

## Descripción revisada del proyecto y finalidad y necesidad

|        |   |
|--------|---|
| Fecha  | Noviembre de 2023   |
| Asunto | Descripción revisada del proyecto y finalidad y necesidad |

### Introducción

En febrero de 2023, el Departamento de Transporte de Oregón (ODOT), en colaboración con la Administración Federal de Carreteras (FHWA), emitió una Evaluación Ambiental para el Proyecto de Peaje de la I-205 (Proyecto) de conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). El proyecto proponía peajes de tarifa variable<sup>1</sup> en el puente Abernethy y en los puentes del río Tualatin con el fin de recaudar ingresos para la construcción de las mejoras previstas en la I-205, incluidas las mejoras sísmicas y la ampliación, y para gestionar la congestión. La Evaluación Medioambiental valoró los efectos del peaje y de las mejoras de la I-205 financiadas con peaje sobre el entorno humano y natural.

En respuesta a la directiva del Gobernador Kotek de mayo de 2023 de retrasar el cobro de peajes en la I-205 y la I-5 hasta 2026, el ODOT preparó un plan de financiación actualizado para los proyectos de la Estrategia de Movilidad Urbana (ODOT 2023). El nuevo plan de financiación prevé un proyecto de peaje I-205 de alcance reducido, con peaje sólo en el puente Abernethy.

ODOT, en colaboración con FHWA, está desarrollando una Evaluación Ambiental Suplementaria para evaluar los efectos ambientales del Proyecto de Peaje I-205 revisado. Las siguientes secciones proporcionan una descripción del Proyecto revisado (al que se hará referencia como la Alternativa de Construcción Revisada en la Evaluación Ambiental Suplementaria), así como el Propósito y la Necesidad revisados y las Metas y Objetivos para el Proyecto. ODOT y FHWA actualmente planean publicar la Evaluación Ambiental Suplementaria para comentarios públicos en el verano de 2024.

### Descripción revisada del proyecto

El Proyecto revisado (Alternativa de construcción revisada) consiste en la implantación del peaje en el puente de Abernethy (véase **Error! Reference source not found.**). En la variante de construcción revisada, los conductores de vehículos en la I-205 tendrían que pagar un peaje por cruzar el puente

