y evitar impactarlos negativamente, particularmente en el Tramo IIIB en Aguadilla.
- En caso de no poder evitar el impacto negativo, se deberán coordinar medidas de mitigación con el Instituto de Cultura Puertoriqueña.

- De surgir hallazgos de valor o posible valor arqueológico o histórico durante la construcción, será necesario detener los trabajos en ese lugar hasta que se determine la acción a seguir en coordinación con el I.C.P., tal como lo señala la sección 10 de la Ley 112 (del 20 de julio de 1988 enmendada).

Esperando que los comentarios resulten de utilidad para la protección del Patrimonio Arqueológico de Puerto Rico, estamos a su disposición para cualquier consulta.

Cordialmente,

Arqlga. Laura del Olmo Frese
Directora
Programa de Arqueología y Etnohistoria

LDOF/rmd

cf: Lcdo. Carlos W. López Freytes
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Departamento del Trabajo y Recursos Humanos
Administración de Seguridad y Salud Ocupacional de Puerto Rico

PUERTO RICO OSHA

13 de septiembre de 2007

Sra. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
Departamento de Transportación y Obras Públicas
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

Re: Determinación de Impacto Ambiental - No Significativo (DN)
Corredores de Estudio Entre Hatillo y Aguadilla, AC-220124
JCA-07-0014 (ACT)

Estimada señora García:

Personal técnico de nuestra oficina analizó la Determinación de Impacto Ambiental de referencia.

Las medidas de seguridad y salud en el trabajo que el patrono deberá cumplir para la fase de construcción están contenidas en el Reglamento 10 OSH 1926 - Normas de Seguridad y Salud para la Industria de la Construcción y en el 4 OSH 1910 - Normas de Seguridad y Salud para la Industria en General.

Entre las normas de mayor relevancia se encuentran las siguientes:

- **1910.1200** Comunicación de Riesgos
- **1926.20** Disposiciones Generales de Seguridad y Salud
- **1926.21** Educación y Adiestramiento en Seguridad
- **1926.25** Orden y Limpieza
- **1926.50** Servicios Médicos y Primeros Auxilios
- **1926.51** Saneamiento
- **1926.52** Exposición al Ruido Ocupacional
- **1926.55** Gases, Vapores, Humos, Polvo y Nieblas
- **1926.62** Plomo

- **1926.95-104** Equipo de Protección Personal
- **1926.150-151** Prevención y Protección Contra Incendios
- **1926.152** Líquidos Inflamables y Combustibles
- **1926.200** Señales y Rótulos para Prevención de Accidentes
- **1926.250** Requisitos Generales de Almacenamiento
- **1926.301-304** Herramientas Manuales
- **1926.350** Corte y Soldadura
- **1926.351** Soldadura de Arco
- **1926.400-449** Subparte K - Riesgos Eléctricos
- **1926.451-453** Subparte L - Andamios
- **1926.500** Protección contra Caídas
- **1926.550** Equipos de Izar
- **1926.552** Montacargas para Materiales, Montacargas para Trabajadores
- **1926.600-602** Vehículos de Motor y Mecanizados (Equipo)
- **1926.650-652** Subparte P - Excavaciones
- **1926.700-706** Subparte Q - Concreto y Albañilería
- **1926.750** Subparte R - Montaje de Acero
- **1926.850-860** Subparte T - Demolición
- **1926.1000-1003** Estructuras de Protección contra Vuelcos: Protección sobre la Cabeza
- **1926.1050-1053** Subparte X - Requisitos para Escaleras y Escalas

2 OSH 1904-Registros e Informes de Lesiones y Enfermedades Ocupacionales:

El propósito de este Reglamento (Parte 1904) es requerir a los patronos que registren e informen las fatalidades, lesiones y enfermedades relacionadas al trabajo utilizando los formularios: OSHO 300-Registros de Informes de Lesiones y Enfermedades Ocupacionales, OSHO 300A-Resumen de Lesiones y Enfermedades Ocupacionales y OSHO 301-Incidente de Lesión y Enfermedad.

Reglamento Número 17, Calderas y Recipientes a Presión:

La instalación, inscripción, inspección, operación, uso y mantenimiento de calderas y recipientes a presión está reglamentada por el Reglamento Número 17, Reglamento para Calderas y Recipientes a Presión.

Además, a tenor con lo dispuesto en la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo de Puerto Rico exhortamos a todos los patronos a desarrollar e implantar en sus lugares de trabajo programas efectivos de seguridad y salud, que incluyan los siguientes elementos:

- Liderato gerencial y participación de los empleados
- Análisis del lugar de trabajo
- Prevención y control de riesgos
- Adiestramientos de seguridad y salud

Los comités de seguridad y salud, compuestos por empleados y gerenciales, es uno de los mecanismos de participación de los empleados en los asuntos de seguridad y salud del lugar de trabajo.

Para aclarar cualquier duda en relación con estos comentarios, puede comunicarse con nuestra División de Ayuda Técnica al (787) 754-2172.

Si desea asesoramiento gratuito en su lugar de trabajo, puede referirse a la División de Programas Voluntarios al teléfono arriba indicado.

Cordialmente,

Myrna I. Vélez Piñeiro
Secretaria Auxiliar Interina

c. Sr. Teófilo de Jesús, Director
Área de Asesoramiento Científico
Junta de Calidad Ambiental

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Municipio Autónomo de Moca

Oficina de Planificación y Ordenamiento Territorial

Hon. José E. Avilés Santiago
Alcalde

Ing. Wilson J. Román López
Director

6 de julio de 2007

Sra. Irma M. García
Directora
Area de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
P.O. Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Estimada señora García:

El Municipio Autónomo de Moca evaluó la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) sobre el corredor Hatillo-Aguadilla, AC-220124.

Sobre el proyecto en mención nuestro Municipio endosa la "Alternativa C" del proyecto propuesto. Entendemos que es la alternativa que más le conviene a los Municipios de la región y menos le afecta a futuros desarrollos de nuestro municipio. Al norte de Moca tenemos un lote de terreno de 200 cuerdas y predios de terrenos calificado IL-1 propiedad de Hewlett Packard y Fomento Industrial con un proyecto denominado **"Las Americas Tecnology Park"**.

Objetamos y nos oponemos a la construcción de la "Alternativa A" según propuesta, la misma sería devastador para el desarrollo de nuestro municipio y la región, ya que se vería afectado parte del proyecto de desarrollo industrial y desarrollo del Proyecto "Palacete Los Moreau". El mismo es de gran envergadura y se desarrollará al norte de nuestra municipalidad.

En adición, nuestro Municipio adjudicó un Request of Proposal para la construcción de un proyecto Residencial-Comercial-Turístico en la finca "Palacete Los Moreau" al norte de la Comunidad Aceitunas de Moca, aledaña a la finca donde se construirá "Las Americas Tecnology Park".

Este proyecto ayudará a la economía de Moca y la región en la creación de nuevos empleos, en la fase de desarrollo socio-económica del sector. La inversión de desarrollo del proyecto es de 80 millones de dólares y creará una cantidad sustancial de empleos en el proyecto.

Apartado 1571-Moca, Puerto Rico 00676

Tel. 787-877-3011/Fax 787-877-0060

La única manera que la "Alternativa A" no afecta el desarrollo de Moca es que se rectifique el tramo que transitaría por el norte de la comunidad Aceituna y que se enmiende este y se traslade por el sur de la comunidad Aceituna.

Anejamos copia de la enmienda a la **Alternativa A propuesta.**

Cordialmente,

ING. WILSON J. ROMAN LOPEZ
DIRECTOR

Vo. Bo. José E. Avilés Santiago
Alcalde

cmc

• AUTORIDAD DE DESPERDICIOS SÓLIDOS
ADS
•Estado Libre Asociado de Puerto Rico

Estado Libre Asociado de Puerto Rico

Autoridad de Desperdicios Sólidos

Lcda. Irma M. Pagán Villegas
Subdirectora Ejecutiva

APARTADO 40285,
SAN JUAN,
PUERTO RICO 00940
Tel. (787) 765-7575
Ext. 4611, 4612
Fax: (787) 753-2220

JUL 18 2007

Sra. Irma M. García
Directora
Área Planificación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Estimada señora García:

Re: Declaración de Impacto Ambiental Preliminar ((DIA-P)
Corredor de Hatillo-Aguadilla
AC-220124

Recientemente la Autoridad de Desperdicios Sólidos (ADS, Autoridad) recibió de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar ((DIA-P) del proyecto de referencia. El mismo considera las alternas de acción propuestas para atender el desarrollo que experimenta la región así como, las condiciones existentes, y poder determinar la ruta más idónea.

La DIA-P considera (3) alternativas de acción: la Alterna A, una alineación que discurre totalmente a campo traviesa con control de acceso y peaje; la Alterna B, que contempla la conversión de la carretera existente PR-2 a expreso; y la Alterna C, que incluye tramos discurriendo a campo traviesa con control de acceso y peaje, y un tramo usando la carretera PR-2 convertida a expreso. Además, se considera la Alterna D, que es la de no acción. La acción recomendada en el documento es la Alterna A.

El proyecto debe estar conforme a la política pública vigente por lo que se enfatiza la implantación de programas de reducción, reuso y reciclaje de los residuos sólidos. La ADS no objeta el desarrollo propuesto y aunque el mismo no es una instalación de desperdicios sólidos si se requiere y condiciona a que el proponente cumpla con las disposiciones y estatutos que se mencionan a continuación:

- Los requisitos aplicables dispuestos en la Ley Núm.70 de 18 de septiembre de 1992, conocida como la "Ley para la Reducción y Reciclaje de los Desperdicios Sólidos", y en la Ley Núm. 411 de 8 de octubre de 2000, la cual requiere que cualquier tipo de institución que emplee más de diez personas, ya sea a tiempo completo o parcial, implanten un Plan de Reciclaje. Este

requisito se aplica tanto en la etapa de construcción como en la de operación del proyecto en virtud de la operación de los peajes que tendrá el proyecto.

