



PREGUNTAS FRECUENTES SOBRE EL PROYECTO

1. ¿Qué es el Proyecto de Mejora del Rose Quarter de la I-5?

El propósito del Proyecto de Mejora de la I-5 Rose Quarter (Proyecto) es mejorar la seguridad y la congestión donde convergen tres carreteras interestatales principales y apoyar la reconexión del vecindario de Albina mediante la construcción de una cubierta de carretera sobre una parte de la I-5. Los beneficios del proyecto incluyen mejorar la seguridad y la movilidad en las calles locales, crear espacios nuevos para el desarrollo comunitario y desarrollar una fuerza laboral diversa y capacitada.

Este tramo de carretera de 1.8 millas es la única sección de dos carriles de la I-5 en una zona urbana importante entre Canadá y México. Tiene más accidentes que cualquier otra interestatal urbana de Oregon y es el cuello de botella principal de tráfico del estado. El Proyecto aborda la necesidad crítica de mantener en movimiento a la gente y la economía de Oregon.

2. ¿Dónde está ubicado el Proyecto?

El área del proyecto se centra alrededor de un tramo de la I-5 justo al este del río Willamette. Aquí se unen tres carreteras interestatales importantes: la I-5, la I-84 y la I-405. El área del proyecto se encuentra dentro de los vecindarios de los distritos de Eliot y Lloyd.

El área del proyecto también se encuentra en el corazón del barrio histórico de Albina. Albina era una comunidad próspera y un distrito comercial para los habitantes afrodescendientes de Portland hasta que varios proyectos importantes de desarrollo y renovación urbana, incluyendo la construcción de la I-5, separaron y desplazaron a la comunidad. Debido a que las decisiones de desarrollo públicas y privadas pasadas en el vecindario histórico de Albina impactaron tan negativamente a los habitantes afrodescendiente de Portland, ODOT se compromete a interactuar y priorizar las voces de la comunidad histórica de Albina.

3. ¿Por qué es tan importante para el público mejorar el área del proyecto?

La I-5 es la carretera principal norte-sur a lo largo de la costa oeste de los EE.UU. y es fundamental para el transporte de personas y mercancías y para conectar ciudades y pueblos de México a Canadá. Las calles locales al rededor brindan acceso a servicios y

opciones de transporte, como el Moda Center, el Oregon Convention Center, el Rose Quarter Transit Center y el corredor para bicicletas en Broadway/Weidler, y son esenciales para la forma en que los residentes locales viajen. El Proyecto aborda las siguientes preocupaciones:

- El cuello principal de botella de tráfico en Oregón y el 28º peor cuello de botella de carga del país.
- Algunos de los volúmenes de tráfico más altos del estado de Oregón, con casi 12 horas de congestión cada día.
- Un contribuyente clave a la clasificación de Portland en 2022 como la duodécima ciudad más congestionada de los Estados Unidos y la 37ª ciudad más congestionada del mundo.
- Una tasa de accidentes 3.5 veces más que el promedio estatal en la I-5.
- Falta de arcenes completos en áreas clave de la I-5 para despejar accidentes y proporcionar acceso o movimiento a los vehículos de emergencia a través del tráfico.
- Falta de conexiones vecinales y aceras y cruces de tamaño insuficiente, incompletos e inaccesibles para las personas que caminan, andan en bicicleta y circulan por las calles locales circundantes.

4. ¿Cuáles son los valores del Proyecto?

