

Proyecto de Reemplazo del Puente I-5 Boone

¡Bienvenidos a la Sesión Informativa!

En esta Casa Abierta podrá:

- Obtener más información sobre la fase de planificación.
- Revisar el propósito, las necesidades y las metas del proyecto.
- Aprenda sobre las opciones que estamos estudiando para reemplazar el puente Boone.
- Aprenda cómo asistir en nuestra sesión informativa en persona el 18 de septiembre.
- Compartir sus ideas a través de nuestro formulario de comentarios.

¿El Problema?

¿Cuál es el problema que estamos tratando de resolver?

El puente I-5 Boone, que pasa sobre el río Willamette, tiene los siguientes problemas:

- No resistirá un terremoto fuerte.
- El tráfico hace que los viajes sean inseguros y más lentos para vehículos, incluyendo el tránsito y transporte de mercancías.
- La ubicación de las rampas hace que los conductores cambien de carril en el tráfico, lo que provoca accidentes y congestión.
- Las opciones para caminar y andar en bicicleta por el puente son limitadas.

Estamos evaluando:

- Reemplazar el puente Boone por uno que pueda soportar terremotos fuertes.
- Agregar un carril hacia el sur entre la entrada de Wilsonville Road y las rampas de salida de OR 551.
- Mejorar la experiencia de caminantes y ciclistas que cruzan el río Willamette.

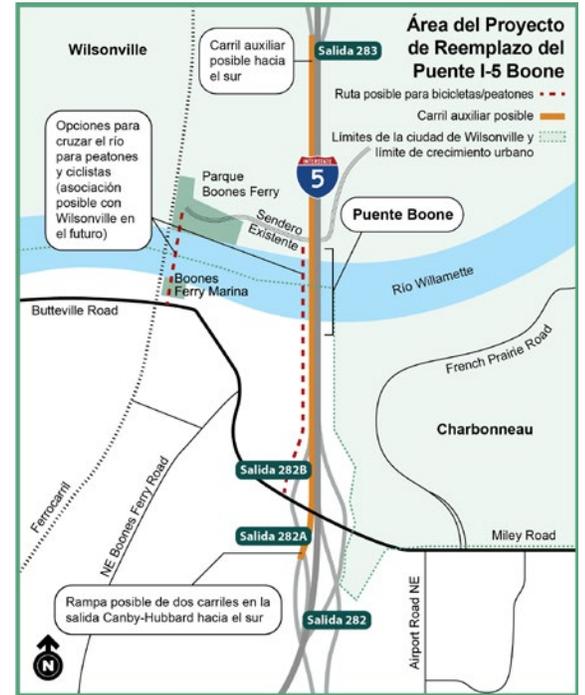
Historia y Cronograma del Proyecto

Historia del proyecto

El puente se construyó en 1954 y se amplió en la década de 1960. Desde entonces, los estándares de diseño han cambiado y se han creado puentes preparados para terremotos. En 2017-2018, trabajamos con la ciudad de Wilsonville en el Estudio de Congestión del Puente Boone hacia el sur, que condujo al Plan de Instalaciones de la I-5 Wilsonville. En 2019, un estudio demostró que reemplazar el puente era más económico que modernizarlo.

Cronograma del proyecto

Hoy estamos en la fase de planificación, llamada Estudio de Planificación y Vínculos Ambientales (PEL). El diseño, la revisión ambiental y la construcción del proyecto no comenzarán hasta dentro de varios años y dependerán de la disponibilidad de fondos.



Necesidad de Resiliencia ante Terremotos

El puente Boone no resistirá un terremoto fuerte y los puentes más cercanos sobre el río Willamette están a entre 13 y 14 millas de distancia.

Después de un terremoto, necesitamos que el puente se pueda utilizar rápidamente para emergencias.