- El desarrollador implantará medidas de prevención de contaminación para el manejo de los desperdicios sólidos y residuos especiales (neumáticos desechados y aceite usado), con el propósito de reducir o eliminar contaminantes y desperdicios en la fuente de origen durante la fase de construcción. Si el desperdicio no es producido se elimina el costo de almacenaje y disposición.

- Se delinearán los componentes del Programa de Reciclaje y las estrategias que empleará para asegurar el desarrollo e implantación del mismo en las fases de construcción. Considerará la separación y segregación en la fuente de origen, identificación de mercados para cada material, desarrollo e implantación del sistema de recogido, selección, localización y distribución de recipientes e itinerario de reciclaje, sistema de operación continua, impacto del proyecto en el flujo de los desperdicios sólidos municipales y estimado por categoría de los residuos. Para asegurar la eficiencia y efectividad del programa a implantar, el proponente propiciará el educar a los participantes del programa en las siguientes áreas: identificación de materiales aceptables para reciclaje, segregación, recogido, acopio, manejo y transporte, entre otros.

- Entre otras consideraciones que se deberán discutir están las siguientes:

    - Estimar la cantidad por categoría de los residuos sólidos a producirse durante la construcción del proyecto.
    - Separar en la fuente los desperdicios sólidos producto de la etapa de construcción que puedan reciclarse e indicar cuál será el destino final de los materiales a recuperar.
    - Señalar qué alternativas se considerarán para el manejo y disposición de los desperdicios sólidos que no tengan potencial de ser reciclados.
    - Presentar documentación que evidencie quién tendrá la responsabilidad del recogido y disposición de los desperdicios sólidos.

- Cumplir con los requerimientos del Reglamento 6819, **Reglamento para la Prevención de Contaminación.**

Estas recomendaciones tendrán vigencia de dos años a partir de la fecha de esta comunicación. Si en este término no se ha iniciado la etapa de operación del desarrollo, el proponente deberá solicitar nuevamente el endoso de esta Autoridad.

De conformidad con las leyes y la reglamentación vigente, la Autoridad tiene la facultad de requerir o imponer cualquier otra consideración y requisito que entienda pertinente para garantizar el interés público y la protección del ambiente.

La ADS está en la disposición de colaborar y brindar el asesoramiento técnico necesario para lograr incorporar nuestras recomendaciones. Reiteramos nuestro

compromiso de promover la reducción de los residuos sólidos y el reciclaje de materiales. Contamos con el apoyo de la Autoridad de Carreteras y Transportación para lograr esta meta.

De necesitar información adicional, puede comunicarse con la Sra. Rosalía Llanos, al (787)-765-7575, extensión 4673.

Cordialmente,

Irma M. Pagán Villegas
Subdirectora Ejecutiva

IMPV/OAR/rll

C. Sr. Teófilo De Jesús – Director Asesoramiento Científico

RECIBIDO CORREO
AUTORIDAD DE CARRETERAS
Y TRANSPORTACION
07 AUG -1 AM 11:32

07 AUG -2 AM 10:30
AREA DE PROGRAMACION
Y ESTUDIOS ESPECIALES
OFICINA DEL GOBERNADOR

United States Department of the Interior

FISH & WILDLIFE SERVICE
Boqueron Field Office
Carr. 301, KM 5.1, Bo. Corozo
P.O. Box 491
Boqueron, PR 00622

MAY 21 2007

Ms. Irma M. García
Director
Programming and Special Studies Area
PR Highway and Transportation Authority
P.O. Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Re: Technical Assistance for Biological Assessment Report for Corridor Alternatives between Hatillo and Aguadilla, AC-220124

Dear Ms. García:

Thank you for your letter of March 16, 2007, received in our office on March 27, 2007 requesting comments on the Biological Assessment Report for the three alternatives for the Aguadilla and Hatillo Corridor, also known as proposed PR-22 extension. As per your request, our comments are issued as technical assistance in accordance with the Fish and Wildlife Coordination Act (48 Stat. 401, as amended; 16 U.S.C. 661 et seq.) and the Endangered Species Act (87 Stat. 884, as amended; 16 U. S.C. 1531 et seq.) (ESA). Our office has assigned an identification number for this action; please refer to identification number FWS-LP-050, in future correspondence regarding this project.

Based on the information provided, the purpose of the above mentioned report is to evaluate the effects each alternative may have on Federal and Commonwealth listed species and their habitats. The report also provides conceptual conservation measures for plants and survey protocols during construction for animals. Our comments are limited to the species listed under the ESA, comments regarding Commonwealth listed species should be requested to the Puerto Rico Department of Natural and Environmental Resources.

The three build alternatives under the study consisted of the following:

1. Alternative A which consists of the construction of a new cross-country route located south of PR-2. This alternative proposes three highway connectors or intersections.
2. Alternative B which consists of the conversion of the PR-2 into an expressway.

3. Alternative C which combined a portion of the Alternative A and Alternative B. This alternative proposes one highway connector in the Camuy/Quebradillas municipality boundary.

The report summarizes the methodology of the flora and fauna surveys and the results obtained. Be aware that the study corridors described in section 2.1 do not correspond to the descriptions under section 2.4.1. Under section 2.1, study area for Alternative A consists of one-kilometer wide corridor centered along the proposed roadway alignment, but survey descriptions under section 2.4.1 refer different corridors within Alternative A (125 m - 250 m of both sides of the proposed road alignment). This inconsistency should be clarified.

Based on the results of the surveys, the following federally listed plants were found along Alternative B, including both the north and south sides of the PR-2: *Ottoschulzia rhodoxylon, Schoepfia arenaria, Zanthoxylum thomasianum, Goetzea elegans* and *Auerodendron pauciflorum.* In addition, we have records of *Daphnopsis hellerana* and additional localities of *Schoepfia arenaria, Zanthoxylum thomasianum* and *Auerodendron pauciflorum* in the limestone hills close to the "cara del indio" located at the intersection of PR-2 with PR-113. Please note that these findings represent a good portion of known individuals.

Ottoschulzia rhodoxylon	13 trees ranging from 1-15 m tall. These individuals represent 4% of the total number of individuals in our records.
Schoepfia arenaria	67 trees ranging from 1-6 m tall, including trees with fruits. These individuals represent 35% of the total number of individuals in our records.
Zanthoxylum thomasianum	5 trees approximately 1.5m tall, representing 17% of the currently known individuals.
Goetzea elegans	38 trees ranging from 1-10m tall, representing 20% of the individuals we currently know, not including Vieques.
Auerodendron pauciflorum	2 trees approximately 3m tall, representing 11% of all known individuals.

In the corridors of the Alternative A and Alternative C, 116 individuals and an undetermined number of seedlings of *Ottoschulzia rhodoxylon* were found. These individuals represent 38% of the total individuals we have in our records, the largest currently known population. Additionally, 2 individuals of *Myrcia paganii* or 20% of currently known individuals and 12 individuals of *Goetzea elegans* were observed along these routes. Please be aware that, in our maps, we have records of *Calyptronoma rivalis* in the Rio de Camuy area.

Based on the results of the studies, substantial populations of six federally listed plants were found along the three proposed alternatives. The number of individuals found represent between 4 to 38 percent of currently known individuals in Puerto Rico. The presence of these species are indicative of the importance of some areas along the routes, including the Camuy River area; Guajataca Gorge, Quebrada Colombina and Arca de Noe area; La Sequia area and the limestone hills close to Cara del Indio or intersection between PR-2 and PR-113. Additionally, the endangered Puerto Rican boa was observed in several occasions along the routes.

Section 4 of the report calculated the levels of effect based on the amount of habitat that would be lost as a result of each proposed route. We concur with this approach for the Puerto Rican boa, since the species habitat is distributed throughout the alternatives and the species is difficult to detect. In addition to the direct effects, habitat destruction and modification, indirect effects such as fragmentation and possible future increase of mortality related to road-crossing should be also evaluated. For federally-listed plants, we recommend to overlay the GPS points collected in the field on the proposed right of way to estimate the number of plants potentially affected by the construction. Once the number of plant individuals or populations to be affected is determined, site-specific measures to avoid or minimize effects should be developed. The conservation measures provided for plants such as transplantation and propagation should be the last alternative because the success of these methods is not guaranteed. Other alternatives such as changes in the alignments and methods of construction to protect individuals or populations and acquisition of important areas for the species should be also considered first.

Without determining the amount of individuals or populations of listed species to be affected by the road and establishing site and species-specific conservation measures, we believe that it is premature to determine that the proposed activities are not likely to adversely affect the species. Furthermore, direct and indirect effects to listed species caused by future development of the adjacent areas, particularly close to the proposed intersections were not appropriately addressed in the document. Conservation measures to minimize future effects should be also developed.

We recognize your efforts to survey the areas and consider that methodologies and expertise to conduct such surveys are appropriate. We would like to visit the areas where federally-listed plants were documented and explore with your agency additional measures to protect these threatened and endangered species.

Thank you for the opportunity to provide technical assistance on the report. If you have any questions or to coordinate the site visits, please call Marelisa Rivera at 787-851-7297 extension 231.