ODOT reconoce el impacto y el daño causado a la comunidad histórica de Albina por la construcción inicial de la I-5. Estamos comprometidos en apoyar un proyecto más seguro y equitativo para Albina. El Proyecto mejorará los viajes, los espacios y las conexiones comunitarios, al mismo tiempo que respaldará oportunidades de desarrollo económico, incluyendo oportunidades de reurbanización de tierras en el futuro. Los valores del Proyecto son:

- **Justicia restaurativa para la comunidad de Albina** para acelerar la equidad social, racial y económica que sostenga un cambio positivo y tangible, específicamente para la comunidad afrodescendiente de Portland.
- **Aportes de la comunidad y toma de decisiones transparente** para tener una toma de decisiones involucrada e informada por la comunidad a través de un proceso inclusivo, transparente y conectado con la comunidad.
- **Enfoque de movilidad** para aumentar la conectividad del público y la comunidad local.
- **Acción climática y mejora de la salud pública** para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y cumplir con los objetivos de acción climática locales, regionales y estatales.

5. ¿Cuáles son los elementos clave del diseño del proyecto?

- **Nuevas conexiones de rampa a rampa (carriles auxiliares)** en cada dirección de la I-5 entre la I-84 y la I-405. Los carriles auxiliares reducirán la congestión en el cuello principal de botella del estado. Se estima que un tercio del tráfico podrá permanecer en estas conexiones de rampa a rampa para viajar entre interestatales en lugar de fusionarse y causar congestión y problemas de seguridad.
- **Arcenes más anchos** en cada dirección de la I-5 entre la I-84 y la I-405, lo que proporciona espacio para que los vehículos estancados salgan del tráfico y para que los vehículos de emergencia respondan a las emergencias de manera más rápida y segura.
- **Una cobertura de la carretera** que reconectará las calles locales y creará espacios comunitarios nuevos para el desarrollo del futuro y oportunidades económicas.
- **Una carretera nueva de este a oeste que cruza** la I-5 y reconecta Hancock Street, añadiendo otro cruce al norte de Broadway/Weidler.
- **Un puente para peatones y ciclistas sin automóviles** que crea un camino nuevo sobre la I-5, conectando con la red local para peatones y ciclistas.
- **Mejoras multimodales en las calles locales**, incluyendo caminos más anchos, rampas en las aceras que sean accesibles de acuerdo con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) y mejor iluminación para las personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan.
- **Reubicación de la rampa de salida** de la I-5 hacia el sur de Vancouver/Broadway, conectando con NE Williams Avenue y NE Weidler Street.

6. ¿Cuáles son los beneficios del proyecto?

Los beneficios esperados del proyecto incluyen:

- Proporcionar un flujo de tráfico más fluido en la I-5 a través de conexiones de rampa a rampa y arcenes más anchos.
- Permitir tiempos de respuesta de emergencia más rápidos al permitir que los socorristas utilicen arcenes más anchos para moverse entre el tráfico.
- Reducir los choques frecuentes en la I-5 hasta un 50%.
- Ahorrándole a los viajeros de la I-5 casi 2.5 millones de horas de viaje cada año, haciendo que las personas, las mercancías y la carga pasen por esta sección de la I-5 más rápidamente.
- Restaurar las conexiones de las calles del vecindario sobre la I-5.

-
- Crear oportunidades para empresas comerciales en desventaja a través de contratos que generen perspectivas profesionales a largo plazo para las empresas chicas.
 - Agregar más de 1.5 millas de mejoras a las calles locales para hacerlas más seguras al ofrecer más visibilidad, protección y acceso a personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan.
 - Diseñar y construir una cubierta vial que pueda acomodar el desarrollo comunitario nuevo.

7. ¿Qué es una cobertura de la carretera?

Una cubierta de carretera es una estructura construida sobre una carretera, similar a un puente muy ancho. Al reemplazar los puentes existentes con una cubierta de carretera continua, terrenos nuevos sobre la I-5 que actualmente no existen estarán disponibles para el desarrollo comunitario. Además, la nueva cubierta incluirá mejoras sísmicas, lo que la hará más resistente que los puentes existentes en caso de un terremoto.

