Núm. Caso
2021-403771-DIA-000282

Determinación de Cumplimiento Ambiental

DESCRIPCION Y LOCALIZACION

Dirección Física:
PR-5 desde Intersección con PR-199 Hasta PR-167 KM. 14.9. Bayamón, Puerto Rico, 00956

Municipio:
Bayamón - Toa Alta

Calificación:
DT-G (48%), R-I (47%), VIAL (5%)

Tipo de Suelo:
HtE (67.0%), Uv (33.0%)

Distrito en el Mapa de Inundabilidad:
AE (43.1%), X (30.0%), 0.2 PCT (26.9%)

Nombre del Proyecto:
Extensión Carretera Estatal PR-5 desde la PR-199 hasta la PR-167

Proponente:
Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)

Número de Catastro:
113-024-726-06

Casos de Referencia:
2021-403771-SAP-000563
2021-403771-REA-007743

I. ACCION PROPUESTA

La Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) propone la construcción de una extensión a la carretera estatal PR-5. La misma consiste en un segmento de carretera entre la carretera PR-199 (Avenida Las Cumbres) en Bayamón y el kilómetro 14.9 de la carretera estatal PR-167 en Toa Alta. La extensión a la PR-5 conectará las carreteras antes mencionadas, por el sur a la carretera PR-148 y por el norte la PR-5. La extensión propuesta tendrá una longitud aproximada de 5.07 kilómetros y será de cuatro (4) carriles divididos, con control de acceso total, intersecciones a desnivel y plazas de peaje. Al presente, la carretera PR-167 es la vía principal que une los Municipios de Barranquitas, Comerío y Naranjito con el Municipio de Bayamón y el resto del área metropolitana. El proyecto propuesto proveerá además una ruta alterna en dirección norte-sur que conectará las áreas densamente pobladas del Municipio de Bayamón con otras arterias principales como las carreteras PR-199, PR-2, y la PR-22, aliviando de esta manera el tránsito en la carretera PR-167. El área del proyecto discurre a través de los Barrios Cerro Gordo y Minillas, los sectores El Portón, El Ocho, Van Scoy, Pájaro Puertorriqueño, y las urbanizaciones El Cortijo, Estancias de Cerro Gordo, Valles de Cerro Gordo y Ciudad Dorada del Municipio de Bayamón y el Barrio Ortiz en Bayamón. El corredor está ubicado en una zona urbana y desarrollada. Para la construcción del propuesto proyecto, será necesario la construcción de seis (6) puentes y movimiento de terreno. Se estima que se extraerán 850,000 metros cúbicos de material de la corteza terrestre de los cuales se utilizarán aproximadamente 670,000 metros cúbicos como relleno dentro del mismo. Como parte de este proyecto se propone la construcción cuatro (4) estaciones-pórticos de peaje de flujo libre (Open Gantry Toll Type), una (1) en cada rampa en la intersección de la propuesta Carretera PR-5 con la Carretera PR-830 y una en cada dirección en la PR-5.

Según se indica en el documento ambiental, el proyecto está incluido en el Statewide Transportation Improvement Program (STIP), Año Fiscal 2019-2022, junio 2021. Así como en el Plan de Acción de Mitigación de Puerto Rico para el Programa de Subvención en Bloque para el Desarrollo Comunitario de Mitigación (CDBG-MIT) del Departamento de la Vivienda de Puerto Rico. En el Plan CDBG-MIT es uno de los proyectos prioritarios a construirse para brindar mayor resiliencia a las vías de transportación principales del área durante una situación de emergencia y reducir la congestión vehicular de las vías principales del área. El tiempo de construcción del proyecto es de aproximadamente 3 años y será construido por etapas. Actualmente se

contemplan dos etapas, una desde la intersección de PR-5 y PR-199 hasta la PR-830 y otra desde la PR-830 hasta la intersección con la PR-167 y conexión con PR-148 en la parte sur del proyecto.

Según se indica en el historial del cumplimiento ambiental del proyecto, el 19 de octubre de 2001 la ACT radicó ante la JCA una DIA (JCA-01-0038 ACT) para la extensión del proyecto Carretera Estatal PR-5 para el tramo desde la carretera PR167 hasta la carretera PR-199 en el municipio de Bayamón, Puerto Rico. Mediante la Resolución Final (R-03-22-12) notificada el 21 de agosto de 2003, la Junta de Calidad Ambiental (JCA) determinó que la DIA sometida por la ACT cumplió con los requisitos establecidos en las disposiciones del Artículo 4C de la Ley Sobre Política Pública Ambiental. Aunque la DIA JCA-01-0038 ACT continuaba vigente, la ACT estimaba que el proyecto comenzaría su construcción posterior al periodo de vigencia del documento ambiental, por lo que en noviembre de 2011 la agencia solicitó a la JCA una recertificación de la vigencia del documento con el cumplimiento con el Artículo 4C (entonces 4-B3) de la Ley Sobre Política Pública Ambiental. El 1 de diciembre de 2011 la JCA aprobó la recertificación solicitada, reafirmando la determinación de la Resolución R-03-22-12 y advirtiendo que se mantiene la vigencia del documento siempre y cuando no se incorporen cambios a las acciones ya evaluadas en el documento ambiental sometido. No obstante, en aras de aclarar la determinación de vigencia a la determinación de cumplimiento ambiental del proyecto, se realizó una Pre-Consulta Legal a OGPe (2021-368640-PCL-010767) cuya contestación de fecha 10 de abril de 2021 concluyó que la determinación de la JCA de 1 de diciembre de 2011 no tuvo el efecto de extender la vigencia de la determinación de cumplimiento ambiental. La OGPe indicó que la misma sólo podría haber sido extendida si la ACT tiene evidencia de haber obtenido permisos y se haya iniciado alguna obra en dicho proyecto. A tal efecto, a tenor con el procedimiento y requisitos aplicables del Reglamento para el Proceso de Evaluación Ambiental del 23 de noviembre de 2016 la ACT inicia el proceso de evaluación del Proyecto actual el 27 de octubre de 2021 mediante la radicación de la Solicitud de Agencia Proponente, caso 2021-403771-SAP-000563.

La construcción de la extensión a la carretera PR-5 para aliviar la congestión en la carretera PR-167 continúa siendo una necesidad, ahora aún más apremiante debido al continuo desarrollo urbano de la zona desde que el proyecto fue originalmente propuesto. La alineación y la ruta del segmento propuesto permanecen mayormente inalteradas, al igual que el área de servicio. Según se indica en el documento ambiental los cambios al proyecto y las variaciones en el contexto donde ubica son no sustanciales y los impactos ambientales de la acción propuesta al presente son similares a los evaluados e informados en la DIA-F del 2003. En adición y conforme a los procedimientos de revisión ambiental estas determinaciones serán reevaluadas luego del Diseño Final y del Plan de Adquisición, cuyos resultados serán informados a OGPe.

La alineación del proyecto según se propone sigue mayormente alineación de la Alternativa 2A propuesta y aprobada originalmente. Sin embargo, se proponen modificaciones que obedecen a la necesidad de acomodar cambios en tecnología y en el área de servicio durante los últimos años, incluyendo el crecimiento urbano y los nuevos desarrollos residenciales y comerciales. Estos cambios se enumeran a continuación:

a) La alineación propuesta en la actualidad es esencialmente la misma alineación que se presentó en el año 2003 como Alternativa 2A, con una variación menor en el área de la comunidad El Cortijo para minimizar los impactos a las residencias en dicha comunidad. Sin embargo, el área de impacto se mantiene dentro de la zona evaluada para las cinco (5) alternativas en la DIA.

b) Mejoras y rampas de acceso en la PR-830.

c) Como parte del proyecto original se estimó para la Alternativa 2A seleccionada un impacto a unas 74 estructuras. Sin embargo, debido al aumento de desarrollos cercanos a la ruta propuesta, así como la utilización de mejores y actualizadas

capas de información como fotos aéreas y mapas de propiedades, se estima que el proyecto actual impactará unas 126 estructuras. El mismo aún sigue siendo favorable al compararse con los resultados de las otras alternativas actualizadas al presente.

d) El proyecto original proponía la construcción de una plaza de peaje con agua potable, alcantarillado sanitario y energía eléctrica. En el proyecto actual, esta plaza de peaje será reemplazada por cuatro (4) estaciones de peaje de flujo libre con pórtico (Open Gantry Toll Type), ubicadas uno en cada rampa, entra y salida, en la intersección de la propuesta carretera PR-5 con la carretera PR-830, y uno en cada dirección en la PR-5.

e) El proyecto presentado en el año 2003 proponía la construcción de seis (6) puentes y dos (2) estructuras a ser determinadas mediante estudios detallados posteriores. Estas dos (2) estructuras fueron definidas y se presentan ahora como puentes, por lo que el proyecto actual propone la construcción de ocho (8) puentes. Es importante notar que las dos (2) estructuras que ahora se definen como puentes ya fueron consideradas y evaluadas en el proyecto presentado en el año 2003.

El Río Minillas fue identificado en el ámbito del proyecto original como uno de los cuerpos de agua dentro del área estudiada que serían potencialmente impactados por la acción propuesta. Aunque el puente sobre el Río Minillas no fue especificado como un elemento del proyecto en aquel momento, en la DIA circulada y aprobada en el año 2003 se indicó que se evaluaría la hidráulica de los cuerpos de agua en el área impactada y se determinaría posteriormente el tipo de estructura a utilizarse, ya fuera canalización, atarjea o puente. El río se encuentra ubicado dentro de la franja de impacto estudiada. A tal efecto y aunque el impacto potencial del proyecto al cuerpo de agua y las medidas de mitigación necesarias fueron consideradas, evaluadas y presentadas en la DIA original se prepararon estudios de flora y fauna, categorización de habitas y un estudio hidrológico-hidráulico. De igual forma, anteriormente se proponía una intersección en la carretera PR-840, ya que la alineación propuesta impactaba esta vía de tránsito; sin embargo, con el propósito de mantener la continuidad de la carretera PR-840, ahora se propone la construcción de un puente en dicha carretera que pasaría sobre la propuesta extensión a la carretera PR-5. El puente propuesto en la carretera PR-840 estará ubicado dentro de la franja de impacto ya estudiada, y minimizará el impacto potencial a dicha vía de tránsito al mantener su continuidad.

II. RELACION DE HECHOS

1. La Autoridad de Carreteras y Transportación (“Proponente”), al amparo de las disposiciones contenidas en la Ley 76-2000, según enmendada y conocida como “Ley de Procedimientos para Situaciones o Eventos de Emergencia” (“Ley 76”) y la Orden Ejecutiva 2017-038, presentó su solicitud para que el proyecto para la Extensión Carretera Estatal PR-5 desde la Intersección con la Carretera PR-167 hasta la Carretera PR-199 (el “Proyecto”), fuera evaluado bajo el trámite expedito establecido en la Orden Ejecutiva 2021-024.
2. El denominado Proyecto, fue acogido a tenor con el procedimiento expedito alterno para el trámite ambiental, consultas y permisos ante la OGPe establecido en la Orden Administrativa OGPe 2021-05, la Orden Ejecutiva OE 2021-024 del 25 de marzo de 2021, así como por el Concilio de Reconstrucción los cuales incluyen la Extensión de la PR-5 como proyecto prioritario para la reconstrucción y recuperación de Puerto Rico.
3. En atención a lo anterior y en virtud de la Ley Núm. 416-2004, según enmendada y conocida como “Ley sobre Política Pública Ambiental” (“Ley 416”), Ley Núm. 161-2009, según

enmendada y conocida como "Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico" ("Ley 161"), el Reglamento para el Proceso de Evaluación Ambiental ("RPEA") la Ley 76 y la Resolución de la otrora Junta de Calidad Ambiental R- 18 – 73 del 8 de junio de 2018, el día 8 de diciembre de 2021, fue radicada la Solicitud de Recomendación Ambiental (2021-403771-REA-007743) junto con el borrador de Declaración de Impacto Ambiental (DIA) ante la OGPe.

4. El 17 de enero de 2022, el Proponente publicó Aviso de Presentación de la Declaración de Impacto Ambiental y Celebración de Vista Publica para permitir que el público en general, o cualquier parte interesada, pudiera presentar y discutir sus comentarios sobre el borrador de la DIA presentada en un periodo de cinco (5) días, a partir de la publicación.
5. Mediante la Recomendación Ambiental 2021-403771-REA-007743 del 3 de febrero de 2022, se requirió que en atención a las recomendaciones y/o comentarios de las agencias gubernamentales concernidas, se debería presentar la DIA a ser evaluado por la División de Evaluación de Cumplimiento Ambiental.
6. El 8 de marzo de 2022, fue presentada la DIA para el Proyecto, y fue codificada bajo el número 2021-403771-DIA-000282.
7. El 4 de noviembre de 2022, se recibe la información adicional solicitada por DECA. El 9 de noviembre de 2022, la documentación recibida fue validada por la DECA y con ello se autorizó el trámite correspondiente para la evaluación del caso.
8. El 14 de noviembre de 2022, la DECA recibió el documento final que incluye las recomendaciones atendidas a través del proceso y procedió a la evaluación del caso. El 22 de noviembre de 2022, la DECA concluyó la evaluación del documento.
9. Las siguientes agencias y/o instrumentalidades emitieron comentarios y/o endosos a la DIA circulada para el Proyecto:
   i. Instituto de Cultura Puertorriqueña (ICP): En comunicación del 27 de enero de 2022 el Instituto de Cultura Puertorriqueña emitió una Actualización de Autorización y expreso lo siguiente: "*Nuestros registros evidencian que, con fecha del 21 de octubre del 2021, el Programa de Arqueología y Etnohistoria emitió una autorización al mismo. La evaluación realizada sugiere que, basado en los datos existentes al presente, las probabilidades de impactar un recurso arqueológico, según definido por la Ley 112 del 20 de julio de 1988, según enmendada, son mínimas. Par lo antes expuesto, en lo concerniente a recursos culturales de naturaleza arqueológica, no tenemos objeción al proyecto según fue radicado y evaluado y actualizamos nuestra autorización.*"
   ii. Departamento de Agricultura ("DA"): En comunicación del 20 de enero de 2000 el Departamento de Agricultura manifestó no objeción al proyecto dado que este no contempla la fragmentación de terrenos con alto valor agrícola. En comunicación del 18 de enero de 2002, se reafirma en la posición de no objetar el desarrollo del proyecto. El 2 de noviembre de 2021 el proponente envía Carta Notificación Proceso Ambiental y Solicitud de Endoso al Departamento de Agricultura. El 24 de noviembre de 2021 el DA manifiesta No objeción al Proyecto indicando lo siguiente: "…*Luego de analizar minuciosamente los documentos sometidos ante nuestra consideración, concluimos que, la propuesta actual no contempla cambios significativos que puedan redundar en perjuicio de actividades o unidades agrícolas. Por consiguiente, el Departamento de Agricultura reitera la decisión de no objetar el proyecto propuesto*".
   iii. Autoridad para el Manejo de los Desperdicios Sólidos ("ADS"): La Autoridad de Desperdicios Sólidos en Recomendación Ambiental (2021-403771-REA-007743) del 3 de febrero de 2022 expreso lo siguiente: *"La Autoridad de Desperdicios Sólidos (ADS) consolidada con el*

Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) emite sus comentarios al proyecto propuesto basado en leyes y reglamentos vigentes promulgados por la antigua ADS ahora DRNA. Las recomendaciones son de aplicabilidad al proyecto propuesto de este obtener la autorización y permisos requeridos para su ubicación y desarrollo. El proponente cumplirá con las regulaciones relacionadas con el manejo y disposición de los desperdicios sólidos y los materiales reciclables y deberá incorporar al proyecto las especificaciones que se especifican adelante." 1. Ley 170 de 1992 2. Reglamento 6825 del 2004 3. Reglamento Conjunto de 2020 Reglas y Secciones aplicables. 4. Indicar la entidad responsable (municipio compañía Privada) del recogido y disposición de los desperdicios sólidos y materiales reciclables. 5. El proponente /desarrollador/contratista del proyecto será responsable de cumplimentar la Leyes y Reglamentos antes mencionados. 6. Cumplirá con los permisos requeridos bajo las leyes y reglamentos vigentes.

iv. Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DRNA"): El Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) en carta con fecha del 26 de enero de 2022 emite los siguientes comentarios y requerimientos:

- "Según nuestros expedientes, el DRNA emitió comentarios a la DIA presentada originalmente en comunicaciones del 22 de febrero de 2002 y 18 de agosto de 2004. Como parte de los comentarios emitidos se requirió la presentación de un Estudio Hidrológico Hidráulico (H-H) y un Estudio Geotécnico. El H-H requerido fue presentado al DRNA el 12 de noviembre de 2021, al cual se le requirió información adicional y correcciones el 20 de enero de 2022. No hay un Estudio Geotécnico como parte de los anejos presentados en el documento ambiental ni se hace referencia al mismo."