Sincerely yours,

Edwin E. Muñiz
Field Supervisor
Caribbean Field Office

mtr

COMMONWEALTH OF PUERTO RICO
HIGHWAY AND TRANSPORTATION AUTHORITY

December 5, 2007

Mr. Edwin Muñiz
US Department of Interior
Fish and Wildlife Service
PO Box 491
Boquerón, Puerto Rico 00622

RESPONSE TO COMMENTS OF THE BIOLOGICAL ASSESSMENT FOR THE PROPOSED CORRIDORS ALTERNATIVES BETWEEN HATILLO AND AGUADILLA (EXTENSION OF PR- 22, CONVERSION TO EXPRESSWAY OF PR-2, COMBINATION OF ALTERNATIVES), AC-220124, FWS-LP-050

Dear Mr. Muñiz:

Enclosed you will find for your review and comments three (3) copies of the response to comments dated May 21, 2007 prepared for the subject project.

Please submit any comments within forty five (45) days of receipt of the enclosed documents. If you have any questions or need additional information, please call Eng. Carmen G. Alicea, Chief of our Environmental Studies Office, at (787) 729-1583.

Cordially yours,

Irma M. García
Director
Programming and Special Studies Area

6704/IMG/CGAR/LER

Enclosures

Response to Comments dated 21 May 2007 from

United States Department of the Interior
Fish & Wildlife Service

Biological Assessment Report for Corridor Alternatives
between Hatillo and Aquadilla
I.D. Number FWS-LP-050

Comment 1: Be aware that the study corridors described in section 2.1 do not correspond to the descriptions under section 2.4.1. Under section 2.1, study area for Alternative A consists of one-kilometer wide corridor centered along the proposed roadway alignment, but survey descriptions under section 2.4.1 refer different corridors within Alternative A (125 m – 250 m of both sides of the proposed road alignment). This inconsistency should be clarified.

Response: Section 2.1 states that the Alternative A study area consists of a one-kilometer-wide corridor centered along the proposed roadway alignment. As described in Section 3.1 and shown in Figures 3A-1 through 3A-14 in Appendix C, existing habitats and land cover were delineated within the one-kilometer-wide corridor. The 125-meter and 250-meter vegetative study buffers described in section 2.4.1 are a sub-set of the one-kilometer wide corridor. Just as transects are typically used in ecological surveys to collect representative information of a larger area, so too were the 125-meter and 250-meter buffers used to collect detailed vegetative information from selected areas within the larger one-kilometer-wide corridor.

Comment 2: Based on the results of the surveys, the following federally listed plants were found along Alternative B, including both the north and south sides of the PR-2: *Ottoschulzia rhodoxylon*, *Schoepfia arenaria*, *Zanthoxylum thomasianum*, *Goetzea elegans* and *Auerodendron pauciflorum*. In addition, we have records of *Daphnopsis hellerana* and additional localities of *Scheopfia arenaria, Zanthoxylum thomasianum* and *Auerodendron pauciflorum* in the limestone hills close to the "cara del indio" located at the intersection of PR-2 with PR-113. Please note that these findings represent a good portion of known individuals.

Response: Comment noted.

Comment 3: In the corridors of the Alternative A and Alternative C, 116 individuals and an undetermined number of seedlings of *Ottoshulzia rhodoxylon* were found. These individuals represent 38% of the total individuals we have in our records, the largest currently known population. Additionally, 2 individuals of *Myrcia paganii* or 20% of currently known individuals and 12 individuals of *Goetzea elegans* were observed along

these routes. Please be aware that, in our maps, we have records of *Calyptronoma rivalis* in the Rio de Camuy area.

Response: Comment noted.

Comment 4: Based on the results of the study, substantial populations of six federally-listed plants were found along the three proposed alternatives. The number of individuals found represent between 4 to 38 percent of currently known individuals in Puerto Rico. The presence of these species is indicative of the importance of some areas along the routes, including the Camuy River area, Guajataca Gorge, Quebrada Colombina and Arca de Noe area, La Dequia area, and the limestone hills close to Cara del Indio or intersection between PR-2 and PR-113. Additionally, the Puerto Rican boa was observed in several locations along the routes.

Response: Comment noted.

Comment 5: Section 4 of the report calculated the levels of effect based on the amount of habitat that would be lost as a result of each proposed route. We concur with the approach for the Puerto Rican boa, since the species habitat is distributed throughout the alternatives and the species is difficult to detect. In addition to the direct effects, habitat destruction and modification, indirect effects such as fragmentation and possible future increase of mortality related to road-crossing should be also evaluated.

Response: Section 4.1.1 of the Biological Assessment Report states that post-construction operation (i.e., vehicle traffic) of the new roadway could result in the death of an unknown number of Puerto Rican boas; however, we are unaware of any methodology that can be used to reliably estimate how many boas could be killed by traffic on the new roadway. We concur that habitat fragmentation may occur as a result of the new roadway. Culverts, livestock crossings, and passages beneath bridges may offer safe passage to boas and other animals in certain areas thereby reducing the effects of habitat fragmentation. Additionally, wildlife exclusion structures such as barrier walls and fences can be used to prevent wildlife from entering the roadway in certain areas and can "funnel" wildlife to crossing structures. Specific locations of these structures will be determined in coordination with the FWS and DNER during the project design phase.

Comment 6: For federally-listed plants, we recommend to overlay the GPS points collected in the field on the proposed right of way to estimate the number of plants potentially affected by the construction. Once the number of plant individuals or populations to be affected is determined, site-specific measures to avoid or minimize effects should be developed.

Response: The maps and tables in Appendix D of the Biological Assessment Report show the mapped locations and numbers of federally listed plant species observed during the field reviews. The locations are shown relative to a 90-meter wide right-of-way along the centerline of the proposed roadway. Surveys to verify the locations

of listed plant species will be performed during the design phase of the project. The resulting information will be used by the design team to avoid or minimize potential impacts to listed species.

Comment 7: The conservation measures provided for plants such as transplantation and propagation should be the last alternative because the success of these methods is not guaranteed. Other alternatives such as changes in the alignments and methods of construction to protect individuals or populations and acquisition of important areas for the species should be also considered first.

Response: Transplantation and propagation of listed plant species will be used only in the event that impacts are unavoidable.

Comment 8: Without determining the amount of individuals or populations of listed species to be affected by the road and establishing site and species-specific conservation measures, we believe that it is premature to determine that the proposed activities are not likely to adversely affect the species.

Response: Updated surveys for listed plant species will be performed and the locations of any observed listed plants verified during the design phase of the project. Following these surveys, site-specific measures to avoid or minimize potential adverse effects to listed plant species will be developed and implemented.

Comment 9: Furthermore, direct and indirect effects to listed species caused by future development of the adjacent areas, particularly close to the proposed intersections, were not appropriately addressed in the document. Conservation measures to minimize future effects should be also developed.

Response: The project will have a minimum right-of-way (ROW) width of 90 meters (295 feet) throughout the length of the project; all land within the ROW will be owned by the PRHTA and will not be available for private or commercial development. Each of the three build Alternatives would result in a controlled access highway that would not provide direct access to private land adjacent to the roadway. Existing land use adjacent to the proposed intersections with PR-2 consists of low to medium density residential and commercial development and agricultural lands that do not provide suitable habitat for listed species. Updated surveys for listed species will be performed during the design phase of the project and site-specific measures to avoid or minimize potential adverse effects, including conservation measures, will be developed and implemented.

Comment 10: We recognize your efforts to survey the areas and consider that methodologies and expertise to conduct such surveys are appropriate. We would like to visit the areas where federally-listed plants were documented and explore with your agency additional measures to protect these threatened and endangered species.

Response: Comment noted. To arrange a site visit, please contact

Eng. Carmen G. Alicea
Director of Environmental Studies Office
Puerto Rico Highway and Transportation Authority
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

Phone: (787) 729-1583

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS

22 de junio de 2009

Hon. Daniel J. Galán Kerkadó
Secretario
Departamento de Recursos Naturales y Ambientales
PO Box 366147
San Juan, Puerto Rico 00935

COMENTARIOS DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS Y SU AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN EN TORNO AL ESTUDIO DEL CARSO DE PUERTO RICO

Estimado señor Secretario:

Conforme a su solicitud, a continuación presentamos los comentarios de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) en torno al Estudio del Carso preparado por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA).

El mencionado estudio identifica aquellas áreas dentro de las regiones cársticas de Puerto Rico, donde no se podrán efectuar actividades de extracción de materiales de la corteza terrestre y las cuales han sido denominadas como áreas restringidas. Las recomendaciones de este estudio serán incorporadas en el Reglamento para la Extracción de Materiales de la Corteza Terrestre y en los reglamentos de la Junta de Planificación para zonificar aquellas áreas de la zona cárstica que deban conservarse.

Sobre este particular, le informamos que la ACT evaluó tres (3) alternativas de alineación para un tramo de carretera entre los municipios de Hatillo y Aguadilla. Como parte de las alternativas se evaluó una alineación por ruta nueva (campo traviesa), como una extensión de la PR-22, Autopista José de Diego; la Conversión a Expreso de la PR-2 y; la combinación de ambas alternativas.

La PR-22 existente es una vía que consta, en su mayoría, de dos (2) carriles en cada dirección de 3.65 metros de ancho cada uno, con paseos exteriores de tres (3) metros y una mediana de 11.50 metros de ancho. La alternativa de extensión de la PR-22 tendrá una sección similar a la existente en la PR-22 y comenzará aproximadamente a unos 800 metros al sur de la plaza de peaje de Hatillo, kilómetro 81.2, y finalizará en el kilómetro 131.9 de la PR-2, a la altura de la intersección de la PR-111 con la PR-2 en Aguadilla. La misma discurrirá en toda su trayectoria al sur de la PR-2, a través del área rural de los municipios de Hatillo, Camuy, Quebradillas, Isabela y Moca. La longitud total de esta alternativa es de aproximadamente 45 kilómetros.

