

charca al sumidero, estén tratadas. Otro tipo de estructura similar que puede instalarse es el StormFilter®. Estos tipos de bóvedas pueden ser de diferentes tamaños, son adaptables al flujo del sector y, se instalan en un día. Dependiendo el grado de tratamiento, pueden instalarse combinaciones de diferentes equipos. Una demostración del uso, construcción y mantenimiento de estos equipos, puede coordinarse para las agencias que lo requieran. En el Apéndice 5, se ilustran todos estos equipos.

2.22 Volumen Desperdicios Sólidos

2.22.1 Durante la construcción

Durante la etapa de construcción, el contratista solicitará a la JCA un Permiso para Actividad Generadora de Desperdicios Sólidos no Peligrosos (DS-3). Los desperdicios sólidos que serán generados por el proyecto son de Tipo I y II (escombros, papel, madera, latas, etc.) y se estima que durante la construcción serán generados unos 330 metros cúbicos diarios. Los desperdicios sólidos a ser generados por los obreros de la construcción se estiman en unas 85 lb./semanales los cuales serán almacenados en contenedores y recogidos dos veces por semana por una empresa privada y/o el mismo contratista.

2.22.2 Durante Operación

Durante la fase de operación del proyecto, una vez construidas las dos fases, se estima que sean generadas 4.01 toneladas diarias de desperdicios sólidos. Se contempla utilizar un sistema de recolección privado para la disposición de los desperdicios sólidos generados que eventualmente serán depositados en el Vertedero Regional de Arecibo. Dentro del proyecto se localizará un contenedor para material reciclable y el mismo será recogido

por un contratista privado, de manera que se cumplirá con la Ley 61 de 10 de Mayo de 2002- Para Crear las Áreas de Material Reciclable en los Complejos de Vivienda.

2.22.3 Desperdicios Sólidos Peligrosos

El proyecto no generará desperdicios peligrosos durante la fase de construcción ni en la fase de operación. En la fase de construcción, el aceite y combustible diesel serán servidos directamente de camiones tanques especialmente equipados para este tipo de operación. Usualmente estos camiones no almacenan más de 250 galones de hidrocarburos. Estos camiones no pernoctan en el área del proyecto pues atienden otros proyectos y necesitan a su vez ser recargados.

De ser necesario operar durante la construcción del proyecto un tanque de reserva para combustible diesel, éste estará sobre tierra, no será mayor de 1,000 galones y tendrá un sistema de retención para derrames. El servicio de combustibles y aceites dentro del proyecto será manejado de acuerdo al Reglamento de la Junta de Calidad Ambiental.

2.23 Fuentes de Emisión Atmosférica

El proyecto propuesto no contempla el establecer fuentes de emisión permanentes. Durante la etapa de construcción se usará un generador de emergencia para asegurar el funcionamiento de algunos equipos. Otras fuentes de emisión generadas por la construcción serán de tipo temporero y las constituyen los equipos pesados a ser utilizados y el polvo fugitivo que será generado en el área debido al movimiento de terreno.

El proyecto no tendrá otros equipos que puedan constituir fuentes de emisión, por ende, el impacto sobre la calidad de aire será mínimo.

2.24 Equipo y Medidas para el Control de Contaminación Atmosférica

La realización de este proyecto no conllevará contaminación atmosférica significativa a pesar de que, durante la etapa de la construcción, se generará polvo fugitivo causado por el acarreo interno de materiales de construcción y el movimiento de camiones. Durante esta fase, se implementarán las recomendaciones pertinentes que incluya el Plan CES, el cual será preparado de acuerdo al nuevo reglamento de la Junta de Calidad Ambiental. De igual forma se implementará las condiciones que establezca el Permiso de Fuente de Emisión (PFE) de la JCA para polvo fugitivo y un generador de emergencia.