El Concepto Propuesto de Cobertura Híbrido 3 es el diseño de cobertura de carreteras que la comunidad recomendó después de la evaluación de múltiples opciones de cobertura de carreteras a través de una revisión de Evaluación de Cobertura Independiente en 2020 y 2021. El diseño propuesto conectará calles que actualmente están divididas por la I-5. El nuevo terreno creado sobre la I-5 permitirá aceras anchas y el potencial para oportunidades de desarrollo de terrenos en el futuro.

El diseño del paquete de construcción principal del proyecto, que incluye la cubierta de la carretera, se determinará mediante un proceso público en asociación con la ciudad de Portland y ODOT. El proceso incluye el desarrollo de conceptos de desarrollo preferidos para el día de la inauguración y a largo plazo, diseño de calles y senderos, y opciones de gobernanza y financiamiento, seguido de la formación de un Acuerdo Comunitario para guiar el desarrollo de la cubierta de la carretera en el futuro. El proceso de diseño de los usos de la cubierta de la carretera continuará buscando aportes de la comunidad afrodescendiente e Albina histórica a través de la orientación de la Junta Asesora de Albina Histórica del Proyecto.

8. ¿Cómo mejorarán la seguridad en la I-5 los carriles auxiliares y los arcenes más anchos?

Las conexiones nuevas de rampa a rampa (carriles auxiliares) están diseñadas para separar los vehículos más lentos que entran y salen de la I-5 de los vehículos de mayor velocidad que utilizan los carriles directos. Se ha demostrado que los carriles auxiliares aumentan la seguridad al brindarles a los conductores más tiempo para incorporarse, lo que reduce los choques por alcance y los choques laterales. Los estudios muestran que

se espera que las nuevas conexiones de rampa a rampa reduzcan la frecuencia de accidentes hasta 50%.

El Proyecto también construirá arcenes más anchos a lo largo de la I-5 entre la I-84 y la I-405, lo que brindará espacio para que los vehículos salgan de la carretera de manera segura y brindará a los vehículos de emergencia un acceso más seguro y rápido a las emergencias dentro y fuera del área de Rose Quarter.

Proyectos en los Estados Unidos y otros proyectos completados en el área de Portland han demostrado los beneficios de agregar carriles auxiliares. Un proyecto en Tualatin agregó un carril auxiliar hacia el sur en la I-5 desde el norte de Lower Boones Ferry Road hasta la I-205 para aliviar la congestión y reducir los accidentes. Los resultados han demostrado que el carril auxiliar ha reducido los conflictos al incorporarse y ha permitido una conexión más directa para las personas que viajan desde OR 217 a I-205. Ha mejorado la confiabilidad del viaje durante el tráfico pico de la tarde en 16 minutos; disminuyó los accidentes por año en un 29%; y ahorró a los conductores 13.8 millones de dólares en tiempo al año.

Un proyecto similar en el este de Portland agregó un carril auxiliar en la I-205 hacia el sur, conectando la rampa de entrada de la I-84 en dirección este con la rampa de salida de SE Division Street/SE Powell Boulevard. Entre 2017 y 2019, este proyecto redujo la congestión en un tramo de 6 millas en un 35 % y ahorró a los conductores \$3 millones en tiempo al año.

[Mire este vídeo](#) para ver cómo funcionan los carriles auxiliares.

9. ¿Cómo mejorará el Proyecto la seguridad de los que no son automovilistas?

Las mejoras a las calles locales harán que las calles sean más seguras al ofrecer más visibilidad, protección y acceso a las personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan. El Proyecto incluye mejoras en las calles locales para todos los usuarios, como mejor iluminación y rampas en las aceras que cumplen con la ADA. El Proyecto mejorará las instalaciones para bicicletas y reemplazará los carriles para bicicletas existentes con carriles amortiguados o protegidos. La adición de un puente peatonal sobre la I-5 mejorará la seguridad y mejorará el acceso de peatones y ciclistas cerca del Moda Center.

10. ¿Va a aumentar el número de carriles en la I-5 este proyecto? ¿Ampliará la autopista?