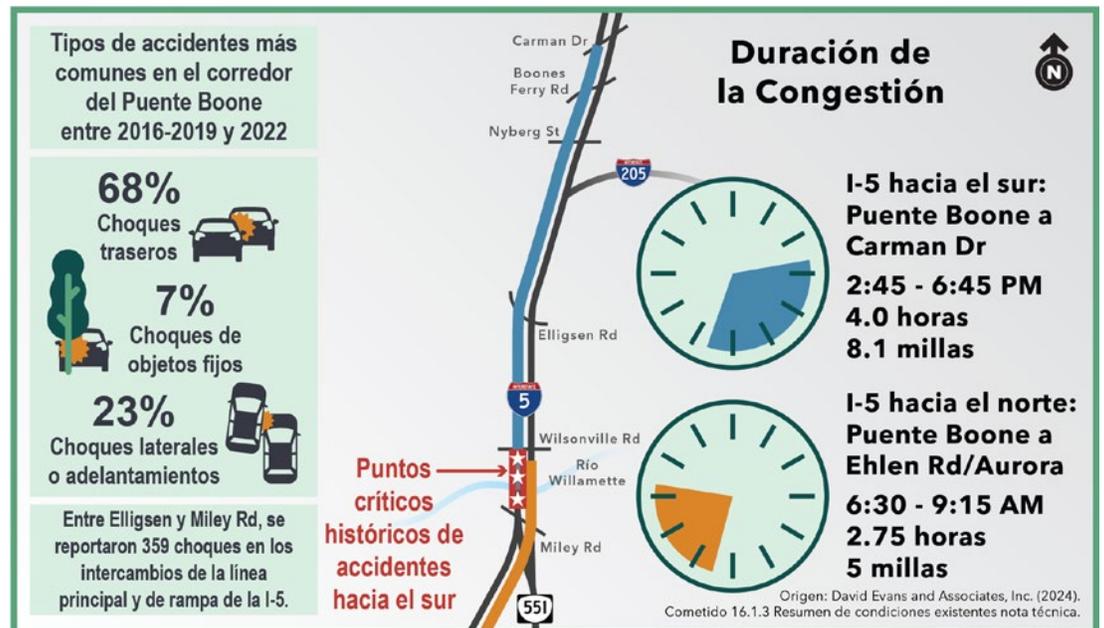


El puente Boone no resistiría un terremoto fuerte. El puente cercano de St Paul y el puente en Oregon City no están preparados para terremotos. Actualmente estamos construyendo mejoras en el puente Abernethy en la I-205 para que esté preparado para terremotos y mejorar el puente Boone creará una ruta continua y confiable de norte a sur.

Necesidades de Congestión y Seguridad

La congestión del tráfico en el puente Boone afecta negativamente la seguridad de los viajeros, el movimiento de mercancías y la economía.

Los vehículos que cambian de carril en las rampas de entrada y salida muy juntos causan congestión y choques, lo que hace que los viajes sean más lentos y menos confiables para los conductores/pasajeros y usuarios del transporte público, e igual para los camiones que transportan carga.