- "El DRNA emitió una certificación de Categorización de Hábitat el 28 de octubre de 2021 en cumplimiento con la Ley Núm. 241 de 15 de agosto de 1999, según enmendada (Nueva Ley de Vida Silvestre de Puerto Rico) y el Reglamento 6765 (Reglamento para regir la conservación de la Vida Silvestre, las Especies Exóticas y la Caza en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico). En la misma se categorizaron 13.5 cuerdas de bosques de galería a impactar como Categoría 4 (Hábitat Natural de Valor Ecológico). De igual forma, el DRNA categorizó el resto de las áreas a impactar como Categoría 5 (Hábitat Natural con Alto Potencial de Convertirse en Hábitat Esencial, Hábitat de Alto Valor Ecológico o Hábitat de Valor Ecológico). En cumplimiento con el Reglamento 6765 la ACT presentó una propuesta para la compensación por las 13.5 cuerdas clasificadas como Categoría 4 mediante la adquisición para cesión al DRNA de un predio de terreno de 35.6 cuerdas ubicado en la Reserva Natural Las Cabachuelas en Morovis. El DRNA aceptó la misma en comunicación del 30 de noviembre de 2021. Asimismo, aceptó que este predio se utilice como una mitigación concurrente por el impacto de cortes de árboles."

- Según la DIA, se estima un impacto a 3.53 cuerdas (3.4 acres) a Cuerpos de Agua o Áreas Jurisdiccionales bajo el Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos (COE). Se informa que una vez definidas las obras en planos de construcción y previo a cualquier actividad en dichas áreas se obtendrá el permiso de construcción de obras por parte del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos. Sobre esto es importante destacar, que en la etapa de cumplimiento ambiental mediante la DIA debe haber un análisis detallado del impacto propuesto por el proyecto en todos los cuerpos de agua que discurren por donde ubicaría el proyecto. La DIA debe incluir una sección detallada describiendo los trabajos propuestos en los Ríos, quebradas y los impactos en la hidrología del área. El H-H no sustituye este análisis ni una solicitud de permiso conjunto futura ante el COE. Debe ser el documento ambiental el que discuta adecuadamente los impactos propuestos y las medidas tomadas para evitar, minimizar y mitigar dicho impacto.

Se debe discutir en detalle los impactos a ocasionar por la extensión de la canalización de un tramo del Río Hondo y las quebradas, particularmente el área de nacimiento del Río Minillas. En esta área en particular, las capas de información del USGS identifican que discurre el Río Minillas y no un afluente como se identifica en los planos y se describe en la DIA. Asimismo, los documentos de Validación del Estudio de Flora y Fauna y el Estudio de Flora y Fauna presentado en la DIA indican: En el área del proyecto no se identificó área alguna que mostrara las características para ser considerada como humedal con excepción de la zona 5 al sur de la Urbanización Valles de Cerro Gordo por donde discurre el Río Minillas. La DIA debe aclarar o corregir dichas discrepancias. Asimismo, describir las condiciones actuales y características de todos los cuerpos de agua a impactar. Como parte de los impactos a estas áreas se deben discutir los daños al ecosistema de ribera, la calidad de las aguas y a la diversidad dentro de los cauces incluyendo su fauna, al ser estos cuerpos de agua zonas de refugio, fuente de alimentación y dispersión para distintas especies.

El DRNA reconoce la importancia de la construcción de la carretera y de la aceptación de una mitigación por el impacto a la vegetación ribereña de los cuerpos de agua. Sin embargo, la DIA debe discutir en detalle los impactos propuestos y demostrar el por qué los mismos no pueden ser evitados o minimizados.

- Según los planos CLP01 al CLP09 se propone el impacto a 10 quebradas o “streams”. Sin embargo, el documento ambiental no discute los trabajos propuestos en cada una de estas quebradas y cuáles de dichos trabajos fueron y requieren ser contemplados en el H-H, cuáles no y el por qué. El H-H presentado solo discute los trabajos propuestos del Puente sobre el Río Minillas, la extensión de la canalización del Río Hondo y la canalización y relocalización del “afluente” del Río Minillas. Esto deberá ser aclarado y discutido en el documento ambiental presentado.

  Una vez presente la información requerida, el DRNA podrá continuar con la evaluación del proyecto propuesto. El DRNA reconoce la importancia de este proyecto de infraestructura pública, sin embargo, debe ser en el proceso de cumplimiento ambiental donde se atiendan los aspectos señalados en esta comunicación.

a) Luego de recibir y analizar la respuesta de la Autoridad de Carreteras y Transportación, el DRNA en carta con fecha del 5 de agosto de 2022, emite comentarios adicionales:

- “El Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) recibió nueva información en contestación a la comunicación emitida el 26 de enero de 2022, relacionada a la consulta identificada en el epígrafe. Se propone la construcción de una extensión a la carretera estatal PR-5…”
- En la comunicación del 26 de enero de 2022, el DRNA requirió se aclaren varios aspectos relacionados a los cuerpos de agua que serían impactados por el proyecto. La Autoridad de Carreteras y Transportación ha presentado una comunicación con fecha de 16 de junio de 2022. Se informa que en el proyecto se identificaron los siguientes cuerpos de agua a impactar: Río Hondo, Río Minillas, Quebrada Rivera y quebradas sin nombre (las cuales son tributarias de los diferentes ríos). Se indica que se impactarán 13.5 cuerdas de bosques de galería categorizados como Hábitat Natural de Valor Ecológico dentro de los cuales se encuentran 3.53 cuerdas de cauces/hábitats ribereños.
- La parte proponente aun no contesta ni indica la cantidad de quebradas sin nombre que serán impactadas por el proyecto y las obras propuestas en las mismas. Tampoco se contesta o se aclara si estará impactando y canalizando un tramo del Río Minillas

que corresponde al área de su nacimiento según la base de datos del DRNA y no un afluente como se identifica en los planos y se describe en la DIA. Esto deberá ser discutido y corregido.

- El DRNA considera que aún no se provee información importante para la evaluación del proyecto. La carencia de esta información no permite poner al DRNA, como instrumentalidad del Gobierno de Puerto Rico con responsabilidad primaria sobre los cuerpos de agua, en posición de cumplir con su deber ministerial, de emitir comentarios y recomendaciones sobre asuntos con potencial impacto en los recursos hídricos bajo su jurisdicción.
- De la evaluación de los planos CLP01 al CLP09 se observan 7 "streams" que serán impactados, los cuales son: CA01A, CA-02A, CA-02B, CA-03A, CA-03B, CA-05A y CA-05B. El escrito del documento ambiental y la nueva información presentada no contabiliza ni describe las mismas y el tipo de obra que ocasionará su impacto, aspecto importante al momento de la evaluación del proyecto, y de determinar áreas a considerar en otras instancias del proceso de permisos y estudios como el Hidrológico-Hidráulico (HH). Dicha información es importante que se detalle en esta etapa, más allá de contabilizar el área de impacto. De hecho, al revisar los componentes del proyecto incluidos en el HH bajo evaluación del DRNA nos percatamos que las obras en las quebradas sin nombre no están descritas ni analizadas. Resulta pertinente resaltar que, toda información que se presente ante la consideración del DRNA en las diferentes instancias del proyecto, incluida su descripción y huella de impacto, deberán corresponder en todos sus detalles.
- El DRNA reconoce que el proyecto propuesto es uno planificado y presentado para evaluación desde el 2002, así como que la alineación ya ha sido determinada como final. Sin embargo, en este proyecto la responsabilidad del Departamento es evaluar y comentar los asuntos que atañen al impacto sobre los cuerpos de agua que discurren en el área propuesta para la extensión de la PR-5; mientras que la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) tiene el deber de describir en detalle los trabajos propuestos en los cuerpos de agua.
- Por lo antes expuesto, la ACT deberá describir y desglosar entre quebradas y drenajes, los "streams"" identificados en los planos CLP01 al CLP09, en específico las CA-01A, CA-02A, CA-02B, CA-03A, CA-03B, CA-05A y CA-05B no descritas en el documento ambiental ni tampoco estudiadas en el HH. Además, deberá describir el tipo de obra propuesta en las mismas. Una vez presente la información requerida, el DRNA podrá continuar con la evaluación del proyecto propuesto. El DRNA reconoce la importancia de este proyecto de infraestructura pública, sin embargo, debe ser en el proceso de cumplimiento ambiental donde se atiendan los aspectos señalados en esta comunicación.

b) Luego de recibir información adicional, en contestación a la comunicación emitida el 5 de agosto de 2022, el DRNA en carta con fecha del 25 de octubre de 2022 emite un endoso condicionado a la acción propuesta y expresa los siguientes comentarios:

- En las comunicaciones del 26 de enero de 2022 y 5 de agosto de 2022, el DRNA requirió se aclararán varios aspectos relacionados a los cuerpos de agua que serían impactados por el proyecto. La ACT no indicaba la cantidad de quebradas sin nombre que serían impactadas por el proyecto ni describía las obras propuestas en las mismas. Tampoco se contestaba o se aclaraba si se estaría impactando y canalizando un tramo del Río Minillas que corresponde al área de su nacimiento según la base de datos del DRNA y no un afluente como se identifica en los planos y se describe en la DIA.

- La ACT presentó una comunicación con fecha de 2 de septiembre 2022 en la cual califican como drenajes pluviales los "streams" identificados en los planos CLP01- al CLP09 para impacto: CA-01A, CA-02A, CA-02B, CA-03A, CA-03B, CA-05A y CA-05B. Asimismo, desglosan los trabajos propuestos en los mismos. Indican en la comunicación y citamos: "Los planos del proyecto, CLP01- CLP-09, ilustran áreas de impacto en cauces de drenaje locales estructuras hidráulica (tuberías) para el manejo de sus aguas en eventos de lluvia los cuales no se discuten en el H-H, aunque se toman en consideración para el comportamiento de las aguas en las cuencas hidrográfica evaluadas." Exponen que una vez se tenga el diseño detallado de los drenajes locales, al igual que el de las estructuras mayores se prepararán los correspondientes cómputos pluviales.
- Por otro lado, se presentan varios mapas identificando los cuerpos de agua en el área propuesta para impacto y se informa que, según la interpretación de dichos mapas, lo que se estaría canalizando sería un tributario al Río Minillas, y no el Río Minillas o su nacimiento. No obstante, se aclara que dicha canalización ha sido considerada en el H-H y que una vez el DRNA le informe la designación al mismo, estarán revisando el H-H y las secciones correspondientes en la DIA-F.

Sobre los aspectos antes mencionados el DRNA ha determinado lo siguiente:

- El DRNA reconoce como drenajes pluviales los identificados como C01A, C03A y C05B en los planos CLP01 al CLP09. No obstante, los identificados como CA-02A, CA-02B, CA-03B y CA-05A tienen características de cuerpos de agua o quebradas intermitentes. Por lo tanto, estas quebradas intermitentes deberán ser incluidas en el documento ambiental e identificadas en los planos del proyecto. Además, se deberán incluir en el H-H del proyecto. El DRNA considera que toda obra en o sobre un cuerpo de agua que forme parte de un proyecto debe ser estudiada y analizada en un mismo H-H. La fragmentación pudiera retrasar el proceso de evaluación en las etapas de permisos y endosos con implicaciones en elevar los costos por estudios de esta naturaleza para la ACT.
- En relación con la denominación del Río Minillas o tributario, el DRNA considera que dicho tramo es parte del nacimiento del Río Minillas y así debe ser considerado. Por lo que este aspecto deberá ser corregido en la DIA-F y el H-H. Aunque se reconoce que dicho tramo ha sido estudiado y analizado en el H-H, su denominación es importante para el contenido de la DIA-F y distintos aspectos en el que DRNA debe ser incluido como custodio de este recurso natural. En esta área debido a la colindancia con las urbanizaciones Ciudad Interamericana y Valle de Cerro Gordo, será necesario el mantenimiento a perpetuidad de la obra y demostrar la no afectación a terceros. Esta responsabilidad de la ACT debe estar incluida en la DIA-F.
- Resulta pertinente resaltar que, toda información que se presente ante la consideración del DRNA en las diferentes instancias del proyecto, incluida su descripción y huella de impacto, deberán corresponder en todos sus detalles. La descripción de los trabajos propuestos para el tramo correspondiente a la canalización del Río Minillas presentada en una tabla de la comunicación del 2 de septiembre de 2022 no concuerda con la presentada en la DIA-F y el H-H. En la comunicación se indica que la obra consistiría en dos segmentos tipo box culverts de dos celdas de 2.13 m x 2.13 m 137.40 metros lineales y 256 metros lineales, dos segmentos en canalización en tierra de 189.81 y 97.74 metros lineales. Mientras que en el H-H y la DIA-F se describe la obra como una atarjea de 2 celdas de 2.74 m y 2.13 m y 255 m de largo, una atarjea de 2 celdas 2.44 x 2.13 m y 150 m de largo entre las dos atarjeas un canal trapezoidal en tierra con un

ancho en la base de 12 m, taludes 2H:1V y 99 m de largo. La comunicación presentada es posterior al H-H preparado para el proyecto, por lo que se deberán aclarar las diferencias en la descripción presentada. Asimismo, el H-H que se evalúe en el DRNA debe considerar desde un principio el análisis de los cuerpos de agua a impactar debido a que es de los resultados del estudio que surgen los parámetros para el diseño de las obras y no a la inversa. Esto responde al hecho de que las dimensiones de estas obras dependen del caudal determinado en el análisis hidrológico, la rugosidad, las condiciones del flujo, los tipos de control del flujo: inlet u outlet control, entre otros. Con relación a las canalizaciones, en tierra y con gaviones, para su diseño también se tienen que considerar las velocidades, los esfuerzos cortantes permisibles, entre otros parámetros que se analizan en el H-H. Se aclara que el endoso del DRNA al H-H no es necesario para obtener el cumplimiento ambiental del proyecto. Dicho proceso es uno independiente de la evaluación de los impactos y medidas de mitigación propuestas en el proyecto. De hecho, el H-H está más vinculado al trámite de la solicitud conjunta de permiso.