Este Proyecto no es uno de ampliación de carreteras. No agrega carriles nuevos directos. En áreas específicas a lo largo del peor cuello de botella de las carreteras del estado, el Proyecto agregará carriles nuevos auxiliares, que sirven como conexiones de rampa a

rampa, y ampliará los arcenes de las carreteras existentes a lo largo de la I-5. Mientras estas mejoras aumentarán el ancho pavimentado de la carretera, los carriles auxiliares están diseñados para separar los vehículos más lentos que entran y salen de la carretera del tráfico de mayor velocidad que utiliza los carriles existentes.

Se prevé que los carriles nuevos auxiliares reduzcan la congestión y mejoren la seguridad en la I-5 en nuestra comunidad creciente. Como ejemplo de cómo funcionarán, veamos cómo se mueve el tráfico actualmente durante las horas pico de la mañana y de la tarde. Durante el tráfico pico de la mañana y de la tarde, más del 95% de los vehículos que ingresan a la I-5 hacia el sur desde el puente I-405 Fremont salen de la interestatal dentro de 2 millas, ya sea en Broadway, la I-84 o el puente Morrison. Todas estas salidas están dentro del área del proyecto. Con las conexiones propuestas de rampa a rampa, los vehículos que vienen del puente I-405 Fremont y se dirigen a una de estas tres salidas pueden usar el nuevo carril auxiliar y no tendrán que incorporarse al tráfico de la I-5. Se prevé que el proyecto ahorrará a los viajeros de la I-5 alrededor de 2.5 millones de horas de viaje cada año.

Los arcenes más anchos de la carretera brindarán espacio para que los vehículos salgan de manera segura de la carretera en caso de emergencia. Hay áreas en la I-5 dentro del alcance del proyecto que actualmente carecen de estos arcenes. Los arcenes más anchos también brindarán a los vehículos de servicios de emergencia un acceso más seguro y rápido a las emergencias. Estas mejoras ampliarán la huella física de la I-5 sin agregar más carriles de circulación y se construirán principalmente dentro del derecho de paso existente de ODOT.

11. ¿Cuál es el estado del proceso de revisión ambiental del Proyecto?

La Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA) es una ley federal que requiere que las agencias que buscan financiamiento o aprobación federal evalúen los impactos potenciales de sus proyectos en los entornos naturales, humanos y construidos, incluyendo los impactos en cosas como la calidad del aire, el tráfico, los recursos históricos, comunidades y más. Dependiendo del nivel de impacto esperado de un proyecto, las agencias deben documentar una Categórica de Exclusión, una Evaluación Ambiental (EA) o una Declaración de Impacto Ambiental.

De acuerdo con la NEPA, ODOT preparó y publicó una EA en 2019 y una EA complementaria en 2022. En ambas ocasiones, el proceso incluyó una oportunidad para que el público revisara los hallazgos y comentara sobre el análisis. Más recientemente, el equipo del proyecto realizó mejoras en el diseño para abordar los comentarios públicos recibidos durante el período de comentarios suplementarios de la EA, incluyendo dos estructuras nuevas sobre la I-5. El primero es el puente para peatones y bicicletas que conectará los lados este y oeste de NE Clackamas Street. La segunda es una estructura nueva de paso elevado hacia el sur que dividirá el tráfico en dirección este y oeste que

sale de la I-5. Las mejoras se realizaron en asociación con la ciudad de Portland, la Junta Asesora de Albina Histórica y otros socios comunitarios clave.

ODOT publicará una EA complementaria revisada, que incluirá detalles sobre las mejoras del diseño, para su revisión por parte de la Administración Federal de Carreteras (FHWA). Como parte del proceso NEPA, la FHWA revisa todos los hallazgos y comentarios públicos antes de tomar una decisión ambiental sobre un proyecto. Se espera la decisión de la FHWA en 2024.

12. ¿Cómo aborda el Proyecto el cambio climático?