La calidad del aire en la Región según los estándares primarios establecidos, tienen como propósito proteger la salud pública y, los secundarios fueron establecidos para proteger el bienestar público de efectos adversos conocidos o anticipados. Estos son promulgados por la Agencia de Protección Ambiental Federal (EPA, por sus siglas en inglés) y son los siguientes:

- Particulado Total Suspendido (PTS)
- Óxidos de Azufre (como SO₂)
- Monóxidos de Carbonos (CO₂)
- Oxidantes/Ozono (Ox/O₃)
- Dióxido de nitrógeno (NO₂)
- Hidrocarburos (HC)
- Plomo (Pb)

Actualmente existen siete (7) estándares nacionales que cubren los principales contaminantes atmosféricos. De éstos, los primeros seis (6) fueron promulgados por la EPA el 30 de abril de 1971, estableciéndose posteriormente el estándar relativo al plomo. Ver la siguiente Tabla VI.

TABLA VI
ESTANDARES DE CALIDAD DE AIRE PARA PUERTO RICO

| Contaminante | Período de Tiempo | Concentración Máxima |
|--|----------------------------------|------------------------|
| Particulado Total Suspendido (PTS) | Anual, Secundaria | 60 ug/m ³ |
| | Anual, Primaria | 75 ug/m ³ |
| | 24-horas, Secundaria | 150 ug/m ³ |
| | 24-horas, Primaria | 260 ug/m ³ |
| Óxidos de Azufre (medidos como SO ₂) | Anual, Primaria | 80 ug/m ³ |
| | 24-horas, Primaria | 365 ug/m ³ |
| | 3-horas, Secundaria | 1300 ug/m ³ |
| Monóxido de Carbono (CO ₂) Oxidantes/ Ozono (Ox/ O ₃) | 1-hora, Primaria | 40 ug/m ³ |
| | 8-horas, Primaria | 10 ug/m ³ |
| | 1-hora, Primaria | 100 ug/m ³ |
| Dióxido de Nitrógeno (NO ₂) | Anual, Primaria | 100 ug/m ³ |
| | Anual, Secundaria | 100 ug/m ³ |
| Hidrocarburos (HC) | 3-horas, Primaria, Secundaria | 160 ug/m ³ |
| Plomo (Pb) | Promedio Trimestral | 1.5 ug/m ³ |

1. Las normas primarias son establecidas para proteger la salud pública.
2. Las normas secundarias son establecidas para proteger el bienestar público.

2.25 Demanda de Energía Eléctrica

A base de las facilidades del proyecto propuesto, éste necesitará aproximadamente 4,297.5 KVA para satisfacer la demanda de energía en las dos 92) fases una vez construidas. El punto de conexión será definido por la AEE de acuerdo a la demanda. De igual forma la AEE le indicarán al desarrollador las aportaciones necesarias para realizar las mejoras necesarias a la infraestructura existente. Como se indicó previamente, la demanda de energía durante la construcción podrá ser suplida por un generador de emergencia cuando sea la necesidad de operar algunos equipos.

2.26 Aumento en Tránsito Vehicular

Durante la construcción se espera un tránsito vehicular de camiones de aproximadamente 30 viajes ida y vuelta diarios. Se implementará la debida rotulación en las vías para alertar sobre la construcción.

Las distintas vías que fueron previamente identificadas podrán ser usadas para acceder al proyecto y absorber el aumento vehicular que ha sido estimado en unos 4,367 vehículos diarios, cuando se hayan terminado las dos fases de construcción, según datos obtenidos del Manual de Generación de Viajes del Instituto de Ingenieros de Transportación, 5ta.Edición. Ver Estudio de Tránsito en el Apéndice 6.

Se realizó un estudio de tránsito para la vía principal, la Carretera Estatal PR-129 y las carreteras menores PR-134 y PR-487. Se realizaron conteos manuales en las intersecciones de la carretera PR-129 con las carreteras PR-134 y PR-487. Los datos demostraron que el desarrollo propuesto no tendrá impacto significativo alguno sobre los patrones de tránsito en la zona. Sin embargo, para la mejor operación del tránsito en la zona se recomiendan las siguientes medidas: