



MEJORAS A LA PR-2, INTERSECCIONES PR-102, PR-3108, MAYAGÜEZ TERRACE, PR-239 (PR-2R) Y CALLE LUIS LLORENS TORRES (CALLE SAN JUAN)

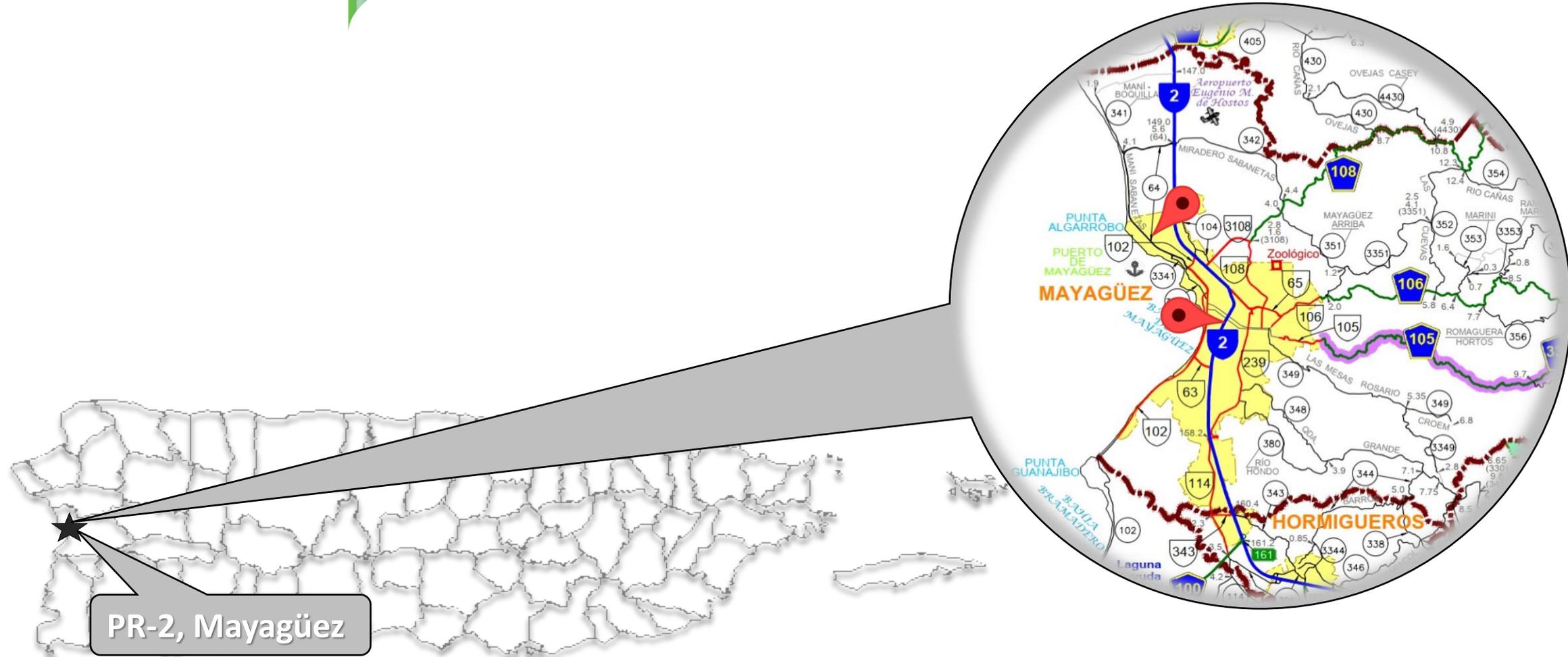
PROYECTO DE LA VITA / AC-200241

Presentación de Proyecto:

Municipio de Mayagüez, Puerto Rico
12 de septiembre de 2024, 6:00 PM



LOCALIZACIÓN GENERAL DEL PROYECTO



PR-2, Mayagüez



- La Carretera Interestatal PR-2 que comienza en San Juan es la Arteria Principal que comunica con los municipios más grandes de Puerto Rico, como Arecibo por el Norte, Ponce por el Sur y Mayagüez en el Oeste.
- La carretera PR-2 en el área Oeste es la ruta principal que brinda acceso a las principales áreas comerciales, industriales, residenciales, hoteles, universitarias y vocacionales del Municipio de Mayagüez y pueblos limítrofes.
- Sin embargo, actualmente la PR-2 en el área de Mayagüez opera con niveles de servicio deficientes, lo que impacta negativamente los tiempos de viaje, la economía y el desarrollo del municipio, así como las iniciativas económicas, tales como; el desarrollo del Puerto de Mayagüez, el Puerto de las Américas en Ponce y el Aeropuerto Rafael Hernández en Aguadilla, entre otros.
- La Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (ACT) ha considerado, que una posible solución para minimizar las actuales condiciones deficientes de operación de la carretera PR-2, es finalizar la conversión de varios tramos remanentes en los municipios de Hormigueros, Mayagüez y Añasco, de acuerdo con las normas para vías tipo expreso.



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

- La Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA por sus siglas en inglés), proponen el Proyecto de Diseño y Construcción de las Mejoras a las Intersecciones de la PR-2 con la PR-102, PR-3108, Mayagüez Terrace, PR-239 (PR-2R) y Calle Luis Llorens Torres (Calle San Juan), para un tramo del corredor de norte-sur de la PR-2, aproximadamente entre los kilómetros 152 y 154, en el Municipio de Mayagüez.
- El proyecto limita al norte con el área cercana al Condominio El Castillo y colinda con Mayagüez Resort and Casino, University Plaza, Mayagüez Terrace, Universidad de Puerto Rico en Mayagüez (UPRM), Mayagüez Town Center y terminando frente al área de la Compañía Cervecera de Puerto Rico y el límite sur con el puente sobre el Río Yagüez.
- La carretera PR-2 es un corredor que contiene en su mayoría cuatro (4) carriles y sirve como principal conector de la región oeste con los principales municipios de las zonas norte y sur de Puerto Rico.
- La ACT y la FHWA, estudiaron y evaluaron distintas alternativas de diseño y completaron el proceso de cumplimiento con la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés), mediante un documento de Exclusión Categórica, sometido y aprobado originalmente por FHWA el 6 de abril de 2020. Además, se preparó una petición formal para la Modificación de un Acceso Interestatal (Interstate Access Modification) para las intersecciones evaluadas el cual fue aprobado por FHWA el 20 de mayo de 2020.

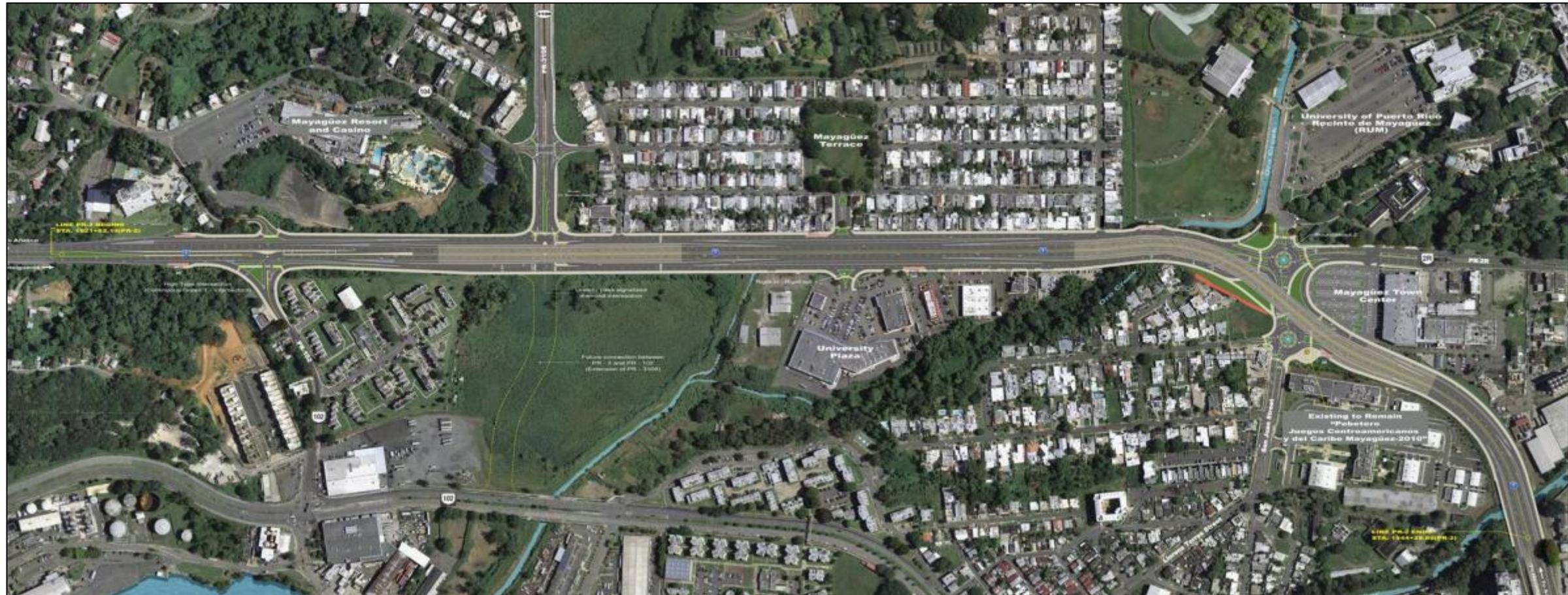


OBJETIVOS DEL PROYECTO

- Resolver la congestión de tráfico y mejorar el Nivel de Servicio en el segmento de la PR-2 propuesto, entre los kilómetros 152 y 154, considerando la eliminación de seis (6) intersecciones semaforizadas, eliminación de acceso directo a la PR-2 utilizando posibles interconexiones, construcción de dos rotondas y estructuras elevadas para sustitución de los semáforos.
- Proporcionar una solución vital que impacte a la comunidad regional del área oeste de Puerto Rico, mejorando directamente la seguridad vial general, minimizar la congestión del tráfico, mejorar los tiempos de viaje y mejorar el movimiento de carga general.
- Proveer una vía más rápida y segura, que garantice la movilización de respuesta rápida para los servicios de primeros respondedores durante y posterior a eventos potenciales de emergencias y/o desastres naturales.
- Considera aspectos de movilidad para usuarios vulnerables a través de mejoras en las áreas vehiculares, construcción de aceras para el acceso peatonal e instalaciones para ciclistas. Además, considera aspectos Geotécnicos, Geometría, Constructibilidad y Mantenimiento de Tránsito durante la etapa de construcción, Adquisiciones, Utilidades, Transporte Colectivo Futuro y Arquitectura Urbana entre otros.