Las emisiones del transporte son la mayor fuente de emisiones de gases de efecto invernadero de Oregón. Otras fuentes principales de emisiones son: la calefacción de nuestros hogares y negocios, la construcción residencial y comercial, y la agricultura. No de forma aislada, sino junto con otros proyectos supervisados por la Oficina de Movilidad Urbana de ODOT y otros socios, el Proyecto de Mejora del Rose Quarter de la I-5 apoya una Estrategia de Movilidad Urbana en toda la región y una política regional que aborda los objetivos estatales para reducir las emisiones. Como tal, los niveles de gases de efecto invernadero relacionados con el Proyecto deben considerarse en el contexto del plan general de reducción de emisiones del estado.

Se espera que las estrategias federales, estatales y locales reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte a través de mejores estándares de economía de combustible, programas de inspección y mantenimiento, y la transición a combustibles más limpios y bajos en carbono para vehículos motorizados, incluyendo la electrificación de las flotas de vehículos. Oregón también está invirtiendo millones de dólares para apoyar la infraestructura de carga de vehículos eléctricos a lo largo de la Autopista Eléctrica de la Costa Oeste.¹ El 19 de diciembre de 2022, los legisladores de Oregón, junto con California y Washington, aprobaron una norma que prohibirá la venta de vehículos nuevos de gasolina para 2035. El esfuerzo se produce cuando Oregón tiene como objetivo reducir las emisiones que calientan el clima en un 50% para 2035 y en un 90% para 2050. Como resultado de estos esfuerzos regulatorios, se esperan grandes disminuciones en las emisiones.

¹ La Autopista Eléctrica de la Costa Oeste es una extensa red de estaciones públicas de carga rápida para vehículos eléctricos y de nivel 2 a lo largo de la costa oeste, desde Columbia Británica hasta la frontera entre California y México. Las estaciones de carga están ubicadas cada 25 a 50 millas a lo largo de la I-5, la autopista 101 de EE.UU. y otras carreteras principales en Columbia Británica, Washington, Oregón y California.

13. ¿Cómo aborda ODOT las preocupaciones y necesidades de la comunidad histórica de albina?

En Portland, generaciones de familias afrodescendientes todavía se ven afectadas por el daño causado por la construcción original de la I-5 en las décadas de 1950 y 1960, que resultó en la pérdida de hogares, negocios, lugares comunitarios y la creación de riqueza generacional. Es importante reconocer esta historia dolorosa, ya que ODOT ha puesto un enfoque renovado en la comunidad histórica de Albina a través del Proyecto de Mejora del Rose Quarter de la I-5.

El proyecto presenta una oportunidad significativa para contribuir a la comunidad afrodescendiente de Portland, en primer lugar, reconociendo estos daños pasados y entregando un proyecto que no solo está influenciado por las voces afrodescendientes, sino que invierte intencionalmente en empresas y trabajadores afrodescendientes y propiedad de minorías. Desde consultores y proveedores, grupos comunitarios y organizaciones sin fines de lucro, hasta nuevas prácticas operativas e institucionales, ODOT está priorizando la equidad y asegurando que las voces afrodescendientes tengan un asiento en el centro de la mesa.

No podemos reemplazar como una vez fue en Albina, pero podemos asegurarnos de no repetir los daños del pasado y ser un modelo nacional de cómo un proyecto de transporte puede invertir en la comunidad. Eso significa fomentar el empoderamiento económico, la autosuficiencia y las oportunidades de creación de riqueza para la comunidad afrodescendiente a través de empleos bien remunerados y vías para el emprendimiento.

14. ¿Cómo afectará el proyecto a la escuela secundaria Harriet Tubman?

ODOT mantiene su compromiso de trabajar en colaboración con las Escuelas Públicas de Portland (PPS) y continuará manteniendo informado al distrito escolar de los últimos datos y desarrollos relacionados con el Proyecto.

