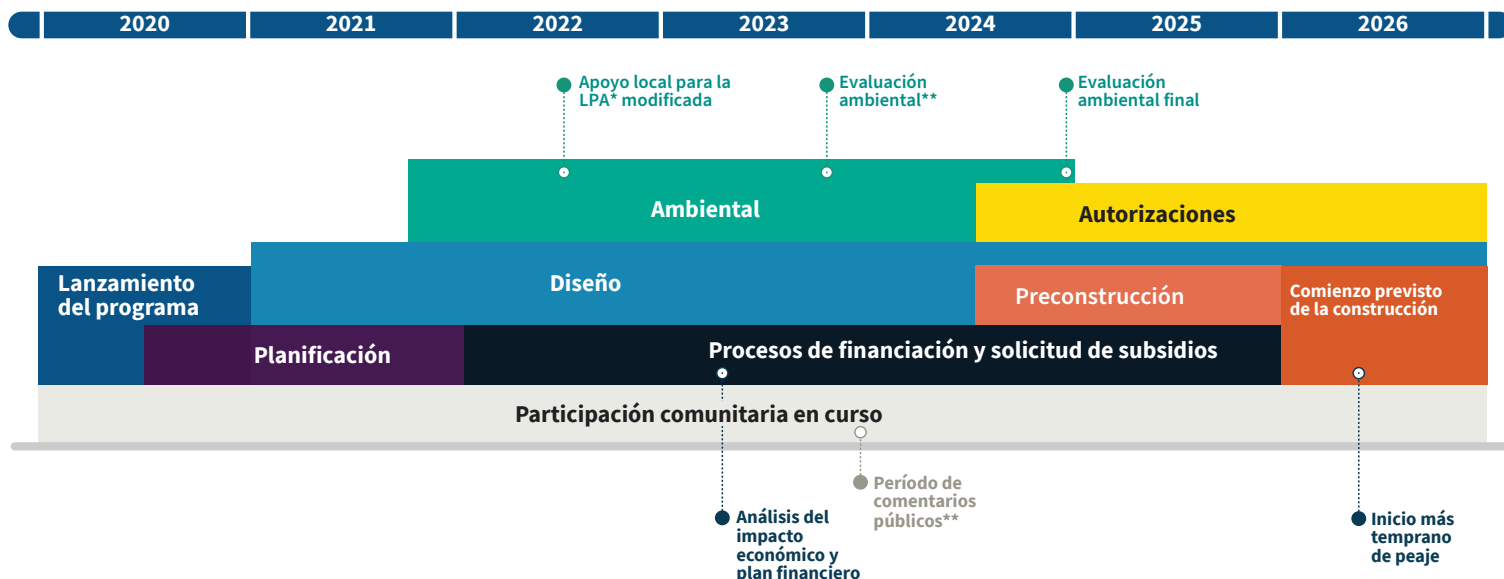


¿Por qué ahora?

La Interestatal 5 constituye una conexión fundamental entre Oregon y Washington, además de un apoyo tanto para los trabajadores como para las familias locales. También es una ruta comercial esencial para las economías regionales, nacionales e internacionales. No obstante, los usuarios del puente se ven afectados por enormes congestiones, problemas de seguridad, opciones limitadas de transporte público e instalaciones inadecuadas relativas al transporte activo. Gracias a la reciente aprobación de un histórico paquete federal de infraestructuras, la región cuenta con una oportunidad única que solo sucede en cada generación de recibir un aporte potencial de miles de millones en fondos procedentes de subvenciones federales que se distribuyen a través de la construcción del Programa de Reemplazo del Puente Interestatal (IBR, por sus siglas en inglés). Dichos fondos son sumamente competitivos y, si no se emplean en nuestra región, se destinarán a otros proyectos de infraestructuras de Estados Unidos. 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. **El reemplazo del puente por una estructura multimodal moderna y antisísmica mejorará la seguridad y permitirá que las personas, así como también nuestra economía, sigan avanzando hacia el futuro.**