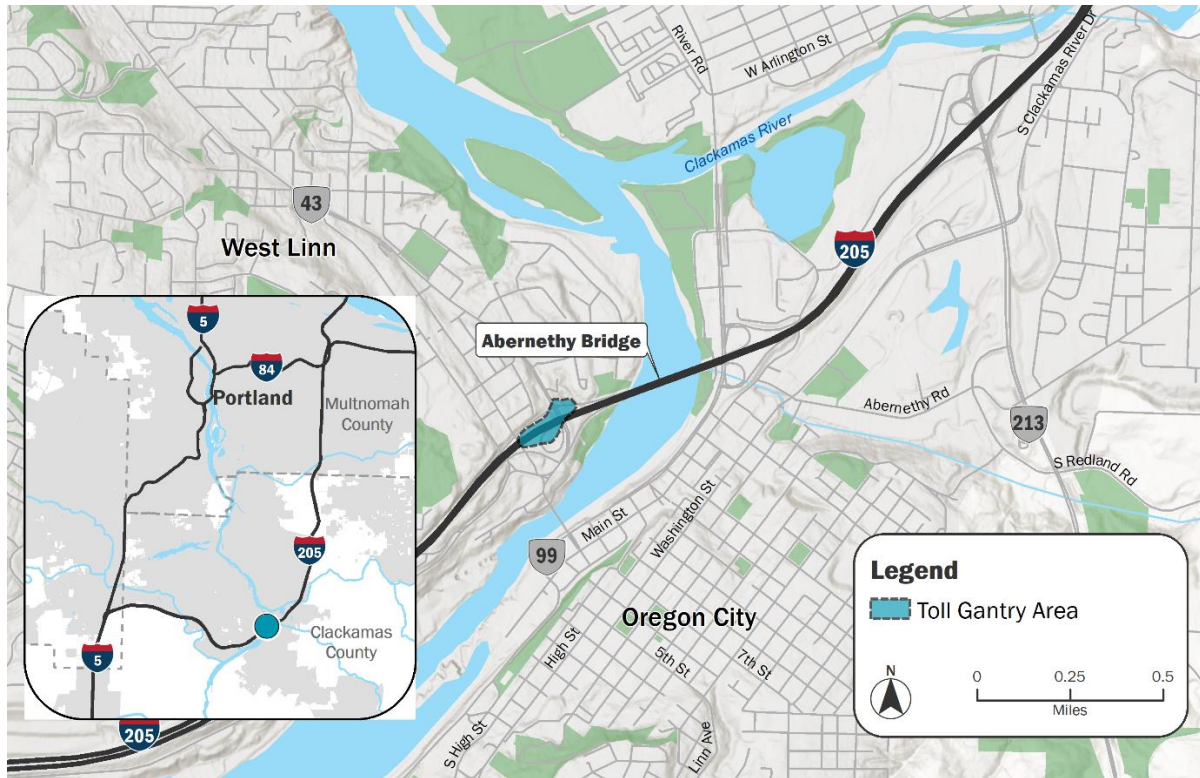
---

<sup>1</sup> Los peajes de tarifa variable son tasas cobradas por utilizar una carretera o un puente que varían en función de la hora del día y pueden utilizarse como estrategia para desplazar la demanda a horas del día menos congestionadas.

Descripción revisada del proyecto y finalidad y necesidad / Noviembre de 2023

Abernethy (entre la OR 43 y la OR 99E). Los pódicos de peaje y la infraestructura de apoyo se ubicarían en su totalidad dentro de la servidumbre de paso existente de la I-205 en el enlace OR 43/I-205.

Figura0-1. I-205 Zona del proyecto de peaje



## Propósito

El objetivo del proyecto es utilizar peajes de tarifa variable en el puente Abernethy de la I-205 para recaudar ingresos para la reconstrucción del puente y apoyar la gestión de la congestión.

## Necesita

### Se necesita financiación adicional para reconstruir el puente Abernethy

En mayo de 2023, el gobernador Kotek ordenó a ODOT que retrasara el cobro de peajes en la I-205 y la I-5 hasta el 1 de enero de 2026. Esta directiva afectó a los planes de ODOT para financiar los proyectos incluidos en su Estrategia de Movilidad Urbana, incluida la Fase 1A del Proyecto de Mejoras de la I-205 y el Proyecto de Peaje de la I-205, y exigió a ODOT que destinara una mayor parte de los recursos disponibles del HB 2017 a financiar íntegramente la reconstrucción del Puente Abernethy y cubrir las necesidades de tesorería de la Fase 1A del proyecto. Además, las estimaciones de costes del proyecto I-

**Descripción revisada** del proyecto y finalidad y necesidad / Noviembre de 2023

205 Fase 1A han crecido, y los tipos de interés más altos de la deuda municipal han reducido los ingresos previstos de los bonos respaldados por los fondos HB 2017.

Para 2025, ODOT estima que los costes incurridos para los proyectos de la Estrategia de Movilidad Urbana agotarán todos los fondos disponibles de HB 2017 y otros recursos disponibles y requerirán financiación adicional para completar la construcción de la Fase 1A. Para cubrir este déficit, ODOT necesitará una fuente adicional de financiación, como el peaje, o tendrá que recortar fondos de proyectos incluidos en el Programa de Mejora del Transporte Estatal (STIP) para devolver el préstamo a corto plazo (ODOT 2023).

### **La congestión del tráfico en el puente Abernethy y en los tramos adyacentes de la I-205 afecta a la fiabilidad**

La I-205 en dirección norte desde la I-5 hasta el puente Abernethy ha sido identificada como uno de los principales cuellos de botella de la región durante los desplazamientos nocturnos. En 2017, este tramo de la I-205 experimentó 3,5 horas de congestión por la tarde, de 14:45 a 18:15. La I-205 en dirección sur desde la OR 213 hasta el puente Abernethy experimentó más de 3 horas de congestión por la mañana, desde las 6:00 hasta las 9:15 (ODOT 2018). Las condiciones de congestión contribuyen a los problemas de previsibilidad del tiempo de viaje, que provocan retrasos sustanciales en el tráfico de pasajeros y mercancías y hacen que sea más difícil para los viajeros llegar a tiempo al trabajo y a otras citas.

## **Metas y objetivos**

Las metas y objetivos del Proyecto son resultados deseables más allá de su finalidad y necesidad. Las siguientes metas y objetivos reflejan las aportaciones recogidas durante el compromiso de verano-otoño de 2020 en relación con el peaje en la I-205 y del Comité Asesor de Políticas de Análisis de Viabilidad de Value Pricing, las agencias asociadas, el Comité Asesor de Equidad y Movilidad y otros socios del Proyecto. Algunas metas y objetivos se han perfeccionado desde la Evaluación Medioambiental de 2023 para reflejar la reducción del alcance del Proyecto.