- La consideración de parámetros también aplica para la selección del diámetro de las tuberías propuestas en los drenajes pluviales, independientemente de sus dimensiones. Lo anterior cobra relevancia ya que el proyecto ubicará en zonas residenciales. Estas obras se deberán diseñar luego de realizar los cómputos correspondientes, de los cuales surgirán los diámetros para evitar que estos componentes del proyecto provoquen inundaciones locales y la afectación a terceros por falta de capacidad hidráulica.
- Es importante destacar, que el DRNA no favorece la canalización de cuerpos de agua, la única excepción es para los proyectos de control de inundaciones. Lo anterior en cumplimiento con las disposiciones de la Ley Núm. 49 de 4 de enero de 2003, según enmendada por la Ley Núm. 55 de 22 de enero de 2004. El proyecto propuesto extendería la canalización del Río Hondo y canalizaría un tramo del Río Minillas en su nacimiento. Aunque se reconoce que el Río Hondo ha sido impactado previamente por canalizaciones y que el tramo del Río Minillas igualmente fue previamente impactado en la construcción de las urbanizaciones colindantes, estas áreas se han regenerado y cuentan con valor ecológico e hidrológico. Para el DRNA es de suma importancia la conservación de los cuerpos de agua, los cuales fungen como conectores hidrológicos naturales que garantizan una mejor calidad de agua y minimizan problemas de sedimentación, erosión e inundaciones. Rellenar y canalizar una sección de un Río resulta en la destrucción de los canales naturales, la degradación del hábitat, la fragmentación del hábitat, aceleración del transporte del agua y los contaminantes tóxicos, al igual que reduce los servicios del ecosistema, tales como retención de nutrientes y retención de sedimentos. A largo plazo, esto puede causar gran desestabilización en el sistema. La canalización puede alterar las dimensiones originales y la forma del cauce, su pendiente y características naturales, convirtiendo un sistema heterogéneo en uno homogéneo. La consecuencia desde el punto de vista del ecosistema es que la diversidad del hábitat se reduce y las cualidades y funciones de las especies que ocupan el sistema se afectan. Debido a que el proyecto se encuentra todavía en fase de diseño conceptual, el DRNA recomienda que, si existiera la oportunidad de haber cambios en el diseño, se analicen otras alternativas que no incluya la canalización de los Ríos.

c) En la misma misiva el DRNA expresa que una vez se atienda y corrija lo anterior, el DRNA no tiene objeción con la alineación propuesta del proyecto. Además, hace una serie de requerimientos y recomendaciones que se deberán cumplir en los procesos subsiguientes

del proyecto. Dichos requerimientos y recomendaciones no se detallan en este acápite ya que por tratarse de un endoso condicionado en su gran mayoría formaran parte de las recomendaciones de la presente "Determinación de Cumplimiento Ambiental". No obstante, a continuación, se presenta el resumen de requerimientos y/o recomendaciones al Endoso Condicionado del DRNA presentado en el documento ambiental:

- Presentar Estudio H-H una vez culmine el nivel conceptual y el proyecto se encuentre en etapa adelantada de diseño.
- Presentar, previo a subasta y otorgación de contratos de construcción, copia certificada de la escritura de cesión y traspaso al DRNA del predio de terreno en finca Las Cabachuelas en Morovis aceptado como compensación por impacto a habitas y a corte de árboles.
- Implantar medidas para control de sedimentación y escorrentía.
- Cumplir con Reglamento de Planificación Núm. 13, vigente (Reglamento sobre Áreas Especiales de Peligro a Inundación).
- Incluir al DRNA y al Gobierno de Puerto Rico como asegurados adicionales en póliza de responsabilidad pública y daños y perjuicios, incluyendo declaración de Acuerdo de Exención de Responsabilidad (Hold Harmless Agreement), endoso a presentarse previo al comienzo de construcción.
- Recomendaciones para minimización de impactos durante la construcción en cuerpos de agua.
- Recomendaciones sobre manejo de excedentes y escombros.
- Consideraciones en diseño en cauces de cuerpos de agua.
- Cumplir con Reglas o secciones aplicables del Reglamento Conjunto del 2 diciembre 2020: o Permios Único Incidental Operacional o Manejo de Aguas Pluviales u Obras Pluviales
- Obras que requieran permiso del Cuerpo de Ingenieros deberán coincidir con las presentada en el (los) Estudio(s) H-H.
- Recomendación sobre vegetación para evitar erosión y deslizamientos en taludes.
- Cumplir con: o Reglamento para el Control de Contaminación Atmosféica o Reglamento para el Control de la Contaminación por Ruido o Reglamento para el Control y la Prevención de la Contaminación Lumínica o Reglamento para el manejo de Desperdicios Sólidos No-Peligrosos
- Coordinar con el DRNA, de encontrase, la remoción de algún individuo clasificado como vulnerable, raro o en peligro de extinción.
- Cumplir con la recomendaciones y especificaciones del Estudio de Suelo.
- Establecer programa de reforestación utilizando especies nativas.
- De descubrir algún otro cuerpo de agua informarlo al DRNA.

v. Autoridad de Energía Eléctrica ("AEE"): En Recomendación Ambiental emitida el 3 de febrero de 2022, LUMA Servco LLC (LUMA), como operadora y representante de la Autoridad de Energía Eléctrica (AEE) emitió las siguientes recomendaciones: "*Desde el punto de vista ambiental LUMA no presenta objeción al proyecto propuesto. No obstante, el proyecto según*

presentado requiere de una evaluación eléctrica para determinar los impactos que puede representar este en la infraestructura de la AEE operada por LUMA. De acuerdo con el Reglamento para el Proceso de Evaluación Ambiental, Reglamento Núm. 8858, de 23 de noviembre de 2016, la parte proponente deberá discutir el impacto ambiental de cada actividad propuesta que afecte nuestra infraestructura y confirmar su disponibilidad antes de la presentación de un documento ambiental. A esos efectos, deberá incorporar en el Documento Ambiental correspondiente las recomendaciones de la evaluación eléctrica realizada por la LUMA, que se obtenga mediante la Solicitud de Recomendación de Infraestructura (SRI) de la Oficina de Gerencia de Permisos. Le recordamos que la evaluación eléctrica caduca al año de realizada. De no comenzar los trabajos en ese periodo, deberá solicitar una nueva evaluación eléctrica. Este comunicado no constituirá un endoso a la referida acción. Una vez se cumpla con las condiciones que se establezcan en la correspondiente evaluación eléctrica, la acción propuesta se considerará endosada"

vi. Autoridad de Acueductos y Alcantarillados ("AAA"): En carta emitida el 20 de enero de 2022, la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados indico que evaluó el documento sometido en cumplimiento de su deber como agencia evaluadora, específicamente los aspectos ambientales exclusivos a su jurisdicción y peritaje y expreso lo siguiente "*De manera preliminar, no se identifica que dicha propuesta según descrita en documentos, presente un impacto en términos ambientales para la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados. Destacamos del proyecto requerir servicio de agua potable y/o alcantarillado sanitario, o identificación de utilidades; el Proponente deberá someter una Solicitud de Recomendación de infraestructura (SRI) ante la Oficina de Gerencia de Permisos (OGPe).*" La ACT inició la coordinación requerida para el diseño final mediante la presentación de la correspondiente Solicitud de Recomendación de Infraestructura para el Proyecto a través del portal de la OGPe caso 2021-403771SRI051252. El 4 de febrero de 2022, en respuesta a la SRI (2021-403771SRI051252) la AAA indicó: "*Esta Autoridad no tiene objeción a que se relocalice o reemplacen las tuberías y/o cualquier otra infraestructura de la AAA que pueda verse impactada como producto del proyecto propuesto.*" Esto condicionado al cumplimiento de una serie de recomendaciones, según aplique.

vii. Negociado de Telecomunicaciones de Puerto Rico ("NETPR"): En Recomendación Ambiental emitida el 3 de febrero de 2022, El Negociado de Telecomunicaciones de Puerto Rico (NET) emitió las siguientes recomendaciones: *"…Desde el punto de vista ambiental, el NET no tiene objeción al proyecto propuesto. De ser necesaria una Relocalización de Planta, se exige el estricto cumplimiento con la sección 3.09 del Reglamento 7393, revisado. Esto no constituye un endoso a la referida acción, ni representa un relevo de cumplimiento respecto a todos los reglamentos aplicables. El NET ejercerá la autoridad delegada y evaluará cada fase posterior del proceso de permisos. El net tiene la facultad de auditar el cumplimiento de todo requisito aplicable a la otorgación de permisos y cuando sea necesario impondrá multas y penalidades.*"

viii. Autoridad de Carreteras y Transportación ("ACT"): En Recomendación Ambiental emitida el 3 de febrero de 2022, la ACT comento lo siguiente: "*El Programa de Construcción y Mejoras Permanentes vigente de esta Autoridad no incluye proyectos programados que pudieran verse afectados por la acción propuesta. En cuanto al aspecto ambiental no tenemos comentarios.*"

ix. Municipio de Bayamón: En carta emitida el 25 de enero de 2022 el Municipio de Bayamón endosa el proyecto y entre otros expresa lo siguiente: "*La Administración Municipal de Bayamón tiene sumo interés en que se logre el desarrollo de la extensión de la Carretera PR-5. Este es un proyecto del cual se ha hablado por décadas y finalmente ya se está encaminando para servir directamente a los miles de residentes del área sur de Bayamón, así como de los pueblos de Naranjito, Comerio, Barranquitas y Toa Alta que a diario utilizan las*

congestionadas rutas de nuestra Ciudad para desplazarse a la zona Metro. La construcción de esta carretera continúa siendo una necesidad y ahora más apremiante debido al continuo desarrollo urbano de la zona."

x. Municipio de Toa Alta: El 9 de noviembre de 2021, el Municipio de Toa Alta emitió una carta en la que endosa el proyecto y entre otras expresa lo siguiente: a) *"La Ciudad Autónoma de Toa Alta entiende la importancia de este proyecto para mejorar los accesos desde y hacia Bayamón y la congestión vehicular de la PR-167; mejorando así la calidad de vida de nuestros ciudadanos."* b) *"La Ciudad Autónoma de Toa Alta no tiene objeción para el proyecto aquí evaluado, según ha sido presentado. No obstante, el alcalde y o su representante autorizado se reserva el derecho de reevaluar, modificar o dejar sin efecto esta recomendación, si se determina que se sometió información falsa, alterada u omisiones que afecten el interés público Municipal o en violación a reglamentación o leyes vigentes.*"

xi. El proceso de participación pública incluyó una Vista Pública que se celebró el día 25 de enero de 2022 a las 9:30 AM por Microsoft Teams. Comparecieron a la Vista la ACT, representantes del Municipio de Bayamón y del Municipio de Comerío, así como un grupo de residentes del área. En las Determinaciones de Hechos del Informe de Vista se hace una amplia descripción del proyecto y se hace mención a la participación del Municipio de Bayamón que mediante ponencia escrita expresó que el proyecto es de beneficio para los residentes de este pueblo; no objeta el proyecto. Coincide con que proporcionará una ruta segura para viajar de sur a norte y viceversa dentro del municipio de Bayamón; ayuda a reducir la congestión vehicular en otras vías de la región; provee una vía adecuada, eficiente y segura para utilizarse durante una emergencia; provoca una reducción en el tiempo de viaje hacia y desde el casco urbano de Bayamón. Luego de una amplia exposición del derecho aplicable el Informe de Vista Pública concluye y recomienda que se dé por culminado el proceso de recomendaciones y participación pública.

xii. Por otro lado, en el documento ambiental se presenta un resumen de la Vista publica en el que entre otros se indica que la ACT hizo una exposición del proyecto, las condiciones existentes, sus impactos y acciones de mitigación. Asimismo, se indica que el interés primordial de los vecinos que asistieron a la Vista es conocer las propiedades que serán objeto de expropiación. Sobre esto su preocupación mayor es en cuanto al proceso de expropiación y el tiempo para ello.

xiii. El 22 de noviembre de 2022 la DECA concluyo el proceso de evaluación Ambiental.

III. TRASFONDO SUSTANTIVO

En la DIA se hace una descripción detallada de los aspectos ambientales y sociales del Proyecto. Esta discute entre otros los siguientes temas: 1) Topografía; 2) Geología y Suelos; 3) Sistemas Naturales y Artificiales; 4) Flora y Fauna; 5) Uso y Zonificación de Terrenos; 6) Infraestructura; 7) Zonas Susceptibles a Inundación; 8) Evaluación de Recursos Arqueológicos; y 9) Aspectos Socioeconómicos y de Justicia Ambiental.

1. El Proyecto tiene las siguientes características:

i. El proyecto Extensión de la Carretera Estatal PR-5 consiste en la construcción de una carretera de aproximadamente 5.07 kilómetros de longitud. La ruta seleccionada sigue la alineación propuesta originalmente. En el municipio de Bayamón ubica desde la intersección de las carreteras PR-5 y PR-199 (Avenida Las Cumbres), continuando hacia el sur hasta llegar a la urbanización El Cortijo, donde se utilizará un corredor existente propiedad de la ACT. En este segmento y para minimizar impactos a dicha urbanización, unos 700 metros lineales de la alineación fue ligeramente realineada hacia el este. La ruta continúa hacia el

sur hasta encontrarse con la carretera PR-830, donde, ahora se propone una intersección a desnivel en el kilómetro 1.28 para brindar acceso a varios desarrollos residenciales. Luego se dirige hacia el suroeste, pasando a aproximadamente 320 metros al este de la calle Esmeralda en la Urbanización Valles de Cerro Gordo, hasta llegar al kilómetro 14.9 de la carretera PR-167 en su intersección con la nueva carretera PR-148 y PR-828 en el municipio de Toa Alta. El proyecto propuesto discurre a través de los Barrios Cerro Gordo y Minillas, los sectores El Portón, El Ocho, Van Scoy, La Tosca, Pájaro Puertorriqueño, y las urbanizaciones El Cortijo, Estancias de Cerro Gordo, Valles de Cerro Gordo, Hacienda Bethel y Ciudad Dorada del Municipio de Bayamón, y Ortiz en Toa Alta. El corredor está ubicado en una zona desarrollada principalmente en unidades de viviendas unifamiliares.

ii. Según el Mapa de Calificación de Suelos para el Municipio Autónomo de Bayamón (MAB) del 20 de diciembre de 2012 aprobado mediante Resolución JP-PT-15-15, el área del proyecto ubica en terrenos clasificados como Dotacional General (DT-G) y Áreas Desarrolladas (AD). La clasificación AD incluye Residencial Comercial Mixto (RC-M), Residencial Intermedio (R-1), y Comercial Intermedio (C-I). En el área del proyecto propuesto y áreas adyacentes los usos continúan siendo ocupado por residencias, comercios, áreas verdes sin desarrollar y carreteras de acceso. No se contempla ningún cambio de zonificación, ni usos en los terrenos del proyecto ni en los adyacentes al mismo. Según el Mapa de Calificación de Suelos para el Municipio de Toa Alta (MTA) del 18 de octubre de 2012 aprobado mediante Resolución JP-PT-15-12, el área del proyecto ubica en terrenos clasificados como Residencial Intermedio (R-I). No obstante, dichos terrenos fueron adquiridos para las carreteras y accesos a las carreteras PR-148 (ahora PR-5) y la PR-828. Las obras para dichas vías ya fueron construidas.

iii. Según los mapas de suelo en línea (Online Web Soil Survey) del Natural Resources and Conservation Service (NRCS por sus siglas en inglés) y el manual "Soil Survey of San Juan Area of Puerto Rico" publicado por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, el suelo existente en las áreas del proyecto está clasificado como HtE (Humatas Arcilloso), Uv (Terreno Urbano – Complejo Vega Alta), MxE (Múcara Arcilloso, pendientes de 20 a 40 por ciento), DaD (Dagüey Arcilloso), MxF (Múcara Arcilloso, pendientes de 40 a 60 por ciento), LaC2 (Lares Arcilloso, pendientes de 5 a 12 por ciento, desgastado), NaE2 (Naranjito limo arcilloso, pendientes de 20 a 40 por ciento, desgastado) y MxD (Múcara Arcilloso, pendientes de 12 a 20 por ciento).

iv. Según el mapa geológico de los cuadrángulos de Bayamón y Naranjito, publicado por el U.S. Geological Survey, las formaciones geológicas en el área son Kcg (Lava Cerro Gordo), Ke (Formación El Ocho) y Tkd (Diorita Cuarzo). Las formaciones geológicas no han variado A continuación se presenta la descripción de las formaciones geológicas antes mencionadas:

- Lava Cerro Gordo, Kcg: Formado por lava andesite basáltica, brecia fluida y un poco de toba (“tuff”) y toba brecia (“tuff-breccia”). Se estima un espesor máximo de 1,100 metros. Formación expuesta en el cuadrángulo de Naranjito.
- Formación el Ocho, Ke: Formado por flujos de lava que no forman almohadas, brecia volcánica, roca de arena, conglomerados, y un poco de piedra caliza, “siltstone”, y toba. Se estima que el espesor excede los 5,000 metros. Formación expuesta en el cuadrángulo de Cayey, Patillas, Caguas, Comerío y Yabucoa.
- Diorita Cuarzo, Tkd: Formado por pequeños pedazos de roca desmenuzable de color gris amarillento que contiene “hornblende” y pequeños pedazos hexagonales de biotita de color marrón dorado producido debajo de la Formación San Sebastián a lo largo del borde sudeste del cuadrángulo.

