



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA

P.O. BOX 10163, SAN JUAN, PR 00908-1163

11 de abril de 2005

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

Estimada señora García:

Consulta 2005-46-032-AC
AC-500196
Tren Caguas – San Juan

En su comunicación, solicita nuestros comentarios para este proyecto. Sobre el particular, procedemos a emitir los mismos.

Este proyecto estudia la posible implantación de un sistema de transporte colectivo, el cual incluye la construcción de una vía de tren que, discurriría principalmente por la servidumbre de paso ocupada por la isleta central de la Autopista PR-52, desde el Centro Comercial Las Catalinas en el municipio de Caguas, hasta la Estación de Cupey o Centro Médico del Tren Urbano del municipio de San Juan.

Consideramos que la alternativa de transportación propuesta, redundaría en beneficio de la población transeúnte entre los municipios antes mencionados, reduciendo la congestión vehicular en el sistema vial y ayudaría al medio ambiente, disminuyendo las emisiones atmosféricas.

Además, las posibles rutas propuestas, no afectarían terreno agrícola alguno. Por lo tanto y desde el punto de vista estrictamente agrícola, este Departamento recomienda no objetar la consulta.

Cordialmente,

Agro. Yolanda Flores Santos
Directora
Oficina de Preservación
de Terrenos Agrícolas

chh


ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN

OFICINA DE LA SECRETARIA

7 de abril de 2005

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 García:

Recibimos su comunicación relacionada con las fases de planificación, ambiental y diseño conceptual del sistema de transportación del Tren Caguas – San Juan.

El Departamento de Educación endosa el referido proyecto bajo las siguientes condiciones:

- El acceso a las escuelas públicas que estén ubicadas en la ruta del proyecto no puede afectarse.
- Se deberán tomar las medidas necesarias para que el proceso enseñanza – aprendizaje se lleve a cabo adecuadamente.
- Se garantizará la seguridad de los estudiantes, maestros y el resto de la comunidad escolar durante el desarrollo del proyecto, si es que el mismo está en la ruta de cualquier plantel escolar.

Cordialmente,


Gloria E. Baquero Lleras, Ed.D.
Secretaria



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
COMISIÓN DE SERVICIO PÚBLICO
PO BOX 190870
SAN JUAN, P.R. 00919-0870

OFICINA DEL PRESIDENTE

30 de marzo de 2005

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

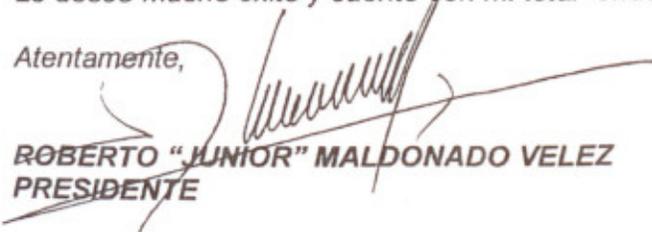
**Ref. Carta Consulta
Tren Caguas-San Juan
AC-500196**

Estimada señora García:

Recibí su comunicación en la cual expone el proyecto. Entiendo la necesidad y conveniencia del mismo; factores críticos con los que estamos de acuerdo y nos comprometemos a apoyar el mismo en los foros que me consulten.

Le deseo mucho éxito y cuente con mi total endoso al mismo.

Atentamente,


**ROBERTO "JUNIOR" MALDONADO VELEZ
PRESIDENTE**



UNITED STATES DEPARTMENT OF COMMERCE
National Oceanic and Atmospheric Administration
NATIONAL MARINE FISHERIES SERVICE

Southeast Regional Office
9721 Executive Center Drive N.
St. Petersburg, Florida 33702
(727) 570-5317, FAX 570-5300

March 28, 2005 F/SER4:LC

Ms. Irma M. García
Director, Programing and Special Studies Area
Puerto Rico Highway and Transportation Authority
Department of Transportation and Public Works
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

Dear Ms. García:

The NOAA's National Marine Fisheries Service (NMFS) has received your letter dated March 7, 2005, regarding project number AC-500196 for the construction of a mass transit train system between Caguas and San Juan, Puerto Rico by the Puerto Rico Highway and Transportation Authority (PRHTA). PRHTA is currently in the project planning and design stage and requests our comments regarding the alternatives under consideration for the routing of the train, as well as any other information related to environmental concerns NMFS may have related to the proposed project.

Based on our review of the information included with your letter, the NMFS has determined that the resources affected are not ones for which we are responsible. Therefore, we defer to the U.S. Fish and Wildlife Service to provide comments on the proposed project. Should you have any questions related to the proposed project or other marine fishery resource issues please contact Dr. Lisamarie Carrubba in our Puerto Rico Field Office at 787/851-3700.

Sincerely,

Miles M. Croom
Assistant Regional Administrator
Habitat Conservation Division





ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
DEPARTAMENTO DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTALES

13 ABR 2005

ING. IRMA M. GARCÍA
DIRECTORA
ÁREA DE PROGRAMACIÓN Y ESTUDIOS ESPECIALES
AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN
PO BOX 42007
SAN JUAN, PR 00940-2007

Estimada ingeniera García:

**Consulta Preliminar Tren Caguas-San Juan
Autopista PR-52**

**AC-500196
O-CO-OTR10-SJ-00282-09032005**

Hemos evaluado los documentos sometidos en relación con el asunto descrito en epígrafe. El mismo consiste de la construcción de un enlace entre el Tren Urbano del Área Metropolitana y un sistema de transportación colectivo que finaliza en una Estación adyacente al Centro Comercial Las Catalinas Mall en Caguas para una longitud estimada de 19 kilómetros. En estos momentos el proyecto se encuentra en su fase de planificación, evaluación ambiental y diseño conceptual por lo que nuestros comentarios se limitan a la información suministrada.

IR
Nos han solicitado que comentemos sobre alternativas para la ubicación de las estaciones del conector de San Juan (Centro Médico o Cupey) y la ruta de alineación hacia los Talleres de Mantenimiento en Caguas. Recomendamos que para la estación de San Juan se ubique en las cercanías de la Estación del Tren Urbano de Cupey (Alternativa A1 y A2) esto reduciría la congestión en la Estación del Centro Médico y facilitaría cualquier futura extensión del Tren hacia Carolina por el Norte.

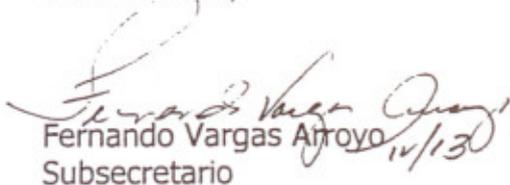
En cuanto a las alternativas de ruta hacia los Talleres de Mantenimiento en Caguas encontramos que las Alternativas C1 Borde Isleta Central hacia la Estación de Las Catalinas Mall y Alternativa D1 ruta hacia la posible localización de los Talleres de Mantenimiento son las alternativas que menos impactan las áreas verdes en el municipio de Caguas.

Ing. Irma M. García
AC-500196
O-CO-OTR10-SJ-00282-09032005
Página 2

Además, para el tramo el cual contempla el ensanche de los puentes sobre los ríos Cañas y Bairoa deberá someter los planos y los cálculos hidrológicos-hidráulicos que determinaron el diseño de la obra. Dichos cálculos deben estar basados en una tormenta con un período de recurrencia de cien (100) años.