- **Objetivo:** Proporcionar beneficios a las comunidades histórica y actualmente excluidas e insuficientemente atendidas.
  - Maximizar los beneficios y minimizar las cargas asociadas a la ejecución del Proyecto.
  - Apoyar el acceso equitativo y fiable a los centros de trabajo y otros lugares importantes de la comunidad, como tiendas de comestibles, escuelas y lugares de reunión.
  - Apoyar el acceso equitativo y fiable a actividades que promuevan la salud (por ejemplo, parques, senderos, zonas de recreo) y a clínicas e instalaciones sanitarias.
  - Diseñar el sistema de peaje para apoyar las opciones de viaje de las personas con bajos ingresos.
- **Objetivo:** Limitar el desvío de tráfico adicional del peaje del puente Abernethy a las carreteras y barrios adyacentes.
  - Diseñar el sistema de peaje para limitar los desvíos a partir del peaje.

**Descripción revisada** del proyecto y finalidad y necesidad / Noviembre de 2023

- Diseñar el sistema de peaje para minimizar los impactos sobre los factores de calidad de vida, como la salud, el ruido, la seguridad, el acceso al trabajo, los costes de viaje y la calidad medioambiental para las comunidades locales debido al desvío del tráfico.
- **Objetivo:** Apoyar los desplazamientos seguros independientemente del modo de transporte.
  - Mejorar la seguridad de los vehículos a través del puente Abernethy reduciendo las condiciones de congestión.
  - Apoyar las opciones seguras de desplazamiento multimodal (por ejemplo, peatones, bicicletas, transporte público, automóviles) en las carreteras afectadas por el peaje.
- **Objetivo:** Contribuir a la mejora regional de la calidad del aire y apoyar los esfuerzos del Estado en materia de cambio climático.
  - Apoyar la reducción de los contaminantes atmosféricos y de las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos en el área metropolitana de Portland mediante la reducción de la congestión, lo que se traduce en velocidades más constantes de los vehículos, menos vehículos al ralentí y menos horas de emisiones totales de los vehículos de motor en la I-205 y en las carreteras locales afectadas por el peaje.
  - Reducir los contaminantes atmosféricos localizados mediante la reducción de la congestión y la mejora de la eficiencia de los desplazamientos, especialmente en las zonas comunitarias donde los contaminantes pueden concentrarse debido a la congestión del tráfico.
- **Objetivo:** Apoyar las opciones de transporte multimodal.
  - Apoyar el cambio a vehículos de mayor ocupación (incluido el uso compartido del coche) y otros modos de transporte (p. ej., transporte público, a pie, en bicicleta, teletrabajo).
  - Colaborar con los proveedores de transporte para apoyar la disponibilidad y las mejoras del transporte y otros servicios de transporte a lo largo de la I-205, especialmente para las comunidades histórica y actualmente excluidas e insuficientemente atendidas.
- **Objetivo:** Apoyar el crecimiento económico regional.
  - Proporcionar un movimiento regional fiable y eficiente de mercancías y personas a lo largo de la I-205.
  - Garantizar una circulación fiable y eficaz de mercancías y personas en las carreteras locales afectadas por el peaje.
  - Mejorar el acceso regional a puestos de trabajo y centros de empleo, especialmente para las comunidades histórica y actualmente excluidas e insuficientemente atendidas.
- **Objetivo:** Apoyar la gestión de la congestión y la demanda de viajes.
  - Diseñar el sistema de peaje para mejorar el uso eficiente de la infraestructura vial y mejorar la fiabilidad de los viajes.
  - Diseñar un sistema de peaje que pueda ampliarse en escala, integrarse con el peaje de otras carreteras regionales o adaptarse a futuras aplicaciones de sistemas de peaje.

**Descripción revisada** del proyecto y finalidad y necesidad / Noviembre de 2023

- Objetivo: maximizar la interoperabilidad con otros sistemas de transporte.
  - Diseñar un sistema de peaje que sea interoperable con otros sistemas de transporte de la región.

## Referencias

Departamento de Transporte de Oregón (ODOT). 2018. *Informe sobre los resultados del tráfico en la región de Portland en 2018*.

Departamento de Transporte de Oregón (ODOT). 2023. [Estrategia de movilidad urbana Estrategia financiera](#).