PPS está liderando un esfuerzo separado para reubicar la Escuela Intermedia Harriet Tubman a una nueva ubicación en el área y lejos del corredor de la I-5. Esta medida no es el resultado del Proyecto de Mejora del Rose Quarter de la I-5 y se produjo porque la legislatura estatal aprobó \$120 millones en fondos para la reubicación de la escuela. PPS está explorando nuevas ubicaciones posibles y tiene la información más reciente. Mientras ODOT no está directamente involucrado en este esfuerzo, apoyamos el proceso de PPS para abordar las preocupaciones relacionadas con la escuela adyacente a la I-5.

15. ¿Cómo garantiza ODOT que las oportunidades contractuales y laborales sean equitativas?

Por primera vez en la historia de ODOT, la agencia está aplicando un plan de diversidad a un megaproyecto. Desde el desarrollo de capacidades hasta un programa de mentores y políticas contra el acoso, el [Plan de Diversidad y Subcontratación](#) del Proyecto incluye estrategias para aumentar las oportunidades de contratación para las Empresas Comerciales Desfavorecidas (DBE) y ampliar una fuerza laboral diversa. Con la orientación del Comité Asesor de Supervisión Comunitaria del Proyecto, este plan de diversidad se adoptó en febrero de 2022.

Con más de 2 millones de horas de trabajo y hasta \$150 millones en nómina y beneficios, el proyecto ofrece trayectorias profesionales y oportunidades de empleo dentro de los oficios y en los campos relacionados con la construcción. También presenta oportunidades de desarrollo de capacidades y experiencia en grandes proyectos para empresas con poco flujo de caja y/o poca o ninguna experiencia trabajando en proyectos grandes de infraestructura. Hay de tres a cinco paquetes de trabajo de Mini Gerente de Construcción/Contratista General (Mini CM/GC) para DBE, donde recibirán tutoría, capacitación y apoyo para el desarrollo comercial. Los proyectos a largo plazo, como el Proyecto de Mejoramiento del Rose Quarter de la I-5, ofrecen estabilidad profesional y oportunidades para aprender nuevas habilidades. Para obtener más información sobre el proceso de CM/GC, consulte esta [hoja informativa](#).

16. ¿Cómo están dando forma los comités asesores al Proyecto?

Los comités asesores supervisan y proporcionan recomendaciones para el proceso de diseño y participación del proyecto. La experiencia de los miembros del comité refleja antecedentes diversos profesionales, incluyendo empresas de minorías, organizaciones de desarrollo de la fuerza laboral, asociaciones industriales y organizaciones comunitarias. Los miembros son líderes y voluntarios con lazos fuertes a la comunidad histórica de Albina y tienen una amplia variedad de intereses cívicos y comunitarios. Todos los miembros son reconocidos por abogar por las personas, particularmente las personas de color y otros grupos diversos.

El propósito de la [Junta Asesora de Histórica Albina](#) (HAAB) es elevar las voces de la comunidad afrodescendiente para garantizar que los resultados del proyecto reflejen los intereses y valores de la comunidad, y que la comunidad se beneficie directamente de las inversiones de este proyecto. La Junta aporta perspectivas comunitarias al proceso de toma de decisiones del Proyecto con respecto a los elementos que apoyan más directamente las conexiones comunitarias, el diseño urbano y la generación de riqueza en la comunidad afrodescendiente e histórica de Albina.

- Los miembros de HAAB están profundamente involucrados en el proceso de diseño del Paquete de Construcción Principal del Proyecto, que incluye la cubierta de la

carretera. El trabajo de diseño de la cubierta de la autopista incluye el diseño de la estructura de la cubierta a través de la I-5, así como lo que finalmente se desarrollará en la parte superior. ODOT está liderando el proceso para diseñar la estructura de la cubierta de la carretera y los usos preferidos para el día de la inauguración. La ciudad de Portland está liderando el proceso público para definir lo que se desarrollará en la parte superior de la cubierta a largo plazo, lo que incluye el desarrollo de conceptos de desarrollo preferidos a largo plazo, el diseño de calles y caminos, y las opciones de gobernanza y financiamiento, seguido de la formación de un Acuerdo Comunitario para guiar el desarrollo en el futuro. Nos apoyaremos en las asociaciones existentes para aprovechar el mayor éxito en la reconexión de las comunidades.