Una vez se presente información y/o documentación adicionales sobre este proyecto el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales estará en la mejor disposición de emitir comentarios.

Cordialmente,


Fernando Vargas Arroyo
Subsecretario

FVA/GF/LNG/HM/hmd



Autoridad de Acueductos
y Alcantarillados

Ave. Barbosa #604

Hato Rey, PR 00917-4310

P.O. Box 7066, San Juan PR 00916-7066

Tel. (787) 999-1717 Ext. 246 ó 239

Fax (787) 999-1775

INFRAESTRUCTURA

VIA FAX 787-727-5503

30 de marzo de 2005

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

Estimada señora García:

Atención: Sra. Carmen G. Alicea
Jefa Estudios Ambientales

**CARTA CONSULTA TREN CAGUAS-SAN JUAN
AC-500196**

Nos referimos a su comunicación del 7 de marzo de 2005 relacionada con el asunto mencionado. Su comunicación nos fue referida a nuestra atención el día 29 de marzo de 2005.

Solicitamos se nos extienda dos semanas adicionales para poder brindarle la información solicitada. Puede comunicarse al teléfono 999-1717, extensión 300 ó 297, enviar comunicación vía fax al 999-1775 o escribirnos a la siguiente dirección:

Oficina Infraestructura
Autoridad de Acueductos y Alcantarillados
PO Box 7066
San Juan, Puerto Rico 00916

Cordialmente,

Rubén Vega
Director Auxiliar Gerencia de Proyectos



Autoridad de Acueductos
y Alcantarillados

Ave. Barbosa #618, Esq. Calle Mayagüez
Tercer Piso (Altos BPPR),
Hato Rey, PR 00917-4310
P.O. Box 7066, San Juan PR 00916-7066
Tel. (787) 999-1717 Ext. 237 ó 247
Fax (787) 999-1775

INFRAESTRUCTURA

11 de abril de 2005

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

Estimada ingeniera García:

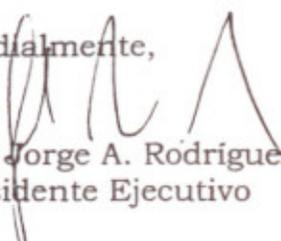
**Re: Carta de Consulta Tren Caguas - San Juan
AC -500196**

Hacemos referencia a su carta fechada 7 de marzo pasado. Se nos solicita en la misma toda la información disponible relacionada a nuestra infraestructura. También nos solicita el impacto que puede tener la ruta propuesta del Tren Urbano hacia Caguas, incluyendo las alternas presentadas.

Incluimos dos juegos de vistas aéreas que cubre la ruta que nos suministrara. Hemos dividido estos planos en sistema de acueducto y en sistema de alcantarillado. El impacto mayor que puede haber es en lo relacionado a las tuberías.

Estamos en la mejor disposición de aclararle cualquier duda al respecto, una vez revise los documentos que se le incluyen.

Cordialmente,


Ing. Jorge A. Rodríguez Ruiz
Presidente Ejecutivo

Anexos



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
DEPARTAMENTO DEL TRABAJO Y RECURSOS HUMANOS
ADMINISTRACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL DE PUERTO RICO

11 de abril de 2005

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

**RE: CARTA DE CONSULTA
TREN CAGUAS-SAN JUAN
AC-500196**

Estimada señora García:

Personal técnico de la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional de Puerto Rico (PR OSHA) analizó la consulta sobre el proyecto del Tren de Caguas a San Juan y sometió las recomendaciones relacionadas con la protección de los empleados cuando vayan a realizarse las operaciones propuestas.

Las medidas de seguridad y salud en el trabajo que el patrono deberá cumplir para las operaciones propuestas están contenidas en el Reglamento 4 OSH 1910 - Normas de Seguridad y Salud para la Industria en General.

Entre las normas de mayor relevancia se encuentran las siguientes:

- | | | |
|------------|---|--|
| 1910.22-23 | - | Requisitos para Superficies de Trabajo |
| 1910.24-27 | - | Requisitos para Escaleras y Escalas |
| 1910.30 | - | Otras Superficies de Trabajo |
| 1910.36-37 | - | Medios de Salida y Requisitos Generales |
| 1910.38 | - | Planes de Desalojo y Plan de Prevención de Incendios |
| 1910.66-68 | - | Subparte F - Plataformas Mecánicas, Elevadores para Trabajadores y Plataformas de Trabajo Montadas sobre Vehículos |
| 1910.94 | - | Ventilación |
| 1910.95 | - | Exposición al Ruido Ocupacional |
| 1910.101 | - | Gases Comprimidos (Requisitos Generales) |

Edificio Prudencio Rivera Martínez
Teléfonos: (787) 754-2172, 754-2186

Avenida Muñoz Rivera 505
(787) 756-1100, 756-1101

Hato Rey, Puerto Rico 00918
Fax: (787) 767-6051, 282-7975

PO BOX 195540, San Juan, Puerto Rico 00919-5540

Sra. Irma M. García
CARTA DE CONSULTA TREN CAGUAS-SAN JUAN
11 de abril de 2005
Página 2

| | | |
|--------------|---|--|
| 1910.106 | - | Líquidos Inflamables y Combustibles |
| 1910.107 | - | Cabina de Terminado de Asperjación (Spray Booth) |
| 1910.110 | - | Almacenaje y Manejo de Gas Licuado |
| 1910.119 | - | Manejo de Proceso de Seguridad de Químicos Altamente Peligrosos |
| 1910.120 | - | Operaciones de Desperdicios Peligrosos y Respuesta a Emergencias |
| 1910.132-138 | - | Subparte I - Equipos de Protección Personal (General) |
| 1910.141 | - | Saneamiento |
| 1910.145 | - | Etiquetas de Prevención de Accidentes |
| 1910.147 | - | Control de Fuentes de Energía Peligrosa (Lockout/Tagout) |
| 1910.151 | - | Servicios Médicos y Primeros Auxilios |
| 1910.155-165 | - | Subparte L - Protección contra Incendios |
| 1910.169 | - | Recipientes de Aire Comprimido |
| 1910.176 | - | Manejo de Materiales (General) |
| 1910.178 | - | Vehículos Industriales Mecánicos |
| 1910.212 | - | Resguardo de Máquinas |
| 1910.213 | - | Requisitos de Maquinaria para Trabajo en Madera |
| 1910.215 | - | Máquinas Esmeriladoras |
| 1910.217 | - | Prensas Mecánicas Automáticas |
| 1910.218 | - | Máquinas Forjadoras |
| 1910.219 | - | Aparatos de Transmisión con Potencia Mecánica |
| 1910.241-245 | - | Subparte P - Requisitos para Herramientas Manuales y Portátiles |
| 1910.251-257 | - | Subparte Q - Soldadura y Corte |
| 1910.263 | - | Hornos - Localización General |
| 1910.301-399 | - | Subparte S - Riesgos Eléctricos |
| 1910.1000 | - | Contaminantes del Aire |
| 1910.1200 | - | Comunicación de Riesgos |

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 |
| 1926.600-602 | - | 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 |
| 1926.800 | - | Construcciones Soterradas |
| 1926.1000-1003 | - | Estructuras de Protección contra Vuelcos: Protección sobre la Cabeza |
| 1926.1050-1053 | - | Subparte X - Requisitos para Escaleras y Escalas |

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.