ALCANCE DEL PROYECTO

Plano de Situación Propuesto - PR-2, Km. 152.18 @ Km. 154.43



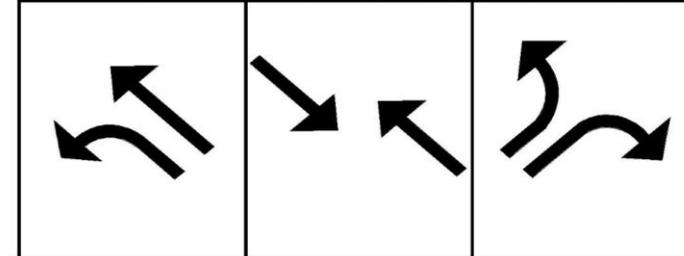
ALCANCE DEL PROYECTO

Mejoras PR-2, Intersección con PR-102



KEYPLAN

MOVEMENT-1 MOVEMENT-2 MOVEMENT-3

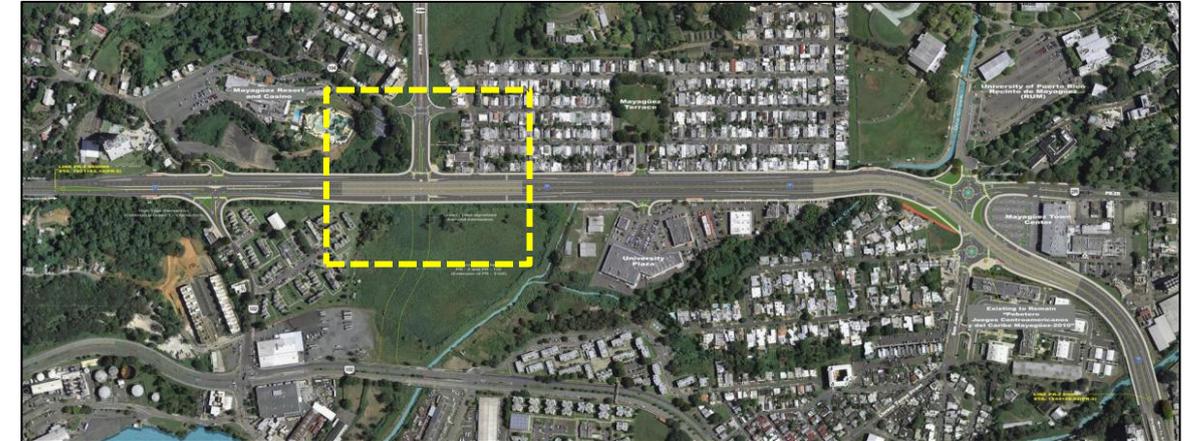


EXISTING



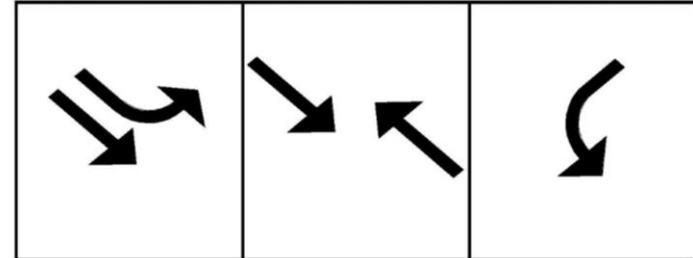
ALCANCE DEL PROYECTO

Mejoras PR-2, Intersección con PR-3108



KEYPLAN

MOVEMENT-1 MOVEMENT-2 MOVEMENT-3

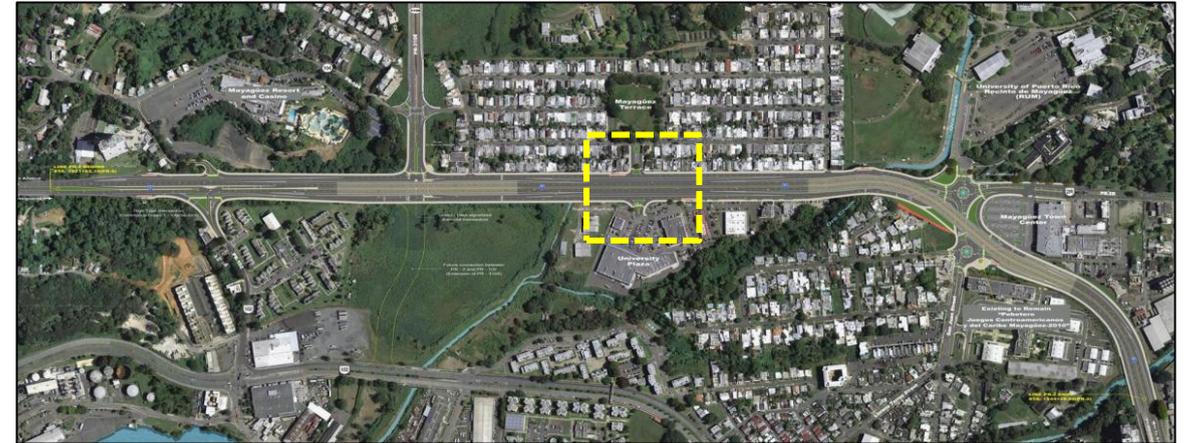


EXISTING

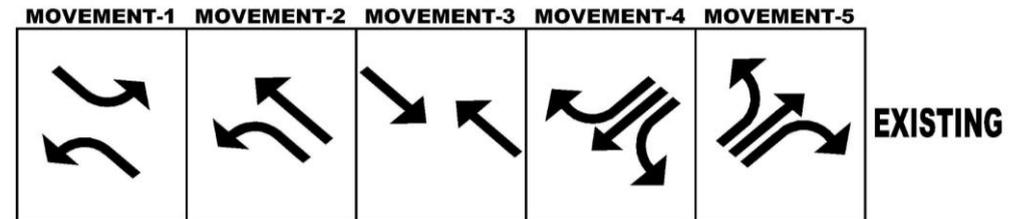


ALCANCE DEL PROYECTO

Mejoras PR-2, Intersección con Calle Chardón (Mayagüez Terrace)