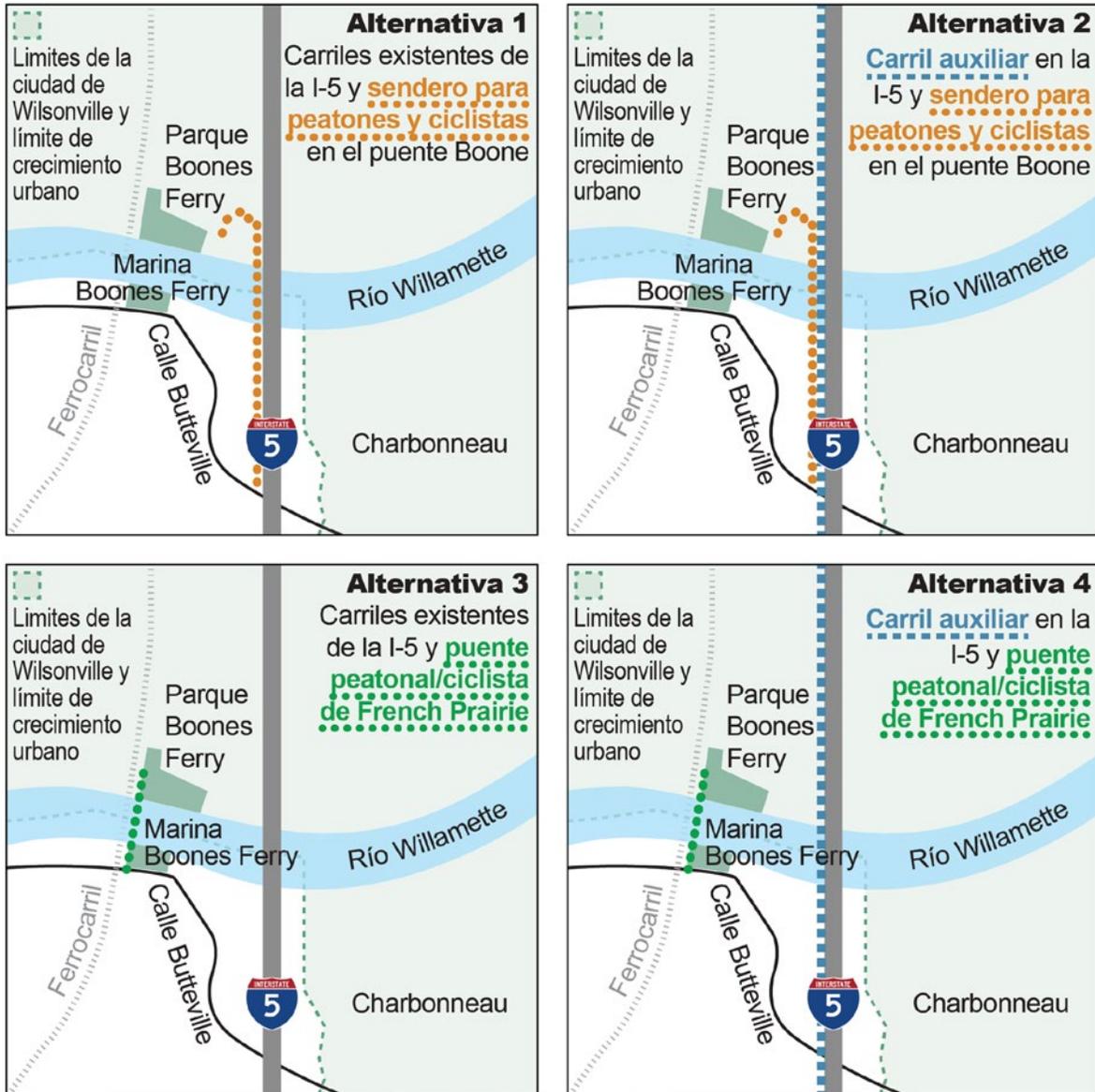
Necesidades de Viaje de Peatones y Ciclistas

Actualmente, no existen buenas opciones para que los peatones y ciclistas crucen el río Willamette en el área del proyecto. Las personas que caminan y andan en bicicleta por el puente Boone están al lado de tráfico de alta velocidad. La ley estatal nos exige que proporcionemos un camino para peatones y ciclistas como parte de este proyecto. Actualmente estamos considerando dos opciones para mejorar el acceso para peatones y ciclistas en el área. Una opción es un nuevo puente separado de la I-5, llamado Puente French Prairie. La otra es un camino protegido en el nuevo Puente Boone de la I-5.

Proceso de Evaluación de Alternativas del Proyecto

En la última sesión informativa, compartieron sus inquietudes sobre el área del proyecto. Sus aportes nos ayudaron a establecer el Propósito, las Necesidades y los Objetivos. Desde entonces, hemos trabajado con varias agencias para desarrollar cuatro posibles alternativas para abordar estas cuestiones. También creamos criterios para comparar cada una de las alternativas y ver cuál satisface mejor las necesidades del proyecto. Ahora, estamos compartiendo los resultados preliminares y solicitando sus comentarios.