Como parte del proceso interno de toma de decisiones, la ACT preparó en el año 1996 un informe ambiental preliminar con el propósito de detectar, en la etapa temprana de planificación, los posibles impactos sobre el medio ambiente del corredor de extensión de la PR-22. La alineación considerada evadió, hasta donde fue posible, zonas conocidas de alto valor ecológico y cultural, pero aún así, pasaría sobre zonas cársticas y de uso agrícola.

Se seleccionó la alternativa a campo traviesa (alternativa A) como la alternativa de construcción. Bajo esta alternativa se proponen cuatro (4) peajes distribuidos de la siguiente forma: el primero a 13 kilómetros de la intersección con la PR-22, en el Municipio de Camuy; el segundo, a 24 kilómetros en el Municipio de Isabela; el tercero, a 33 kilómetros, en el límite entre los municipios de Aguadilla y Moca y; el cuarto, a 43 kilómetros en el Municipio de Aguadilla.

Los estudios preliminares indicaron que la Conversión a Expreso de la PR-2 entre Hatillo y Aguadilla tendría un impacto significativo en el desplazamiento de negocios, residencias e instituciones, por lo que no fue recomendada.

El proceso de participación ciudadana ha sido uno prioritario para la agencia, por lo cual desde el inicio de la planificación del proyecto lo incorporamos. En mayo de 2001 se consultaron a representantes de varias entidades, agencias y grupos de interés. También se realizaron talleres informativos en varios pueblos que se llevaron a cabo los días 2, 4, 9 y 11 de diciembre de 2003 para brindarles la oportunidad de expresarse respecto al corredor bajo estudio.

Los costos para el año 2006 para adquisición y construcción por alternativa, fueron los siguientes:

DESCRIPCIÓN	ALTERNA A CAMPO TRAVIESA	ALTERNA CONVERSIÓN A EXPRESO	ALTERNA COMBINADA
Costo de construcción	442 M	291 M	448 M
Conectores y puentes	27 M	N/A	8 M
Adquisición	144 M	334 M	176 M
Costo total	613 M	625 M	632 M

El 8 de mayo de 2007, la ACT sometió a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) diez (10) copias impresas y un disco compacto (en formato pdf) de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para su revisión y aprobación del proyecto de referencia. También se sometió el documento al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales. Las vistas públicas sobre esta DIA-P se llevaron a cabo por la JCA los días 14 y 19 de septiembre de 2007.

Este proyecto es uno de prioridad para nuestro Departamento, ya que ha sido escogido para la colaboración mediante la Alianza Público Privada (APP) anunciada por el Gobernador de Puerto Rico, Hon. Luis G. Fortuño Burset. La APP será mediante un acuerdo de cooperación establecido por un contrato entre el sector gubernamental y el privado. De esta forma se podrá lograr el proyecto de una manera más eficiente y rápida.

Actualmente, estamos en espera de la resolución de la JCA al documento de la DIA-P sometido para su consideración hace dos (2) años. Una vez finalizado el proceso ante la JCA, se comenzaría el diseño y la adquisición de propiedades afectadas por la alternativa seleccionada.

Basado en todo lo antes expuesto, respetuosamente entendemos que es necesario se incluya en el mapa del Estudio del Carso la alineación a campo traviesa para la extensión del expreso de Hatillo a Aguadilla. Hasta que esto no suceda, nos oponemos al estudio tal y como fue presentado.

Cordialmente,

Rubén A. Hernández Gregorat, MEM, PE
Secretario

6701

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACION

18 de junio de 2007

Lcdo. Carlos López Freytes
Presidente
Junta de Calidad Ambiental
PO Box 11488
San Juan, Puerto Rico 00910

Atención: Lcdo. Miguel Torres Torres, Secretario y Asesor Legal
de la Junta de Gobierno, JCA

VISTAS PÚBLICAS PARA LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P) DEL CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124

Estimado licenciado López:

El 8 de mayo de 2007 se sometieron a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) diez (10) copias impresas y un disco compacto (en formato pdf) de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para el proyecto de referencia.

Esta DIA-P fue preparada en cumplimiento con el Artículo 4 (B) (3) de la Ley 416, del 22 de septiembre de 2004 (Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico) y de acuerdo a lo que establece el Reglamento de la JCA y sus enmiendas para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales.

Actualmente la Oficina de Estudios Ambientales (OEA) de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) está coordinando la disponibilidad de cuatro (4) lugares (preferiblemente en días consecutivos a finales de agosto) para las vistas públicas del proceso de la DIA-P del proyecto.

Se acordó celebrar cuatro (4) vistas públicas, ya que la experiencia del pasado en los talleres informativos celebrados en el año 2003 nos demostró que para poder manejar adecuadamente las explicaciones sobre el proyecto, con relación a la cantidad de público interesado, y sería recomendable dividir las vistas según los lugares que indicamos a continuación:

1. Teatro municipal José A. Monrouzeau Lacomba, frente a la Plaza de Recreo del centro del pueblo de Hatillo

2. Teatro municipal Liberty cercano a la Plaza de Recreo del centro del pueblo de Quebradillas

07062017044013

3. Anfiteatro municipal, Justo Méndez Cabrera, cercano a la Plaza de Recreo del centro del pueblo de Isabela

4. Legislatura municipal de Aguadilla, primer piso de la alcaldía, frente a la Plaza de Recreo del centro del pueblo de Aguadilla

La ACT coordinará la asistencia del personal de fotografía y video, y los estenotipistas de record para la transcripción de las vistas públicas; así como los refrigerios.

Para coordinar los trámites correspondientes, se puede comunicar con la Ing. Carmen G. Alicea, Jefa de la OEA, o con el Ing. Luis E. Rodríguez de esa oficina, al teléfono 787 729-1583.

Agradeceré su acostumbrada atención a este asunto.

Cordialmente,

Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales

6704/CAR/LER/egn

Anexo

c Sra. Irma Moyeno Valle, Directora, Oficina de Comunicaciones

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL
SAN JUAN, PUERTO RICO

CORREDOR HATILLO-AGUADILLA : DIA-P (JCA-07-0014)
Autoridad de Carreteras y Transportación

COMENTARIOS A LA DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA

A LA HONORABLE JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL:

Comparece Ciudadanos del Karso, Inc., (CDK) por conducto de su Presidente, Abel Vale Nieves, quién muy respetuosamente expone y solicita:

JCA RADICACIONES #51 2008 APR 18 AM 9:

DETERMINACIONES DE HECHOS

1. El 28 de febrero de 2008, el Lcdo. Eli Matos Alicea, Oficial Examinador encargado de las vistas públicas realizadas por la Junta de Calidad Ambiental (JCA) en relación a la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar del Corredor Hatillo-Aguadilla (DIA-P), emitió una resolución otorgando un término de treinta (30) días a CDK para ofrecer sus comentarios sobre la versión en español de la Evaluación Biológica y el Estudio Hidrológico (en adelante "Anejos") perteneciente al documento ambiental antes señalado. Dicha resolución fue emitida en respuesta a la solicitud hecha por CDK durante las vistas públicas efectuadas el 14 de septiembre de 2007, y en la que solicitaba a la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (ACT), agencia proponente de la DIA-P, a que proveyera una traducción al español de los Anejos, en virtud a la Regla 216 C del Reglamento para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales de la JCA (en adelante "Reglamento de Documentos Ambientales").

2. El 12 de marzo de 2008, la ACT hizo entrega de los Anejos en español, concediendo a CDK hasta el 18 de abril de 2008, para que sometiera sus comentarios al respecto.

'08 ABR 18 P1:05

COMENTARIOS

3. La Ley para la Conservación de la Fisiografía Cársica de Puerto Rico (Ley Núm.292 del 21 de agosto de 1999, en adelante "Ley del Karso"), declara que es política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico (ELA) proteger, conservar y manejar para beneficio de ésta y futuras generaciones la fisiografía cársica de Puerto Rico. La misma constituye uno de nuestros recursos naturales no renovables más preciados por la geomorfología y por los ecosistemas particulares que en ellas se desarrollan.

4. El Artículo 2 de la Ley del Karso establece lo siguiente:

> "*Se declara por esta Ley que es política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico **proteger, conservar y manejar para beneficio de ésta y futuras generaciones la fisiografía cársica de Puerto Rico. La misma constituye uno de nuestros recursos naturales no renovables más preciados** por la geomorfología y por los ecosistemas particulares que en ellas se desarrollan. La zona cársica se caracteriza por contener, entre otros: **mogotes, torres, dolinas, sumideros, zanjones, cuevas, cavernas, acuíferos, ríos subterráneos y manantiales** que han desarrollado paisajes de cualidades espectaculares con un alto valor geológico, ideológico, ecológico, histórico, recreativo y escénico ...*" (énfasis suplido)

5. El Artículo 5 de la Ley Núm. 292 del 21 de agosto de 1999, conocida como la Ley para la Conservación de la Fisiografía Cársica de Puerto Rico (en adelante "Ley 292") le asigna al Secretario del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DRNA") entre otras disposiciones, lo siguiente:

> "*Ordenar a los Negociados de Geología, Recursos de Agua, Programa de Zona Costanera, Patrimonio Natural y al Negociado de Pesca y Vida Silvestre que lleven a cabo un estudio que defina las áreas que, debido a su importancia y función geológica, hidrológica y ecosistémica, **no puedan ser utilizados bajo ningún concepto para la extracción de materiales de la corteza terrestre** con propósitos comerciales, ni para explotaciones comerciales. Dicho estudio ofrecerá alternativas para que las actividades antes señaladas puedan*

llevarse a cabo bajo condiciones apropiadas en otras áreas de la zona cársica. [en adelante "el Estudio del Karso"] *Las recomendaciones de el Estudio se incorporarán en el reglamento para la Extracción de Materiales de la Corteza Terrestre y en los reglamentos de la Junta de Planificación para zonificar aquellas áreas de la zona cársica que deban conservarse."* (énfasis suplido)

6. El Estudio del Karso realizado por el DRNA identificó y designó un área considerable de terreno a lo largo del Río Camuy en los municipios de Hatillo y Camuy, otra área a lo largo del cañón del Río Guajataca en los municipios de Quebradillas e Isabela, y terrenos en el extremo oeste del cinturón kárstico en el municipio de Aguadilla, como un Área con Prioridad de Conservación del Karso (APCK), recomendando a su vez su calificación bajo un distrito de Conservación de Recursos 1 (CR-1). (Anejo 1 y 2) En virtud de la política pública establecida por la Ley del Karso, esta prohibida cualquier actividad que conlleve movimiento de terreno en estas áreas, y que como consecuencia, requiera un permiso del DRNA para la extracción de materiales de la corteza terrestre.