KEYPLAN

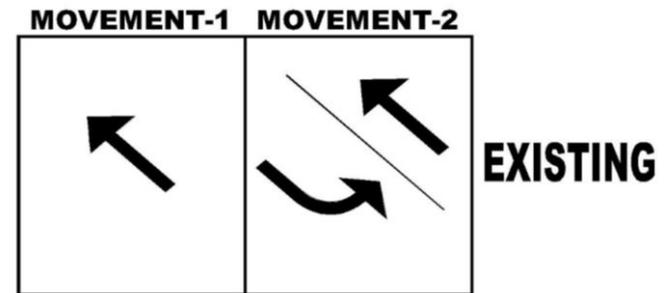


ALCANCE DEL PROYECTO

Mejoras PR-2, Intersección con PR-2R RUM Norte

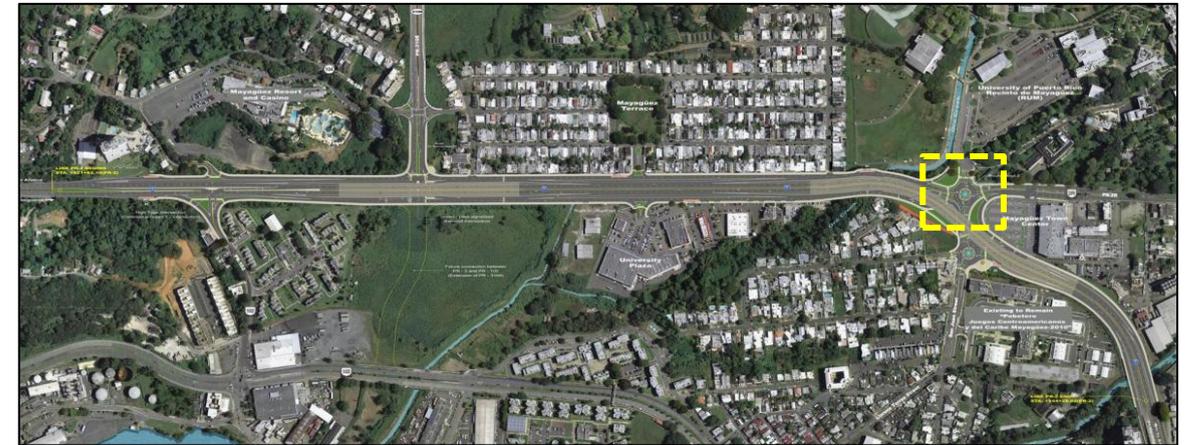


KEY PLAN

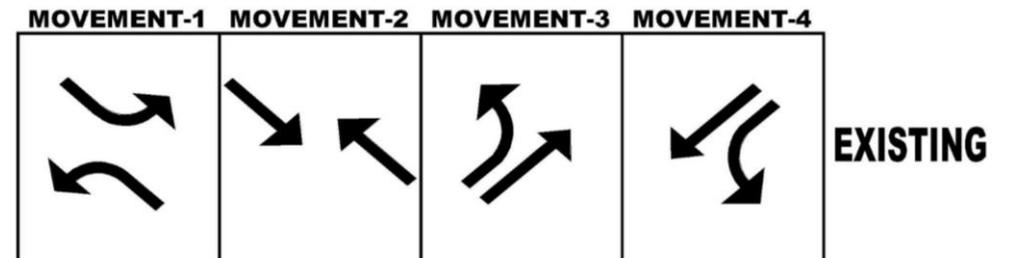


ALCANCE DEL PROYECTO

Mejoras PR-2, Intersección con PR-2R RUM Sur



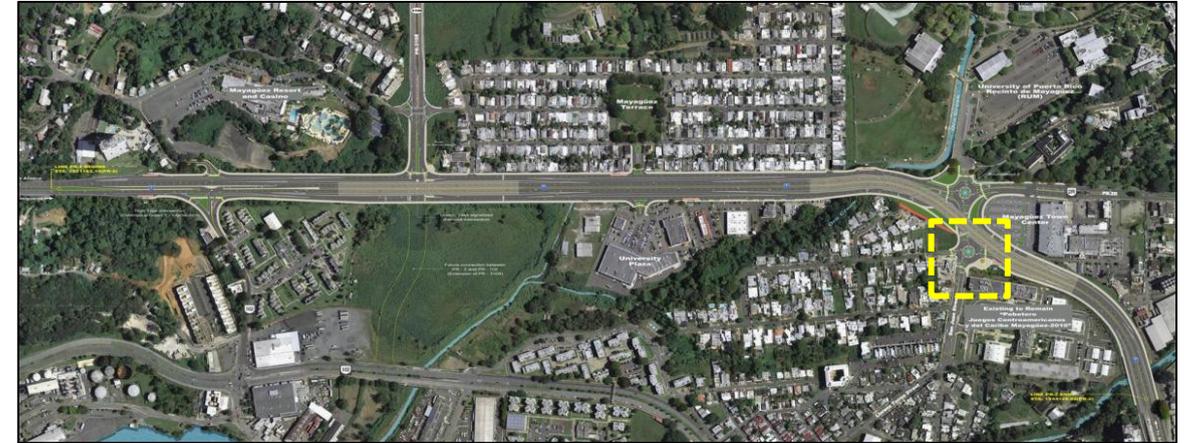
KEYPLAN



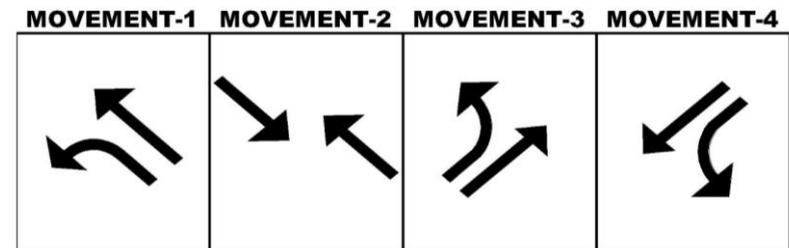


ALCANCE DEL PROYECTO

Mejoras PR-2, Intersección con Calle San Juan



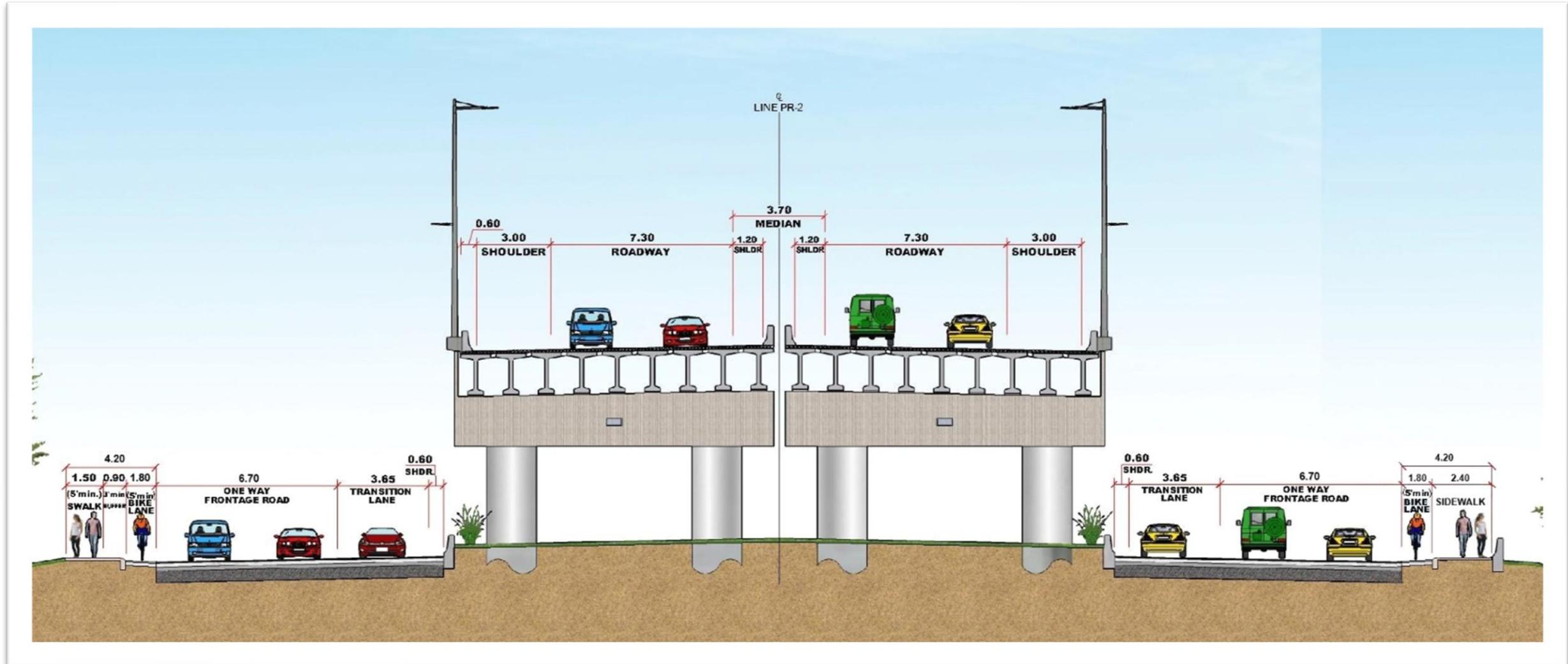
KEYPLAN



EXISTING

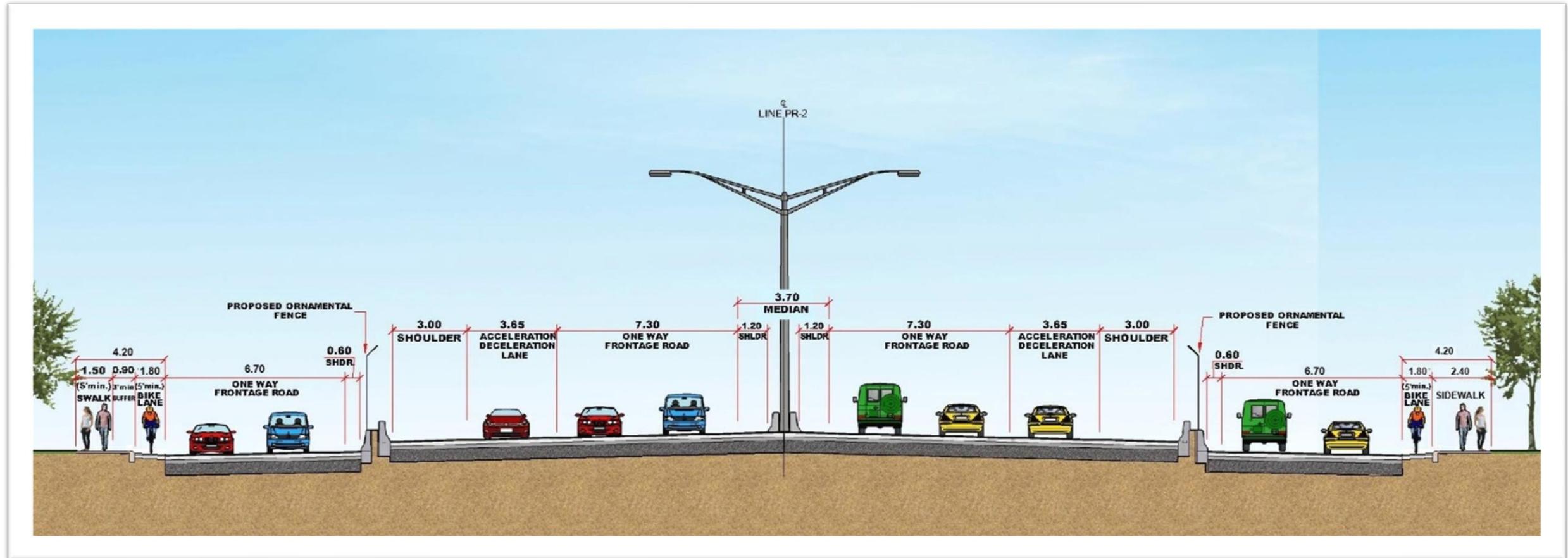
SECCIONES TÍPICAS PROPUESTAS

SECCIÓN DE PUENTE PROPUESTO EN PR-2



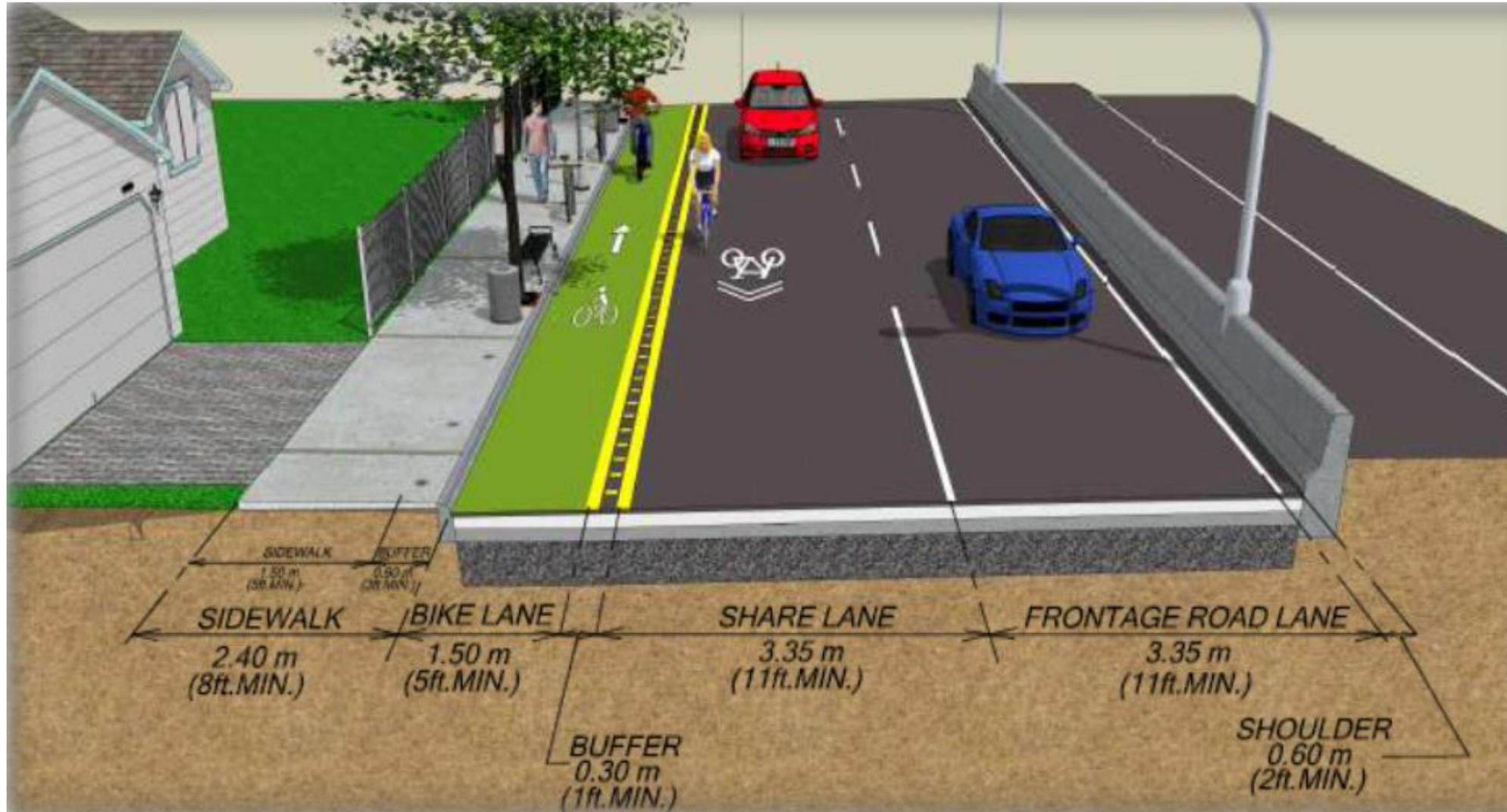
SECCIONES TÍPICAS PROPUESTAS

SECCIÓN EN PR-2



SECCIONES TÍPICAS PROPUESTAS ACERAS & CARRILES DE BICICLETAS

VISTA MARGINAL TERRACE (DIRECCIÓN NORTE)



SECCIONES TÍPICAS PROPUESTAS ACERAS & CARRILES DE BICICLETAS

VISTA MARGINAL UNIVERSITY PLAZA (DIRECCIÓN SUR)



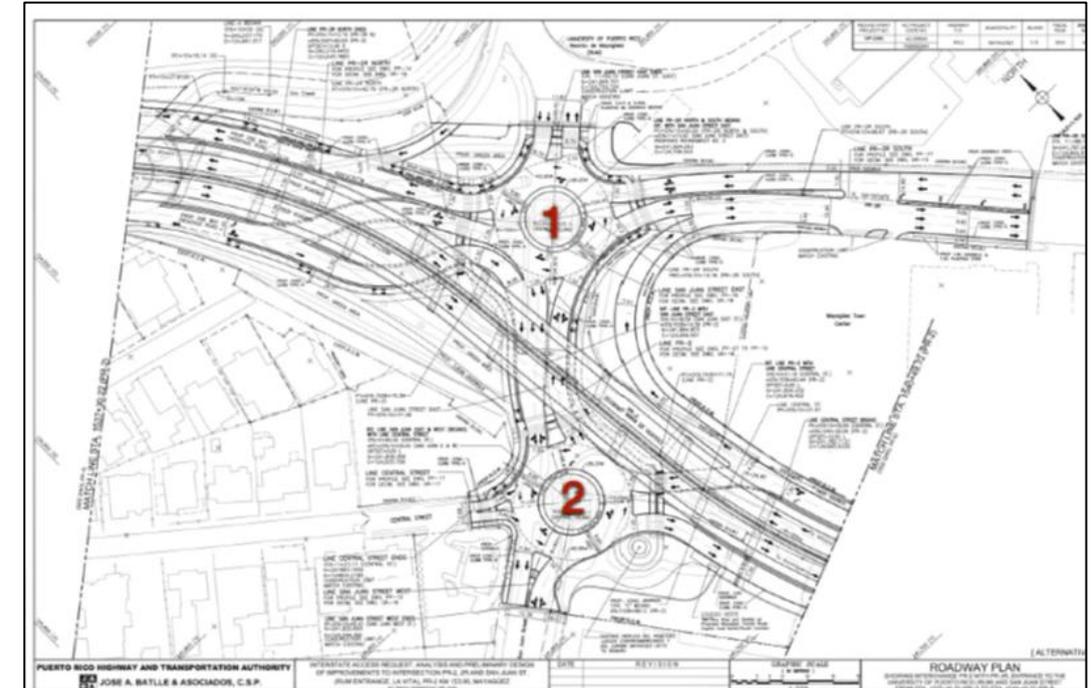
VISTA ROTONDAS EN INTERSECCIÓN CON PR-2R RUM SUR Y CALLE SAN JUAN Y ELEVADO PR-2



ALCANCE DEL PROYECTO

Estudio de Tráfico - Modelación Macroscópica & Microscópica de las dos (2) Rotondas Urbanas Propuestas

- Como parte de los estudios iniciales del Proyecto para las Intersecciones de la PR-2 con Calle San Juan & PR-2 con PR-2R Entrada RUM (Sur), se propuso originalmente el concepto de dos (2) Rotondas para atender los problemas de congestión en esta intersección. Sin embargo, debido a lo cercano de ambas rotondas, fue necesario validar el funcionamiento de estas intersecciones con un modelo más detallado.
- Esta validación se hizo con el Programa SIDRA que modela adecuadamente las rotondas.
- Se realizaron conteos manuales de vehículos durante doce horas consecutivas en las intersecciones seleccionadas, conteos de colas en los accesos de las intersecciones y Modelación y evaluación de las condiciones presentes y futuras (horas pico AM, M y PM) del tránsito.





ALCANCE DEL PROYECTO

Estudio de Tráfico – Resultados Modelación Macroscópica & Microscópica de las dos (2) Rotondas Urbanas Propuestas

- La tabla a la izquierda muestra los resultados obtenidos en los periodos pico para el año de apertura del proyecto. La tabla a la derecha muestra el resultado en el año 10.
- Los criterios de diseño requieren que los proyectos viales alcancen un nivel de servicio D o mejor para el año de diseño (20 años después de la apertura).
- Como se puede observar, al cabo de los 10 años, la Rotonda No. 1 no cumple con el criterio de diseño. Obteniendo resultados para el año de apertura que muestran niveles de servicio C y D en general y el acceso norte muestra un nivel de servicio F durante el medio día, lo que implica que esta alternativa tendrá una congestión significativa el día de apertura.