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.

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:

Sra. Irma M. García

CARTA DE CONSULTA TREN CAGUAS-SAN JUAN

11 de abril de 2005

Página 4

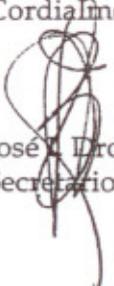
- liderazgo gerencial y participación de los empleados
- análisis del lugar de trabajo
- prevención y control de riesgos
- adiestramientos de seguridad y salud

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 la Oficina de Seguridad y Salud a la División de Ayuda Técnica al 754-2172.

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

Cordialmente,



José L. Droz Alvarado
Secretario Auxiliar

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
Autoridad de Tierras de Puerto Rico
Apartado 9745
Santurce, Puerto Rico 00908

OFICINA DIRECTOR EJECUTIVO

13 de abril de 2005

Ing. Jack Allison
Director Ejecutivo
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Atención: Sra. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales

Estimado ingeniero Allison:

RE: CONSULTA TREN CAGUAS – SAN JUAN, PROYECTO AC-500196

Hacemos referencia a la carta fechada 7 de marzo de 2005, recibida el 21 de marzo del presente año, respecto al proyecto que se menciona en referencia.

Hemos cotejado las fotografías aéreas por donde va a discurrir el proyecto y le queremos informar, que el mismo no afecta los terrenos de la Autoridad de Tierras de Puerto Rico.

Le queremos indicar, que la Autoridad de Tierras de Puerto Rico está a la mejor disposición de colaborar con las agencias pertinentes y respaldamos cualquier iniciativa del gobierno para que se desarrolle este proyecto de infraestructura.

Sin otro particular, quedo

Cordialmente,



Luis F. Soto Rosado
Director Ejecutivo Interino

JCMM
AC-23857

2005 APR 21 PM 1:47
AUTORIDAD DE TIERRAS
OFIC. DIRECTOR EJECUTIVO

ADELANTADO POR FAX – 787-727-5456

22 de abril de 2005

Dr. Jack Allison
Director Ejecutivo
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

ASUNTO: CARTA DE CONSULTA TREN CAGUAS-SAN JUAN, AC-500196

**ATENCIÓN: Ing. Irma M. García, Directora Área de Programación y Estudios
Especiales**

Estimado doctor Allison:

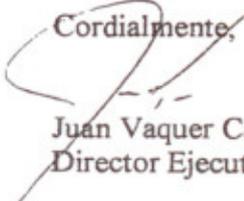
Hago referencia a la carta enviada por la ingeniero Irma M. García, con fecha del 7 de marzo de 2005, sobre la fase de planificación y diseño conceptual del proyecto del tren de Caguas a San Juan y, en específico, a la posible localización de talleres en un solar de nuestra propiedad en la Finca Longo de Caguas.

Sobre esta propiedad existe un contrato de desarrollo con Bairoa Paradise, Inc., desde el 30 de mayo de 2000, que establece un acuerdo de venta del predio que ha sido negociado por los pasados años y que es objeto de estipulación en un trámite judicial que libera a esta agencia, al Estado Libre Asociado de Puerto Rico y a la Junta de Planificación de responsabilidad por alegados daños. El uso proyectado para esta parcela es un parque industrial, en conformidad con el Plan de Ensanche Industrial del Nordeste (PEINE) aprobado por el Municipio de Caguas y adoptado por la Junta de Planificación en días recientes.

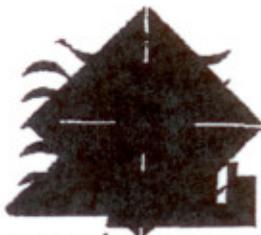
Dado el posible conflicto de usos que plantea el documento de diseño conceptual para la extensión del tren urbano a Caguas con los planes de desarrollo industrial adoptados por el Municipio de Caguas y las obligaciones contractuales señaladas, entendemos que es apropiado estudiar otras alternativas de localización de los talleres que evite el uso de la finca señalada. Recomendamos se coordine una reunión con el Alcalde de Caguas, usted y un servidor para dialogar este asunto.

En los próximos días nos comunicaremos con su secretaria para coordinar esta reunión en su oficina. De tener alguna duda puede comunicarse directamente conmigo o con el arquitecto Rafael Pumarada al teléfono 787-753-9414 y 787-753-9415.

Cordialmente,


Juan Vaquer Castrodad
Director Ejecutivo

ANEJOS: copia de secciones del PEINE (MC), copia posible localización de talleres; carta al Municipio



ADMINISTRACION DE TERRENOS
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

13 MAY 2005

ADELANTADO POR FAX - 787-727-5456

Dr. Jack Allison
Director Ejecutivo
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

**ASUNTO: REUNIÓN CON ALCALDE WILLIAM MIRANDA MARÍN SOBRE LA CONSULTA
SOBRE EL TREN CAGUAS-SAN JUAN, AC-500196**

ATENCIÓN: Ing. Irma M. García, Directora Área Programación y Estudios Especiales

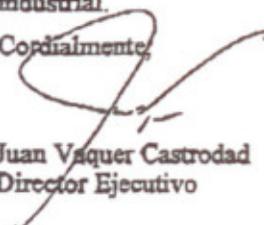
Estimado doctor Allison:

Hago referencia a nuestra reunión el 12 de mayo de 2005 con el alcalde de Caguas, el licenciado William Miranda Marín, y con usted en relación al diseño conceptual del proyecto del tren de Caguas a San Juan y, en específico, a la posible localización de los talleres del tren en un solar de nuestra propiedad en la finca Longo de Caguas.

En la reunión el señor Alcalde explicó el trabajo de su Municipio en coordinar el Plan de Ensanche Industrial del Nordeste (PEINE) adoptado por la Junta de Planificación en fecha reciente. Este ensanche industrial —que está próximo a hacerse realidad con el comienzo de construcción en los próximos meses— está localizado en la misma propiedad donde se proponen localizar los talleres del tren. El Municipio señaló que no favorece el desarrollo de los talleres en este predio y que ha estudiado alternativas para desarrollar los talleres en otra localización, en armonía con su Plan de Ordenación. Impartió instrucciones al ingeniero Antonio Cobián, Coordinador de Proyectos, para que envíe la información de alternativas a la Autoridad de Carreteras y Transportación. Se identificó a la ingeniero Marilú de La Cruz, de la Autoridad, como la persona de contacto para recibir la información del Municipio.

Se acordó, al final de la reunión, que la Administración de Terrenos procedería a vender su terreno en la finca Longo al inversionista privado para que se comience la construcción del parque industrial.

Cordialmente,


Juan Vaquer Castrodad
Director Ejecutivo



Colegio de Ingenieros
y Agrimensores
de Puerto Rico

13 de abril de 2005

OFICINA DEL PRESIDENTE

PO Box 363845 San Juan PR 00936-3845

Tel. 758-2250, ext. 211 Fax: 758-6902

Irma M. García, Directora
Area de Programación y Estudios Especiales
AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN
PO Box 42007
San Juan PR 00940-2007

Estimada señora García:

Hemos recibido su solicitud de comentarios a la Propuesta Extensión del Tren Caguas-San Juan.

Hemos referido la misma a la Comisión de Plan Vial de nuestra Institución, para que nos hagan sus recomendaciones.

Es por esto que, respetuosamente, solicitamos se nos conceda un tiempo adicional de veinte (20) días para poder emitir nuestros comentarios responsablemente.

Atentamente,

Ing. Roberto L. Rexach Cintrón
Presidente



Colegio de Ingenieros
y Agrimensores
de Puerto Rico

CEA



05 de mayo de 2005

PO Box 363845 San Juan PR 00936-3845
Tel. 758-2250, ext. 201 Fax: 756-8692

Dr. Jack T. Allison
Director Ejecutivo
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

Estimado doctor Allison:

Correspondiendo a su consulta en carta de fecha 7 de marzo de 2005, me complace someterle nuestro informe sobre el propuesto Tren Caguas – San Juan. Dicho informe recoge los comentarios y recomendaciones de nuestra Institución a dicho proyecto. Confiamos el mismo le sea de utilidad al momento de evaluar y tomar sus decisiones.

Nuestro Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico agradece la oportunidad brindada de opinar sobre un proyecto de tanto impacto para la comunidad puertorriqueña. Felicitamos a la Autoridad de Carreteras y Transportación, y al municipio de Caguas por sus iniciativas de extender el sistema de transportación colectiva de San Juan a Caguas.

Cordialmente,

Ing. Roberto L. Rexach Cintrón
Presidente

c: Ing. Irma M. García

050510121100

27 de abril de 2005

Ing. Roberto Rexach Cintrón
Presidente
Colegio de Ingenieros y Agrimensores de PR
PO Box 363845
San Juan, PR 00936-3845

Estimado ingeniero Rexach:

Adjunto el informe de la Comisión Plan Vial sobre la petición de la Autoridad de Carreteras y Transportación al Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico para comentarios de nuestra Institución al proyecto Tren Caguas – San Juan.

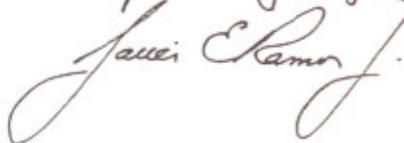
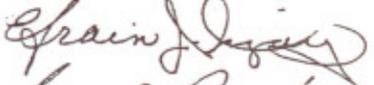
Este informe representa los resultados del consenso de la evaluación de los miembros del Comité a la carta de consulta. El Comité está compuesto por el Ing. Efraín Irizarry, Ing. Erasmo Martínez, Ing. Carlos R. Daniels, Ing. Bernardino Feliciano y el Ing. Javier E. Ramos.

Estamos a su disposición para cualquier aclaración.

Cordialmente,



Ing. Germán Landrau
Presidente
Comisión Plan Vial



111

Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico
Comentarios y Recomendaciones al Tren Caguas – San Juan

- I. *Alternativas de alineación desde la Estación de Caguas hasta la isleta central de la PR - 52.*

Alternativas C-1 y C-2

Nuestro Colegio favorece las alineaciones C-1 y C-2 según propone el estudio desde la Estación de Caguas - Las Catalinas hasta la intersección de la PR-52 con la PR-30 y PR-1.

Es de suma importancia que para atraer usuarios al sistema se provean accesos de mayor capacidad vehicular a la estación. El presente sistema de avenidas y calles en las proximidades de la estación es inadecuado, requiere ser reestructurado y modernizado mediante proyectos nuevos y mejoras sustanciales al sistema existente.

En la intersección de la PR-52 con la PR-30 y PR-1 se presentan dos alternativas de alineación, la C-1 y C-2, para conectarse a la autopista. Aunque no se indica si la actual intersección será objeto de mejoras que puedan en alguna forma interferir con dichas alineaciones, es de nuestro conocimiento que la Autoridad de Carreteras y Transportación tiene bajo estudio alternativas para mejorar la intersección proveyendo en ella movimientos direccionales. Recomendamos como parte del proyecto del tren se evalúen dichas mejoras, incluyendo posible rampa direccional para el tránsito que discurre de San Juan hacia la PR-30. Cualquier mejora a la intersección debe llevarse a cabo bajo un programa de carreteras de la Autoridad de Carreteras y Transportación.

- II. *Alternativas de alineación desde el área opcional de los talleres hasta la intersección de la PR-1 con la PR-52 y la PR-30*

Alternativas D-1, D-2 y D-3

El estudio propone como probable localización de los talleres el área norte de la PR-30, próximo a la Carretera PR-796. Se proponen tres alternativas de alineación (D-1, D-2 y D-3) para conectar dichos talleres a la autopista.

Recomendamos se evalúe una cuarta alternativa de alineación. Proponemos que una sección de la alineación D-2 se cambie para que discurra al norte de las fábricas que existen frente a la PR-1, a través del área vacante y zona verde disponible en dicho lugar, hasta su conexión a la alineación C-1 en la PR-52 (Ver Figura #1).

También proponemos se evalúe el establecer un estacionamiento en el área próxima a los talleres con el fin de dar servicios a posibles usuarios del tren. Es necesario evaluar el movimiento de pasajeros hacia la estación, que podrían llegar a ésta desde municipios distantes, como Humacao y Yabucoa.

Para accesibilidad al área de los talleres y al estacionamiento que proponemos, recomendamos el estudio para la construcción de una intersección a desnivel de la PR-30 con la PR-796 y de mejoras para dicha carretera municipal hasta la Carretera PR-1. Esta obra debe ser parte del programa de construcción de carreteras de la Autoridad de Carreteras y Transportación.

En las proyecciones a largo plazo debe considerarse el estudio para otra estación en el área contigua a los talleres, que brinde servicios directos a los potenciales usuarios del sistema, que provengan de los pueblos al Este de Caguas y del propio Este del Municipio.

III. Alternativas para el cruce en la Intersección de la PR-1, Avenida De Diego, Calle Bori y PR-8838

Alternativas A-1, A-2, A-3

El estudio conceptual propone tres alternativas de alineación para llegar a la Estación Cupey en Río Piedras. Todas las alternativas (A-1, A-2, A-3) discurren a lo largo de la PR-1, en la sección comprendida entre la intersección de la PR-52 con la PR-1 y PR 8838 hasta la Estación Cupey del Tren Urbano.

Dichas alineaciones presentan problemas complejos de construcción entre los cuales podemos mencionar : el cruce a nivel con la Calle Principal De Diego; la construcción de un túnel bajo dicha calle; instalación de semáforos con fase exclusiva para el paso del tren; intersecciones a desnivel en algunos segmentos de la ruta; mejoras a la intersección de la PR-1 con la PR-21 y PR-176; volúmenes de tránsito altos en las horas pico; y que a lo largo de la Calle Bori, en su lado oeste, discurre una línea de alto voltaje.

La PR-1 en este tramo consta de tres carriles para cada dirección de tránsito, separados por una barrera de hormigón. En ambos lados existen marginales con tránsito en ambas direcciones, separadas de la vía principal por isletas de siembra.

Proponemos para evaluación otra alternativa de alineación a las ya propuestas, a saber: Que se estudie una alineación que discurra a lo largo de la marginal Este de la PR-1, cimentada en la isleta separadora de los carriles expresos. Este tramo debe ser en forma de viaducto continuo desde la PR-52 con PR-1 hasta la Estación Cupey.