El costo de no hacer nada

- ▶ En 2017, **\$71 millones** en concepto de bienes de carga cruzaron el Puente Interestatal todos los días. Las congestiones y los levantamientos del puente reducen el transporte de bienes de carga por la I-5.
- ▶ En la actualidad, el funcionamiento y el mantenimiento del puente cuestan **\$1.2 millones por año** y, para 2040, se necesitarán aproximadamente **\$270 millones** para cubrir gastos de mantenimiento de capital. Esto no incluye el costo de adaptaciones sísmicas.
- ▶ La demora en las contribuciones de fondos estatales podría alterar los plazos de construcción y generar una serie de **pérdidas de oportunidades de financiación federal**.
- ▶ Cada año que esperamos para reparar el puente, los costos se incrementan. **La inflación** por sí sola ha provocado un aumento sustancial de los costos desde que se realizaron reemplazos previos.



*Las agencias asociadas confirmaron su apoyo a las inversiones en programas fundamentales identificadas en la LPA (Alternativa Preferida en el Ámbito Local) modificada para su posterior estudio en la Declaración de impacto ambiental preliminar complementaria (SEIS, por sus siglas en inglés).

** El período de comentarios públicos se extenderá durante 60 días. Después de la revisión pública de la SEIS preliminar, se introducirán mejoras para abordar los comentarios y se confirmará una alternativa para todo el corredor que se analizará en la SEIS final.

Interstate Bridge Replacement Program

River Crossing:

New earthquake-resilient, multimodal bridge

Roadway:

Adds safety shoulders and auxiliary lanes and modifies 7 closely spaced interchanges

Transit:

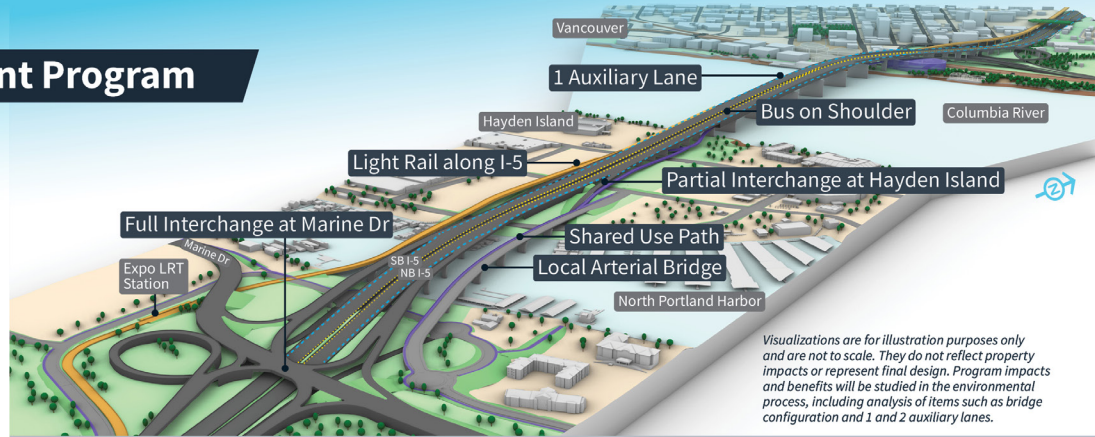
Extends Light Rail and adds express bus on shoulder to better connect transit systems

Active Transportation:

Safe and accessible shared use paths

North Portland Harbor:

New earthquake-resilient bridge



Benefits:

Creates earthquake resilient corridor that improves safety, congestion, and reliability

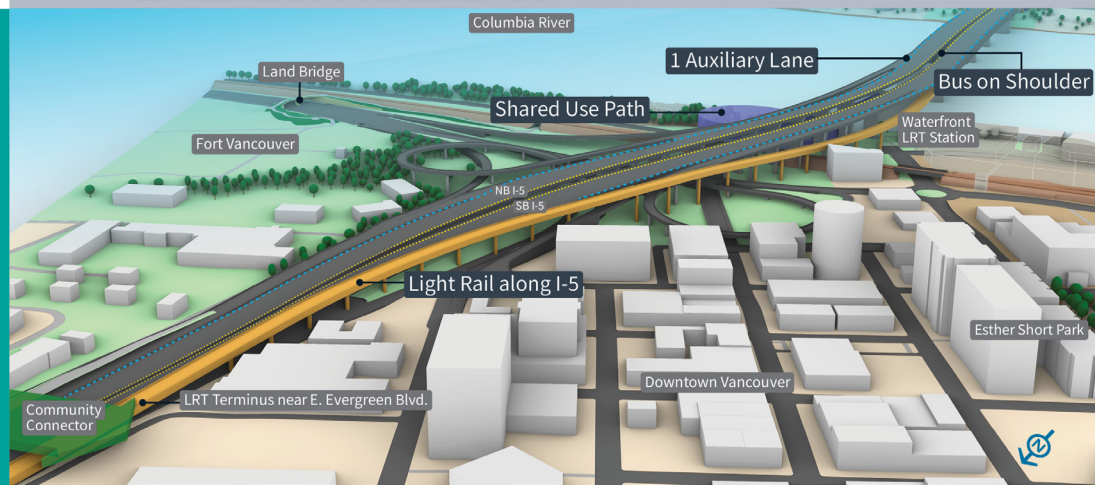
Maximizes benefits and minimizes burdens for equity-priority communities

Improves freight movement and connections

Expands transit options and accessible alternatives to single-occupancy vehicles

Supports tens of thousands of jobs and generates nearly 2x return on investment during construction

Supports climate goals of both states



Costo y financiación

- ▶ El **costo actual estimado** se sitúa entre **\$5,000 y \$7,500 millones**. Esta estimación de costos refleja los componentes actuales y aprobados de la LPA modificada y tiene en cuenta la inflación, los riesgos de aumento de costos y las condiciones actuales del mercado.
- ▶ El Estado de Washington ha contribuido con **\$1,000 millones** (destinados a través del paquete *Move Ahead Washington* de 2022).
- ▶ Se espera que la **Legislatura de Oregon** debata la contribución del estado de **\$1,000 millones** en 2023.
- ▶ Obtener las contribuciones estatales constituye un primer paso fundamental para lograr financiación federal a través de la **Administración Federal de Carreteras** y la **Administración Federal de Tránsito**.
- ▶ El **peaje puede comenzar a finales de 2025**; no obstante, el programa llevará a cabo múltiples estudios con la finalidad de analizar diversas situaciones hipotéticas de peajes y costos, lo cual incluye un informe de peajes para personas de bajos ingresos para ayudar a fundamentar recomendaciones de tarifas de peaje equitativas. Las Comisiones de Transporte de Oregon y Washington son las responsables de fijar las tarifas de peaje.



Participación comunitaria

- ▶ **23 sesiones para escuchar a la comunidad**
- ▶ Cerca de **35,000** contactos con miembros de la comunidad
- ▶ Se otorgaron subvenciones a **11 organizaciones comunitarias** para contribuir con tareas de extensión equitativa
- ▶ **Se creó el Marco de equidad** en colaboración con el Grupo Asesor en Equidad
- ▶ **Se establecieron valores y prioridades comunitarias** en colaboración con el Grupo Asesor Comunitario.
- ▶ **Cuatro grupos de trabajo comunitarios** aportaron comentarios sobre las opciones de diseño



Próximos pasos

En **2023**, la asamblea legislativa planteará que la contribución de fondos de Oregon (\$1,000 millones) equipare a la de Washington, seguirá solicitando subvenciones federales y completará la Declaración de impacto ambiental preliminar complementaria. Se espera que a finales de 2024 se adopte una decisión modificada y que la construcción comience en 2025.

Siga en contacto con nosotros: www.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 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.