- Por otra parte, la Rotonda No. 2 si cumplió con los criterios de diseño.

Periodo Pico	Num. Interseccion	LOS Interseccion	LOS (Acceso)			
			OESTE	SUR	ESTE	NORTE
AM	1	C	C	C	B	C
AM	2	A	B	A	A	A
M	1	D	B	C	B	F
M	2	A	A	A	A	A
PM	1	C	A	C	D	C
PM	2	B	B	A	B	A

Periodo Pico	Num. Interseccion	LOS Interseccion	LOS (Acceso)			
			OESTE	SUR	ESTE	NORTE
AM	1	E	F	E	C	E
AM	2	B	C	B	A	A
M	1	F	C	E	D	F
M	2	A	B	A	A	A
PM	1	E	A	E	F	D
PM	2	C	D	A	C	B

LEVEL OF SERVICE	AVERAGE DELAY (SECONDS/VEHICLE)
A	≤ 10
B	> 10 - 20
C	> 20 - 35
D	> 35 - 55
E	> 55 - 80
F	> 80

LEVEL OF SERVICE CRITERIA - SIGNALIZED INTERSECTION

Estudio de Tráfico – Alternativa Propuesta

- Los resultados anteriores sugieren que es necesario proveer capacidad adicional en la Rotonda No. 1.
- Debido a limitaciones de espacio, no es posible lograr capacidad adicional a nivel. Por esta razón fue necesario desarrollar conceptos de mejoras a desnivel para alguna de las maniobras de esta intersección.
- Debido a limitaciones de espacio entre las dos rotondas y la entrada al Colegio, no es posible desnivelar los accesos norte, este y oeste de la Rotonda No. 1. El incremento de capacidad sólo se puede lograr mediante desniveles en el acceso de la PR-2R, según se muestra en la figura.
- Las próximas cuatro laminillas muestran los resultados de la modelación de la solución propuesta. Este diseño cumple con los niveles de servicio, tanto el día de apertura como en el año de diseño.

ALCANCE DEL PROYECTO





ALCANCE DEL PROYECTO

Estudio de Tráfico – Resultados de Capacidad de las dos (2) Rotondas Urbanas con Alternativa de Rampas Propuestas

Capacity analyses Roundabouts No.1 (Peak Hours AM & PM)

Intersection	Conditions	Peak Hour	LOS	Average Delay (seg./veh.)
PR-2 with UPRM Access and PR-2R	2021	AM	B	13.5
PR-2 with UPRM Access and PR-2R	2021	PM	B	12.8
PR-2 with UPRM Access and PR-2R	2041	AM	D	27.7
PR-2 with UPRM Access and PR-2R	2041	PM	A	9.7

Capacity analyses Roundabouts No.2 (Peak Hours AM & PM)

Intersection	Conditions	Peak Hour	LOS	Average Delay (seg./veh.)
PR-2 with San Juan St. and PR-2R	2021	AM	A	7.1
PR-2 with San Juan St. and PR-2R	2021	PM	A	5.6
PR-2 with San Juan St. and PR-2R	2041	AM	B	11.3
PR-2 with San Juan St. and PR-2R	2041	PM	A	6.3

LEVEL OF SERVICE
A
B
C
D
E
F



ALCANCE DEL PROYECTO

Estudio de Tráfico – Resultados de Capacidad de Rampas Propuestas

Capacity analyses Merging Ramp PR-2R North Bound (Peak Hours AM & PM)

Freeway Facility	Conditions	Peak Hour	LOS	Density (pc/mi/ln)
Merging Ramp PR-2R North Bound	2021	AM	B	23.8
Merging Ramp PR-2R North Bound	2021	PM	C	26.9
Merging Ramp PR-2R North Bound	2041	AM	C	28.7
Merging Ramp PR-2R North Bound	2041	PM	C	36.3