7. La Alternativa A recomendada en la DIA-P propone la construcción de una carretera de 28 millas de largo, de 4 carriles y 2 paseos de ancho, mediante la extensión de la carretera PR-22 desde el municipio de Hatillo hasta Aguadilla. Esta acción requeriría un permiso para la extracción de materiales de la corteza terrestre, ya que conllevaría actividades como el relleno de sumideros y la alteración de la topografía de los mogotes y otras formaciones kársticas..

8. La alternativa propuesta en la DIA-P destruiría la integridad natural de al menos 137 cuerdas de terrenos designados como APCK. Como consecuencia, se impactarían negativamente, significativamente y de forma irreversible los valores ecológicos, hidrológicos y geológicos identificados en dicha área.

9. La acción propuesta en la DIA-P es contraria, por lo tanto, al mandato expreso, no discrecional y aplicable a todas las dependencias del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, incluyendo a la ACT, de promover y salvaguardar los valores ecológicos,

hidrológicos y geológicos identificados en aquellos terrenos designados como APCK, según ordena específica la Ley del Karso, y de forma general, el Artículo 4 de la Ley sobre Política Pública Ambiental (Ley Núm. 416 de 22 de septiembre de 2004).

10. La Evaluación Biológica y el Estudio Hidrológico, ni el texto principal de la DIA-P discuten de forma alguna como la actividad propuesta conflije con la política pública establecida en la Ley del Karso y la Ley sobre Política Pública Ambiental.

11. La DIA-P, por lo tanto, no cumple con la Regla 253 B (3) del Reglamento de Documentos Ambientales, la cual exige se discuta como la acción propuesta esta en armonía o en conflicto con objetivos y términos específicos de los planes vigentes sobre usos de terrenos, políticas públicas aplicables y controles del área a ser afectada. En vista de los evidentes conflictos de la acción propuesta con las leyes o políticas públicas antes mencionadas y establecidas para garantizar el bienestar de la sociedad, la DIA-P tampoco cumple con la Regla 253 B (1), en donde se requiere una discusión en relación a los impactos sobre el bienestar y la salud humana, calidad del aguas, los suelos, entre otros.

POR TODO LO CUAL, muy respetuosamente CDK reafirma la solicitud hecha ante la Honorable Junta de Calidad Ambiental para que rechace y deniegue la aprobación de la DIA-P JCA-07-0014 para el Corredor Hatillo-Aguadilla, sometida por la Autoridad de Carreteras y Transportación.

Todo lo antes solicitado se hace en conformidad y al amparo del Reglamento de la Junta de Calidad Ambiental para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales, en virtud de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico, según enmendada.

CERTIFICO: Que en esta misma fecha he enviado copia fiel y exacta del presente escrito al Ing. Luis Trinidad Garay, Director Ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación, agencia proponente del Corredor Hatillo-Aguadilla.

En San Juan, Puerto Rico, el viernes, 18 de abril de 2008.

CIUDADANOS DEL KARSO, INC
Urb. La Cumbre
Ave. E. Pol #497, Box 230
San Juan, PR 00926-5636
Tel. 787-755-0410 / Fax. 787-760-2070
www.cdk-pr.org

Por: _____

Abel Vale Nieves
Presidente

LJRH

The Proposed Extention of the Autopista from Hatillo to Aguadilla
Ronald T. Richards
Sociedad Espeleológica de Puerto Rico, Inc. (SEPRI)

Thank you for the opportunity to present the views of the Sociedad Espeleológica de Puerto Rico , Inc. (SEPRI). I am the Vice President of the organization. SEPRI favors alternative B which is the conversion of highway number 2 to a limited access highway similar to an Interstate highway in the United States. There are two main reasons that SEPRI is opposed to the plans to build the highway on a new route that is south of the existing highway number 2.

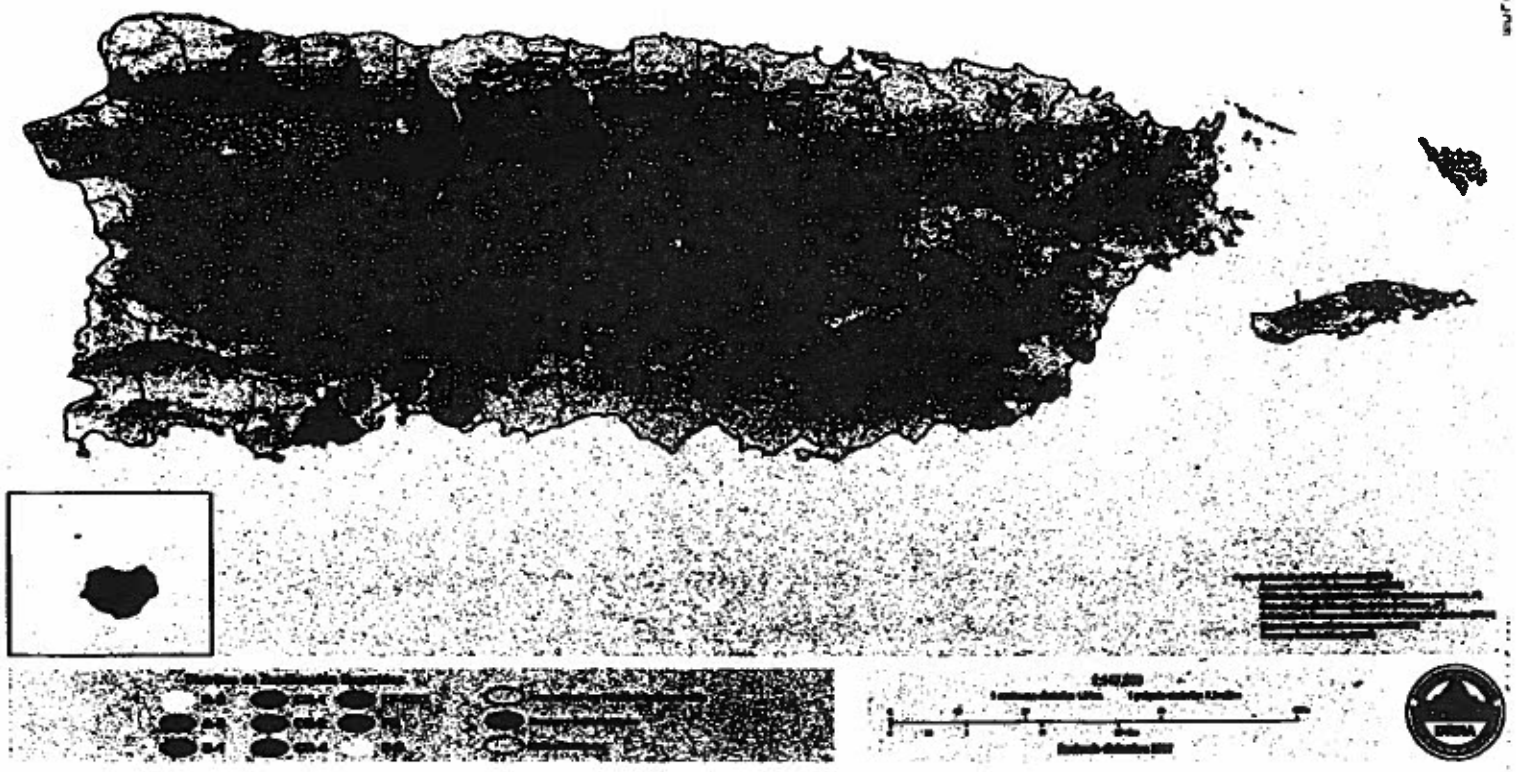
First, the route will damage the karst of the region. Presently in northwest Puerto Rico there is a gradient where the urban areas are near the coast, to the south in the central part of the karst there is a low density area where farms are common, and in the southern part of the karst there are very few people and near wilderness conditions exist. The southern part of the karst with its handful of inhabitants is an area known for its beauty and is a refugee for plants and animals that have become scarce in other areas. It has many beautiful caves. Most of the proposed route is currenly dairy farms and milk production will suffer as a result of this new highway. Even though most people in Puerto Rico will never visit a wild cave they benefit from the fact that caves are part of the broader ecosystem. The bats in the caves eat insects, pollinate flowers, and distribute seeds throughout the forest. The karst is a region that provides clean water for the ecosystem including its human in habitants. The construction of a new route for the highway will cause the southward expansion of urbanized areas at the expense of farming and the wild areas in the southern karst.