Las opciones que estamos comparando incluyen la alternativa de no construir y cuatro alternativas de construir:



Evaluamos las alternativas con criterios que abarcan:

- Operaciones y seguridad
- Recursos ambientales
- Conectividad multimodal
- Implementación del proyecto
- Recursos comunitarios

Para cada alternativa, utilizamos los símbolos a continuación para mostrar qué tan bien cumple con cada uno de nuestros criterios.

- Bueno - Comparativamente positivo, beneficios moderados o importantes con impactos menores
- Pobre - Impactos comparativamente negativos y/o moderados o importantes
- Regular/Neutral - Comparativamente neutral, beneficios y/o impactos menores
- No cumple con el propósito del proyecto y la necesidad establecida con este estudio

Alternativa de no construir: Condiciones futuras sin el proyecto



Preliminar - Sujeto a cambios - 30 de julio 2024

Puente I-5 Boone - Sección transversal



¿Cómo se compara esta alternativa con otras?

Necesitamos estudiar más la alternativa de no construir como parte del proceso ambiental para compararla con los beneficios e impactos de las alternativas de construcción.

No cumple con el propósito y la necesidad del proyecto porque no mejora la operación y la seguridad ni la conectividad multimodal, pero aún hace falta estudiarlo como línea base para compararlo con los beneficios e impactos de las alternativas de construcción.

Categoría	Criterios	No Construir
Operaciones y Seguridad	Mejora de la seguridad vehicular en la I-5 en el puente Boone	⊗
	Reducción de zonas de conflicto multimodal	⊗
	Operaciones vehiculares mejoradas en la I-5 hacia el sur entre los intercambiadores Wilsonville y Canby-Hubbard	⊗
	Tiempo de viaje vehicular mejorado entre la I-205 y los intercambiadores Aurora-Donald	⊗
Conectividad Multimodal	Conexiones mejoradas para caminar, andar en bicicleta y andar en patines a través del río Willamette	⊗
	Acceso mejorado para personas que caminan, andan en bicicleta o patinan sobre ruedas a través del río Willamette	⊗
	Mayor comodidad para caminar, andar en bicicleta y patinar sobre ruedas a lo largo del río Willamette	⊗
Comunidad	Impactos en el derecho de paso (ROW)	⬆
	Coherencia con los esfuerzos de planificación local y regional	⬆
	Cambios en las demandas de tráfico en la I-5	⬇
	Impactos sobre los recursos socioeconómicos	⬆
Ambiental	Impactos sobre el agua y los recursos biológicos	⬆
	Impactos sobre los recursos culturales	⬆
	Impactos en los recursos de parques y recreación	⬆
Implementación	Facilidad de implementación	⬇

¿Se recomienda llevarlo adelante al proceso ambiental? REQUERIDO *

* Necesitamos estudiar más la alternativa de no construir como parte del proceso ambiental para compararla con las alternativas de construcción.

Alternativa 1:

Configuración de carriles existente e instalaciones separadas para peatones y ciclistas



Puente I-5 Boone - Sección transversal



¿Cómo se compara esta alternativa?

No se recomienda llevarlo a cabo para un análisis más detallado como parte del proceso ambiental.

No cumple con el propósito y necesidad del proyecto porque no mejora la seguridad vehicular, la operación ni el tiempo de viaje. No recomendamos llevarlo adelante para analizarlo más como parte del proceso ambiental.