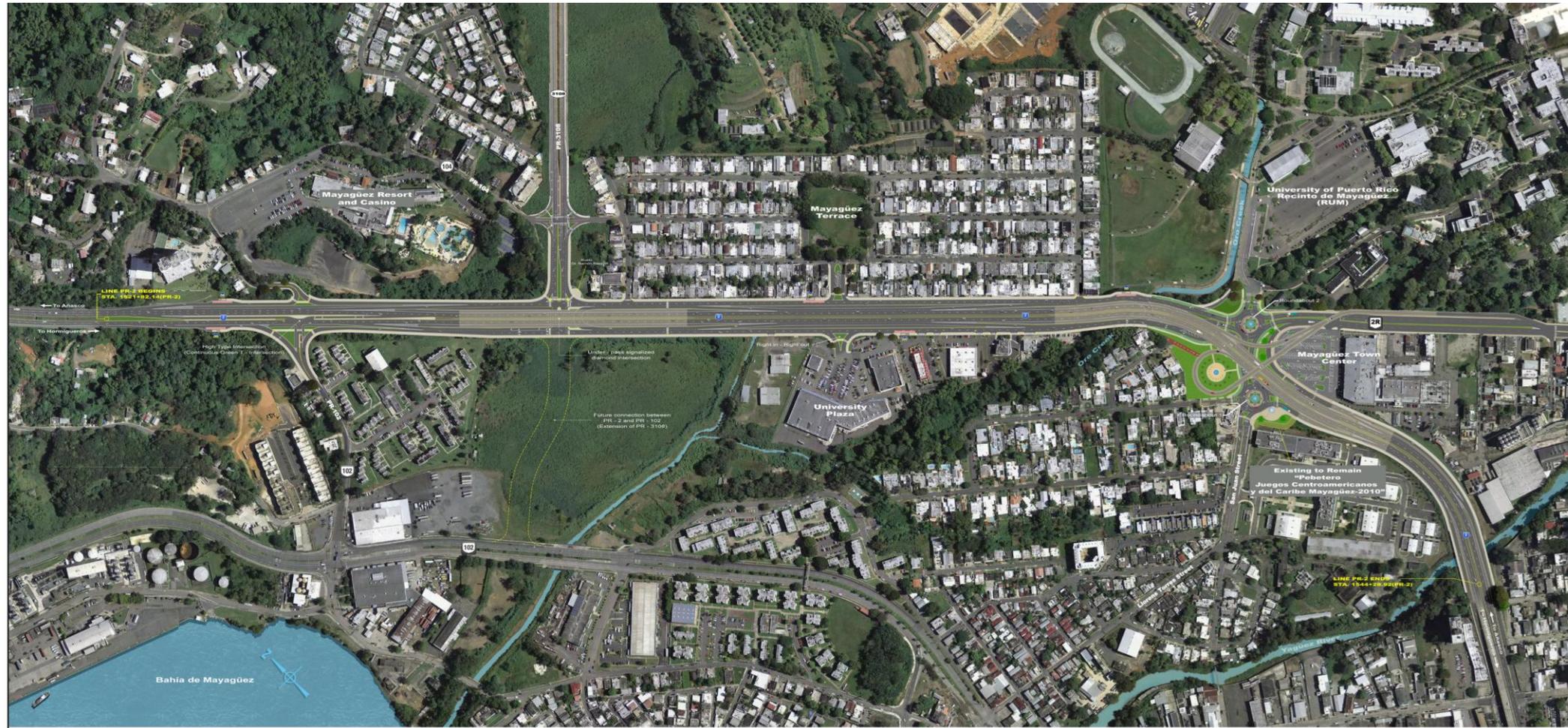
Capacity analyses Merging Ramp PR-2R South Bound (Peak Hours AM & PM)

Freeway Facility	Conditions	Peak Hour	LOS	Density (pc/mi/ln)
Merging Ramp PR-2R South Bound	2021	AM	B	22.7
Merging Ramp PR-2R South Bound	2021	PM	B	20.9
Merging Ramp PR-2R South Bound	2041	AM	C	29.7
Merging Ramp PR-2R South Bound	2041	PM	B	24.1

LEVEL OF SERVICE
A
B
C
D
E
F

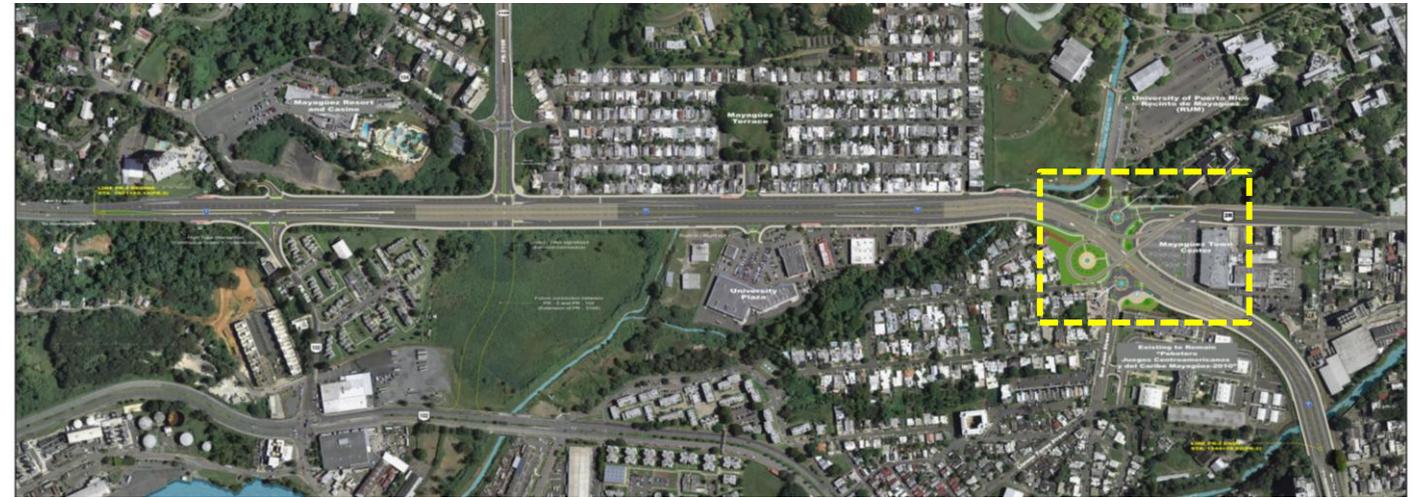
ALCANCE DEL PROYECTO

*Plano de Situación Revisado por las Mejoras necesarias para las Rotondas en Intersección con Calle San Juan y
PR-2R RUM Sur*



ALCANCE DEL PROYECTO

Modificación para Mejoras PR-2, Rotondas en Intersección con Calle San Juan y PR-2R RUM Sur



- De acuerdo con los Análisis de Tráfico realizados, las mejoras geométricas propuestas para incorporar una Rampas Tipo S, desde la PR-2R hasta la PR-2 Dirección Norte y hacia la PR-2 Dirección Sur, mejorarán los volúmenes de tráfico antes de acceder a las Rotondas propuestas en las horas pico, proporcionando Niveles de Servicio excelentes en ambas direcciones, desde el primer día de la apertura y a lo largo de los respectivos escenarios futuros con volúmenes de crecimiento hasta el año 2041.

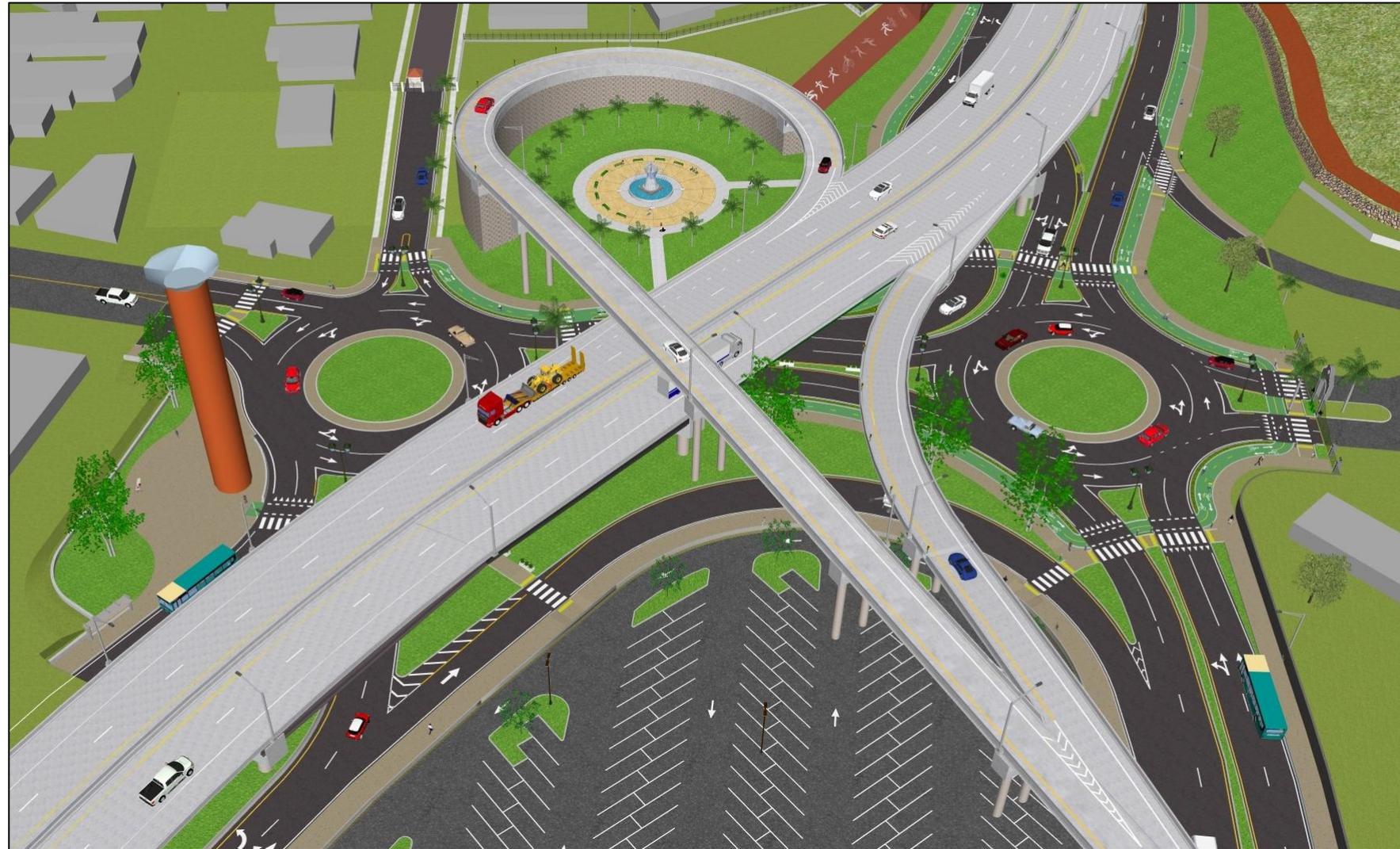
INTERSECCIÓN PR-2 CON PR-2R RUM SUR Y CALLE SAN JUAN