Second, the proposed route may damage Cueva Cucaracha which is one of the largest systems in Puerto Rico and has the largest known bat population on the island. I provided information to help prepare the report and the biology of Cueva Cucaracha is discussed in a single sentence in footnote. *El sistema supuestamente tiene una fauna variada y vibrante que incluye la boa puertorriqueña y gran número de murciélagos, entre otros.* To say that the fauna in Cueva Cucaracha "supposedly" exists is bad science. Several articles about the bats of this cave can be found with Google Spholar. I personally told the author of this section that I had seen boas, and thousands of cockroaches, whip spiders, crabs, gnats, spiders, coquis, toads, rats, and fish in this cave. There is so much life that the walls appear to be in motion. This section of the Draft Environmental Impact Statement need to be rejected and a real study of the possible impacts of the proposed highway on the cave needs to be carried out. While I agree that the cave needs to be better documented, the Draft Environmental Impact Statement was written in a manner tha minimized the importance of this cave. The slogan of Aguadilla is *Garden of the Atlantic* and bats and the other fauna of this cave should be part of the garden.

Mapa 1

Terrenos del Carso con Prioridad de Conservación

Mapa 2 Zonificación Propuesta para los Terrenos del Carso con Prioridad de Conservación



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL

IN RE:	*	
	*	
Autoridad de Carreteras	*	**Sobre: DIA-P JCA-07-0014**
Y Transportación	*	**Corredor Hatillo-Aguadilla**
	*	
Agencia Proponente	*	

****

ORDEN

El 12 de septiembre de 2007, en horas de la tarde, la Oficina de Vistas Públicas de la Junta de Calidad Ambiental (en adelante, "la Junta"), le remitió vía fax a este Oficial Examinador una Moción Urgente Solicitando Suspensión y Posposición de Vista Pública. Dicha Solicitud fue radicada en la presente acción administrativa sobre vista pública con relación a la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar ("DIA-P") propuesta por la Autoridad de Carreteras y Transportación ("ACT"), por la entidad Ciudadanos del Karso, Inc. (en adelante "CDK").

CDK fundamenta su reclamo en la alegación de que, a la fecha de la publicación del Aviso Ambiental, las figuras que forman parte de la DIA-P que estaba accesible electrónicamente a través de la Internet no estuvieron disponibles para ser examinadas hasta días (no dice cuántos) después de haberse publicado el edicto informando sobre la celebración de la vista pública; y en que los Apéndices B y D (Evaluación Biológica y el Estudio Hidrológico, respectivamente) solamente estaban disponibles en el idioma

inglés. Todo ello, en su opinión, en violación a las disposiciones reglamentarias que dicen que "los documentos ambientales podrán ser redactados en español o inglés; sin embargo, si es preparado en inglés, versiones en español tendrán que ser provistas a personas que así lo soliciten" (Regla 216 C del Reglamento Para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales de la Junta de Calidad Ambiental, en lo sucesivo "RPPETDA"); y que "...la fecha de disponibilidad a través de la Internet deberá coincidir con la fecha del aviso público requerido en el Inciso C de esta Regla"(Regla 254 D del RPPETDA). En ninguna instancia, CDK nos hace referencia o, menos aún, nos provee evidencia de que hayan solicitado de la agencia proponente copias de los referidos apéndices en español.

No obstante lo anterior, debemos destacar el hecho de que, aún teniendo conocimiento previo de lo anterior y teniendo la certeza de que la vista pública está pautada para celebrarse el 14 de septiembre de 2007, CDK no tomó en consideración que la Ley 170 del 12 de agosto de 1988, conocida como la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme ("LPAU"), 3 L. P. R. A. §2101 y siguientes, dispone en su Sección 3.12, 3 L. P. R. A. §2162, que:

> "El funcionario que presida el procedimiento adjudicativo no podrá suspender una vista ya señalada, excepto que se solicite por escrito con expresión de las causas que justifican dicha suspensión. **Dicha solicitud será sometida con cinco (5) días de anticipación a la fecha de dicha vista. La parte peticionaria deberá enviar copias de su solicitud a las demás partes e interventores en el procedimiento, dentro de los cinco (5) días señalados.**" Énfasis nuestro.

De igual manera, la Regla 13.1 de las Reglas de Procedimiento de Vistas Administrativas ("RPVA") de la Junta dispone que:

> "La suspensión o prórroga de una vista podrá llevarse a cabo por iniciativa del Panel Examinador o a solicitud de parte. **Cuando sea**

solicitada por una parte, no se considerará ninguna petición de suspensión o prórroga a menos que sea, (1) presentada por escrito; (2) solicitada con por lo menos cinco (5) días laborables antes del señalamiento de la vista, y; (3) por justa causa, como citaciones previas a otros foros o por razones de fuerza mayor." Énfasis nuestro.

La solicitud de CDK fue sometida ante este Oficial Examinador con solamente dos días de antelación a la celebración de la vista, por lo que incumple con ambas disposiciones legales antes citadas. En consecuencia, se declara NO HA LUGAR la petición de CDK.

Sin embargo, conforme a las facultades que nos confiere la reglamentación vigente, este Oficial Examinador le concede a toda aquella persona interesada en participar de estas vistas públicas un término adicional de treinta (30) días a partir del 14 de septiembre de 2007, para someter todos los comentarios por escrito que estimen pertinentes a esta acción administrativa, ante la Oficina de Vistas Públicas de la Junta para que sean considerados por este Oficial Examinador en su Informe ante la Junta de Gobierno de la Junta de Calidad Ambiental.

Ello le brinda la oportunidad a toda persona interesada de tener un término adicional de treinta (30) días al ya dispuesto en el Aviso Ambiental para evaluar la DIA-P y someter sus comentarios escritos ante la Junta, para su consideración. En consecuencia, la fecha límite e improrrogable para someter dichos comentarios escritos es, por tanto, el 15 de octubre de 2007.

Notifíquese copia fiel y exacta de este documento a Dr. Carlos J. González Miranda, Secretario, Departamento de Transportación y Obras Públicas; Ing. Luis M. Trinidad Garay, Director Ejecutivo, Autoridad de Carreteras y Transportación; Sra. Irma M. García, Directora Área de Programación y Estudios Especiales de la Autoridad de Carreteras y Transportación; a sus direcciones de record; y al Sr. Abel Vale Nieves,

Presidente, Ciudadanos del Karso, Inc., Urbanización La Cumbre, Avenida Emiliano Pol #497, Box 230, San Juan, Puerto Rico 00926-2070.

REGISTRESE Y NOTIFIQUESE.

En San Juan, Puerto Rico, hoy día 13 de septiembre de 2007.

Elí Matos Alicea
Oficial Examinador

CERTIFICACION

CERTIFICO que en el día de hoy 13 septiembre 2007 he enviado copia del documento que antecede a las personas que aparecen en el notifíquese.

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL

IN RE: **AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACION** **AGENCIA PROPONENTE**	**SOBRE:**	**DIA-P JCA-07-0014(ACT) CORREDOR HATILLO - AGUADILLA**

RESOLUCION Y NOTIFICACION
DESIGNANDO OFICIAL EXAMINADOR

A tenor con las facultades que me confiere la Ley Sobre Política Pública Ambiental, se nombra al **Lcdo. Elí Matos Alicea**, como Oficial Examinador del presente caso.

Todo documento relacionado con este caso deberá ser radicado en la Oficina de Secretaría de esta Junta, ubicada en el piso 1, del Edificio de Agencias Ambientales, Cruz A. Matos, Urb. San José Industrial Park, 1375 Ave. Ponce de León, San Juan, Puerto Rico 00926-2604 y notificado a todas las partes, de conformidad con lo dispuesto por las Reglas de Procedimiento de Vistas Administrativas de la Junta de Calidad Ambiental. Además, deberá remitirse copia del mismo al Oficial Examinador, a la siguiente dirección:

Cordoba Park
400 Bo. Tortugo Apt 19
San Juan PR 00926 9770

REGÍSTRESE Y NOTIFÍQUESE:

En San Juan, Puerto Rico a 10 de agosto de 2007.

Carlos W. López Freytes
Presidente

CERTIFICO: que el día de hoy 23 de agosto de 2007, he notificado copia fiel y exacta del documento que antecede al Sr. Teófilo de Jesús, Director del Area de Asesoramiento Científico de la Junta de Calidad Ambiental, y a la Sra. Irma M. García, Directora Area de Programación y Estudios Especiales de la Autoridad de Carreteras, Centro Gubernamental Minillas, Edificio Sur, Santurce, PR.

por:
María de Lourdes Seijo
Secretaria, Oficina de Secretaría

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL

IN RE: **AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN** **AGENCIA PROPONENTE**	**R-07-23-4** **SOBRE:** **DIA-P JCA-07-0014(ACT)** **CORREDOR HATILLO-AGUADILLA**

RESOLUCIÓN Y NOTIFICACIÓN

En reunión celebrada el 12 de julio de 2007 se sometió ante la consideración de la Junta de Gobierno de la Junta de Calidad Ambiental una carta fechada 18 de junio de 2007 suscrita por la Sra. Irma M. García, Directora del Area de Programación y Estudios Especiales de la Autoridad de Carreteras y Transportación. En la misma, solicita la celebración de una vista pública para el proyecto Corredor Hatillo-Aguadilla.

I. RESOLUCIÓN

Luego de discutidos todos los méritos de esta solicitud y al amparo de los poderes y facultades que le confiere a esta Junta de Calidad Ambiental la Ley Número Número 416 del 22 de septiembre de 2004, según enmendada, mejor conocida como Ley Sobre Política Pública Ambiental y sus Reglamentos, por la presente esta Junta **RESUELVE**:

- Se concede la celebración de dos (2) vistas públicas para que el público en general pueda presentar comentarios a la DIA-P del proyecto propuesto. Se notificará mediante aviso público en un periódico de circulación general, el día, hora y lugar donde se celebrará la misma.
- Las partes interesadas tendrán la oportunidad de examinar la DIA-P que estará disponible en los lugares que se indiquen en el aviso ambiental que se publique al efecto, y serán los documentos objeto de discusión en dicha vista.