IV. Alternativas para la Estación de San Juan en Centro Médico

Alternativas B-1 y B-2

Ambas alternativas discurren a lo largo de la PR-52, con excepción de la conexión final con el Centro Médico. La línea B-1 gira a la izquierda pasando elevada sobre la intersección de la PR-52 con la PR-21, mientras que la ruta B-2, más adelante, gira también hacia la izquierda pasando elevada sobre la intersección arriba mencionada y sobre el viaducto del Tren Urbano.

Conforme al memorial explicativo, la ubicación de la estación terminal del Tren Caguas-San Juan en los terrenos del Centro Médico es altamente conflictiva según las siguientes condiciones: hay que reubicar instalaciones de Emergencias Médicas, no hay espacios que permitan intercambio apropiado entre las estaciones y para estacionamiento y el cierre de algunas vías públicas que afectarían el acceso a edificios circundantes.

La solución a los problemas antes planteados representa una carga económica adicional al costo de construcción estimado de más de 400 millones de dólares.

En base a los problemas complejos y a las soluciones costosas que presentan las alineaciones B-1 y B-2 no las recomendamos como alternativas de alineación para estudio.

V. Alternativas de tracción del tren

Al presente, el estudio no presenta estimados comparativos de costos para los sistemas propuestos. Por lo largo de la ruta, es necesario estudios profundos de las alternativas, especialmente la del tren eléctrico. Recomendamos se adopte dicho sistema por su alta eficiencia y ventajas desde el punto de vista ambiental. Bajo este sistema tendríamos una operación más limpia, libre de humo y gases nocivos al ser humano, y probablemente gastos menores de mantenimiento.

VI. Alternativa de estaciones intermedias

Como parte del diseño conceptual del proyecto recomendamos se evalúen como alternativas para estaciones intermedias las siguientes ubicaciones:

- 1) Cerca a la Carretera PR-175
- 2) Con la Calle Morcelo
- 3) Área de Montehiedra

VII. Comentarios y Recomendaciones Generales

La propuesta presentada se limita a la instalación de un sistema de tren. Proponemos, que de no haberse considerado, se evalúe también el uso de autobuses no contaminantes que discurren por carriles exclusivos. Este sistema puede ser una alternativa viable a los altos costos y prolongados tiempos de construcción de los sistemas de trenes.

Se recomienda se evalúe llevar a cabo construcciones en horarios nocturnos para reducir los conflictos de tránsito y afectar en menor grado al alto movimiento vehicular.

Es importante determinar como se van a atender los cruces de emergencia existentes en la isleta central de la autopista, afectados por el corredor del tren.

Se recomienda que los planes sobre uso de terrenos próximos al corredor del tren sean compatibles y se comiencen a evaluar en la etapa temprana del desarrollo del proyecto.



Secretaría Auxiliar de Infraestructura

22 de abril de 2005

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

Señora García:

Recibimos su comunicación de 7 de marzo de 2005 sobre la consulta del Tren Caguas-San Juan.

Examinamos los documentos enviados donde se detalla la posible ruta del tren y no encontramos que afecte o impacte alguna instalación recreativa o deportiva propiedad del Departamento.

Le deseamos éxito en este proyecto.

Cordialmente,

José A. Riefkohl Marty
Secretario Auxiliar
Infraestructura



INSTITUTO
de CULTURA
PUERTORRIQUEÑA

14 de abril de 2005

"ESTE DOCUMENTO NO CONSTITUYE UN ENDOSO"

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

Estimada ingeniera García:

**TREN CAGUAS-SAN JUAN
AC-500196**

Hemos revisado y evaluado los documentos relacionados con el proyecto de referencia, conforme a las disposiciones de la Sección 10 de la Ley 112 del 20 de julio de 1988, —conocida como la Ley de Arqueología Terrestre de Puerto Rico—, y en virtud de los requerimientos del Reglamento para la Radicación y Evaluación Arqueológica de Proyectos de Construcción y Desarrollo (Departamento de Estado #4643).

Como resultado de este proceso, hemos llegado a la conclusión de que existe la posibilidad de que las actividades de desarrollo que contempla este proyecto pudieran afectar recursos de naturaleza arqueológica.

Por lo antes expuesto, el proponente deberá someter, para nuestra evaluación y determinación, los resultados de una evaluación arqueológica Fase IA, la cual deberá ser preparada por un arqueólogo cualificado para este nivel de investigación por el Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico.

Este proceso es paralelo al proceso de la Oficina de Zonas y Monumentos del Instituto de Cultura Puertorriqueña, permiso que el proponente deberá gestionar de modo adicional al nuestro.

Cordialmente,

Isabel C. Rivera Collazo
Directora
Programa de Arqueología y Etnohistoria

JRF/rmd



STATE HISTORIC PRESERVATION OFFICE
Office of the Governor

April 13, 2005

Ms. Irma M. García
P.R. Highway and Transportation Authority
P.O. Box 42007
San Juan, P.R. 00940-2007

SHPO: 03-11-05-03 TREN CAGUAS-SAN JUAN, CAGUAS, PUERTO
RICO/AC-500196

Dear Ms. García:

Our Office received correspondence on March 11, 2005 regarding the above referenced project. We are providing comments and recommendations as a technical assistance for this project. Please be advised that in the event that federal jurisdiction (funds, permits, assistance, licenses or guarantees) is identified for the project, "Tren Caguas-San Juan, Caguas" similar comments will be emitted.

After a review of the preliminary information submitted for the above referenced project, we have determined that a Cultural Resources Assessment (Stage I) is necessary in those areas of the project outside of the existing PR-52 alignment. This study identifies the presence or absence of cultural resources of architectural, archaeological, and/or historic significance within the project's area of potential effects. Efforts to identify historic properties should follow the Secretary's "Standards and Guidelines for Archaeology and Historic Preservation" (48 FR 44716) as well as our Office's guidelines.

As soon as we receive the report, we will continue with the evaluation of the project. If you have any questions regarding our comments, please do not hesitate to contact our Office. We appreciate your interest in the rescue and preservation of our national historical heritage and we reiterate our commitment to assist you in this endeavor.

Sincerely,


Elizabeth Solá Oliver
State Historic Preservation Officer

ESO/MB/img

15 de abril de 2005

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

RE: CONSULTA TREN URBANO CAGUAS – SAN JUAN

Estimada señora García:

Me refiero al documento dirigido a la Sra. Cristina Lambert sobre las diferentes alternativas de alineación para las Estaciones de San Juan y Caguas.

Hemos examinado y evaluado la solicitud de la ACT y las alternativas de alineación que menos impacta a la infraestructura telefónica de la PRT son las siguientes:

Alternativa para la Estación de Cupey

- a. Alternativa - A1
- b. Alternativa - A3

Alternativa para la Estación de San Juan en Centro Medico

- a. Alternativa - B1
- b. Alternativa - B2

Alternativa de alineación PR-1 con PR-52 y la PR-30

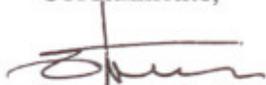
- a. Alternativa -D2
- b. Alternativa -D3
- c. Alternativa -C2

Página 2
Consulta Tren Urbano

Agradecemos que haya traído este asunto ante nuestra atención y esperamos que la información ofrecida sea considerada durante la fase de diseño de este importante proyecto de infraestructura.

De requerir información adicional podrá comunicarse con el Ing. Pablo Sosa al número de teléfono 787-749-3329.