(VISTA NORTE HACIA EL SUR)

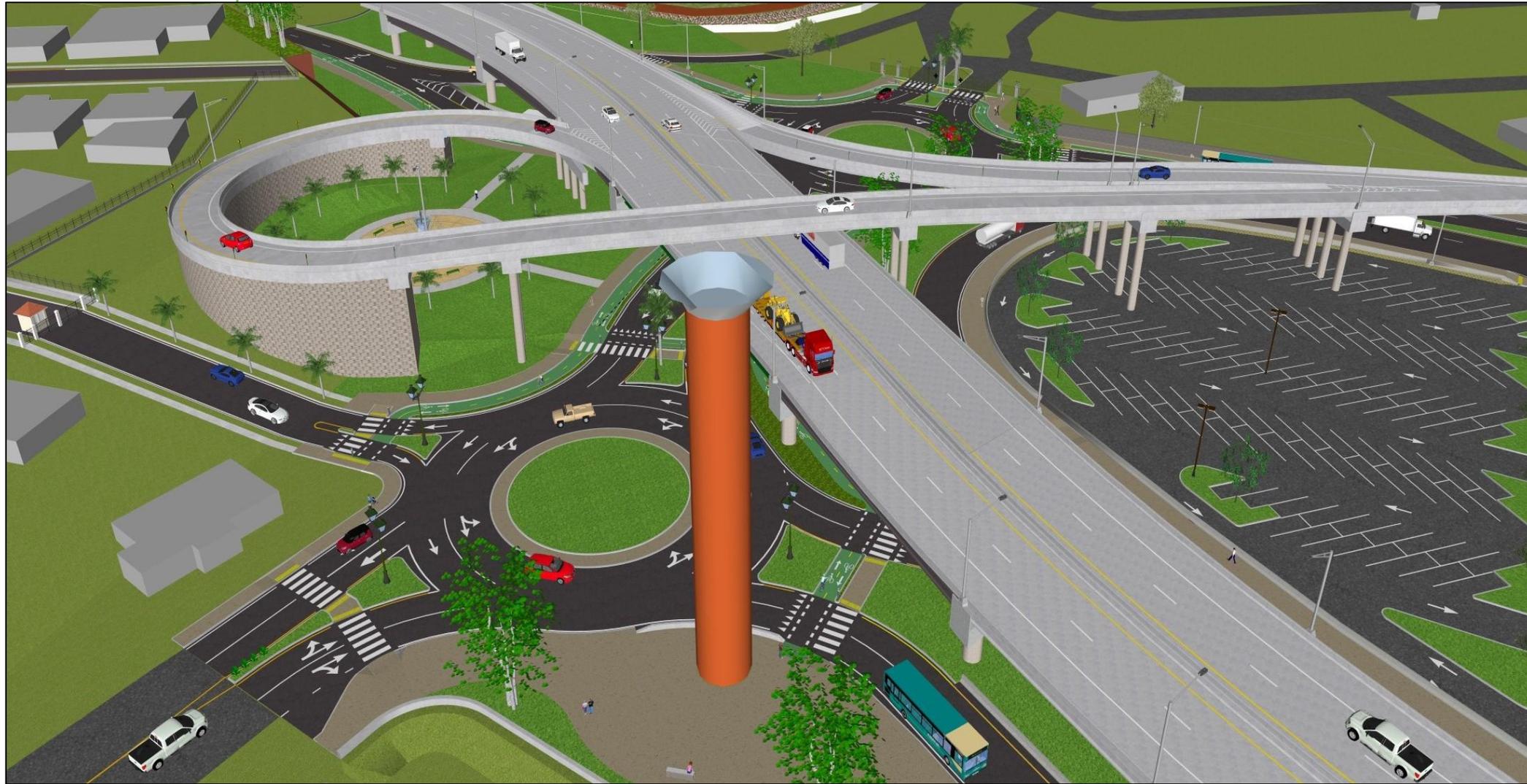


INTERSECCIÓN PR-2 CON PR-2R RUM SUR Y CALLE SAN JUAN



(VISTA SUR HACIA EL NORTE)

INTERSECCIÓN PR-2 CON PR-2R RUM SUR Y CALLE SAN JUAN



(VISTA OESTE HACIA EL ESTE)



INTERSECCIÓN PR-2 CON PR-2R RUM SUR Y CALLE SAN JUAN



(VISTA ESTE HACIA EL OESTE)



INTERSECCIÓN PR-2 CON PR-2R RUM SUR Y CALLE SAN JUAN



(VISTA NORTE HACIA EL SUR)



INTERSECCIÓN PR-2 CON PR-2R RUM SUR Y CALLE SAN JUAN



(VISTA SUR HACIA EL NORTE)



INTERSECCIÓN PR-2 CON PR-2R RUM SUR Y CALLE SAN JUAN



(VISTA ESTE HACIA EL OESTE)

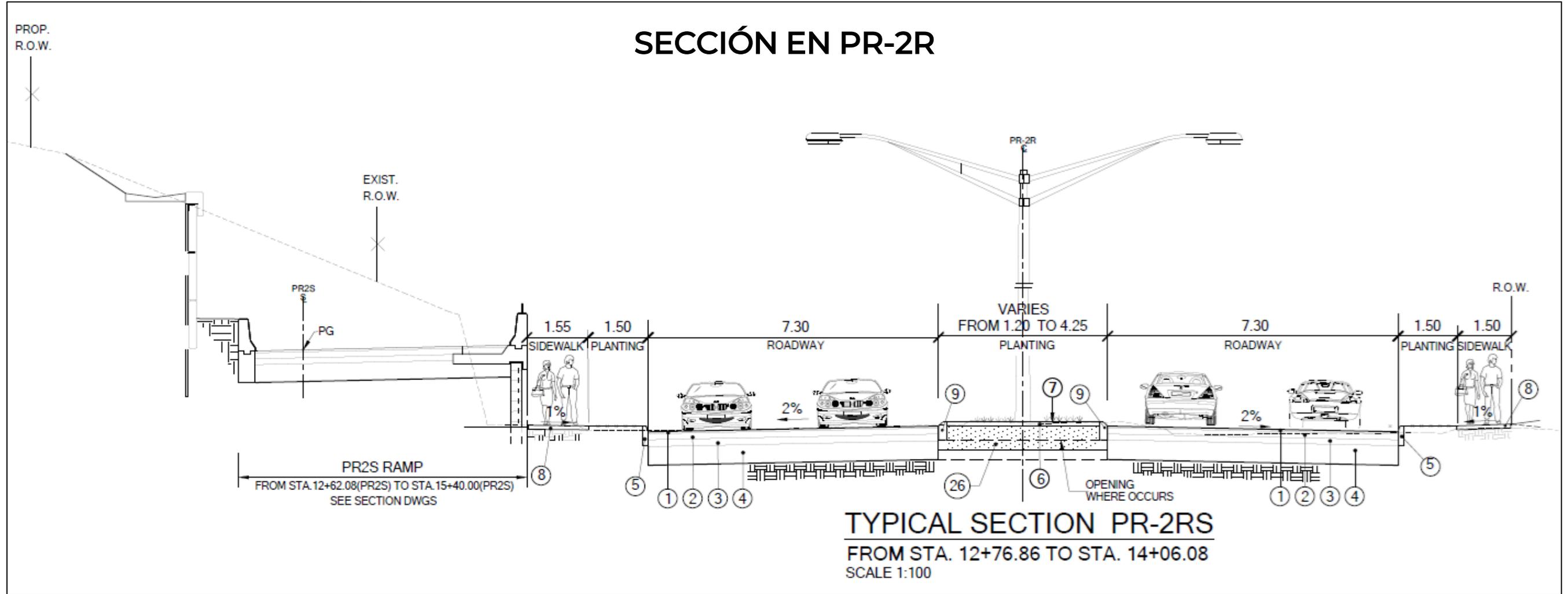


INTERSECCIÓN PR-2 CON PR-2R RUM SUR Y CALLE SAN JUAN



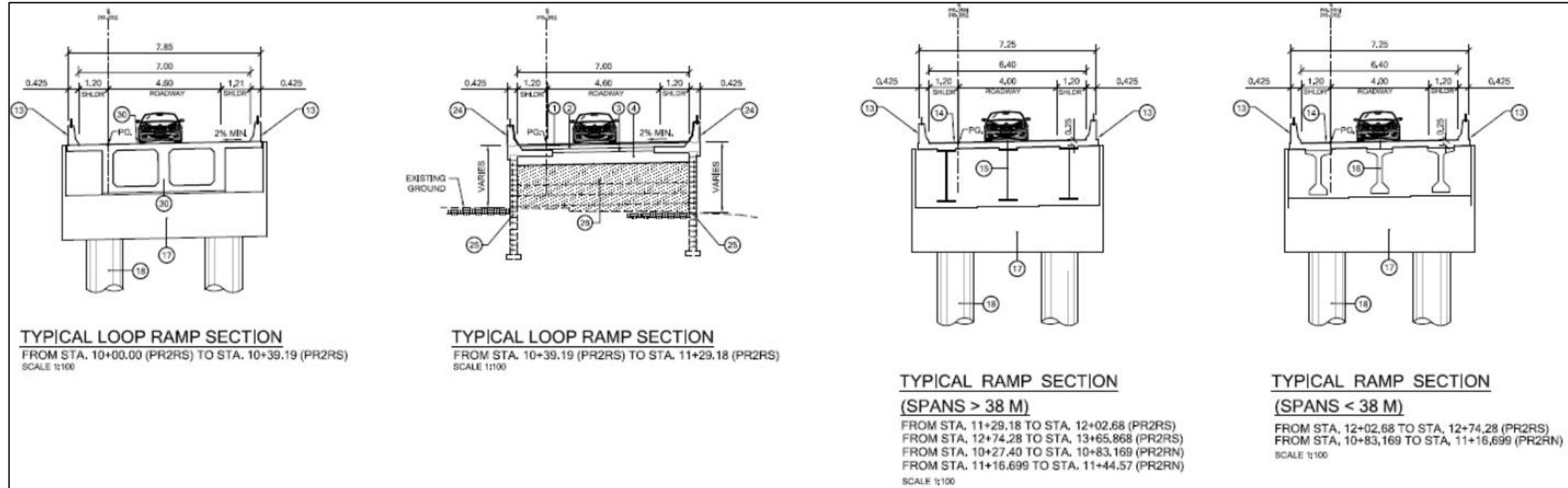
(VISTA OESTE HACIA EL ESTE)