NOTIFIQUESE por mensajero a: Sra. Irma M. García, Directora Area de Programación y Estudios Especiales de la Autoridad de Carreteras, Centro Gubernamental Minillas, Edificio Sur, Santurce, P.R.; y personalmente a los siguientes funcionarios de la Junta de Calidad Ambiental: Lcdo. Eugene Scott Amy, Vicepresidente; Ing. Angel O. Berríos, Miembro Asociado; Biol. Julio Iván Rodríguez, Miembro Alterno; Lcda. Linda Rodríguez, Directora Oficina de Asuntos Legales; Sr. Teófilo de Jesús, Director Area de Asesoramiento Científico; y a la Oficina de Vistas Públicas.

DADA en San Juan, Puerto Rico, a 12 de julio de 2007.

CARLOS W. LÓPEZ FREYTES
PRESIDENTE

CERTIFICO: Que he notificado copia fiel y exacta de la Resolución **R-07-23-4** a la Sra. Irma M. García a la dirección mencionada en el Notifíquese y por mensajero interno a los funcionarios de la Junta de Calidad Ambiental, habiendo archivado el original en autos.

En San Juan, Puerto Rico a 8 de agosto de 2007.

SECRETARIO
JUNTA DE GOBIERNO

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL

IN RE: **AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN** **AGENCIA PROPONENTE**	**R-09-23-09** **PROYECTO CORREDOR HATILLO-AGUADILLA** **DIA-P JCA-07-0014(ACT)**

RESOLUCIÓN INTERLOCUTORIA

En reunión celebrada el 12 de agosto de 2009 se sometió ante la consideración de la Junta de Gobierno de la Junta de Calidad Ambiental la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar ("DIA-P") sometida por la agencia proponente, la Autoridad de Carreteras y Transportación (la "Autoridad"), así como el expediente administrativo de la agencia para la acción propuesta proyecto Corredor Hatillo-Aguadilla, a desarrollarse en el área oeste de la Isla de Puerto Rico a través de los municipios de Hatillo, Isabela, Aguadilla, Camuy, Moca, y Quebradillas.

I. ACCIÓN PROPUESTA:

La acción propuesta consiste de la construcción de una carretera tipo autopista (expreso con peaje) que se construirá a campo traviesa, que tendrá un mínimo de dos carriles en cada dirección y paseos laterales. Tendrá una isleta central de un ancho tal, que acomodara en el futuro, según se requiera un carril en cada dirección, más un paseo interior con área verde en el centro y provisión para colocar barreras de seguridad de considerarse éstas necesarias.

II. TRASFONDO PROCESAL:

1. El 8 de junio de 2007, la Autoridad presentó ante la Junta de Calidad Ambiental ("JCA") la DIA-P para el proyecto propuesto a tenor con el Artículo 4(B)(3) de la Ley Número 416 del 22 de septiembre de 2004, según enmendada, mejor conocida como la Ley sobre Política Pública Ambiental. De esta manera, la Autoridad dio inicio al proceso de

evaluación y trámite de la DIA-P del proyecto propuesto, de conformidad con las disposiciones de la Ley sobre Política Pública Ambiental, *supra*, y el Reglamento para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales ("RPPETDA").

2. Mediante la Resolución R-07-23-4 dada el 12 de julio de 2007, la JCA concedió la celebración de dos vistas públicas solicitadas por la Autoridad. La JCA celebró las vistas públicas el 14 y 19 de septiembre de 2007.
3. El 8 de agosto de 2007, la JCA publicó en la Internet el formato electrónico de la DIA-P para el proyecto propuesto.
4. Posteriormente, la JCA envió carta a la Autoridad acusando recibo de la DIA-P, incluyendo copia del Aviso Ambiental y requiriendo la publicación del mismo.
5. El 14 de agosto de 2007, se publicó un Aviso Público informando al público y personas interesadas la disponibilidad de la DIA-P según se dispone en la Regla 254(C) del RPPETDA. En dicho Aviso se concedieron treinta (30) días para someter comentarios e información que pudiera ser útil en la preparación de la DIA-Final, así como el derecho de solicitar una vista pública.
6. El 16 de agosto de 2007, la JCA recibió de la Autoridad un afidávit sobre la publicación del aviso ambiental.
7. El 20 de agosto de 2007, la Autoridad publicó nota aclaratoria sobre aviso ambiental aclarando las direcciones en las cuales estarían disponibles las copias de la DIA-P.
8. Durante el proceso de evaluación del documento ambiental se recibieron comentarios de las siguientes agencias: la Autoridad de Desperdicios Sólidos; el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DRNA"); la Autoridad de Energía Eléctrica ("AEE"); los municipios de Hatillo, Isabela, Camuy, Aguadilla, Quebradillas, y Moca;

el Departamento de Agricultura; el Instituto de Cultura Puertorriqueña; Oficina Estatal de Conservación Histórica; Administración de Terrenos; Compañía de Fomento Industrial; Cuerpo de Bomberos; Departamento del Trabajo y Recursos Humanos; Compañía de Comercio y Exportación; Banco de Desarrollo Económico; Autoridad de Edificios Públicos; Departamento de Salud; Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de PR; la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados ("AAA"); la Autoridad de los Puertos; el Departamento de la Vivienda; la Policía de Puerto Rico; y el Servicio Federal de Pesca y Vida Silvestre ("USFWS", por sus siglas en inglés).

9. También, la JCA recibió copia de comentarios de las siguientes personas: Sociedad Espeleológica de PR; Ciudadanos del Karso; Carta de 14 Ganaderos; Propietario del "Arca de Noé"; Sr. Javier Biaggi Caballero; Residentes de la Carretera PR-110 en Barrio Aceitunas, Moca, Puerto Rico; Asociación de Agentes Agrícolas de Puerto Rico; Bloques Barreto & Coloso Mix; Empresas Mundo Real; Sr. Jorge Ramos; Sr. Wilfredo Nieves, Propietario de la Finca la Eulalia; entre otras personas.
10. El Lcdo. Elí Matos Alicea, Oficial Examinador, emitió el Informe del Panel Examinador el 20 de octubre de 2008.
11. El Área de Asesoramiento Científico emitió memorandos con sus recomendaciones fechados 25 de noviembre de 2008 y 12 de mayo de 2009.

III. RESOLUCIÓN:

Luego de revisado y analizado el expediente administrativo, y discutidos todos los méritos de la DIA-P, al amparo de los poderes y facultades que le confiere a esta JCA la Ley Número 416 del 22 de septiembre de 2004, según enmendada, mejor conocida como Ley sobre Política Pública Ambiental y sus Reglamentos esta Junta **RESUELVE**:

- La DIA-P presentada por la Agencia Proponente, la Autoridad, carece de información esencial que permita realizar una evaluación adecuada del posible impacto ambiental de la acción propuesta.
- Por tanto, la Agencia Proponente deberá presentar una DIA-P Actualizada ("DIA-PA") a tenor con las disposiciones de la Regla 254 (H)(1) del RPPETDA, donde se incluya la siguiente información:

1. Redactar el documento discutiendo principalmente la alternativa seleccionada, con los cambios propuestos al diseño de la ruta e incluir en un capítulo aparte toda la discusión sobre las alternativas consideradas. (La DIA-P sometida está redactada discutiendo todas las alternativas consideradas, en vez de discutir bien la alternativa propuesta y luego comparar).

2. En caso de utilizar explosivos, deberán discutir dicha actividad, identificar las áreas probables de la alternativa elegida en que se podría requerir el uso de explosivos; el impacto que tendría la misma (incluyendo deslizamientos de terreno, inestabilidad de fallas, ruido, vibraciones, entre otras) y las medidas que se tomarán para disminuir cualquier impacto.

3. Indicar un volumen estimado de aguas usadas a ser generadas durante la construcción y operación.

4. Incluir en el documento el Uso y Zonificación de los terrenos propuestos para el proyecto.

5. En el documento se indica que el costo estimado de la Alterna elegida es de 613 millones de dólares. Sin embargo, recientemente se le ha indicado a la prensa que el costo estimado está cerca de los 700 millones de dólares. Por lo cual, se debe actualizar este aspecto en el documento.

6. En la Tabla 4.23 de Resumen de Impactos Ambientales por Alterna, no se incluye el estimado de costos de los estudios especializados que serán necesarios para llevar a cabo la alternativa propuesta. Por lo cual, se deberá contemplar este aspecto y discutir el mismo en el documento.

7. Deberán especificar en el documento la localización propuesta de las estaciones de peaje, y el lugar de disposición de final de las aguas usadas a ser generadas. En caso de descargas al subsuelo, se deberá discutir la geología del área, hidrología en la zona de interés, fuentes subterráneas de agua potable y efectos sobre la calidad de las aguas subterráneas según requeridas en la Regla 253-A inciso 24 del RPPETDA. Además, se deberá someter pruebas de percolación, nivel freático del terreno y determinación de que el sistema no estará ubicado en zona inundable, debidamente firmadas y selladas por un profesional cualificado y con licencia para ejercer la profesión en Puerto Rico a tenor con lo requerido en la regla antes mencionada.

8. Indicar los cuerpos de agua que serán afectados por el proyecto. Además, deberán discutir el impacto que tendrá el proyecto en los cuerpos de agua y canales de riego, durante la construcción de

atarjeas, canalizaciones, puentes, entre otros, y las medidas que se tomarán para disminuir cualquier impacto.

9. Discutir el impacto económico que tendrá la construcción de la alternativa propuesta sobre los comercios de la carretera PR-2, por la reducción de tránsito en la carretera PR-2. (Regla 253, B, 10 del RPPETDA).