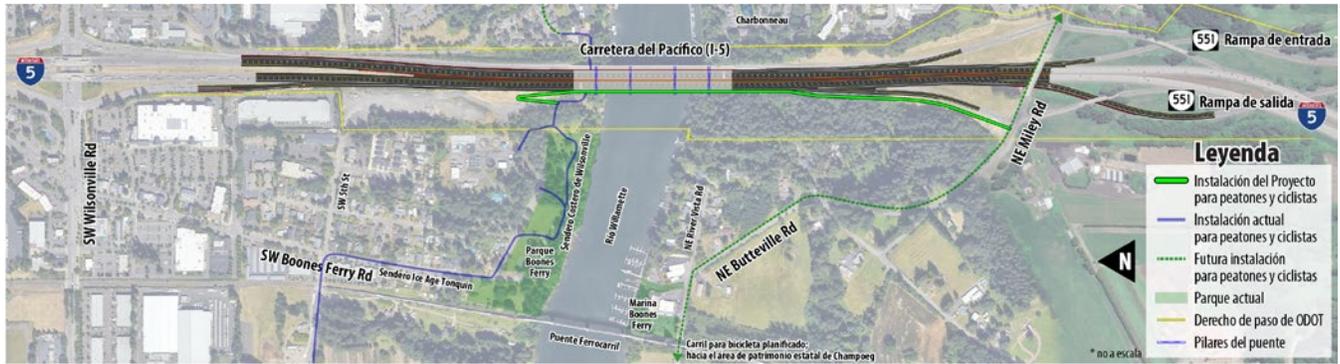
Alt 1 - carriles existentes de la I-5 con sendero para peatones y ciclistas en el puente Boone

Categoría	Criterios	
Operaciones y Seguridad	Mejora de la seguridad vehicular en la I-5 en el puente Boone	⊗
	Reducción de zonas de conflicto multimodal	⬆
	Operaciones vehiculares mejoradas en la I-5 hacia el sur entre los intercambiadores Wilsonville y Canby-Hubbard	⊗
	Tiempo de viaje vehicular mejorado entre la I-205 y los intercambiadores Aurora-Donald	⊗
Conectividad Multimodal	Conexiones mejoradas para caminar, andar en bicicleta y andar en patines a través del río Willamette	⊖
	Acceso mejorado para personas que caminan, andan en bicicleta o patinan sobre ruedas a través del río Willamette	⬆
	Mayor comodidad para caminar, andar en bicicleta y patinar sobre ruedas a lo largo del río Willamette	⊖
Comunidad	Impactos en el derecho de paso (ROW)	⬆
	Coherencia con los esfuerzos de planificación local y regional	⊗
	Cambios en las demandas de tráfico en la I-5	⊖
	Impactos sobre los recursos socioeconómicos	⬆
Ambiental	Impactos sobre el agua y los recursos biológicos	⊖
	Impactos sobre los recursos culturales	⬆
	Impactos en los recursos de parques y recreación	⊖
Implementación	Facilidad de implementación	⊖

¿Se recomienda llevarlo adelante al proceso ambiental? No

Alternativa 2:

Agregar un carril auxiliar hacia el sur y una zona separada para peatones y ciclistas



Puente I-5 Boone - Sección transversal



¿Cómo se compara esta alternativa?

Se recomienda llevarlo a cabo para un análisis más detallado como parte del proceso ambiental.

Cumple con el propósito y necesidad del proyecto. Recomendamos llevarlo adelante para analizarlo más a fondo como parte del proceso ambiental.

Alt 2 - Agregar carril auxiliar hacia el sur con sendero para peatones y bicicletas en el puente Boone

Categoría	Criterios	
Operaciones y Seguridad	Mejora de la seguridad vehicular en la I-5 en el puente Boone	⬆️
	Reducción de zonas de conflicto multimodal	⬆️
	Operaciones vehiculares mejoradas en la I-5 hacia el sur entre los intercambiadores Wilsonville y Canby-Hubbard	⬆️
Conectividad Multimodal	Tiempo de viaje vehicular mejorado entre la I-205 y los intercambiadores Aurora-Donald	⬆️
	Conexiones mejoradas para caminar, andar en bicicleta y andar en patines a través del río Willamette	⬇️
	Acceso mejorado para personas que caminan, andan en bicicleta o patinan sobre ruedas a través del río Willamette	⬆️
Comunidad	Mayor comodidad para caminar, andar en bicicleta y patinar sobre ruedas a lo largo del río Willamette	⬇️
	Impactos en el derecho de paso (ROW)	⬆️
	Coherencia con los esfuerzos de planificación local y regional	⬆️
Ambiental	Cambios en las demandas de tráfico en la I-5	⬇️
	Impactos sobre los recursos socioeconómicos	⬆️
	Impactos sobre el agua y los recursos biológicos	⬇️
	Impactos sobre los recursos culturales	⬆️
Implementación	Impactos en los recursos de parques y recreación	⬇️
	Facilidad de implementación	⬇️