v. Según se indica en el documento ambiental, en el área del proyecto existen varios parchos de bosques secundarios, localizados principalmente en el tramo que discurre entre la

Universidad Interamericana y la intersección final con la carretera PR-167, pasando al suroeste de la urbanización Valles de Cerro Gordo. Según la revisión desarrollada para la DIA original utilizando fotos históricas, se determinó que el área fue impactada por movimiento de terreno en algún momento entre los años 1973 al 1981, por lo que la vegetación original fue removida. La flora y la fauna del área del proyecto evaluada en enero del 2000 a lo largo del área del proyecto eran de plantas dominantes mayormente gramíneas en los terrenos baldíos y pastizales, con excepción de algunas áreas donde dominaban los árboles en las áreas de bosque secundario y en propiedades privadas. La fauna del área era poco abundante, como era de esperarse debido a la condición urbana de alta densidad de residencias y las perturbaciones a las que ha sido sometida. En aquel momento se determinó que los impactos potenciales debido a la construcción del proyecto consistirían principalmente en la remoción de la capa vegetativa existente en el área, incluyendo los árboles existentes. Según se indica en la DIA, el área del proyecto fue recorrida nuevamente en los años 2011, 2012, y más recientemente en junio del 2021. Las observaciones de este último recorrido indican que no ha habido un cambio significativo en las áreas que fueron evaluadas durante la preparación de la DIA original. No obstante, el proyecto afectará áreas alteradas por la construcción de viviendas, comercios y áreas forestadas remanentes de las actividades antropogénicas, por lo cual el mantener la alineación dentro del corredor previamente estudiado durante la planificación contribuye a minimizar los impactos del proyecto. Esto aún con la realineación de unos 700 metros lineales propuesta en el área de El Cortijo y las mejoras al acceso en la PR-830.

vi. Durante el recorrido realizado en enero de 2000 a lo largo del área del proyecto no se encontraron especies de plantas y animales clasificadas como amenazadas o en peligro de extinción según el Servicio Federal de Pesca y Vida Silvestre (USFWS, por sus siglas en inglés) ni en las listas de animales y plantas críticas del Programa Pro-Patrimonio Natural del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA). De igual forma, de acuerdo con los cuadrángulos topográficos del DRNA no se había reportado ni identificado ninguna especie rara ni en peligro de extinción en el área del proyecto. Por esta razón, se estimó que el proyecto no tendría impacto potencial en especies amenazadas o en peligro de extinción, críticas o raras. De acuerdo con la información más reciente (2021) obtenida de la oficina de Patrimonio Natural del DRNA, ninguna especie rara o en peligro de extinción ha sido observada y/o documentada en el predio estudiado. Ninguna de las especies de plantas y animales observados en el área durante el recorrido realizado en junio de 2021 se encuentra clasificada como especies amenazados o en peligro de extinción según el USFWS y las listas de animales y plantas críticas del Programa de Pro-Patrimonio Natural de Puerto Rico del DRNA.

vii. Se menciona en la DIA que durante una investigación documental realizada para el Municipio de Bayamón el USFWS ha identificado que puede albergar especies en peligro de extinción tales como la Boa puertorriqueña (Epicrates inornatus) y la Paloma Sabanera (Patagioenas inornata). Sin embargo, aún a pesar de que el área proyecto ha sido previamente alterada por diferentes actividades que han modificado su topografía y vegetación, dada la movilidad de estas especies, y avistamientos en municipios aledaños, en especial la Paloma Sabanera, existe la probabilidad de encontrar estos elementos críticos en el área. Aunque la presencia de la Boa puertorriqueña no ha sido observada y documentada por el DRNA en el área de estudio, es importante señalar que la misma se encuentra distribuida por toda la isla, de acuerdo con Schwartz y Thomas (1975) y Bird-Picó (1994), pero principalmente en la zona caliza del norte de la Isla. Esta especie tolera una variedad de tipos de hábitats (Rivero, 1998). Esto particularmente puede afectar el tramo del área entre la plaza de peaje de flujo

libre y la intersección con la carretera PR-830, por lo cual podría ser que fuese necesario realizar un estudio más detallado del área.

viii. De acuerdo con el Mapa del Inventario Nacional de Humedales desarrollado por el USFWS, las áreas que comprenden los lugares donde se llevarán a cabo la construcción de las facilidades del proyecto (la extensión PR-5) solamente presentan los cuerpos de agua que se encuentran en el área tales como el Río Hondo, Río Minillas y sus tributarios. Los mismos están clasificados como "R5UBH" (Riverine, Unknown Perennial, Unconsolidated Bottom, Permanently Flooded). En los mismos no se identifican áreas de humedales.

ix. La topografía del área, el tipo de suelo y las alteraciones constantes a que está sujeta el área dificultan la formación de humedales. Sin embargo, se pudo observar algunas especies de plantas hidrofíticas en las acumulaciones de tierra dentro de los drenajes pluviales naturales y en las descargas pluviales de los desarrollos urbanos. Se pudo identificar algunas especies características de los humedales, tales como Colocasia esculentus (Yautía malanga), Panicum fasciculatum y Brachiaria purpurascens (Malojillo). En el área del proyecto no se identificaron áreas que mostraran las características para ser consideradas como humedales con excepción de un área al sur de la Urbanización Valles de Cerro Gordo por donde discurre el Río Minillas. En la misma se observaron pequeñas áreas de humedales potenciales asociados al estancamiento de las aguas en las orillas del río. En estas áreas se ha documentado la limpieza de estos cuerpos de agua previo y luego del paso de eventos de atmosféricos.

x. En los planos del proyecto se identificaron los siguientes cuerpos de agua que se encuentran en los límites del proyecto propuesto: Río Hondo, Río Minillas, quebrada Rivera y quebradas sin nombre las cuales son tributarias de los diferentes ríos. Las áreas de los diferentes cuerpos de agua que se encuentran en el proyecto están localizadas en la Carretera Estatal PR-199 donde la carretera cruza una quebrada del Río Hondo y en otras en las cuales cruza tributarios del Río Minillas. El cruce de los ríos se hará mediante la construcción de puentes, relleno con atarjeas para mantener el flujo de los mismos, y en algunas áreas se canalizarán porciones de las quebradas. Todas estas estructuras serán diseñadas según las guías de diseño que se proveen en los estudios hidrológicos-hidráulicos del proyecto.

xi. Se realizó un Estudio Hidrológico - Hidráulico (Estudio H-H) el cual fue sometido al DRNA el 12 de noviembre de 2021 y posteriormente en atención a los comentarios del DRNA la cuarta revisión de Mayo-2022 fue sometida el 16 de mayo de 2022. Esto con el propósito de evaluar el impacto sobre zonas inundables en el área del proyecto, presentar resultados actualizados al estudio realizado en el año 2012 para el proyecto y determinar conceptualmente las estructuras de drenaje requeridas para los respectivos cruces. En el documento ambiental se presentan como conclusiones y recomendaciones del Estudio las siguientes:

1) El análisis hidrológico e hidráulico para la extensión de la PR-5 en el municipio de Bayamón analizó los efectos del proyecto sobre el Río Hondo, el Río Minillas y un afluente sin nombre del Río Minillas.

2) El caudal máximo calculado para la tormenta de 100 años en el proyecto para el Río Hondo, el Río Minillas y el afluente sin nombre del Río Minillas fue de 66.00 m3/s, 95.90 m^3/s y 32.30 m^3/s respectivamente.

3) La extensión propuesta de la carretera PR-5 en las cercanías del Río Hondo requerirá la colocación de una alcantarilla de caja de 258.6 metros de largo de dos (2) celdas de 3.05 m x 3.05 m debajo del terraplén PR-5 propuesto y el reemplazo de los dos (2) tubos de hormigón (RCP, por sus siglas en inglés) existentes de 84 pulgadas de diámetro en el extremo aguas arriba de la intersección PR-5 y PR-199.

Estas tuberías se sustituirán extendiendo la alcantarilla existente de 2 celdas 3.05 m x 3.05 m cajas debajo de la intersección a una distancia de 48 metros.

4) Se deberá colocar un canal de gaviones entre el extremo aguas abajo de la alcantarilla propuesta y el extremo aguas arriba de la alcantarilla extendida en la intersección PR-5 PR-199 para proporcionar protección contra la erosión al alcance del Río Hondo. Además, una rampa en puente propuesta estará cruzando el canal rectangular de gaviones.

5) La extensión propuesta de la PR-5 también incluirá un puente de ocho (8) tramos sobre el Río Minillas. En esta ubicación la alineación de la carretera propuesta es paralela al Río Minillas. El río cruzará el puente desde el suroeste, doblará hacia el este y cruzará el puente nuevamente hacia el este-sureste, antes de girar hacia el este-noreste. El Río Minillas cruza bajo el puente dos (2) veces. El puente propuesto estará apoyado entre vanos por una fila de cuatro muelles de 1.52 metros de diámetro. Algunos de los muelles estarán ubicados cerca de las orillas del Río Minillas.

6) El nacimiento del rio Minillas, identificado en el Estudio H-H como afluente sin nombre / tributario del Río Minillas se verá afectado por el terraplén de la extensión de la PR-5 a través de una distancia de unos 750 metros. El flujo en este segmento será transportado por las siguientes estructuras hidráulicas:

   • Una caja de hormigón armado de 2 celdas de 2.74 m x 2.13 m segmento de alcantarilla de 255 metros de longitud.

   • Un canal trapezoidal con una anchura de base de 12 metros, pendientes de 2H:1V y 99 metros de longitud.

   • Una caja de 2 celdas de 2.44 m x 2.13 m segmento de alcantarilla de 150 metros de longitud.

7) Este estudio H-H demuestra que las mejoras propuestas no tendrán un efecto adverso sobre zonas designadas como inundables en el área del proyecto.

8) Este estudio de H-H muestra que, aunque hubo cambios en las elevaciones de inundación, estos no requieren ningún cambio significativo en las estructuras hidráulicas propuestas previamente recomendadas para el proyecto. A tal efecto, el estudio H-H estableció que el proyecto propuesto cumple con la sección 7.07 del el Reglamento Numero 13 de la Junta de Planificación, al demostrar que los niveles de la inundación base en el área del proyecto no aumentan luego de su construcción, con la excepción de un punto, cuyo incremento está por debajo del aumento permitido sobre la inundación base, o sea 0.15 mts.

Concluyen que según los resultados del estudio H-H, las obras presentadas no tendrán un efecto adverso en los niveles de inundación en el área del proyecto; no obstante, una vez se desarrollen los planos detallados de construcción, el estudio H-H será actualizado de ser necesario, para confirmar el cumplimiento del proyecto con la regulación estatal y federal sobre zonas inundables.

xii. Según se indica en la DIA, se utilizó el sistema de información geográfica (GIS, por sus siglas en inglés) de la Junta de Planificación de Puerto Rico (JPPR) y de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados para determinar la presencia de pozos de agua potable dentro de un radio de 400 metros del área del proyecto. Los informes del DRNA muestran la presencia de un (1) pozo de agua dentro del área bajo estudio. Dicho pozo es de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados y ubica a unos 30 metros lineales del ROW del Proyecto.

xiii. En el área del proyecto hay servicio de agua potable y alcantarillado sanitario. Las aguas usadas son dirigidas hacia la Planta Tratamiento Regional de Bayamón. La capacidad de diseño de la Planta de Tratamiento Regional de Bayamón es de 40 MGD. Las nuevas estaciones de peaje no requieren conexiones de agua y alcantarillado sanitario. Debido a la localización propuesta para el proyecto se verán afectadas algunas líneas de alta tensión que se encuentran en el área. Estas serán relocalizadas para así mantener el servicio de energía eléctrica a los abonados del área, así como al proyecto propuesto.

xiv. Con referencia a las rutas de acceso se menciona que el proyecto propuesto dará continuidad a la carretera PR-148 que se construye desde la carretera PR-147, de Naranjito, hasta la carretera PR-167, km. 14.9, de Bayamón, y proveerá una conexión con la PR-5 en dirección a la PR-2 y PR-22, Autopista José de Diego. El propósito de este proyecto será proveer una ruta alterna para aliviar la congestión vehicular en las principales carreteras al sur del municipio de Bayamón. Se espera que este proyecto provea un mejor acceso a los residentes en la parte suroeste de Bayamón, especialmente los que se dirigen hacia San Juan. Además, este proyecto dará mejor acceso a los desarrollos residenciales Estancias de Cerro Gordo, Valles de Cerro Gordo, El Cortijo, Ciudad Dorada y la Universidad Interamericana Recinto de Bayamón. La extensión a la carretera PR-5 será una carretera de cuatro (4) carriles (dos carriles en cada dirección) de 3.65 metros de ancho cada uno, con paseo pavimentado de 3.00 metros de ancho a cada lado y paseos interiores de 1.80 metros de ancho.

xv. Con el propósito de cuantificar el impacto potencial de las emisiones de monóxido de carbono provenientes de los vehículos de motor que transitarán la vía propuesta, en enero del año 2000 se llevó a cabo un estudio de emisiones atmosféricas donde se seleccionaron 12 receptores ubicados próximos a desarrollos de uso residencial en el límite de la servidumbre de paso de la carretera. Los resultados del estudio demostraron que las emisiones de monóxido de carbono no excederían las Normas Nacionales establecidas por la JCA. Además, las emisiones de material particulado causados por la operación del proyecto, provenientes principalmente del desgaste del material del pavimento, material de áreas de construcción cercanas a la carretera y erosión de las áreas sin estabilizar circundantes a la carretera, serían reducidas a través de la implementación de medidas preventivas y de mitigación. Según se indica en la DIA, la ACT encomendó a CMA Architects & Engineers LLC (CMA) a llevar a cabo un Estudio de Emisiones de Monóxido de Carbono (CO) en el área del proyecto. Para ello, personal técnico de CMA visitó la zona el 14 de septiembre de 2021 para obtener los datos de campo necesarios para estimar los futuros niveles de monóxido de carbono. El procedimiento utilizado para estimar las concentraciones de monóxido de carbono fue utilizando el modelo informático CALINE4 ("California Line Source Prediction Model"). Este modelo dispersa matemáticamente, en el área de la carretera circundante, una cantidad de monóxido de carbono emitida por los vehículos localizados en el área. En este modelo se utilizan los factores de emisiones de la EPA, la geometría del sitio y las condiciones de dispersión local que establece la meteorología del sitio. Para obtener el factor de emisión de monóxido de carbono para el año de diseño (2046) se utilizó el modelo matemático MOVES3. El simulador “Motor Vehicle Emissions” (MOVES) de la EPA es un sistema de modelado de emisiones de última generación que estima las emisiones de fuentes móviles a nivel nacional, de condado y de proyecto para contaminantes de criterio, gases de efecto invernadero y tóxicos del aire. Se determinaron seis (6) áreas sensibles en el sitio. Los receptores están compuestos por áreas residenciales ubicadas adyacentes al corredor del proyecto. Concluyen que al igual que en el Estudio de Emisiones del año 2000, los resultados obtenidos en el nuevo estudio basados en el modelaje matemático, el flujo adicional de

vehículos motorizados no causará una superación de los niveles de CO en la zona por encima de los estándares nacionales (NAAQS).

