Estimación de costos y plan financiero

El programa de Reemplazo del Puente Interestatal abordará las necesidades de transporte asociadas con el obsoleto Puente Interestatal y garantizará un corredor multimodal moderno y antisísmico, el cual mejorará la seguridad y permitirá que las personas (y nuestra economía) sigan avanzando hacia el futuro.

Estimación de costos del programa de IBR

La estimación de costos del programa de IBR refleja los componentes analizados en la Declaración de impacto ambiental preliminar complementaria. La estimación de costos tiene en cuenta las condiciones actuales del mercado, junto con los riesgos potenciales y las oportunidades de ahorro de costos, e incluye los costos vinculados con la construcción del puente de reemplazo y otros componentes del programa en el período de 2025 a 2035.

El costo estimado del programa es de **$5,000 a $7,500 millones**, con un costo estimado probable de **$6,000 millones**. Se requieren ingresos procedentes de una variedad de fuentes, incluidos fondos federales, peajes y fondos estatales tanto de Oregon como de Washington. Los peajes se utilizarán para ayudar a pagar la construcción, las operaciones y el mantenimiento de la instalación, así como también para ayudar a mejorar la confiabilidad del transporte dentro del corredor del programa.

Estimación de costos actualizada

+ Costo base
+ Rango de riesgos específicos del proyecto que se identificaron
+ Inflación (año de gastos)

$ Estimación de costos actualizada

Qué incluye:

- Reemplazo del puente sobre el Río Columbia
- Reemplazo de North Portland Harbor Bridge
- Tres carriles de paso y un carril auxiliar en sentido sur y norte
- Extensión del ferrocarril ligero de Portland a Vancouver, con tres nuevas estaciones
- Intercambio parcial en Hayden Island
- Intercambio completo en Marine Drive
- Puente de acceso de Hayden Island a Marine Drive

Plan financiero

La estimación de costos del IBR sienta las bases para desarrollar el **Plan financiero** del programa, el cual identifica las posibles fuentes de financiación y los mecanismos de financiación, incluidos fondos federales, peaje y contribuciones estatales. El plan financiero identifica las fuentes de financiación comprometidas, previstas y potenciales para alcanzar el costo estimado más probable de $6,000 millones. Las fuentes de financiación incluyen las siguientes:

- **Subvenciones federales competitivas** ($2,500 millones potenciales y $1 millón comprometidos).
  - *El programa se centra en maximizar la financiación federal procedente del Programa de Inversión en Puentes (BIP, por sus siglas en inglés) de la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés), el programa Mega del Departamento de Transporte de Estados Unidos (USDOT, por sus siglas en inglés) y las subvenciones de inversión de capital (CIG, por sus siglas en inglés) del programa Nuevos Comienzos (*New Starts*) de la Administración Federal de Transporte (FTA, por sus siglas en inglés).*
- **Financiación actual de los Estados de Oregon y Washington** ($198 millones comprometidos)
- **Contribución de fondos de Washington** ($1,000 millones comprometidos)
- **Contribución de Oregon** ($1,000 millones previstos)
- **Financiación procedente de peajes** ($1,237 millones previstos)
  - *Las Comisiones de Transporte de Oregon y Washington poseen la autoridad para fijar las tarifas de peaje; el peaje se implementará mediante un proceso biestatal.*
  - *Los ingresos de peaje recaudados en las instalaciones se destinarán al Puente Interestatal.*

Los supuestos de financiación del plan financiero seguirán evolucionando conforme las estimaciones de costos del programa de IBR se actualicen a medida que el programa avance en lo relativo a su diseño y se obtenga más información sobre la financiación prevista y potencial.

Peaje

Se prevé que el peaje del programa de IBR incluya peajes con un precio variable con la meta de financiar la construcción, las operaciones y el mantenimiento de las instalaciones. También se prevé que el peaje mejore la confiabilidad y maneje la demanda, fomente el uso de otros medios de transporte y los traslados fuera del horario pico, así como que reduzca los viajes opcionales.

Las Comisiones de Transporte de Washington y Oregon poseen la autoridad para fijar las tarifas de peaje en cada estado. El trabajo para fundamentar el plan financiero incluyó el análisis de situaciones hipotéticas de peaje que oscilaban entre $1.50 y $3.55 en el año de inicio del peaje, de acuerdo con la hora del día.

Las situaciones hipotéticas de peaje de este análisis se utilizan exclusivamente con fines de estudio para fundamentar la planificación financiera y no representan las tarifas finales.

En un análisis adicional de situaciones hipotéticas de peaje, se planteará un programa de peaje para personas de bajos ingresos con el aporte de las Comisiones de Transporte. No se prevé que las comisiones aprueben las tarifas de peaje hasta poco antes del comienzo estimado del peaje en las instalaciones. La fecha más próxima para el inicio del peaje en las instalaciones es 2026.

Beneficios económicos

El programa de IBR impulsará nuestra economía al proporcionar un corredor de transporte multimodal que beneficie a todos los usuarios, desde los miembros de las comunidades locales hasta los camioneros de larga distancia que se trasladen por la I-5 entre Canadá y México. La mejora de las congestiones y la seguridad del corredor por sí sola aportará beneficios económicos tangibles en toda la región gracias a tiempos de traslado más confiables, una mayor seguridad y un mejor acceso a bienes y servicios.

Además, el aporte potencial de miles de millones de dólares en fondos de subvenciones federales distribuidos en la construcción del programa de IBR tiene el potencial de brindar a nuestra región una oportunidad económica única que solo sucede en cada generación. Estos fondos son sumamente competitivos y, si no se emplean en nuestra región, se destinarán a otros proyectos de infraestructuras del país.

Se prevé que la construcción del programa de IBR genere una actividad económica regional bruta total que ascenderá a $11,600 millones, casi el doble de los $6,000 millones de costo estimado para construir el programa.

Durante el período de construcción, se generarán decenas de miles de puestos de trabajo en varios sectores, lo que redundará en beneficios para los trabajadores, las empresas locales y las familias.

Siga en contacto con nosotros

VISITE NUESTRO SITIO WEB

- www.interstatebridge.org para obtener más información, suscribirse a nuestro boletín electrónico o enviar un comentario.

SÍGANOS

OREGON

Para conocer las adaptaciones de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) o el Título VI de la Ley de Derechos Civiles, solicitar servicios de traducción/interpretación u obtener más información, llame al 503-731-4128, TTY 800-735-2900 o al Servicio de Retransmisión de Oregon 7-1-1.

WASHINGTON

En Washington, las solicitudes de adaptaciones para personas con discapacidades pueden realizarse poniéndose en contacto con el equipo de Asuntos de Diversidad/Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) del WSDOT en wsdotada@wsdot.wa.gov o llamando al número gratuito 855-362-4ADA (4232). Las personas sordas o con dificultades auditivas pueden presentar una solicitud llamando al servicio de retransmisión del Estado de Washington al 711. Cualquier persona que considere que se infringió la protección que goza en virtud del Título VI puede presentar un reclamo ante el Coordinador del Título VI de la Oficina de Igualdad de Oportunidades (OEO, por sus siglas en inglés) del WSDOT llamando al (360) 705-7090.