Cordialmente,



Ing. Carmelo Torres
Gerente División Ingeniería
Planta Externa Metro & Isla Este

PLS

Ings.: José Guzmán
Manuel Hernández



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

APR 18 2005

Ms. Irma M. García
Director, Programming and Special Studies Area
Puerto Rico Highway and Transportation Authority
P.O. Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Re: AC-500196. Tren Caguas-San Juan
Extension of Tren Urbano system

Dear Ms. García:

Thank you for your letter of March 7, 2005, and received in our office on March 23, 2005. Please refer to Project Identification Number FWS-LP-53-05-0542 in future correspondence. The following comments are provided pursuant to the Fish and Wildlife Coordination Act (48 Stat. 401, as amended; 16 U.S.C. 661 *et seq.*), and the Endangered Species Act of 1973, as amended (87 Stat. 884, as amended; 16 U.S.C. 1531 *et seq.*).

The project will extend the Tren Urbano system from the San Juan Metropolitan area to Caguas. The project lies within parts of the Río Piedras and the Río Grande de Loiza watersheds. Based on the information provided, a number of alternatives are being considered for certain sections of the project, however, the majority of the project route would lie within the central median strip for PR-52 or other major highways. Therefore, we have divided our resource comments for this project by alternatives for specific sections.

For those sections located in the PR-52 median strip where there are no alternatives under consideration, we recommend that any stream crossings be included on the section maps. Although we understand that these would be using existing PR-52 bridges, or simply widening existing bridges, particular attention should be paid to reduce erosion and sedimentation impacts from the project, since the Río Piedras is part of the San Juan Bay Estuary watershed, and the portions affecting the Río Grande de Loiza watershed could potentially impact Carraizo Lake. During evaluations by NRCS of the Carraizo watershed through an interagency committee, USGS staff scientist, Dr. Richard Webb noted that it is likely that the original construction of PR-52 contributed large amounts of sediments to the lake.

Two alternatives are being considered for the San Juan connection with the Tren Urbano system: Alternative A would connect to the Cupey Station and alternative B would connect to the Centro

Médico Station. Either of these would be located over or within the right-of-way for existing roads through a highly urbanized area, so we have no particular resource concerns for these alternatives.

For Caguas, alternatives being considered appear to be minor variations on the chosen routes. Alternative C1 would follow PR 52 in the median strip, avoiding the forested hills leading into Caguas, and terminate in the Catalinas Station near the Catalinas Mall in Caguas. Alternative C2 would relocate the northern portion of the section on Sheet 15 to overpass the loop intersections between PR-52 and PR-1, but otherwise follow the same route into Caguas as C1. While these routes appear to have little or no impacts to wildlife habitat, they are not entirely unrelated to the Alternative D routes. The C2 route would separate the new construction further from the sensitive Altos de San Luis hills more than the C1 route.

Three alternatives are under consideration for the location of and route to the train yards. Alternative D1 would depart from the main route at the southern portion of the PR-52/PR-1 intersection, cross PR-52 near the PR-52/PR-30 interchange, and follow PR-30 to the proposed train yards south of the Caguas Wastewater Treatment Plant and the Bairoa River. Alternative D2 would depart from PR-52 north of the Altos de San Luis Hills, and impinge on the forested border of these hills adjacent to PR-52. It would pass slightly to the east of the PR-52/PR-1 interchange, and then follow approximately the same route as D1 to the proposed train yard site. Alternative D3 would follow the same route as D1, however, the train yard site appears to be reduced in extent and located slightly to the west of the site in the first two alternatives.

Service trust resources in the area of the C and D alternatives include forested hills in the Altos de San Luis and the Río Bairoa including associated wetlands and the floodplain. The forested hills lie within the range of and offer potential habitat for the federally listed Puerto Rican plain pigeon (*Columba inornata wetmorei*) and the Puerto Rican boa (*Epicrates inornatus*) as well as a variety of migratory and resident birds and other wildlife. We recommend that the EIS for the project include an evaluation of potential impacts to the forested areas and these species.

We would rank the C2/D3 alternative as the least likely to adversely impact Service trust resources. The D2 alternative would be likely to have the most potential impacts to threatened and endangered species due to the incursion into the forested Altos de San Luis hills. The D3 alternative appears to have less potential incursion into the floodplain and potential wetlands associated with the Bairoa River than the D1 and D2 alternatives (FEMA/FIRM map attached). We recommend that any potential wetland impacts from the project, particularly the train yard location be addressed in the EIS and coordinated with the Corps of Engineers.

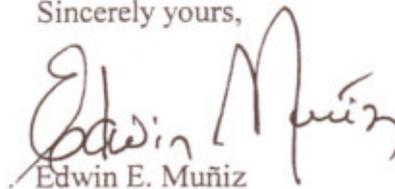
We appreciate the opportunity to comment on potential alternative routes and facility sites at this

Ms. Irma García

3

early phase, and look forward to the opportunity to review additional information for this project as it develops. The Service would like to continue to assist you with this project. If you have any questions or require additional information please contact Beverly Yoshioka at 787-851-7297 Ext. 227.

Sincerely yours,



Edwin E. Muñiz
Field Supervisor
Caribbean Field Office

bby
Enclosure (1)
cc:
COE, San Juan
EPA, San Juan
EQB, San Juan
DNER, San Juan

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

SAN JUAN, PUERTO RICO



LN 38787
APARTADO 84267
CORREO GENERAL
SAN JUAN, PUERTO RICO 00910-4267

www.aeepr.com

16 de junio de 2005

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

Estimada señora García:

RE: CONSULTA TREN CAGUAS-SAN JUAN
AC-500196

Acerca del proyecto de referencia, el Ing. Juan Arroyo Suárez, Jefe de la División de Distribución Eléctrica, ha sostenido varias reuniones con la Ing. Marilú de la Cruz, Gerente de Proyectos de la Autoridad de Carreteras y Transportación, y un grupo de sus consultores y diseñadores con el propósito de evaluar posibles puntos de conexión.

A pesar de que no nos han suministrado las localizaciones de las subestaciones a ser construidas, hemos informado que tenemos capacidad en nuestro sistema para suplir la demanda de las mismas. Nos informaron que proponen tres subestaciones de 1.25 MVA cada una, una a cada extremo de la ruta y una lo más cercana al centro. Para ésta última, le indicamos que el punto de conexión más cercano es la línea de 38kV situada en la PR-175 en el Bo. San Antonio de Caguas, aproximadamente a una milla del puente de la PR-52.

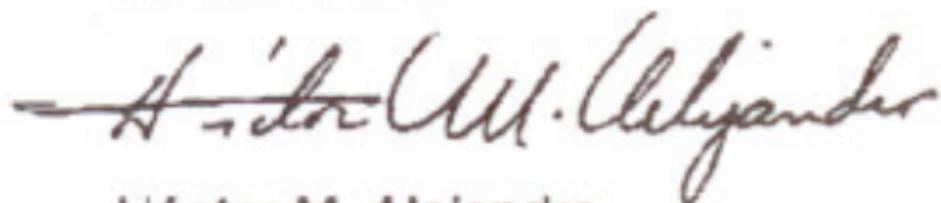
Podremos ofrecerles información más detallada en la medida que ustedes nos brinden datos más precisos, especialmente la localización exacta de las subestaciones.

