

# Actualización sobre peaje

El antiguo puente interestatal debe reemplazarse por una estructura moderna y resistente a terremotos que mejore la seguridad y mantenga el desarrollo de los usuarios y nuestra economía. El Programa de Reemplazo de Puentes Interestatales (IBR, por sus siglas en inglés) costará aproximadamente \$6,000 millones para resolver los problemas de transporte vinculados con el puente existente. Los recursos de financiamiento estatales, federales y de peaje, se necesitarán para atender el costo estimado.

## ¿Cómo será el peaje en el IBR?

El puente interestatal utilizará el sistema de cobro mediante peaje electrónico, el estándar en las instalaciones de peaje de todo el país. No habrá cabinas de peaje, lo que significa que el tráfico no deberá detenerse en la autopista para pagar peajes. El programa y las agencias locales asociadas han acordado que el IBR emplee peajes con tarifa variable en función de la hora del día en los cuales se cobren precios más elevados durante las horas de congestión pico en función de un horario establecido. Esto ayudará a generar ingresos para financiar la construcción, las operaciones y el mantenimiento de las instalaciones durante el plazo del préstamo para la construcción, así como a manejar la demanda y mejorar la movilidad por el corredor.

## Beneficios del peaje

El peaje se utiliza para ayudar a financiar proyectos de transporte y también contribuye a mantener el desarrollo de los usuarios y la economía. Combinado con las mejoras multimodales del programa, como la incorporación de carriles auxiliares, el tránsito y las mejoras para ciclistas y peatones, el peaje ayuda a que el sistema fluya de forma más eficiente, lo que trae como resultado una mayor confiabilidad.

- ▶ **Mejora de los tiempos de traslado:** las tarifas variables pueden disuadir viajes opcionales para que no se realicen durante el horario de mayor afluencia o pueden desplazar los viajes a diferentes medios.
- ▶ **Mayor seguridad:** la disminución de la congestión y la mejora de la movilidad pueden reducir el número de choques en las instalaciones.
- ▶ **Reducción de emisiones:** la mejora de la fluidez del tráfico reducirá el tiempo en que los vehículos pasan sin moverse, que se sabe que contribuye con las emisiones de gases de efecto invernadero.

## Posibles fuentes de financiación del programa



- **Contribución del Estado de Washington**  
\$45 millones en planificación; financiación de la construcción comprometida
- **Contribución del Estado de Oregon**  
\$55 millones en planificación; la financiación de la construcción aún no está comprometida
- **Financiación mediante subvenciones federales**  
Se ha garantizado una megasubvención de \$600 millones y una subvención de planeación de \$1 millón de BIP; estamos buscando el reto de la cantidad de subvenciones
- **Financiamiento con peaje**  
Peaje autorizado; la autorización vinculante de peaje no ha sido asegurada todavía

## Comisión de transporte y establecimiento de cuotas

En enero de 2024, se formó un Subcomité Biestatal de Peaje para el Puente de la I-5 e incluye dos comisionados de transporte de cada estado. El subcomité realizará reuniones mensuales y recomendará cuotas y políticas de peaje para todas las comisiones de transporte en ambos estados. Para obtener más información y registrarse para obtener actualizaciones, visite los sitios web de la comisión de transporte.

# Calendario de peajes

## PRIMAVERA DE 2023 – PRIMAVERA DE 2024

Estudio de tráfico e ingresos de peaje de nivel 2

## DE FINALES DE 2024 A FINALES DE 2025

Transporte de Oregon y Washington Proceso de fijación de tarifas de las Comisiones

Adopción de tarifas de peaje

## PRIMAVERA DE 2024 – FINALES DE 2025

Estudio de tráfico e ingresos de peaje de grado de inversión de nivel 3

## Proceso y plazos

Al tratarse de una instalación biestatal, varias entidades participan en la implementación del peaje en el puente de la Interestatal 5.

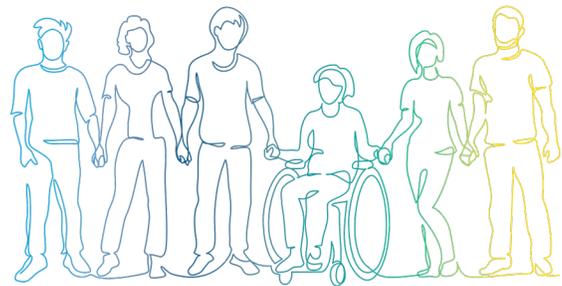
- ▶ **Legislaturas:** elaborar estatutos sobre el peaje, como la autorización de instalaciones de peaje y la identificación de cómo se pueden utilizar los ingresos del peaje.
- ▶ **Comisiones estatales de transporte:** fijar tarifas y políticas de peaje. En Oregon, la comisión determina cómo pueden emplearse los ingresos de los peajes.
- ▶ **Departamentos de transporte:** implementar peajes y políticas de peaje en las instalaciones estatales.

El programa de IBR se encarga de determinar los costos y analizar las posibles fuentes de ingresos necesarias para construir y mantener un puente de reemplazo. El plan financiero del IBR para 2023 incluye estimaciones para la financiación de los peajes. Los niveles iniciales de las tarifas de peaje estudiados en este análisis oscilan entre \$1.50 y \$3.55 en el año de inicio del peaje, de acuerdo con la hora del día. A finales de 2023 se completó un estudio de Nivel 2 de Peaje para Tráfico e Ingresos (T&R, por sus siglas en inglés) con la participación de las comisiones de transporte, y está disponible en el sitio web del programa. Analizó varios niveles de tarifas de peaje para entender la forma en que afectarían la demanda de viaje e ingresos. Las tarifas de peaje analizadas pueden cambiar antes de que se establezcan.

Se utilizará una situación hipotética de peaje para desarrollar un análisis de grado de inversión que se publicará antes de que comience el peaje. Este informe incluirá previsiones independientes rigurosas que se brindarán a los inversores y los prestamistas del programa y servirá de apoyo para la fijación formal de tarifas por parte de las comisiones de transporte. Las tarifas se fijarán aproximadamente entre 6 y 8 meses antes de que comience el peaje. La fecha más próxima para el peaje de IBR en el puente actual es 2026, poco después de que se dé inicio a la construcción del nuevo puente. Una vez finalizada la construcción, el peaje se trasladará a la nueva estructura.

## Equidad y peaje

Ambas comisiones han apoyado el planteo de que existan programas de peaje para personas de bajos ingresos en otros proyectos de peaje, y trabajarán en conjunto para determinar cómo abordarlo en el IBR. Las situaciones hipotéticas de peaje que el programa estudia en la actualidad y el análisis realizado para otros proyectos en cada estado, fundamentarán el proceso para determinar un programa de peaje para personas de bajos ingresos para el IBR.



## Su opinión

La opinión pública constituye un elemento importante al momento de fijar las tarifas de peaje y tanto el programa como las comisiones desean conocer su punto de vista. La Comisión de Transporte de Oregon (OTC, por sus siglas en inglés) y la Comisión de Transporte del Estado de Washington (WSTC, por sus siglas en inglés) dirigirán las decisiones políticas relativas al peaje del IBR, y el programa trabajará con las comisiones a fin de identificar el proceso de incorporación de los aportes públicos en torno a la fijación de tarifas y políticas de peaje.

Visite [interstatebridge.org](https://interstatebridge.org) para obtener más información sobre el peaje y cómo realizar comentarios públicos.

**Siga en contacto:** [interstatebridge.org](https://interstatebridge.org) para obtener más información, suscribirse a nuestro boletín electrónico o enviar un comentario.



### 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](mailto: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.