El [Comité Asesora de Supervisión Comunitaria](#) (COAC) se asegura de que el contratista de la construcción cumpla con sus objetivos y expectativas comunitarias y del proyecto para contratar con [empresas desfavorecidas](#) y emplear a minorías y mujeres. Los miembros del COAC aportan una perspectiva amplia sobre cuestiones comunitarias, sociales, económicas y laborales en el área del proyecto. El comité se reunió por última vez en enero de 2023 y reanudará un calendario de reuniones regulares cuando comience la construcción del proyecto.

17. ¿Cuánto se espera que cueste el proyecto y cómo se financiará?

Las estimaciones de costos del proyecto han aumentado con respecto a una estimación anterior en septiembre de 2021. El costo actual estimado es de \$1.5 mil millones a \$1.9 mil millones. Estas cifras pueden actualizarse en el futuro. El aumento es el resultado de múltiples factores:

- Refinamientos de diseño y el costo de material de construcción asociado:
 - » En respuesta a los comentarios públicos realizados durante el EA suplementario, el equipo del proyecto realizó mejoras adicionales en el diseño, incluyendo dos estructuras nuevas sobre la I-5. El primero es el puente peatonal y ciclista que conectará los lados este y oeste de NE Clackamas Street. La segunda es una estructura nueva de paso elevado hacia el sur que dividirá el tráfico en dirección este y oeste a la salida de la I-5.
- Mejora de la comprensión del diseño y la constructibilidad en función de las aportaciones del CM/GC del proyecto.
- Efectos de la inflación por retraso del proyecto.
- Efectos continuos en la cadena de suministro que afectan al mano de obra y los materiales.

Se prevén fuentes múltiples de financiación para la construcción del proyecto, incluyendo los fondos de:

-
- Oportunidades de subvención.
 - Ley de la Cámara de Representantes de Oregón de 2017.
 - Ingresos netos del Programa de Peajes de Oregón, incluyendo el Proyecto de Precios de Movilidad Regional.
 - Otras fuentes de financiamiento federales, estatales, regionales y locales.

18. ¿Cómo afecta el retraso en el uso de cuotas al Proyecto y qué sucederá después?

El 26 de junio de 2023, ODOT publicó un proyecto del [Plan Financiero](#) de la Estrategia de Movilidad Urbana. El plan confirma la financiación de las siguientes prioridades del proyecto:

- Completar el proceso de revisión ambiental.
- Avance al 100% en el diseño de los paquetes de trabajo inicial A y B.
- Avance del Paquete de Trabajo Inicial C hacia el diseño final.
- Avance del Paquete Principal de Construcción al 30% de diseño.

El equipo del proyecto se centrará en estas prioridades, las formas de financiar el proyecto y la preparación para la construcción. ODOT está solicitando activamente subvenciones federales y otras oportunidades de financiamiento.

19. ¿Quiere aprender más?

Si desea obtener más información sobre el proyecto, puede enviar sus preguntas al equipo del proyecto (consulte las opciones de contacto a continuación). Manténgase informado sobre las oportunidades para proporcionar información inscribiéndose en nuestra lista de correo y consultando la página de Eventos y Reuniones del Proyecto para obtener actualizaciones.

- **Página web:** i5rosequarter.org
- **Email:** i5rosequarter@odot.oregon.gov
- **Teléfono:** 503-470-3127
- **Lista electrónica de correo:** i5rosequarter.org/contact