De otra parte, hemos designado al ingeniero Arroyo Suárez como el funcionario a cargo de coordinar todo lo relacionado a este proyecto. Pueden comunicarse con el ingeniero Arroyo Suárez al 787-772-6446 ó 787-772-6444.

78711-
CONSULTA TREN CAGUAS-SAN JUAN
Página 2

Nos reiteramos a su entera disposición para aportar al éxito de este importante proyecto.

Atentamente,



Héctor M. Alejandro
Director Ejecutivo Interino



Ldo. William Miranda Mirón
Alcalde

1 de abril de 2005

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

Estimada señora García:

Acusamos recibo de su carta del 7 de marzo de 2005. La misma fue recibida en mi oficina el 23 de marzo. Por lo tanto, estamos respondiendo dentro del término de 20 días, según solicitado.

Sobre los talleres de información pública, nos parece excelente idea. La misma tiene nuestro respaldo.

De otra manera, nos preocupa las cifras que están usando, las cuales no están de acuerdo con el estudio de viabilidad. En el mismo se estima el costo en unos \$300,000,000 en lugar de los \$400,000,000 que se ha estado publicando. Esto no sólo está en desacuerdo con el estudio de viabilidad, sino que también puede poner en desventaja al gobierno cuando haya que negociar este proyecto con capital privado.

Estudio de Alternativas de Transporte para el MAC

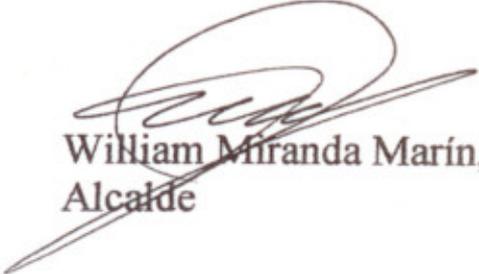


Sra. Irma M. García
Página 2
1 de abril de 2005

Sobre la posible ubicación al norte de la PR-30 de los talleres de mantenimiento de forma separada del polo de intercambio de Las Catalinas, nos parece que debemos mantenernos con los acuerdos alcanzados luego del Estudio de Viabilidad. El separar los talleres pudiera encarecer y retrasar el proyecto.

Posteriormente, presentaremos información adicional sobre las alternativas propuestas.

Cordialmente,



William Miranda Marín, Lcdo.
Alcalde



Municipio De San Juan, Ciudad Capital
Departamento De Urbanismo

20 de abril de 2005

Dr. Jack Allison
Director Ejecutivo
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

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

TREN CAGUAS - SAN JUAN

Estimado doctor Allison:

Hacemos referencia a su comunicación del 7 de marzo de 2005 en la que solicita nuestros comentarios en relación a la alineación de un sistema de transporte colectivo entre los Municipios de Caguas y San Juan.

Favorecemos la política pública de establecer un sistema de transporte colectivo ya que el mismo es cónsono con nuestra política matriz de dotar al Municipio de San Juan de un sistema eficiente, efectivo y multimodal de transportación colectiva el cual ha sido recomendado desde hace aproximadamente diez años.

No obstante lo anterior, tenemos los siguientes comentarios que deberán ser atendidos antes de nosotros poder evaluar responsablemente la propuesta de extender el sistema a Caguas:

- Desconocemos si existe un documento de análisis que identifique y justifique el proyecto propuesto en términos de impacto, costo beneficio y cobertura de servicio lo cual entendemos es de carácter prioritario y le da oficialidad a la propuesta.
- Se deberá tomar en consideración la política ya establecida en cuanto a las prioridades del sistema del Tren Urbano en relación a sus alineaciones. Entendemos que los esfuerzos deben ser redirigidos a completar el circuito hasta el Viejo San Juan, como fue originalmente presentado y aprobado. En el documento sometido no está claro si esta propuesta se desarrollará de forma paralela a la alineación que contenía el proyecto actual del Tren Urbano.

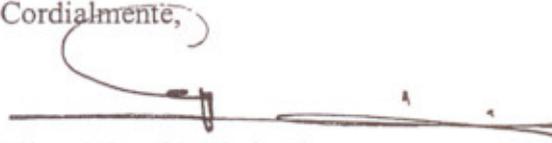
RECIBIDO
2005 APR 20 11:10:13

Fotocopia a libro: Vecindario de Puerto Rico

- Se deberá estudiar y analizar la política de transportación pública en San Juan. Nos preocupa el que no haya una integración efectiva del sistema con los diferentes medios de apoyo que complementan el sistema de transportación masiva.
- La alineación propuesta afecta a los municipios autónomos de San Juan y Caguas lo que convierte al proyecto en uno de carácter regional. Esto conllevaría una enmienda al Plan de Transportación de la Región Metropolitana de San Juan y al Plan Vial de los Municipios de San Juan y Caguas.
- Lo anteriormente mencionado constituye una responsabilidad compartida entre la Junta de Planificación y los Municipios Autónomos de San Juan y Caguas. Esto requiere que ambos municipios lleven a cabo el proceso correspondiente de celebrar vistas públicas, que la enmienda al Plan sea aprobada por ambas Legislaturas Municipales, que sea adoptado por la Junta de Planificación y finalmente sea aprobado por el Gobernador.
- Junto con la propuesta alineación no recibimos documento y/o estudio alguno fundamentado con estadísticas o proyecciones. Este proyecto por su magnitud requiere de un análisis mínimo para evaluar sus alcances e impactos con relación a las posibles alternativas de alineación.

Esperamos que estos comentarios le sean de utilidad y estamos a su entera disposición para una mayor coordinación de la propuesta.

Cordialmente,



Bijan Ashrafi Mahabadi
Director
Oficina de Planificación y Ordenación Territorial

SRC

6 de mayo de 2005

Ing. Jack Allison
Director Ejecutivo
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
Minillas Station
San Juan, PR 00940-2007

Atención: *Ing. Irma M. García*
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales

RE: *Comentarios Proyecto de Tren Caguas- San Juan*
AC-500196

Estimado ingeniero Allison:

Nos place someterle los comentarios y recomendaciones sobre tan importante proyecto regional de transportación colectiva estimado a un costo de \$400,000,000.00. Definitivamente la inversión, planificación y diseño de un sistema de transportación colectiva que conecte áreas metropolitanas de gran crecimiento urbano y poblacional como San Juan y Caguas, es vital para promover un desarrollo urbano regional sustentable, sobre todo, debido a la gran congestión vehicular diaria. Tanto la alineación del tren como sus estaciones, deben planificarse en función de la planificación y entorno urbano de las áreas impactadas (usos residenciales, comerciales, industriales, institucionales, peatonales, etc.).

Del memorial suministrado se desprenden, las alternativas de alineación del tren, así como de sus estaciones en Caguas, adyacente al Centro Comercial de las Catalinas Mall (ocupación de trece cuerdas) y los posibles usos de las actuales estaciones de Centro Medico ó Cupey, en San Juan. Se indica además, varias alternativas para la utilización de la isleta central de la Autopista PR-52 como posible alineación del tren.

Hemos revisado las posibles alineaciones del tren y de las estaciones y le brindamos los siguientes comentarios:

1. Para optimizar el uso y la inversión de este proyecto recomendamos estudiar la creación de al menos una estación adicional en la alineación del tren en su fase inicial. Esto con el objetivo de servir de forma óptima las áreas urbanas y comerciales que se localizan en el transcurso de la alineación del tren y no sólo las áreas circundantes a las estaciones de Caguas y San Juan.