SECCIONES TÍPICAS PROPUESTAS



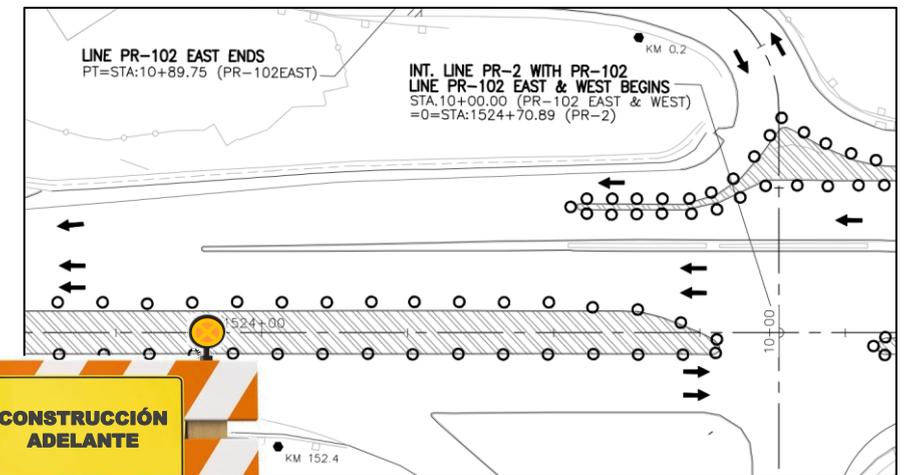
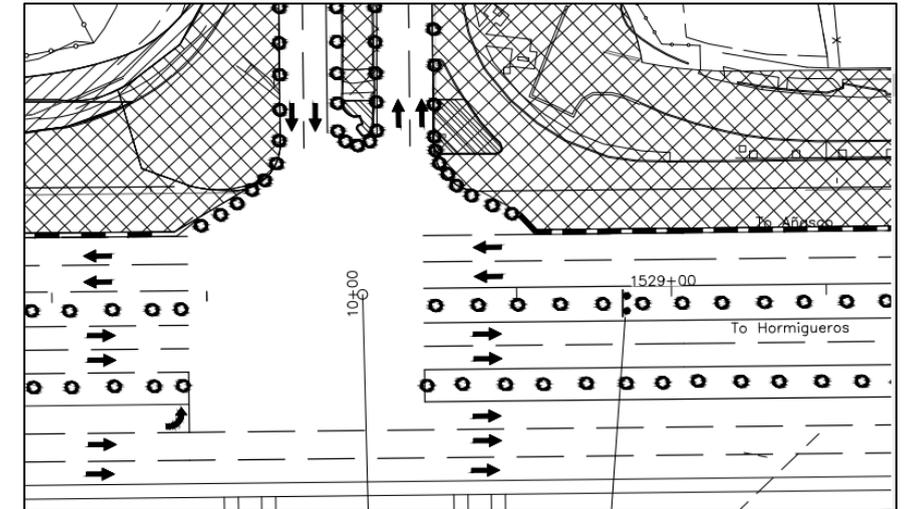
SECCIONES TÍPICAS PROPUESTAS

SECCIÓN RAMPAS PR-2R NORTE Y SUR



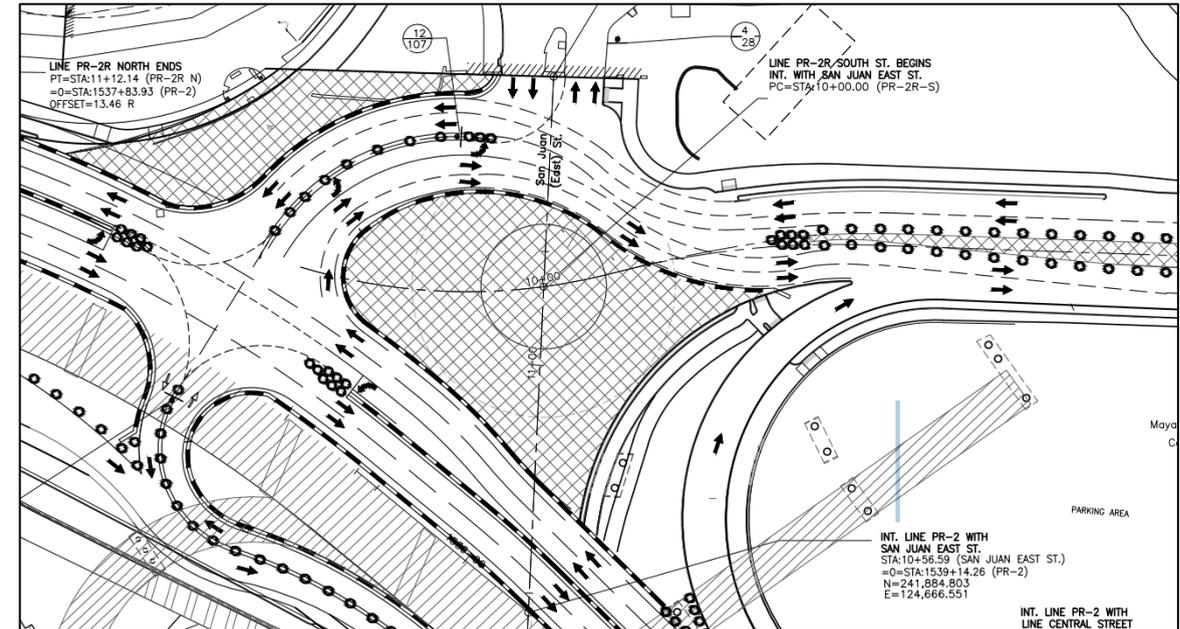
MANTENIMIENTO DE TRÁNSITO (MOT)

- Se utilizarán estrategias, dispositivos, técnicas de construcción y coordinación de Control Temporero del Tráfico para facilitar la fluidez y la seguridad del tráfico.
- Los planos del MOT propuestos contemplan las siguientes notas a implementar durante la construcción:
 1. No se realizarán trabajos de 5:00 am a 8:30 am y de 3:00 pm a 7:00 pm de lunes a viernes. Esto no incluye fines de semana y feriados.
 2. Los trabajos de construcción de ensanche, cierre de carril y marcado de pavimento en la PR-2 serán realizados durante la noche de 8:00 pm a 5:00 am.
 3. Los equipos y materiales utilizados para la construcción se retirarán de los carriles de circulación después de las horas de trabajo, todos los días y se escalonará a una distancia mínima de 10 metros del camino recorrido.



MANTENIMIENTO DE TRÁNSITO (MOT)

- Los planos del MOT propuestos contemplan las siguientes notas a implementar durante la construcción (Cont):
 4. Se mantendrá en todo momento durante la construcción una superficie mínima de pavimento de 6.70 metros para la circulación del tráfico en ambos sentidos.
 5. Ninguna excavación permanecerá abierta cuando el contratista no esté trabajando en esa área específica.
 6. Para propósitos de Construcción, el proyecto se dividirá en seis (6) fases de construcción, lo que minimizará el impacto al tráfico del área durante la etapa de construcción.





ESTATUS DE ESTUDIOS DEL PROYECTO

ENTREGABLE	ESTATUS	ENTREGABLE	ESTATUS
AGRIMENSURA	COMPLETADO	PLANOS PRELIMINARES (35% DISEÑO)	COMPLETADO
ESTUDIO GEOTECNICO	COMPLETADO	PLANO DE ADQUISICIONES	COMPLETADO (ADQUISICIONES PENDIENTES)
ESTUDIO HIDROLÓGICO-HIDRÁULICO	APROBADO DRNA 11/ABRIL/2023 O-HH-EJP07-SJ-01133-20052022	ESTUDIO PROPIEDADES AFECTADAS	COMPLETADO
ESTUDIO UTILIDADES SOTERRADAS	COMPLETADO	ESTUDIO RECURSOS CULTURALES – FASE 1A/1B	COMPLETADO
TRAFFIC STUDY	COMPLETADO	ESTUDIO RECURSOS CULTURALES – FASE II	APROBADO SHPO 14/JUNIO/2024
TRANSPORTATION MANAGEMENT PLAN (TMP)	COMPLETADO	ESTUDIO DE RUIDO	COMPLETADO
INVENTARIO DE ÁRBOLES Y PLAN DE MITIGACIÓN	COMPLETADO – NO RADICADO EN OGPe	ESTUDIO DE CALIDAD DE AIRE	COMPLETADO
CERTIFICACIÓN DE HÁBITAT (FLORA & FAUNA)	COMPLETADO – NO RADICADO EN OGPe	ESTUDIO JUSTICIA AMBIENTAL	COMPLETADO
EVALUACION DE CONTAMINANTES, FASE 1	COMPLETADO	DETRMINACION JURISDICCIONAL (USACE)	COMPLETADO – NO RADICADO EN DRNA
ESTUDIO ASBESTO Y PLOMO	COMPLETADO (SOLO FALTAN 2 ESTRUCTURAS EN COM. ENSANCHE RAMIREZ)		
SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE ACCESO INTERESTATAL	ALCANCE ORIGINAL APROBADO FHWA 20/MAYO/2020 REPORTE ACTUALIZADO APROBADO FHWA 8/FEBRERO/2024	DOCUMENTO EXCLUSIÓN CATEGÓRICA	ALCANCE ORIGINAL APROBADO FHWA 6/ABRIL/2020 DOCUMENTO ACTUALIZADO PENDIENTE SOMETER A FHWA



RESUMEN DE HALLAZGOS ESTUDIOS AMBIENTALES

- Evaluación de Recursos Culturales Fase IA/IB – Fase II
 - Se emitió notificación por parte del SHPO (14/junio/2024) de que no se encontró ningún efecto adverso.
- Certificación de Hábitat & Estudio de Flora y Fauna
 - No se encontraron especies de plantas o animales en peligro de extinción a lo largo del corredor del proyecto propuesto.
- Inventario de Árboles
 - El inventario de árboles incluyó un total de 564 árboles. Se estima que la cantidad total de árboles que se eliminarán como parte de este proyecto propuesto es de aproximadamente 409 árboles. Como parte de las actividades de mitigación del plan de reforestación, se sembrarán alrededor de 717 árboles en el proyecto y 126 por compensación monetaria, según acuerdo DRNA & ACT. Se incluirán cinco (7) especies de árboles diferentes como parte de este plan de reforestación.
- Estudio de Ruido
 - Ninguno de los niveles de ruido calculados excedió el límite reglamentario de 67 decibeles (dBA) de acuerdo con las normas vigentes.