10. Discutir en más detalle el posible impacto que tendrá la construcción propuesta en los terrenos agrícolas.

11. La alternativa de conversión a expreso de la carretera PR-2, según propuesta en la DIA-P (añadirá entre dos a cinco carriles con marginales), va a tener un impacto mayor en desplazamientos de residencias, negocios o industrias. Sin embargo, en el documento no se someten otras variaciones en dicha ruta que podrían tener menores impactos.

12. Deberán contemplar en la Determinación y Justificación del Impacto Ambiental Significativo de la acción propuesta, una discusión más abarcadora sobre la justificación de los potenciales impactos que tendrá el proyecto sobre la zona cárstica, terrenos boscosos y terrenos agrícolas, en comparación con los beneficios derivados del proyecto.

13. Se deberá discutir en el documento los argumentos del DRNA en su comunicación del 25 de septiembre de 2007. Además, deberán incorporar en el documento la información requerida por el DRNA. De ser necesario realizar alguna modificación al proyecto, acorde con los comentarios del DRNA, se deberá incluir toda la información relacionada.

14. Deberán someter comentarios de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados sobre la disponibilidad de acueductos y alcantarillado para el proyecto.

15. Deberán incluir comentarios a los argumentos de la carta de la Autoridad de Energía Eléctrica del 31 de agosto de 2007, relacionados con los impactos al sistema de riego.

16. Deberán incluir comentarios a los argumentos presentados por el Municipio de Hatillo e Isabela sobre los impactos que tendría el proyecto en estos municipios.

17. Incluir comentarios a los argumentos de CDK en sus cartas de comentarios del 18 de abril de 2008 y 15 de abril de 2007.

18. Como parte de la evaluación del Estudio Geológico incluido en la DIA-P recomendamos se someta la siguiente información:
    - realizar un Estudio Geotécnico detallado que tome en consideración los sumideros, cuevas y cavernas que rodean el corredor propuesto;
    - estudiar fallas geológicas que circundan el corredor y determinar la(s) acción(es) a tomarse para que el corredor no se afecte;
    - analizar cómo será el drenaje en el corredor en las áreas geológicamente susceptibles como sumideros;
    - estudiar las áreas de deslizamiento de terreno y qué acción(es) se tomará(n) para que no se afecte el corredor;

- tener en cuenta la posibilidad de deslizamientos de terreno, inestabilidad de fallas o sumideros si se usara explosivos durante la construcción del corredor y
- determinar el radio (distancia) al cuál se efectuarán los estudios.

19. Circular la DIA-PA a todas las agencias y entidades a las que se le circuló la DIA-P e incluir cualquier cambio del proyecto en virtud de dichos comentarios.

- Se aprueba el Informe del Panel Examinador fechado 20 de octubre de 2008 en todas sus partes y se hace formar parte de esta Resolución.

IV. APERCIBIMIENTO:

Se apercibe a todas las partes interesadas que la presente resolución Interlocutoria es una de carácter parcial, la cual no pone fin al procedimiento de referencia. Por tanto, la presente Resolución Interlocutoria no es susceptible de reconsideración ante la JCA ni de revisión ante el Tribunal de Apelaciones. Sin embargo, la misma podrá ser objeto de un señalamiento de error en el recurso de revisión que pueda ser incoado una vez se expida la orden o resolución final que emita la JCA en su día. Esto es cónsono a lo dispuesto en la Sección 4.2 de la Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, según enmendada, mejor conocida como la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, 3 L.P.R.A., Subseccción 2101, et seq., que dispone que:

> [U]na orden o resolución interlocutoria de una agencia, incluyendo aquellas que se emitan en procesos que se desarrollen por etapas, no serán revisables directamente. La disposición interlocutoria de la agencia podrá ser objeto de un señalamiento de error en el recurso de revisión de la orden o resolución final de la agencia.[1]

V. NOTIFICACIÓN:

NOTIFÍQUESE por correo certificado con acuse de recibo al: HON. RUBEN A. HERNANDEZ GREGORAT, DIRECTOR EJECUTIVO, AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN, P.O. BOX 42007, SAN JUAN, PR, 00940;

[1] 3 L.P.R.A. sec. 2172.

AGRO. MIGUEL CRUZ, DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, APARTADO 110-A, ARECIBO, PR, 00613; AGRIM. VICTOR OSSORIO, ADMINISTRACION DE TERRENOS, AVE. CARLOS CHARDON #171 SUITE 101, SAN JUAN, PUERTO RICO 00918-0903; LCDO. MIGUEL SARRIERA, 1104 CALLE SAN MIGUEL, QUEBRADILLAS, PR, 00678; LUIS JORGE RIVERA, CIUDADANOS DEL KARSO, URB. LA CUMBRE, 497 AVE. E POL, BOX 230, SAN JUAN, PR 00926-5636; HON. JOSE AVILES SANTIAGO, ALCALDE DE MOCA, P.O. BOX 1571, MOCA, PR 00676; HON. CARLOS DELGADO, ALCALDE DE ISABELA, P.O. BOX 507, ISABELA, P.R. 00662-0507; LUIS CONTI PEREZ, VALLE COLOSO (AGUADA), AUTORIDAD DE TIERRAS, BOX 153, MOCA, PR 00676; GILBERT VEGA VILLANUEVA, P.O. BOX 1689, ISABELA, PR 00662; RESTITUTO DEYNES, P.O. BOX 252, MOCA, PR, 00676; JUAN E. ROSARIO, BOX 363728, SAN JUAN, PR, 00936-3728; LCDA. VICTORIA PEREZ VELEZ, 222 RUTA 475, ISABELA, PR 00662; HON. ROLANDO CRESPO, CAMARA-CAPITOLIO, APARTADO 9022228, SAN JUAN, PR, 00902-2228; HON. LUIS DANIEL MUÑIZ, SENADO-CAPITOLIO, APARTADO 9023431, SAN JUAN, PR, 00902-3431; JAVIER BIAGGI, URB. LAS BRISAS, CALLE 6A-BUZON 72, ARECIBO, PR, 00612; HON. CARLOS MENDEZ, ALCALDE DE AGUADILLA, APARTADO 1008, AVE. SAN CARLOS, AGUADILLA, PR, 00605; SR. CARLOS SAVEDRA, CALLE VIDAL FELIX #135, HATILLO, PR, 00659; DR. JOHN FERNANDEZ, P.O. BOX 9030, ESTACION COLEGIAL, MAYAGUEZ, PR 00681-9030; AGRO. LUIS CORDERO TOLEDO, P.O. BOX 69001 PMB 111, HATILLO, PR 00659; JOSE ENRIQUE ACEVEDO, CALLE INABON 309, HATILLO, PR 00659; ERNESTO ESTREMERA, LIGA ECOLOGICA QUEBRADILLANOS, 149 CALLE JUAN LASALLE, QUEBRADILLAS, PR 00678; DRA. GLADYS GONZALEZ, COLEGIO CIENCIAS AGRICOLAS, RUM, P.O. BOX 9000, MAYAGÜEZ, P.R. 00681-9000; CARLOS SOTO, COMPANIA DE COMERCIO Y EXPORTACION, AVE. CHARDON #159, EDIFICIO NEW SAN JUAN, PISO 3, SAN JUAN, 00902-4275; YOLANDA FLORES, DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, P.O. BOX 10163, SAN JUAN,

PR, 00908; ING. JUAN LOPEZ, 75 CALLE BENTANCES, CAMUY, PR 00627; MOISES ARCELAY, MIRAMAR 262, ENSANCHE RAMIREZ, MAYAGUEZ, PR 00680; CARMELO LOPEZ, APARTADO 365, HATILLO, PR 00659; JUAN ROSARIO, MISION INDUSTRIAL, BOX 363728, SAN JUAN, PR 00936; ING. TANYA ROMAN, MUNICIPIO DE HATILLO, P.O. BOX 233, HATILLO, PR 00659; ROSA JEANNETTE VELEZ, FABRICA BLOQUES BARRETO, P.O. BOX 157L, MOCA, PR 00676; DR. ANGEL TRINIDAD, CARR. 119, KM. 8.7, BO. CAMUY ARRIBA, SECTOR PALOMAR, CAMY, PR 00627; WILLIAM SUAREZ, P.O. BOX 360005, SAN JUAN, PR 00936-0005; LILLIAN TRUJILLO, BOX 582, HATILLO, PR 00659; ISRAEL GUZMAN, CONSEJO RESIDENTES URB. LA MONSERRATE, HC-5 BOX 25304, CAMUY, PR, 00627; JORGE RAMOS, P.O. BOX 1156, CAMUY, PR 00627; y personalmente a los siguientes funcionarios de la Junta de Calidad Ambiental: ING. ÁNGEL O. BERRIOS SILVESTRE, MIEMBRO ASOCIADO; ING. WANDA GARCÍA, MIEMBRO ALTERNO; y al SR. ROBERTO AYALA, GERENTE INTERINO ÁREA DE ASESORAMIENTO CIENTÍFICO.

DADA en San Juan, Puerto Rico, a 12 de agosto de 2009.

LCDO. PEDRO J. NIEVES MIRANDA
PRESIDENTE

CERTIFICO: Que he notificado, por correo certificado con acuse de recibo, copia fiel y exacta de la Resolución R-09-23-09 a la **AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN** y a los deponentes a las direcciones indicadas en el Notifíquese; y a la mano a los funcionarios de la Junta de Calidad Ambiental, habiendo archivado el original en autos.

En San Juan, Puerto Rico, a *31*de agosto de 2009.

LCDO. EDWIN A. IRIZARRY LUGO
SECRETARIO