xvi. Para evaluar si la carretera propuesta representaba una carga social y ambiental altamente desproporcionada y adversa para las comunidades ubicadas en el área donde se propone el proyecto, la ACT llevó a cabo un Estudio Socioeconómico y de Justicia Ambiental en la etapa de planificación del proyecto. Según se indica en la DIA, el estudio evaluó la distribución poblacional por parámetros socioeconómicos para los barrios por donde discurriría el proyecto, encontrándose que sería necesario expropiar aproximadamente 74 residencias; sin embargo, se determinó que el proyecto no impactaría las residencias de los sectores más pobres del municipio, sino que beneficiaría estos sectores al brindarles una nueva vía de acceso hacia el pueblo y el área metropolitana. Con el propósito de actualizar el análisis realizado en el 2003, en julio de 2021 se completó un nuevo Estudio Socioeconómico y de Justicia Ambiental, utilizando información obtenida de la Encuesta de la Comunidad Americana (ACS, por sus siglas en inglés) para el periodo 2015-2019. Los datos socioeconómicos de las comunidades ubicadas en el área donde se propone el proyecto (la "comunidad de estudio") fueron comparados con los datos del Municipio de Bayamón y del Municipio de Toa Alta, la región de referencia (compuesta por los municipios de Bayamón y Toa Alta) y Puerto Rico, y además fueron comparados con los datos obtenidos de la ACS para el periodo 2010-2014. El análisis llevado a cabo demostró que, en la mayoría de las instancias, la comunidad de estudio presenta unos indicadores socioeconómicos superiores a la región de referencia, los municipios por donde discurre la ruta propuesta, y Puerto Rico. La comunidad de estudio presenta los niveles más altos de ingreso, participación laboral, escolaridad, viviendas ocupadas, y costos de vivienda. Así mismo, presenta una reducción poblacional menor que la región de referencia y Puerto Rico. Basado en el estudio realizado, no hay evidencia de que el proyecto tendrá un impacto negativo en la comunidad de estudio, así como tampoco presenta una carga social y ambiental altamente desproporcionada y adversa para las comunidades ubicadas en el área donde se propone el mismo.

xvii. Entre los meses de junio y julio de 2021 se llevó a cabo un Estudio Socioeconómico y de Impacto a la Comunidad para tomar en consideración el impacto que el proyecto propuesto pudiese tener en la comunidad, y para incorporar la participación ciudadana desde una etapa temprana del proceso. El estudio tiene como objetivo conocer cómo las personas en el área de servicio perciben la comunidad y cómo entienden que el proyecto propuesto pudiera afectarles. Como parte de la metodología del estudio se estableció una franja de 50 metros a cada lado de la alineación propuesta; esta área fue visitada y estudiada para desarrollar un perfil de la comunidad, conocer los usos de terrenos y llevar a cabo una encuesta a hogares y negocios. La encuesta se realizó en una muestra representativa de residentes y comerciantes ubicados en el área de estudio. El tamaño de la muestra consistió en 262 residencias (del total de 777 identificadas en el área de estudio) y 23 de los 28 negocios identificados en el área de estudio. Los hallazgos del estudio muestran que:

- La mayoría de los residentes indicaron ser dueños del terreno (82.8%) o de la estructura (83.6%).
- El 86.3% de los residentes clasificaron la calidad de vida en su comunidad como buena o excelente.
- Se percibe que a los participantes les gusta su comunidad y municipio de residencia. Además, prefieren ser propietarios. La mayoría de los encuestados indicaron que si tuviesen que mudarse de su vivienda les gustaría que fuera en el Municipio de Bayamón (67.6%), mientras que un 1.9% indicó Toa Alta. De las personas que indicaron que se mudarían a uno de los dos municipios, el 58.2%

indicó que se mudaría dentro de su misma comunidad. La mayoría de los participantes indicó que, de tener que mudarse de su residencia, preferiría comprar (56.1%) una propiedad.

- El 87% de las estructuras con negocios se encontraba en buenas o excelentes condiciones.
- Solamente el 30.4% y el 21.7% eran dueños de la estructura y el terreno, respectivamente.
- El 43.5% de los negocios se enfocaba en la industria de servicios de comida.
- Se percibe que a los negocios encuestados les gusta su comunidad y municipio donde se ubican. El 66.7% de los negocios que indicó que, si tuviese que realojarse lo haría dentro del municipio de Bayamón y Toa Alta y dentro de la misma comunidad. Según se indica en la DIA, de estos hallazgos se puede concluir que existen varios factores que indican que los residentes tienen apego o disfrutan de vivir en el lugar de estudio, y muestran apreciación sobre la calidad de vida y preferencias a permanecer dentro de la comunidad ante la eventualidad que el proyecto requiera que sean realojados. De igual forma, los comerciantes preferirían permanecer dentro de la misma comunidad en caso de que el proyecto requiera que sean realojados.

2. Impacto Ambiental y Medidas de mitigación expresadas en el documento ambiental:
   i. La implantación del proyecto propuesto conllevará impactos al ambiente que no pueden ser evitados. Según se indica en el documento ambiental, los cortes y relleno necesarios para la construcción afectarán la topografía, la condición de suelos y flora y fauna existente. Se impactarán 13.5 cuerdas de bosque de galería y 3.53 cuerdas (3.4 acres) de cuerpos de agua. Se producirá un aumento en el flujo de escorrentía pluvial hacia los cuerpos de agua del área y será necesaria la adquisición de unas 126 propiedades (110 residencias y 16 negocios/instituciones) con realojo en las 110 viviendas.
   ii. En la fase de construcción del Proyecto, se llevarán a cabo las actividades de movimiento de material de la corteza terrestre típicas para la construcción de una carretera, las cuales se estiman un volumen de 850,000 metros cúbicos. Según se indica en el documento ambiental, el material extraído será depositado en un área designada y autorizada dentro del proyecto para luego ser utilizado como relleno en el mismo. Se utilizarán como relleno dentro del proyecto aproximadamente 670,000 metros cúbicos y el sobrante será transportado en camiones cubiertos con toldos de lona en un área designada aprobada por Ley. El material de la corteza terrestre será excavado, en su gran mayoría mediante la utilización de equipo pesado convencional. No obstante, aquellas áreas donde se identifiquen materiales excavables marginales o no excavables será removidos por martillos hidráulicos o neumáticos, y en algunos casos con productos expansivos. Señalan, que no se contempla la utilización de explosivos, de su utilización ser necesaria la misma se limitará a lo mínimo y absolutamente necesario y se cumplirá con todas las normas y estatutos locales y federales.
   iii. Las emisiones a la atmósfera durante la construcción consistirán principalmente en material particulado y gases de combustión. En el área de construcción se mantendrá un camión tanque con agua para asperjar el área del proyecto cuando sea necesario. Los vehículos de carga estarán cubiertos con lonas, de manera que se evite al máximo los escapes de polvo fugitivo hacia las zonas circundantes al proyecto. Los vehículos se mantendrán cubiertos hasta el lugar de la disposición final del material sobrante, si alguno. Se tramitará y obtendrá un plan para el control de partículas fugitivas (PFE) de

acuerdo con las normas y reglamentos establecidos por la JCA, ahora bajo el DRNA. Además, se le brindará mantenimiento preventivo a la maquinaría de construcción. De esta manera el equipo trabajará de manera óptima y se reducirán las emisiones de gases de construcción.

iv. Se proponen instalar cuatro (4) generadores de energía eléctrica en los pórticos de peaje para usarse en casos de emergencia. Cada uno contará con una capacidad aproximada de 30 KW. Se estima que se utilizará el generador por un período de unas 500 horas por año. Según se indica en la DIA, las emisiones calculadas para la operación de dichos generadores de energía eléctrica para casos de emergencia, así como las generadas por los vehículos que circularán por la nueva carretera cumplen con los estandartes de calidad de aire establecidos por la JCA. No obstante, para minimizar las emisiones de material particulado se reglamentará el uso de toldos para cubrir la carga de los camiones que transiten el área. Se pavimentará o cubrirá con vegetación las áreas sin estabilizar circundantes a la carretera. Referente a la conformidad del Proyecto con el Plan de Implantación de Calidad de Aire para Puerto Rico el cual adopta las normas federales denominadas como Normas Nacionales de Calidad de Aire, y a base de ese criterio se determinó el impacto del proyecto sobre la calidad del aire en el área. Según se indica en la DIA a tenor con los resultados del Estudio de Emisiones realizado donde aparecen las concentraciones de CO estimadas para el proyecto y comparar con los estándares de 35 ppm para una hora y 9 ppm para 8 horas, se deduce que al igual que en la DIA-F del 2003 la operación de la propuesta extensión a la carretera estatal PR-5 no causará impacto ambiental significativo en la calidad del aire.

v. Se estima que será necesario la instalación de un tanque de unos 600 galones para el almacenaje de combustible Diesel No. 2 en cada una de las estaciones de peaje. Dichos tanques son para alimentar a los generadores de emergencia. Estos serán en acero e instalados sobre el terreno. Estos cumplirán con los requerimientos de doble contención y/o dique secundario según requerido en la reglamentación federal 40 CFR 112 para prevención de derrames - “Spill Prevention and Countermeasure Plan” (SPCC).

vi. Según la Evaluación Arqueológica Fase 1A-1B preparada para el proyecto no se identificaron recursos culturales en el predio a ser ocupado por el proyecto. Mediante carta del 21 de octubre de 2021 el ICP, actualizó su endoso al Proyecto. No obstante, y según requerido por el ICP como medida de minimización de impacto y a tenor con las responsabilidades y obligaciones que impone la Ley 112 del 20 de julio de 1988, según enmendada en caso de que, durante el desarrollo del proyecto, se descubra o impacte algún deposito, elemento, estructura o vestigio de naturaleza arqueológica todo tipo de actividad de excavación, movimiento y remoción de la corteza terrestre en el área del hallazgo será paralizado y se notificará en un plazo de veinticuatro (24) horas al Consejo de Arqueología Terrestre.

vii. Según se indica en el documento ambiental, el desarrollo del Proyecto no tendrá impactos significativos a corto y largo plazo sobre la flora y fauna terrestre, ya que los terrenos donde se desarrollaría la Expansión Propuesta han sido deforestados por las actividades autorizadas por parte del DRNA para la extracción de material de la corteza terrestre que se utiliza como cubierta diaria en el Sistema de Relleno Sanitario (SRS), y por otras actividades complementarias a las operaciones de la instalación. En su mayoría los suelos expuestos en estos terrenos han sido muy impactados por los usos pasados y actuales. En los límites de la Expansión Propuesta se proponen minimizar los impactos con la siembra de vegetación nativa con una franja de 10 m de ancho.

viii. El Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) en Certificación de Categorización de Hábitat, emitida el 28 de octubre de 2021, indicó que evaluó la misma a tenor con las disposiciones relacionadas con la fauna, la flora y sus hábitats. Basado en dichas leyes y reglamentos el DRNA concluyó que el inventario de flora y fauna incluido es de su satisfacción, documentando de forma representativa la flora y fauna del lugar. Además, el DRNA concurre con la determinación que en el área del proyecto no hay reportes de especies de flora y fauna Vulnerables o en Peligro de Extinción, así como con la Categorización de 13.5 cuerdas de bosques de galería como Categoría 4 (Hábitat Natural de Valor Ecológico). De igual forma, el DRNA entiende que el resto del área del proyecto es una calificada como Categoría 5 (Hábitat Natural con Alto Potencial de Convertirse en Hábitat Esencial, Hábitat de Alto Valor Ecológico o Hábitat de Valor Ecológico). Basado en dicha determinación el DRNA recomienda someter un Plan de Mitigación con estrategias para compensar por el impacto al área calificada como Categoría 4. Además de reforestar las áreas verdes del proyecto con especies de flora nativas o endémicas. Según se indica en el documento ambiental, debido a que el impacto del proyecto es uno inevitable, y a tenor con el Reglamento 6765, supra, para la compensación por las 13.5 cuerdas clasificadas como Categoría 4 la ACT coordinará con el DRNA la cesión de hábitat similar de manera que no haya pérdida neta de la cantidad o calidad de hábitat. Dicha mitigación se realizará con terrenos de igual o mayor valor ecológico en proporción de cantidad no menor de 1:1. A tal efecto mediante carta del 2 de noviembre de 2021 la ACT presentó al DRNA su propuesta de Mitigación mediante la adquisición para cesión al DRNA de un predio de terreno ubicado en la Reserva Natural Las Cabachuelas en Morovis. Para mitigar por el impacto al resto del proyecto, oportunamente se someterá una solicitud de Permiso Único Incidental (PUI) el cual incluirá planos y especificaciones con detalles de la reforestación para las áreas verdes del proyecto que así lo permitan. Se estima un impacto a 3.53 cuerdas (3.4 acres) Cuerpos de Agua / Áreas Jurisdiccionales bajo el Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos. Una vez definidas las obras en planos de construcción y previo a cualquier actividad en dichas áreas se obtendrá el permiso de construcción de obras por parte del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos. Las obras de minimización y mitigación por impacto a dichos cuerpos de agua, de ser requeridas, serán coordinadas con dicha agencia federal a través de la Solicitud de Permiso Conjunta a ser sometida a través del DRNA.

ix. La construcción del proyecto propuesto tendrá un impacto en los niveles de ruido en la zona del proyecto, particularmente en las zonas residenciales cercanas al área por donde discurrirá la nueva carretera. Según se indica en la DIA, para cuantificar este impacto potencial, en el año 2000 se llevó a cabo un Estudio de Ruido a lo largo de la alineación propuesta. Los resultados del estudio indicaron que los niveles aceptables de ruido para la actividad propuesta según los límites establecidos por la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) serían sobrepasados en cinco (5) de los nueve (9) receptores evaluados a lo largo de la ruta del proyecto, pero este impacto sería mitigado con la construcción de paredes de atenuación de ruido que bajarían estos niveles por debajo de los límites establecidos. El 5 de mayo de 2011 el Departamento de Estado de Puerto Rico aprobó el Reglamento de Control de la Contaminación Acústica, modificado y preparado por la JCA con el fin de establecer las regulaciones para el control, reducción y eliminación del ruido nocivo para la salud y el bienestar públicos, de acuerdo con la Ley de Política Pública Ambiental.

Se obtuvo los niveles de ruido actuales el 14 de septiembre de 2021. Utilizando los datos de campo obtenidos, los resultados del Estudio de Tráfico elaborado por Steer, y la información proporcionada por The Highway Capacity Manual o HCM (Transportation

Research Board, 2010), se estimaron los futuros impactos de ruido del proyecto propuesto. Condición con volúmenes futuros proyectados (año 2046 para la configuración existente y para las alternativas consideradas. Para llevar a cabo el estudio, se realizó una visita de campo para medir los niveles de ruido actuales. Los resultados obtenidos se utilizaron para determinar el impacto de las alternativas de proyecto propuestas en los receptores. Siete (7) receptores fueron elegidos físicamente a lo largo del corredor del proyecto propuesto para la simulación del programa TNM 2.5. Los datos utilizados para estos siete (7) receptores representativos se obtuvieron del punto de muestreo de características similares más cercano. Se estimaron los niveles de ruido existentes en dichos puntos de muestreo. Cuando se identifican los impactos del ruido del tráfico, se consideró la reducción del ruido y se evaluó su viabilidad y razonabilidad. En el informe se determinaron y analizaron alternativas para reducir los impactos en los niveles de ruido identificados al dar peso a los beneficios y costos de la reducción y los efectos sociales, económicos y ambientales generales mediante el uso de medidas de reducción del ruido factibles y razonables para la toma de decisiones. En el documento ambiental indican que el informe muestra la ubicación aproximada de los segmentos con recomendación de paredes de atenuación de ruido como medida de atenuación de ruido. Esta se recomienda para las áreas cubiertas por los receptores 1 (Villa Rica), 3 (Ciudad Interamericana), 6 (El Cortijo Oeste) y 7 (Cerro Gordo). Estas barreras tienen un costo aproximado de $3,942,986. Indican que al igual que en el Estudio de Ruido preparado para el proyecto en el 2000 este también recomendaba paredes de atenuación de ruido en segmentos similares excepto en Ciudad Universitaria pues dicha urbanización no existía en ese entonces.

x. La Declaración de Impacto Ambiental (DIA JCA-01-0038 ACT) aprobada en diciembre 2003 estableció en su resumen de alternativas el número de estructuras a ser afectadas en aquel momento. De las cinco (5) alternativas que fueron evaluadas, las Alternativas 3 y 4 impactaban un número menor de estructuras; sin embargo, estas requerían una mayor relocalización de utilidades, reflejando su impacto en un mayor costo por kilómetro. El análisis de estructuras afectadas fue actualizado al año 2021 utilizando fotografías aéreas recientes. Según se indica en la DIA, los estimados de estructuras afectadas se muestran nuevamente para las cinco (5) alternativas previamente estudiadas, para ofrecer una comparación entre las rutas, el crecimiento del área y los impactos asociados. Se estima que los cambios entre los datos del 2003 y los datos actuales obedecen a la utilización de mejores y actualizadas capas de información, como fotografías aéreas y mapas de propiedades, así como nuevos desarrollos en la zona, particularmente en la franja propuesta para la Alternativa 3. Todas las alternativas sufrieron un incremento en el número de estructuras (residencias/negocios instituciones) a ser afectadas, siendo las Alternativas 2 y 2A las que reflejan los menores cambios. Señalan que la Alternativa 2A incluye un ajuste menor en la alineación para evitar impacto a propiedades en la comunidad El Cortijo. La alineación actual impactará la estructura donde ubica la Academia Santa María del Camino, que cerró operaciones y el Departamento de Estado certificó la disolución de la corporación presentada. Para la demolición de las estructuras se contratará personal especializado que inicialmente evaluarán las estructuras para asegurarse que no tienen asbesto o plomo y que observen un protocolo estricto en la etapa de demolición de las estructuras, para el control de ruido y emisiones y el manejo adecuado del material demolido. También se obtendrán los correspondientes permisos necesarios para llevar a cabo esta actividad.