2. Se debe realizar un esfuerzo para conectar eficientemente el Centro Urbano (CU) a la Estación de Caguas para promover su revitalización, y densificación en un futuro, lo que constituirá una opción de promover el tren con los usuarios del CU . Aunque la Estación está localizada a corta distancia del CU y del centro municipal de gobierno, debe promoverse un sistema de transportación local e integrada que discurra por las vías del CU y que conecten a la estación propuesta. Será importante promover la conexión peatonal entre el CU y la Estación con la infraestructura adecuada, rehabilitación y ensanche de aceras, así como arborización e iluminación adecuada para horas nocturnas. Entendemos que la Estación de Caguas podría ser viable y servir de manera eficiente para los usos existentes tales como: comerciales, industriales y residenciales de la periferia de la Estación. No obstante, existe la preocupación de que el sistema no sirva al CU de forma más directa.
3. Es importante considerar que la estación de Caguas cuente con la cantidad de estacionamientos requeridos para acomodar a la clientela del municipio de Caguas como de los municipios aledaños que podrán utilizar sus vehículos privados para llegar a la estación del tren.
4. En referencia a los terrenos propuestos para ubicar el taller de mantenimiento del tren en el municipio de Caguas es importante considerar el actual Plan de Ensanche Industrial del Nordeste (peine) aprobado como parte del Plan Territorial en dichos terrenos. Se debe estudiar la posibilidad de integrar el plan de ensanche al sistema del tren.

Cabe señalar, que el terreno de este propuesto taller de mantenimiento del tren tiene potencial de convertirse en posible estación del tren para futura conexión a la PR- 30 y para etapas subsiguientes. Del mismo modo la estación serviría para aumentar la capacidad de estacionamientos de clientes de la región que necesiten estacionar sus autos para utilizar el tren. Se debe estudiar el impacto a los humedales y zonas inundables en el predio como parte de este análisis.
5. Concerniente a cuál sería la mejor alternativa como estación y conexión en San Juan (Estación de Cupey comparado con la Estación de Centro Médico) brindamos los siguientes comentarios:

- A corto plazo, la estación de Centro Médico representa mayor cantidad de usuarios y brindaría mayor servicio de carácter regional en la periferia de la estación, por lo que representa el servicio del Centro Médico para toda la población de Puerto Rico.

Se recomienda además, atender el posible impacto a la Sub-Estación eléctrica existente y a otros servicios que sirven al Centro Médico y áreas circundantes que pudieran verse afectados en la fase de construcción.

Recomendamos aplicar los métodos de ingeniería más adelantados para que la estación actual sirva de conexión (empalme) entre el sistema del tren propuesto con el sistema actual del Tren Urbano.

- A largo plazo la Estación de Cupey representa mayor potencial de redesarrollo por la cantidad de terrenos desocupados y estructuras abandonadas en la periferia de dicha estación. Deberá considerarse el costo de expropiación de las propiedades como parte del análisis de costo beneficio entre ambas alternativas.

Un punto importante es que la Estación de Cupey representa para los usuarios del tren que provienen de Caguas, un punto más cercano y de mayor conectividad vial hacia sectores de San Juan, tales como: Río Piedras o la zona bancaria (fuentes de trabajo, servicios y comercios) comparado con la Estación de Centro Médico). Sin embargo, la conexión del Tren con la Estación Centro Médico no le resta potencial a la de Cupey por ésta tener al presente conexión con Centro Médico por medio del Tren Urbano.

6. De desprenderse de los estudios de viabilidad no considerar un sistema de tren liviano propuesto, se deberá considerar el concepto "Bus Rapid Transit" o "Bus Way" como medida para abaratar costos. Este sistema es utilizado con éxito en el sistema de transportación de Curitiba, Brasil; considerado modelo a nivel mundial. Este concepto requerirá las mejoras necesarias para la creación de un carril exclusivo en la PR-52. Las estaciones que utilizan este concepto son más sencillas y menos costosas que las estaciones tradicionales. Para promover un sistema sustentable, se podría hacer uso de tecnología de motores híbridos.

Esta iniciativa es cónsona con las políticas de sustentabilidad del municipio de Caguas. Del mismo modo aplicar tecnología de motor necesaria para que este sistema "Bus Way" realice el recorrido en un tiempo no mayor de 15 minutos. Este sistema es apropiado debido a la situación actual presupuestaria en la aportación de fondos del Congreso de EU para estos fines.

7. Coordinar efectivamente con el Subprograma: Planes de Usos de Terrenos de la Junta y con los municipios que se encuentran dentro de la alineación del tren, especialmente con el Municipio de Caguas, para recomendar enmiendas de calificación y clasificación a los planes territoriales del Municipio de Caguas y de San Juan, con el objetivo de armonizar este proyecto con las políticas de desarrollo del municipio. Cabe indicar que el Municipio de Caguas se encuentra en proceso de la Revisión Integral de su Plan Territorial por lo que recomendamos se incluya en el Plan las recomendaciones que viabilicen la planificación de este proyecto de transportación.
8. Recomendamos la revisión y posible aplicación del Reglamento Especial para el Entorno de la Estaciones del Tren Urbano (REUSE) que cubre un área de influencia de 500 metros de radio alrededor de las estaciones del Tren Urbano y distritos especiales, lo que constituiría una herramienta de política pública de planificación para promover revitalización y densidad en el uso de los terrenos circundantes a la Estación de Caguas para beneficio del uso del tren.
9. Se recomienda la creación de un Comité Interagencial que incluya, funcionarios de la Autoridad de Carreteras y Transportación, Junta de Planificación, municipios integrados al tren y agencias relacionadas al ambiente para implantar de manera efectiva este proyecto de alcance regional.
10. Revisión de los planes regionales de la Junta, así como de los planes viales y de transportación regional en las áreas que impacten la alineación del tren.
11. La Junta de Planificación podrá estudiar las consultas de ubicación de proyectos de reciente aprobación o pendientes en áreas circundantes a las propuestas estaciones del tren para considerar el crecimiento urbano de dichas zonas, por lo que le incluimos fotos aéreas y la lista de las Consultas de Ubicación ante la Junta de Planificación.

12. Entendemos que debe establecerse una coordinación efectiva entre el Municipio de Caguas, la ACT, la JP, el municipio de San Juan y agencias concernidas para implantar de forma óptima la política pública de transportación que representará este proyecto para todo Puerto Rico, principalmente la población del área central este y este de la isla.
13. Es vital que se siga un orden prioritario en cuanto al proceso y los estudios requeridos (estudios ambientales, etc.) ante las agencias de gobierno estatales y federales, para cumplir con los requerimientos y reglamentaciones vigentes.

Recordemos que este proyecto deberá ser sometido mediante Consulta de Ubicación ante la Junta de Planificación. A través de esta consulta, se podría atender paralelamente las enmiendas requeridas al Plan de Transportación, Plan Vial de la Región Metropolitana de San Juan y de Caguas. Posteriormente se determinará los requerimientos y cumplimientos ambientales aplicables.

Nos reiteramos como siempre a su disposición para la planificación de este importante proyecto que promoverá el desarrollo de una transportación eficiente y sustentable para Puerto Rico.

Cordialmente,



Juan C. Vega Cidraz
Director
Subprograma: Consultas Sobre
Usos de Terrenos

Anejos