¿Se recomienda llevarlo adelante al proceso ambiental? Si

Alternativa 3:

Configuración de carriles existente y puente peatonal y para bicicletas en French Prairie



Puente I-5 Boone - Sección transversal



Puente French Prairie - Sección transversal



¿Cómo se compara esta alternativa?

No se recomienda llevarlo a cabo para un análisis más detallado como parte del proceso ambiental.

No cumple con el propósito y necesidad del proyecto porque no mejora la seguridad vehicular, la operación ni el tiempo de viaje. No recomendamos llevarlo adelante para analizarlo más como parte del proceso ambiental.

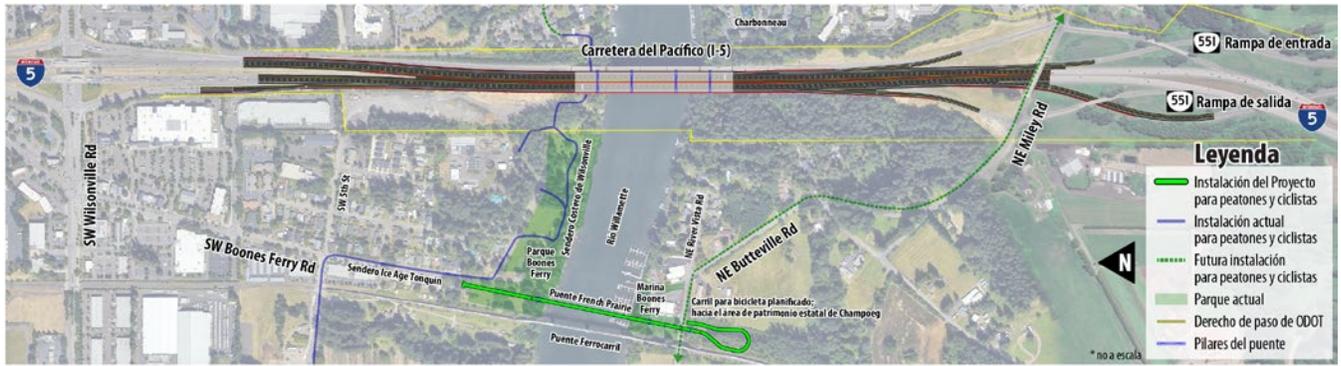
Alt 3 - Carriles existentes de la I-5 con sendero para peatones y ciclistas en el puente French Prairie

Categoría	Criterios	
Operaciones y Seguridad	Mejora de la seguridad vehicular en la I-5 en el puente Boone	⊗
	Reducción de zonas de conflicto multimodal	⬆️
	Operaciones vehiculares mejoradas en la I-5 hacia el sur entre los intercambiadores Wilsonville y Canby-Hubbard	⊗
	Tiempo de viaje vehicular mejorado entre la I-205 y los intercambiadores Aurora-Donald	⊗
Conectividad Multimodal	Conexiones mejoradas para caminar, andar en bicicleta y andar en patines a través del río Willamette	⚪
	Acceso mejorado para personas que caminan, andan en bicicleta o patinan sobre ruedas a través del río Willamette	⬆️
	Mayor comodidad para caminar, andar en bicicleta y patinar sobre ruedas a lo largo del río Willamette	⬆️
Comunidad	Impactos en el derecho de paso (ROW)	⚪
	Coherencia con los esfuerzos de planificación local y regional	⬆️
	Cambios en las demandas de tráfico en la I-5	⚪
	Impactos sobre los recursos socioeconómicos	⬆️
Ambiental	Impactos sobre el agua y los recursos biológicos	⚪
	Impactos sobre los recursos culturales	⬆️
	Impactos en los recursos de parques y recreación	⬆️
Implementación	Facilidad de implementación	⬆️