RESUMEN DE HALLAZGOS ESTUDIOS AMBIENTALES

- **Estudio de Calidad Aire**
 - Las concentraciones obtenidas estuvieron entre 0.7 y 1.5 ppm para un promedio de una hora para el año 2023 y entre 0.9 y 1.6 ppm para el año 2043. Los resultados no exceden las Normas Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS).
- **Estudio de Justicia Ambiental**
 - No hay actividades de construcción que puedan tener efectos desproporcionadamente altos y adversos en la salud y el medio ambiente en comunidades de bajos ingresos.
- **Evaluación de Contaminantes Fase I**
 - No se identificaron condiciones ambientales reconocidas a lo largo del corredor del proyecto propuesto
- **Estudio de Asbestos y Plomo**
 - No se identificó material que contenga asbesto durante este estudio. De 85 pruebas para pintura a base de plomo, se encontraron 32 resultados positivos y estos resultados positivos fueron de la pintura de tráfico amarilla que se encuentra en las líneas, encintados y bases de poste. Resta realizar estudio en dos estructuras a ser adquiridas.



RESUMEN DE HALLAZGOS ESTUDIOS AMBIENTALES

- **Estudio Determinación Jurisdiccional (USACE)**
 - Se encontraron humedales dentro del área de estudio, cerca de quebradas principalmente asociados a la cobertura herbácea.
- **Evaluación Ambiental Federal – Exclusión Categórica (CATEX)**
 - Documento original fue aprobado por FHWA el 6 de abril de 2020. En proceso de culminar documentación de soporte para someter documento revisado para aprobación de FHWA.
- **Interstate Access Modification**
 - Documento original fue aprobado por FHWA el 20 de mayo de 2020. Documento revisado con modificación al alcance original fue aprobado (preliminarmente) por FHWA el 8 de febrero de 2024. Documento revisado necesita aprobación de CATEX para aprobación oficial.





TABLA COMPARATIVA

ITEM	RELEVANT DATA	ALTERNATIVE NO. VI (Recommended Alternative)	ALTERNATIVE NO. VI / IA (Recommended Alternative with Ramps PR-2R North & South)
1	LENGTH OF PROJECT	2.2468 KM. = 1.3960 MI.	2.4631 KM. = 1.5304 MI.
2	LENGTH OF STRUCTURES	1,486.00 Meters	1,929.00 Meters
3	SUPERSTRUCTURE	Adjacent Deck Bulb Tee (Deck BT-65), Two spans with steel plate girders. Deck BT-35 for Bridge over Oro Creek, AASHTO BEAM TYPE V & VI.	Adjacent Deck Bulb Tee (Deck BT-65), Two spans with steel plate girders. Deck BT-35 for Bridge over Oro Creek, AASHTO BEAM TYPE V & VI, CAST IN PLACE CONCRETE BOX BEAM
4	RIGHT OF WAY AREA	23,709.21 Sq.M. = 6.03 Cdas.	28,375.528 Sq.M. = 7.22 Cdas.
5	RIGHT OF WAY PRELIMINARY COST	\$3,303,650.00	\$5,920,646.00
6	STRUCTURES TO BE AFFECTED	None	2
7	BRIDGE COST ESTIMATE	\$102,439,116.00	\$117,299,222.00
8	PREPA UTILITIES AFFECTED	\$2,272,650.00	\$2,272,650.00
9	PRASA UTILITIES AFFECTED	\$4,402,141.00	\$4,402,141.00
10	CONSTRUCTION TIME	Similar for all alternatives	Similar for all alternatives
11	LEVEL OF SERVICE (AM PEAK, PM PEAK) YEAR 2040	SAN JUAN ST. (B, A, C) UPR-M (E, F, E) M. TERRACE (N/A, N/A) PR-3108 (B, B) PR-102 (C, C)	SAN JUAN ST. (A, A, A) UPR-M (D, C, A) M. TERRACE (N/A, N/A) PR-3108 (B, B) PR-102 (C, C)
12	SIGNALIZED INTERSECTIONS - ELIMINATED	PR-102 North, PR-3108, Cachardon Street at Mayagüez Terrace Access, San Juan Street and PR-2R at the UPR Mayagüez Main Entrance (La Vita)	PR-102 North, PR-3108, Cachardon Street at Mayagüez Terrace Access, San Juan Street and PR-2R at the UPR Mayagüez Main Entrance (La Vita)
13	PROJECT CONSTRUCTION COST	\$131,633,363.00	\$153,117,330.00



PROCEDENCIA DE FONDOS:

INFRA 2022 AWARDS FACT SHEETS TABLE OF CONTENTS

Project	State	Rural or Urban	Page Number
Downtown Mile Safety and Connectivity Improvement Project	Arizona	Rural	3
Otay Mesa East Port of Entry Project	California	Urban	4
I-70 Floyd Hill to Veterans Memorial Tunnels Improvements	Colorado	Rural	5
I-4 West Central Florida Truck Parking Facility	Florida	Rural	6
South Port Container Yard and Electrification Project Phase 3	Florida	Rural	7
CREATE WA-1 Segment: Ogden Junction	Illinois	Urban	8
Rockport Bridge Rehabilitation Freight Rail Project	Kentucky	Rural	9
North Baton Rouge Mobility Projects	Louisiana	Urban	10
Presque Isle Corridor Project	Maine	Rural	11
Downeast Coastal US 1 Rehabilitation Project	Maine	Rural	12
I-375 Community Reconnection Project	Michigan	Urban	13
I-90 Austin Bridges Improvement Project	Minnesota	Rural	14
US 212 Freight Mobility & Safety Project	Minnesota	Rural	15
US-395 & Virginia Street North Valleys	Nevada	Urban	16
Route 7 Drainage Improvements	New Jersey	Urban	17
Border Highway Connector Project	New Mexico	Rural	18
Hunts Point Terminal Produce Market Intermodal Facility	New York	Urban	19
I-85 FUTURES	North Carolina	Rural	20
Western Hills Viaduct Replacement	Ohio	Urban	21
Tioga Marine Terminal Access and Capacity Enhancements Project	Pennsylvania	Urban	22
PR-2 Improvement Project	Puerto Rico	Rural	23
The Newport Pell Bridge Rehabilitation Project	Rhode Island	Urban	24
I-40 Truck Parking and Bridges Replacement	Tennessee	Rural	25
Anzalduas Bridge Expansion Project	Texas	Rural	26
Salmon Bay Bridge Rehabilitation Project	Washington	Urban	27
I-39/90/94 Wisconsin River Bridges Project	Wisconsin	Rural	28

www.transportation.gov/grants/infra-2022-fact-sheets

2

Rural

PR-2 Improvement Project

INFRA Award: \$90,000,000
Mayagüez, Puerto Rico

Applicant: Autoridad de Carreteras y Transportación

Project Description:
The project will improve a 1.4-mile segment along PR-2 in Mayagüez, including: the elimination of traffic lights in six intersections, the elimination of direct access, and the construction of side streets for local transit, pedestrians, and cyclists. The project will also build two overpass bridges and eliminate traffic signals at the San Juan Street intersection and the PR-3108 intersection.

Project Benefits:
The project reconfigures the roadway and intersections to minimize conflict points and protect transit users, pedestrians, and cyclists by separating them from the highway. The project sponsor has already held multiple community engagement meetings which informed six targeted areas of improvement in Historically Disadvantaged Communities. The project sponsor also commits to supporting union labor and apprenticeship in project construction, in accordance with Puerto Rico's Executive Order mandate related to construction job salaries.

- \$90 millones – Fondos de Subvención de Infraestructura para la Reconstrucción de América (INFRA-2022).
- \$49 millones – Departamento de Vivienda – Programa CBDG-MIT.
- El resto de los Fondos será sufragado con Fondos Estatales.



PRÓXIMA ETAPA DE PROYECTO

- Una vez completada la etapa actual para el Diseño de los Planos Preliminares (35%) y Estudios Ambientales, la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) estará sacando un proceso de Cualificaciones y Solicitudes de Propuestas, para la etapa de Diseño y Construcción, la cual consistirá en:
 - Preparación de Planos Finales (100%) para construcción.
 - Completar la documentación de necesaria de Permisos y Endosos correspondientes, requerida para el Proyecto de Diseño y Construcción.
 - Construcción de las Mejoras propuestas según los Planos Finales (100%) a ser completados.
- Fechas proyectadas para inicio del proceso de Cualificaciones y Solicitudes de Propuestas para la etapa de Diseño y Construcción es el último trimestre del año 2024.
- Fechas proyectadas para inicio de construcción es el segundo trimestre del año 2025.
- El Proyecto según propuesto tendrá una duración aproximada de 3 a 4 años a partir de la Orden de Proceder para el Diseño y Construcción.



COMENTARIOS O SUGERENCIAS

- Cualquiera que desee someter comentarios sobre aspectos relevantes al proyecto, puede enviarlos a: oea@act.pr.gov o dirigirlos a la siguiente dirección:

Ing. Alexandra Velázquez Delgado, PE
Directora Oficina de Preconstrucción
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007, San Juan, Puerto Rico 00940-2007

- Comentarios deben ser recibidos en o antes del 27/septiembre/2024 hasta las 4:00PM.