   En la etapa de Adquisición de Propiedades, se preparará un Plan de Adquisición y Realojo, el cual tomará en consideración los hallazgos y recomendaciones de los documentos

ambientales. Dicho Plan de Adquisición también considerará los mecanismos y beneficios contenidos en el Uniform Relocation Act para la Adquisición de Propiedades y Realojo de familias afectadas por el proyecto. El proceso de la adquisición de terrenos y estructuras para el desarrollo del proyecto utilizará las políticas y parámetros de la ley federal de Asistencia para el Realojo Uniforme. Este proceso requiere una verificación del área necesaria para ser adquirida, una tasación de la propiedad por tasadores profesionales, una determinación de cuál es la justa compensación por la adquisición, realización del pago por la propiedad y protección de los derechos de los dueños en un proceso de expropiación. También incluyen la asistencia y beneficios para familias a ser realojadas que necesiten ayuda para un realojo de vivienda conforme a los parámetros establecidos en dicha ley.

xi. Las luminarias a ser instaladas corresponden al alumbrado público para carreteras el cual cumplirá con los requerimientos correspondientes indicados en el Artículo 9 de la "Ley para el Control y la Prevención de la Contaminación Lumínica" Ley Núm. 218 de 9 de agosto de 2008, según enmendada. Según se indica en la DIA, dichas luminarias no son apreciables desde bahías, playas y lagunas. Tampoco se proponen luminarias en parques deportivos. Por tanto, no se contempla impacto sobre la contaminación lumínica existente.

xii. Actualmente, la escorrentía del lugar drena por medio de la pendiente de las calles existentes, hasta los terrenos colindantes. Luego drena de forma natural hasta el Río Hondo y Río Minillas. Existen además canales y quebradas que recogen aguas de escorrentía de lugares fuera del proyecto y las llevan hasta el Río Hondo y Minillas de forma correspondiente. Según se indica en la DIA, durante el proceso de construcción se obtendrá del Área de Calidad de Agua del DRNA el correspondiente Plan de Control de Erosión y Sedimentación (Plan CES). Al ser este plan implementado se minimizará la cantidad de sedimentos que podrían llegar hasta el cauce del Río Hondo y Minillas, para así preservar la calidad de la corriente de los ríos. Dado que el área necesaria para la servidumbre de la carretera es mayor de cinco (5) acres, el contratista solicitará el permiso federal de "National Pollutant Discharge Elimination System" (NPDES) para descarga de aguas de escorrentía provenientes de proyectos de construcción y preparará el Plan de Prevención de Contaminación de Aguas de Escorrentía (SWPPP, por sus siglas en inglés). Durante la operación de la carretera propuesta, la escorrentía drenará de forma controlada por medio de la pendiente de la carretera hasta los drenajes que se construirán en el proyecto que a su vez descargarán por medio del alcantarillado pluvial hasta los cuerpos de agua identificados en el área del proyecto. La carretera estará pavimentada por lo que la cantidad de sedimentos provenientes de la operación de esta será mínima. Las áreas que queden expuestas serán sembradas con grama lo que minimizará la erosión de los suelos.

xiii. En la evaluación de tránsito realizada en el año 2003 los datos para dos (2) segmentos de la carretera estatal PR-167 fueron recopilados por la Oficina de Recopilación y Análisis de Tránsito de la ACT. Los datos para el primer segmento, localizado entre la Avenida Magnolia y la carretera PR-840, fueron recopilados para mayo de 1997, mientras que los datos para el segundo segmento, localizado entre las carreteras PR830 y PR-829, fueron recopilados para julio de 1999. Según los datos suministrados y observaciones en el campo, ya para finales de la década del 1990 ambos segmentos se encontraban congestionados en las horas pico matutina y vespertina, anticipándose que funcionaba en un nivel de servicio (Level of Service, o LOS) F, donde el volumen de demanda es mayor que la capacidad de la carretera, el flujo vehicular es interrumpido debido en las intersecciones semaforizadas, y la formación de la fila no permite el movimiento libre de los motoristas. Este comportamiento en la carretera PR-167 se repetía desde el Río La

Plata hasta la carretera PR-22. Más de 20 años más tarde, y tomando en consideración el crecimiento poblacional y el desarrollo de la zona desde que el proyecto fue originalmente propuesto, es de esperarse que las condiciones de tránsito en la carretera PR-167 hayan empeorado y que la vía continúe operando en un nivel de servicio F. Según se indica en el documento ambiental, para evaluar las condiciones de tránsito actuales, la ACT comisionó en el 2021 un nuevo estudio de tránsito cuyos resultados se resumen a continuación: Para realizar el estudio se analizaron los datos de la ACT sobre conteos de tránsito en abril de 2019 y noviembre 2020 en siete (7) puntos a lo largo de la carretera PR-167 y la carretera PR-199 en el área del proyecto: Carretera PR-167 entre la PR-2 y la Avenida Magnolia; Carretera PR-167 entre la PR-840 y el kilómetro 18.2 de la avenida Las Cumbres; Carretera PR-199 entre la PR-167 y la avenida Los Dominicos; Carretera PR-167 entre la PR-830 y el kilómetro 16.1 de la avenida Las Cumbres; Carretera PR-167 entre la PR-829 (norte) y el kilómetro 15.3 de la PR-830; Carretera PR-167 entre la PR-829 y el límite municipal (kilómetro 14.1); y Carretera PR-167 entre la carretera PR-827 y el límite municipal. Utilizando estos datos, se calcularon los niveles de servicio para secciones de las carreteras PR-167 y PR-199. El análisis realizado y los resultantes LOS y tiempos de viaje demostraron que la extensión propuesta para la carretera PR-5 mejorará la operación futura en las carreteras PR-199 y PR-167, que actualmente son los principales accesos a la carretera PR-5 existente. Además, no solamente la extensión propuesta proveerá un acceso alterno a la carretera PR-5 existente, sino que el análisis en la sección norte de la carretera PR-167 demuestra que las velocidades mejorarán en dicha ruta, ya que se espera que la carretera PR-5 existente y la extensión propuesta capturen el tránsito actual que discurre por la PR-167.

xiv. Como parte del análisis del impacto ambiental en el documento ambiental se presenta un resumen de las medidas de mitigación a implantarse en las diferentes fases el proyecto. Se indica que, una vez obtenida la certificación de cumplimiento ambiental, se procederá con las fases de diseño, adquisición, construcción y operación, sucesivamente. Durante esas fases se realizarán estudios más detallados y se tramitarán permisos requeridos con el propósito de evitar, reducir y compensar los efectos adversos del proyecto sobre los recursos naturales y culturales, y sobre el ambiente socioeconómico. De igual manera, señalan que se consideraron una serie de medidas asociadas a proyectos de transportación, especialmente de vías tipo expreso, y otras medidas, temporales o permanentes, que son específicas para el proyecto. También señalan que, todas estas medidas son compromisos ambientales que se han de cumplir durante las fases mencionadas, según sean aplicables, en coordinación con las agencias, las entidades y personas concernientes. Gran parte de estas medidas se incluirán en los documentos de contrato de construcción. Destacan que durante las fases de diseño se pueden lograr ajustes de las alineaciones horizontales y verticales, de la sección típica (ancho) y de la geometría de las intersecciones para evitar o reducir los impactos. A tal efecto, para minimizar y/o mitigar los impactos al ambiente que pudiera causar el proyecto propuesto señalan que se implantaran las siguientes medidas de mitigación:

- Coordinar con el DRNA el Plan de Mitigación para compensar por el impacto al área calificada como Categoría 4 y cualquier otro requisito, como corte de árboles. Además de reforestar las áreas verdes del proyecto con especies de flora nativas o endémicas.
- Llevar a cabo la obra e implantar las medidas de mitigación requeridas por el Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos en el permiso de construcción para las obras en cuerpos de agua bajo su jurisdicción.

- Implantar medidas de control para evitar la erosión del terreno que quede expuesto. Obtener aprobación al Permiso Único Incidental e implementar las medidas establecidas en el Plan para el Control de la Erosión y Sedimentación según los requisitos de la JCA, así como también en el Plan para el Control de la Contaminación de Aguas de Escorrentía según los requisitos de la EPA.
- Durante la fase de diseño, se realizarán los estudios de suelos/geotécnicos correspondientes para determinar sus condiciones y que presente recomendaciones para, de haberlas, evitar deslizamientos y asentamiento durante la etapa de construcción y operación del proyecto.
- Utilizar cubiertas de plástico o lona en los vehículos que transporten material de la corteza terrestre para evitar emisiones polvo fugitivo. Además de asperjar agua con la regularidad necesaria en las vías de rodaje que no estén pavimentadas. Obtener de la JCA un Permiso de Fuentes de Emisión.
- Proveer mantenimiento preventivo a los equipos de construcción para evitar emisiones de gases de combustión estos y reducir los ruidos excesivos.
- Preparar ejecutar un Plan de Mantenimiento de Tránsito para mantener el flujo vehicular en las vías existentes.
- Construir las obras e implementar las recomendaciones acordadas con el DRNA para el (los) Estudio(s) Hidrológico-Hidráulico con el fin de mitigar el impacto en los cuerpos de agua del área en cuanto al manejo en escorrentía pluvial causado por la impermeabilización del área.
- Se establecerá un horario de trabajo que no conflija con las horas de descanso de los residentes.
- La maquinaria y vehículos para utilizar durante la fase de construcción deberán estar en óptimas condiciones, en especial su sistema de combustión y tubo de escape. De ser viable, se instalarán silenciadores.
- Instalar las paredes de atenuación de sonido según establecido en el Estudio de Ruido.
- Preparará un Plan de Adquisición y Realojo, tomando en consideración los hallazgos y recomendaciones de los documentos ambientales, así como también los mecanismos y beneficios contenidos en el Uniform Relocation Act para la Adquisición de Propiedades y Realojo de familias afectadas por el proyecto.
- Si durante el desarrollo del proyecto, se descubre o impacta algún deposito, elemento, estructura o vestigio de naturaleza arqueológica todo tipo de actividad de excavación, movimiento y remoción de la corteza terrestre en el área del hallazgo será paralizado y se notificará en un plazo de veinticuatro (24) horas al Consejo de Arqueología Terrestre.
- Durante la fase diseño se realizará una evaluación de las estructuras a demolerse para determinar si contienen asbesto o pintura con base de plomo o si hay otros materiales tóxicos. A la vez, se realizarán evaluaciones de los terrenos que tienen potencial de estar contaminados. Los contaminantes se removerán y dispondrán según el plan que apruebe la JCA o la USEPA, según aplique.
- Durante la construcción los contratistas deberán implantar un Plan de Re-Uso y Reciclaje aprobado por el DRNA-ADS.

- Realizar estudios geotécnicos necesarios para identificar aquellas medidas que sean necesarias implementar e incorporara al diseño civil/estructural.
- El material de la corteza terrestre será excavado, mediante la utilización de equipo pesado convencional. Aquellas áreas donde se identifiquen materiales excavables marginales o no excavables será removidos por martillos hidráulicos o neumáticos, y en algunos casos con productos expansivos. No se contempla la utilización de explosivos, de ser necesario se limitará a lo mínimo y absolutamente necesario y el contratista a cargo deberá cumplir con todas las normas y estatutos locales y federales.
- Se cumplirá con las recomendaciones, según apliquen, indicadas por el DRNA en su carta de 25 de octubre de 2022.

3. Alternativas consideradas en conjunto con la alternativa seleccionada.
   i. Se estudiaron cinco diferentes alternativas, además de la alternativa de No Acción para la alineación de la extensión a la carretera PR-5. El impacto ambiental es similar en cada una de las alternativas teniendo como diferencia la cantidad de árboles a impactarse y el volumen en el movimiento de terreno. A continuación, se describen cada una de ellas.
      a) Alternativa de No acción: El Municipio de Bayamón es uno de los municipios con mayor número de habitantes en Puerto Rico. Esto sumado a la gran cantidad de desarrollos comerciales del área son los factores que mayormente afectan los volúmenes de tránsito en el área. Actualmente, las carreteras circundantes al área del proyecto, PR-167 y PR-199, están operando a niveles de servicio no adecuados lo que causa las congestiones de tránsito conocidas por todos en las horas pico. Al añadir el esperado aumento en población según las proyecciones de la Junta de Planificación, el flujo de vehículos de motor a través de estas vías resultaría imposible durante las horas pico. La no construcción del proyecto propuesto resultaría en inutilizar el tramo de la PR-167 desde el kilómetro 14.6 hasta la intersección con la PR-199 en los periodos pico de la mañana y tarde resultando así en tardanzas de los usuarios a sus lugares de trabajo, citas médicas, escuelas, etc. Por estas razones esta alternativa no fue recomendada.
      b) Alternativa Número 1: La ruta propuesta en esta alternativa incluye una intersección con la propuesta Carretera Estatal PR-148 con la PR-167. La alineación sigue en dirección Este pasando a aproximadamente 350 metros al Sur de la Calle Esmeralda de la Urbanización Valles de Cerro Gordo, continuando en dirección Este por alrededor de 400 metros. La alineación gira hacia el Norte y continúa hacia la Urbanización El Cortijo en dirección Noreste a través de un corredor propiedad de la Autoridad de Carreteras y Transportación hasta la intersección con la Carretera Estatal PR199. Esta alineación tiene una longitud aproximada de 5.10 kilómetros. Esta alternativa requeriría la construcción de dos intersecciones con carreteras existentes. Alrededor de siete puentes serían construidos incluyendo uno sobre la Carretera Estatal PR-830 y otro sobre la Calle Número 17 de El Cortijo. La propuesta estación de peaje sería construida cerca de la intersección con la PR-830. Aproximadamente 173 estructuras, incluyendo 157 residencias se verían afectadas por la construcción de esta alternativa. La alternativa número uno no fue recomendada debido a la cantidad de puentes que sería necesario construir y la cantidad de estructuras - residencias que se afectarían.
      c) Alternativa Número 2: Esta alternativa comienza en el mismo punto que la anterior siguiendo en dirección Este, pasando alrededor de 320 metros al Sur de la Calle

Esmeralda de la Urbanización Valles de Cerro Gordo, entonces gira hacia el Norte hasta llegar a la Carretera Estatal PR-830. En este punto gira hacia el Noreste para pasar a través del corredor de El Cortijo hasta llegar a la PR-199. Esta alineación posee una longitud aproximada de 5.01 kilómetros. Esta alternativa incluye una intersección con la PR-830. Esta intersección le brindará acceso a los desarrollos residenciales existentes y propuestos para el área y a la Universidad Interamericana Recinto de Bayamón. Esta alternativa también incluye una plaza de peaje en un área cercana a la intersección con la PR-830. Esta alineación contempla la construcción de 6 puentes: uno sobre la PR-167, uno sobre la PR-829, otro en el camino Municipal en el Sector El Ocho, otro cercano a la PR-830, otro sobre la Calle Número 17 de El Cortijo y otro sobre la PR-199. Se estima que el movimiento de terreno para esta alternativa sería de 400,000 metros cúbicos. Para reducir sobrante de terreno se contempla utilizarlo para suavizar las pendientes a lo largo de la ruta. El proyecto impactaría 126 estructuras incluyendo 112 residencias. Esta alternativa no fue recomendada debido al volumen de movimiento de terreno y a la cantidad de residencias a afectarse.

d) Alternativa Número 2A: Esta alternativa es similar al número 2 pero al llegar al área de Valles de Cerro Gordo la alineación fue desplazada 160 metros hacia el Este. Para evitar impactos a la Academia Santa María del Camino, la alineación fue movida 150 metros al Norte de la Carretera Estatal PR-840. La carretera continuará en dirección Noreste para pasar a través del corredor existente en la Urbanización El Cortijo hasta llegar a la PR-199. Esta alineación tiene una longitud de 5.07 kilómetros. Esta alternativa también incluye una intersección con la Carretera Estatal PR-830 que brindará acceso al Recinto de Bayamón de la Universidad Interamericana y a varios desarrollos residenciales existentes y propuestos en el área. Los puentes e intersecciones de esta alternativa son los mismos a los propuestos en la alternativa número 2. La alternativa 2A impactará 126 estructuras incluyendo 112 residencias. Esta alternativa minimiza los impactos a residencias en la urbanización El Cortijo. Estas residencias están localizadas en las calles 9, 9A, 9B y 14 de El Cortijo. Se estima que el movimiento de terreno para esta alternativa será de 178,265 metros cúbicos. Para reducir sobrante de terreno se contempla utilizarlo para suavizar las pendientes a lo largo de la ruta.

e) Alternativa Número 3: La alineación incluye una intersección en la PR-167 continuando hacia el este a través de un corredor entre las Urbanizaciones Valles y Estancias de Cerro Gordo. La ruta continua hacia el Noreste pasando 250 metros al este del corredor de El Cortijo hasta llegar a la PR-199. Esta ruta tiene una longitud de 4.90 kilómetros. Esta alternativa afecta 205 estructuras, incluyendo 195 residencias y alrededor de 20 líneas del tendido eléctrico. Debido al limitado espacio que se posee con esta alternativa, la relocalización de las líneas sería igual de difícil y costoso que la construcción de la carretera misma. Por estas razones esta alternativa no fue recomendada.

f) Alternativa Número 4: Al igual que las alternativas anteriores, la alineación incluye una intersección con la PR-167. La alineación corre en dirección Este pasando al Sur de Valles de Cerro Gordo. Aproximadamente 500 metros de la alternativa número 3 la ruta gira hacia el Noreste hasta llegar a la Urbanización El Cortijo. En El Cortijo la ruta toma el corredor existente en el área hasta llegar a la PR-199. La localización de esta alternativa requerirá la construcción de varias intersecciones y puentes debido a la gran cantidad de carreteras y caminos locales existentes a lo largo de la ruta. El movimiento de terreno se estima en 1,050,000 metros cúbicos por encima del

obtenido en las actividades de corte. Será necesario obtener material de relleno de algún punto fuera del proyecto. La ruta impactará aproximadamente 176 estructuras, incluyendo 183 residencias. Debido al volumen de material de relleno necesario para el proyecto, y a la cantidad de residencias a impactarse esta alternativa no fue recomendada.

g) Alternativa Número 5 -Ensanche Carretera Estatal PR-167: Actualmente, la Carretera Estatal PR-167 es la vía principal que conecta al Municipio de Bayamón con los Municipios de Naranjito y Comerío. Esta carretera posee dos carriles en ambas direcciones hasta aproximadamente el kilómetro 14.6 en donde posee un carril en cada dirección. En ambos lados de la carretera se han establecido diferentes tipos de estructuras del tipo comercial, institucional, religioso y gubernamentales. Estas estructuras y sus facilidades de estacionamiento han ocupado el espacio disponible en ambas márgenes de la carretera por lo que no existe espacio para ensanchar la misma. Para poder ensanchar la PR-167 y proveer capacidad suficiente para manejar el volumen de tránsito actual y futuro sería necesario la expropiación y demolición de estas estructuras. Esto causaría el inconveniente de eliminar los comercios, oficinas y escuelas que le brindan bienes y servicios a los residentes de áreas aledañas y demás pueblos que se comunican a través de la PR-167. El expropiar estos comercios no solo elevaría el costo de construcción del ensanche, sino que afectaría a los residentes del área que tendrían que viajar largas distancias para recibir los servicios que actualmente reciben de los comercios existentes a lo largo de la PR-167. El ensanche de la PR-167 generaría un impacto económico negativo a cambio de aumentar la capacidad de manejo de tráfico de una carretera existente. Por las razones antes expuestas, esta alternativa no fue recomendada.

h) Alternativa Recomendada: En términos de costo por kilómetro, tiempo de viaje y área a ser utilizada, todas las alternativas son similares. La diferencia básica en cuanto impacto ambiental estribaba en el volumen de movimiento de terreno. A mayor volumen de tierra a ser removido mayor será el impacto ambiental en el área. Referente al impacto a propiedades todas las alternativas sufrieron un incremento en el número de estructuras (residencias/negocios-instituciones) a ser afectadas, siendo las Alternativas 2 y 2A las que reflejan los menores cambios. La alternativa recomendada lo es la 2A es la que menor volumen de movimiento de tierra necesitará. Además, ahora incluye un ajuste menor en la alineación para evitar impacto a propiedades en la comunidad El Cortijo. Por tanto, al mover menos cantidad de terreno se disminuye el tiempo de construcción y el ruido durante la etapa de construcción al igual que los impactos asociados al uso de equipo pesado de construcción. Además, se reduce la deforestación y como consecuencia la cantidad de sedimentos que pudieran alcanzar los cuerpos de agua del área, así como el polvo fugitivo en la etapa de construcción.

IV. DERECHO APLICABLE

Bajo el Artículo 6.1 de la Ley 161 se crea la Junta Adjudicativa de la Oficina de Gerencia de Permisos, como organismo adscrito a dicha Oficina, delegándosele la responsabilidad de evaluar y adjudicar solicitudes de carácter discrecional.

Para propósitos de la Ley 161, la “Determinación de Cumplimiento Ambiental” es toda determinación que realiza el Director Ejecutivo de la Oficina de Gerencia de Permisos o la Junta Adjudicativa, como parte de una determinación final, en donde certifica que la agencia proponente ha cumplido con los requisitos sustantivos y procesales del Artículo 4(B)(3) de la Ley

416-2004, según enmendada, conocida como la "Ley sobre Política Pública Ambiental", y con los reglamentos aplicables. En específico el Art. 8.5 de la Ley Núm. 161, según enmendado le concede a la Junta Adjudicativa, el deber de tomar la decisión de cumplimiento ambiental en los casos presentados ante ésta.

> *"[…] en caso de que el documento ambiental sometido sea una Declaración de Impacto Ambiental (DIA), la División de Evaluación de Cumplimiento Ambiental evaluará la DIA y remitirá sus recomendaciones a la Junta Adjudicativa para que ésta emita la determinación sobre la misma, la cual será un componente de la determinación final sobre la acción propuesta."*

La Constitución de Puerto Rico, en su Artículo VI, Sección 19, dispone que "[s]erá política pública del Estado Libre Asociado la más eficaz conservación de sus recursos naturales, así como el mayor desarrollo y aprovechamiento de los mismos para el mayor beneficio de la comunidad…" En virtud de ello se aprobó la Ley Núm. 416 de 22 de septiembre de 2004 ("Ley Núm. 416"), según enmendada, también conocida como *Ley Sobre Política Pública Ambiental*, la cual se creó, entre otras cosas, para "atender de modo integral los asuntos concretos que se plantean en el país en relación con la administración del medio ambiente." Misión Ind. P.R. v. J.C.A., 145 D.P.R. 908 (1998).

A fines de cumplir con el propósito de implantar la política pública ambiental de Puerto Rico se creó la JCA, la cual tenía, entre sus responsabilidades, la obligación de evaluar las acciones gubernamentales que impacten el medio ambiente. A tenor con la Ley Núm. 161-2009, la OGPe, y/o la Junta Adjudicativa, se convierte en la entidad gubernamental con la experiencia para evaluar el cumplimiento ambiental.

De conformidad con el Artículo 4(B)(3) de la Ley Núm. 416, *supra*, todos los departamentos, agencias, corporaciones públicas, municipios e instrumentalidades públicas del Gobierno de Puerto Rico, antes de efectuar cualquier acción promulgar cualquier decisión gubernamental que afecte significativamente la calidad del medio ambiente, están obligados a realizar una declaración escrita y detallada sobre el impacto ambiental de la acción propuesta o la decisión a promulgarse. P.C.M.E. vs. J.C.A., 2005 T.S.P.R. 202 (2005).

Lo antes expuesto implica que la DIA debe contener una discusión de los impactos ambientales significativos que conlleva la acción propuesta. Por tanto, al requerirse la preparación de una DIA, se presume que existe la probabilidad de que la acción propuesta puede ocasionar un impacto significativo sobre el ambiente, de lo contrario no sería requerido la preparación de dicho documento, pudiéndose requerirse la preparación de una "Evaluación Ambiental". De conformidad, en Hernández vs. Centro Unido de Detallistas, *supra*, el Tribunal Supremo dispuso que:

> *"[…] el trámite de preparar una declaración de impacto ambiental, ésta reservado para aquellas ocasiones en que, por la gran magnitud del impacto ambiental de la acción propuesta, (impacto significativo o sustancial), no sólo se requiere un análisis más riguroso de la acción, sino también que se examinen alternativas a la misma".*

Por ello, es importante señalar que de la totalidad del expediente administrativo y del contenido de la DIA debe surgir que dichos impactos han sido evaluados y discutidos adecuadamente, correspondiéndole a la OGPe determinar la adecuacidad de la discusión y evaluación de los mismos. Confirmando esto, en P.C.M.E. v. J.C.A., *supra*, el Tribunal Supremo indicó que:

> *"Al evaluar la adecuacidad de una DIA, la Junta de Calidad Ambiental no tiene que llevar a cabo "un análisis matemático preciso o perfecto que garantice que el proyecto propuesto no ha de tener impacto ambiental adverso alguno. Lo que se persigue es que la declaración de impacto ambiental provea información suficiente que ponga en*

perspectiva las consecuencias, tanto favorables como desfavorables, de la acción gubernamental propuesta". Misión Ind. P.R. v. J.C.A., supra.

Por otro lado, con el propósito de establecer un proceso ineludible para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 4(B)(3) de la Ley de Política Pública Ambiental, la JCA aprobó el Reglamento Num. 8858 de 23 de noviembre de 2016, conocido como el "Reglamento para el Proceso de Evaluación Ambiental" "RPEA". De conformidad, el RPEA en su Regla 137, "Contenido de la determinación de cumplimiento ambiental", expresa que "[l]a determinación de cumplimiento ambiental deberá incluir como mínimo lo siguiente: 1. Descripción de la acción propuesta; 2. expresión de cuál o cuáles fueron los impactos evaluados; 3. Alternativas consideradas en conjunto con la alternativa seleccionada; 4. Medidas de mitigación expresadas en el documento ambiental; 5. Determinación de cumplimiento; 6. Condiciones aplicables, incluyendo las recomendadas por las agencias gubernamentales concernidas; 7. Fecha de determinación; 8. Fecha de notificación; y 9. Cualquier otro requisito adicional requerido por ley". Así pues, se establecen garantías mínimas en el proceso de evaluación ambiental en cuanto al contenido de la DIA, el proceso de participación pública y las determinaciones que ha de tomar la OGPe al evaluar la adecuacidad o falta de ésta en la DIA.

En el mismo ámbito, la Orden Ejecutiva Núm. OE-2017-003 del Gobernador de Puerto Rico, Hon. Ricardo Roselló Nevares del 2 de enero de 2017 mediante la cual declaro una emergencia en cuanto a la infraestructura de Puerto Rico y ordeno la utilización de un proceso expedito al amparo de las disposiciones de la Ley Núm. 76-2000, según enmendada, para el desarrollo de proyectos que fomenten una nueva o mejorada infraestructura para la prestación de servicios a la ciudadanía y para el desarrollo económico de toda la Isla. La Orden Ejecutiva 003, además de incorporar de manera no taxativa o limitada ciertas categorías de proyectos de infraestructura cobijados por la misma, crea un Subcomité Interagencial de Cumplimiento Ambiental por Vía Acelerada ("Subcomité"), en el cual delega la evaluación de los documentos ambientales presentados para cualquier proyecto al amparo de dicha Orden Ejecutiva. El antedicho Subcomité, según reza la Orden Ejecutiva 003, estará integrado por un funcionario de la Junta de Calidad Ambiental ("JCA"), la Junta de Planificación ("JP"), el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DRNA"), la Oficina de Gerencia de Permisos ("OGPe") y cualquier otro funcionario que designe el Gobernador; delegando en estos la adopción de medidas transitorias y la toma de decisiones necesarias para cumplir con la orden ejecutiva 003. Por otro lado, y de manera integrada, mediante la Orden Ejecutiva Núm. OE-2017-004 del 2 de enero de 2017, se crea el Grupo Interagencial de Proyectos Críticos del Siglo XXI adscrito a la Oficina del Gobernador. Por su parte, la Sección 504 del Título V de PROMESA también ordena la creación de un Subcomité Interagencial de Cumplimiento Ambiental ("Subcomité-Título V"), en el cual delega la evaluación de los documentos ambientales presentados para cualquier Proyecto Critico-Titulo V.

A tal efecto, la Junta de Gobierno de la Junta de Calidad Ambiental en *Referéndum* celebrado el 8 de junio de 2018 aprobó la Resolución Núm.: R-18-73 para la Adopción de Procedimiento Especial Expedito "Sui Generis" para el trámite de evaluación y determinación de cumplimiento ambiental de Proyectos de Infraestructura. "…, *esta Junta, haciéndose eco del esfuerzo del Hon. Gobernador, en consideración a las disposiciones de la Ley 416, la Ley 161, la Ley 76, las Ordenes, y PROMESA, ha decidido aprobar mediante la presente Resolución un procedimiento expedito para regir el trámite de evaluación y adjudicación de los documentos ambientales que sean presentados para los Proyectos cobijados bajo las Ordenes y/o los Proyectos Críticos-Titulo V.*"

Mediante Boletín Administrativo, Orden Ejecutiva Núm. OE-2021-024 ("Orden Ejecutiva") del 25 de marzo de 2021 [1], el Gobernador de Puerto Rico declaró una emergencia en cuanto a la

[1] Dicha Orden Ejecutiva ha sido extendida.

infraestructura de Puerto Rico, por los daños causados por los huracanes Irma y María, así como, por los terremotos ocurridos en el 2020, para lo cual activó las disposiciones de la Ley 76 y ordenó la utilización de un proceso expedito al amparo de las disposiciones de ésta, así como, constituyó el Subcomité Interagencial de Cumplimiento Ambiental por Vía Acelerada (Sub Comité)[2].

En atención a la Orden Ejecutiva, la Oficina de Gerencia de Permisos ("OGPe") aprobó la Orden Administrativa: OGPe 2022-05- *Para establecer el Procedimiento Expedito Alterno para el Trámite Ambiental, Consultas y Permisos ante la OGPe ("*Orden Administrativa*").* La referida Orden Administrativa establece entre otros, la forma y manera en la que se llevará a cabo el trámite ambiental ante la OGPe y requiere que la División de Evaluación de Cumplimiento Ambiental ("DECA") provea sus recomendaciones al Subcomité relacionada al documento ambiental evaluado. En atención a lo anterior, se incluye para su consideración, el tracto procesal seguido en el trámite, así como, las recomendaciones del DECA basadas en un análisis de las disposiciones legales aplicables .

En el presente caso, el Proyecto, fue acogido a tenor con el procedimiento expedito alterno para el trámite ambiental, consultas y permisos ante la OGPe establecido en la Orden Administrativa OGPe 2021-05, la Orden Ejecutiva OE 2021-024 del 25 de marzo de 2021, así como el Primer y Segundo Informe emitidos por el Concilio de Reconstrucción los cuales incluyen la Extensión de la PR-5 como proyecto prioritario para la reconstrucción y recuperación de Puerto Rico.

Luego de haberse recibido los comentarios presentados por diversas agencias e instrumentalidades y de haberse analizado el expediente administrativo del presente caso, este "Subcomité" determina que la agencia proponente, cumplió con las disposiciones del Artículo 4(B)(3) de la Ley de Política Pública Ambiental.

La Regla 136, Articulo A, del RPEA explica que la determinación de cumplimiento ambiental requerida bajo el Artículo 4(B)(3) de la Ley Núm. 416-2004, *supra*, recaerá según disponga la Ley 161-2009 y el propio RPEA. Conforme a esta normativa y la Resolución Núm.: R-18-73 al "Subcomité" le corresponde evaluar el documento ambiental presentado por la agencia proponente a la luz de su contenido y establecer si en el mismo se cumplieron o no con las disposiciones reglamentarias aplicables; esto se debe a que el procedimiento de evaluación de documentos ambientales, como lo son las Declaraciones de Impacto Ambiental, no es un procedimiento de concesiones de licencias, franquicias, permisos, endosos o gestiones similares. A diferencia de éstos, el proceso de evaluación de documentos ambientales es un procedimiento investigativo y de análisis que lleva a cabo la OGPe para determinar la adecuacidad del documento ambiental presentado, como lo fue el presente, para que luego la agencia proponente sea la que tome la decisión de llevar a cabo o no la acción propuesta teniendo todos los elementos de juicio.

Sobre dicho particular, el Tribunal Supremo de Puerto Rico, Municipio de Loíza v. Sucesión de Marcial Suárez, 2001 TSPR 84 (2001), ha expresado lo siguiente:

> *"En otras palabras, en la Declaración de Impacto Ambiental la agencia proponente tiene la obligación de considerar y detallar por escrito los efectos significativos con respecto al ambiente que estén vinculados a la acción propuesta, como parte de "un esfuerzo serio y escrupuloso por identificar y discutir todas las consecuencias ambientales de importancia que sean previsibles". Misión Industrial v. Junta de Calidad Ambiental, supra, [citas omitidas]. Le corresponde a la Junta de Calidad*

[2] El Subcomité estará compuesto por: a) el Secretario Auxiliar de la OGPe, quien será su Presidente; b) el Miembro Asociado de la Junta Adjudicativa de la OGPe c) un representante del Departamento de Recursos Naturales y j Ambientales; ; d) un representante de la Junta de Planificación; e) un representante de la Autoridad de Carreteras y Transportación; f) un representante de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico, y g) un representante de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados de Puerto Rico.

Ambiental examinar la declaración sometida por la agencia proponente y verificar que se haya cumplido con los requisitos procesales y sustantivos fijados por la Ley Núm. 9. García Oyola v. Junta de Calidad Ambiental, supra, [citas omitidas]; Misión Industrial v. Junta de Calidad Ambiental, supra, [citas omitidas]".

V. ACUERDO

Por todo lo cual, luego de haber considerado y evaluado todos los aspectos del presente caso, se determina que la DIA presentada **cumple** con las disposiciones legales aplicables, y en particular con el Artículo 4(B)(3) de la *Ley Sobre Política Pública Ambiental* y con el RPEA;

Para una mayor observancia al desarrollo de la acción propuesta de conformidad con los compromisos y consideraciones ambientales contenidos en la DIA, deberán dar cumplimiento a las siguientes recomendaciones:

i. Tendrán que cumplir con cada uno de los requerimientos y recomendaciones del Endoso Condicionado emitido por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) en carta del 25 de octubre de 2022 y con los requerimientos y recomendaciones de la Certificación de Hábitat emitida el 28 de octubre de 2021.

ii. Tendrán que cumplir con las disposiciones de la Regla 3.4.1 ("Permiso Único Incidental Operacional"), la Sección 5.1.9.3 ("Manejo de Aguas Pluviales") y la Sección 5.1.9.4 ("Obras Pluviales) del Reglamento Conjunto 2020, Reglamento Conjunto para la Evaluación y Expedición de Permisos Relacionados al Desarrollo, Uso de Terrenos y Operación de Negocios (Reglamento Núm. 9233 del 2 de diciembre de 2020, con vigencia del 2 de enero de 2021, adoptado por la Junta de Planificación mediante la Resolución JP-RP-39, del 1 de diciembre de 2020).

iii. Tendrán que tomar las medidas necesarias para evitar que residuos de sustancias orgánicas e inorgánicas como aceites, combustibles u otras sustancias químicas generadas durante la acción propuesta, puedan ser arrastradas por la escorrentía y ganen acceso a algún cuerpo de agua o al sistema pluvial del área.

iv. Si las estructuras a demolerse tienen material con contenido de asbesto, previo a su demolición deberán obtener en el DRNA, el Permiso General para el Manejo de Materiales con Contenido de Asbesto que establece el Reglamento para el Trámite de los Permisos Generales.

v. Si las estructuras a demolerse contienen pintura con base de plomo, previo a su demolición deberán obtener en el DRNA, el Permiso General para Actividades de Mitigación de Pintura con Base de Plomo que establece el Reglamento para el Trámite de los Permisos Generales.

vi. Tendrán que implementar todo tipo de medidas disponibles (Plan CES, el "Storm Water Pollution Prevention Plan (SWPPP)", filtros, pacas de heno, etc.) para el control de sedimentación y escorrentías que puedan afectar los cuerpos de agua cercanos al predio. Se deberán implantar las mejores prácticas posibles (BMPs, por sus siglas en inglés) a ser ejecutadas durante cada etapa del proyecto. Las BMPs son las técnicas (zonas de amortiguamiento, cortinas de retención de sedimento, estanques de detención, surcos, etc.).

vii. Para la descarga de escorrentías durante la construcción, tendrán que obtener de la Agencia Federal para la Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en ingles), el correspondiente permiso bajo el Sistema Nacional de Eliminación de Descargas

Contaminantes ("NPDES" por sus siglas en inglés) a tenor con la Ley Federal de Agua Limpia.

viii. Para las actividades que conlleven depósito de relleno o requieran dragado de material en algún cuerpo de agua, deberán tramitar el correspondiente permiso requerido por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, conforme a la Ley de Ríos y Puertos de 1899 y la Sección 404 de la Ley Federal de Agua Limpia. Las obras que presenten deben coincidir con las presentadas en el H-H.

ix. Tendrán que mantener los camiones de carga que se utilicen para transportar el material o desechos de la construcción cubiertos con toldos, mientras estén en movimiento para evitar generación de emisiones de partículas y utilizar rociadores de agua para minimizar las emisiones.

x. Tendrán que tomar las medidas necesarias para controlar el área durante la construcción, para evitar exponer a los vehículos a recoger lodo, polvo, sustancias pegajosas o material viscoso en las ruedas u otras partes del vehículo, los cuales a su vez puedan ser depositados en las calles u otro sitio público.

xi. Todos los materiales excedentes y escombros de construcción resultantes deberán haberse removido completamente del lugar, una vez completadas las obras. Se deberá disponer de estos materiales y escombros en un sistema de relleno sanitario certificado u otra facilidad aprobada para la disposición final de desperdicios sólidos.

xii. El almacenamiento, manejo, transportación y disposición de los desperdicios a generarse durante la construcción y operación del proyecto, debe realizarse en conformidad con el Reglamento Núm. 5717 del 14 de noviembre de 1997, conocido como el "Reglamento para el Manejo de los Desperdicios Sólidos No Peligrosos".

xiii. Los camiones de acarreo de desperdicios deberán contar con el Permiso para Operar Servicios de Recolección o Transportación de Desperdicios Sólidos No Peligrosos (Permiso DS-1) emitido por del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales para transportarlos hasta una instalación de disposición final o de reciclaje.

xiv. Bajo ningún concepto los trabajos a llevarse a cabo podrán reducir la sección hidráulica de los cuerpos de agua.

xv. El diseño del proyecto considerará los desplazamientos naturales del cauce de los cuerpos de agua.

xvi. Los elementos que se instalen para el control del flujo tienen que limitarse a las dimensiones mínimas necesarias para encausar las escorrentías mínimas normales.

xvii. Durante la fase de construcción se utilizarán procedimientos para mantener el flujo de estiaje de los cuerpos de agua y prevenir daños a terceros en caso de lluvias extraordinarias. Una vez terminada la obra, la sección del cauce de los cuerpos de agua en el punto de los cruces, no podrá ser menor al existente previo al proyecto.

xviii. Se deberá evitar que el material producto de la construcción propuesta o escombros permanezcan en los cuerpos de agua (y de estos materiales y escombros haber caído a la columna de agua, se les deberá remover inmediatamente). En la eventualidad de que se impacten los taludes de los cuerpos de agua, deberán compactar el material de relleno en los taludes y bancos. Además, deberán restituir la capa de top soil y vegetación. Se deberá minimizar el impacto a la vegetación ribereña asociada a los cuerpos de agua.

xix. Secciones de las áreas propuestas para impacto han sido identificadas como Zona A por lo que se deberá cumplir con las disposiciones del Reglamento de Planificación Núm. 13 (Reglamento sobre Áreas Especiales de Peligro a Inundación).

xx. Deberán integrar al DRNA y al Gobierno de Puerto Rico como Asegurados Adicionales en la póliza de Seguro de Responsabilidad Pública y Daños a la Propiedad de la Autoridad de Carreteras y Transportación y de la compañía constructora, endoso que deberá presentarse, previo al comienzo de los trabajos de construcción. Se le apercibe que, además del endoso, dicha póliza deberá contener una declaración de Acuerdo de Exención de Responsabilidad ("Hold Harmless Agreement"), por medio de la cual se releva al DRNA de cualquier reclamación, demanda o acción judicial o extrajudicial, o combinación de las anteriores, que resultare de la realización de la acción propuesta.

xxi. Se deberá establecer un programa de reforestación utilizando especies nativas que además de ayudar a minimizar la erosión beneficien la vida silvestre. Esta medida es cónsona con la Ley para Fomentar la Siembra de Árboles Cuyas Frutas y/o Semillas Provean Alimento a Especies de Aves Silvestres de Puerto Rico (Ley Núm. 97 de 24 de junio de 1998), la cual establece lo siguiente: "En todo proyecto de reforestación en que se utilicen fondos públicos o privados, o en una combinación de estos, un 15% en las áreas rurales y un 10% en las áreas urbanas del total de árboles a ser sembrados, serán de especies cuyas frutas y/o semillas sirvan de alimento a las aves silvestres que residan temporal o permanentemente en ésta".

xxii. Tendrán que cumplir con el Reglamento Núm. 8019 del 9 de mayo de 2011, conocido como "reglamento para el Control de la Contaminación por ruido", en lo relacionado al nivel de sonido máximo permitido.

xxiii. Tendrán que cumplir con el Reglamento Núm. 8493 del 27 de junio de 2014, conocido como el "Reglamento para el Control y la Prevención de la Contaminación Lumínica", en cuanto a la instalación de fuentes emisoras de iluminación exterior y demás requisitos aplicables al proyecto que disponga dicho reglamento.

xxiv. El área que cubre este proyecto está situada dentro del alcance de la distribución geográfica de la boa de Puerto Rico (Chilabothrus inornatus) especie en peligro de extinción a nivel federal y estatal. Por lo que, de encontrarse individuos de dicha especie dentro de la propiedad los mismos deberán ser removidos y reubicados por los biólogos del DRNA o los miembros del Cuerpo de Vigilantes de Recursos Naturales y Ambientales o por biólogos de vida silvestre bajo contrato con la parte proponente por servicios profesionales que cuenten con un permiso federal del Fish and Wildlife Service, y que el DRNA haya designado explícitamente como sus agentes para ese propósito.

xxv. Se deberá paralizar todo tipo de actividad de excavación, movimiento y remoción de la corteza terrestre, y notificar en un plazo de veinticuatro (24) horas al Consejo de Arqueología Terrestre, en caso de que, durante el desarrollo del proyecto, se descubra o impacte algún depósito, elemento, estructura o vestigio de naturaleza arqueológica.

xxvi. De descubrirse en el predio objeto de desarrollo algún cuerpo de agua superficial o subterráneo sea perenne o intermitente, deberá informarlo inmediatamente al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) y demás agencias concernidas.

xxvii. Se deberá preparar y cumplir con las recomendaciones y especificaciones del Estudio de Suelos que garantice que el proyecto cumpla con los códigos de construcción.

xxviii. Para operar generadores de electricidad con capacidad mayor de diez (10) caballos de fuerza y una operación no mayor de quinientas (500) horas al año, deberán obtener a

través de la OGPe, el Permiso General que establece el Reglamento para el Trámite de los Permisos Generales, que incluye el Permiso de Fuente de Emisión.

xxix. Para instalar y operar equipos que puedan ser fuentes de emisiones atmosféricas temporeras (generadores de electricidad de emergencia, bombas entre otros) durante la fase de construcción deberán obtener en el Área de Calidad de Aire del DRNA los correspondientes permisos conforme con las Reglas 203 y 204 del Reglamento Núm. 5300 del 28 de agosto de 1995 "Reglamento para el Control de la Contaminación Atmosférica".

xxx. Para utilizar tanques de almacenamiento de combustible para abastecer los generadores o para cualquier otro equipo en el proyecto, deberán presentar un Plan de Emergencia ante el Área Calidad de Agua del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (o enmendar el existente, si alguno), a tenor con la Sección 1306.5 del reglamento de Estándares de Calidad de Agua, informando la acción a tomar para evitar, controlar y remediar derrames.

xxxi. La construcción de los componentes del proyecto que incida sobre cualquier cuerpo de agua deberá llevarse a cabo en seco, bajo condiciones de flujo mínimo del cuerpo de agua, a fin de facilitar la construcción y disminuir los impactos de la turbidez y sedimentación aguas abajo. Se deberá mantener desaguada el área de construcción durante el mínimo tiempo posible. También se deberá asegurar que los flujos inmediatamente aguas abajo del área de construcción sean iguales a los flujos inmediatamente aguas arriba de la misma área.

xxxii. Tendrán que cumplir con los requerimientos de las agencias estatales y federales concernidas y con las recomendaciones emitidas en la Recomendación Ambiental 2021-403771-REA-007743.

xxxiii. Las recomendaciones y requisitos presentados en esta comunicación no eximen de cualquier otro requerimiento o permiso de esta Oficina u otras agencias concernidas, que sean aplicables a la acción propuesta.

xxxiv. La agencia proponente tendrá que procurar que, al momento de llevarse a cabo el desarrollo del Proyecto, se observen y cumplan con las determinaciones emitidas por las agencias e instrumentalidades que emitieron comentarios referentes a la DIA de autos.

xxxv. Si luego de haberse dado cumplimiento con el Artículo 4(B)(3) de la Ley de Política Pública Ambiental, supra, surgieren cambios en el Proyecto que implicasen un impacto ambiental significativo o cambios significativos en el concepto original no contemplados en el documento ambiental, la agencia proponente será responsable de evaluar dichos impactos mediante el correspondiente documento ambiental que entienda pertinente, para que la OGPe evalúe el mismo de conformidad con la ley y el reglamento aplicable.

APERCIBIMIENTO

De conformidad con la Ley 161, la presente determinación de cumplimiento ambiental sólo será revisable una vez la Agencia Proponente haya tomado una determinación final sobre el permiso solicitado. La revisión de la determinación de la OGPe, se hará de acuerdo a lo establecido en dicha Ley.

Núm. Caso
2021-403771-DIA-000282

Determinación de Cumplimiento Ambiental

CERTIFICO:

En San Juan, Puerto Rico, 1 de febrero de 2023.

Arq. María R. Cintrón Flores
Presidenta
Subcomité Interagencial de Cumplimiento Ambiental por Vía Acelerada

CERTIFICO: Que he notificado copia fiel y exacta de la presente Resolución, bajo mi firma, a:

Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)
P/C de Dr. Edwin E. González Montalvo a: eegonzalez@act.pr.gov
Director Ejecutivo

Ing. Luis E. Rodríguez Rosa a: lurodriguez@dtop.pr.gov
Subdirector
Área de Programación y Estudios Especiales

En San Juan, Puerto Rico hoy, 1 de febrero de 2023.

por:
Idta Ríos Rodríguez
Directora
División de Secretaria