¿Se recomienda llevarlo adelante al proceso ambiental? No

Alternativa 4:

Agregar carril auxiliar hacia el sur y sendero para peatones y bicicletas en el puente French Prairie



Puente I-5 Boone - Sección transversal



Puente French Prairie - Sección transversal



¿Cómo se compara esta alternativa?

Se recomienda llevarlo a cabo para un análisis más detallado como parte del proceso ambiental.

Cumple con el propósito y necesidad del proyecto. Recomendamos llevarlo adelante para analizarlo más a fondo como parte del proceso ambiental.

Alt 4 - Agregar carril auxiliar hacia el sur con sendero para peatones y bicicletas en el puente French Prairie

Categoría	Criterios	
Operaciones y Seguridad	Mejora de la seguridad vehicular en la I-5 en el puente Boone	⬆️
	Reducción de zonas de conflicto multimodal	⬆️
	Operaciones vehiculares mejoradas en la I-5 hacia el sur entre los intercambiadores Wilsonville y Canby-Hubbard	⬆️
	Tiempo de viaje vehicular mejorado entre la I-205 y los intercambiadores Aurora-Donald	⬆️
Conectividad Multimodal	Conexiones mejoradas para caminar, andar en bicicleta y andar en patines a través del río Willamette	⬇️
	Acceso mejorado para personas que caminan, andan en bicicleta o patinan sobre ruedas a través del río Willamette	⬆️
	Mayor comodidad para caminar, andar en bicicleta y patinar sobre ruedas a lo largo del río Willamette	⬆️
Comunidad	Impactos en el derecho de paso (ROW)	⬇️
	Coherencia con los esfuerzos de planificación local y regional	⬆️
	Cambios en las demandas de tráfico en la I-5	⬇️
	Impactos sobre los recursos socioeconómicos	⬆️
Ambiental	Impactos sobre el agua y los recursos biológicos	⬇️
	Impactos sobre los recursos culturales	⬇️
	Impactos en los recursos de parques y recreación	⬇️
Implementación	Facilidad de implementación	⬇️

¿Se recomienda llevarlo adelante al proceso ambiental? Si

Comunidades Equitativas y Respetuosas con el Clima (CFEC)



El programa CFEC:

- Se aplica a este proyecto porque dos opciones incluyen un nuevo carril auxiliar hacia el sur de más de 1/2 milla.
- Se centra en la sostenibilidad, la inclusión y la participación comunitaria.
- Requiere que las agencias locales desarrollen y revisen alternativas a ciertos proyectos viales para informar la toma de decisiones.

En este proyecto, evaluaremos si agregar diferentes tipos de mejoras eliminará la necesidad de agregar un carril auxiliar hacia el sur.

Los siguientes tipos de mejoras deben considerarse según la ley estatal:

- Bicicleta y peatón
- Tomando el autobús
- Programas de opciones de transporte (como el uso compartido del automóvil)
- Precios del sistema (como el peaje)

CFEC requiere que la ciudad de Wilsonville considere alternativas y determine si el proyecto debe adoptarse en su plan de sistema de transporte.

Involúcrase

Únase a nosotros en la sesión informativa para el público el 18 de septiembre de 2024, entre las 5:30 y las 7:30 p.m. en el Ayuntamiento de Wilsonville. Obtenga más información sobre el proyecto y hable con el personal del proyecto. Habrá una breve presentación a partir de las 6 p.m. seguida de una sesión de preguntas y respuestas grupal. La misma información presentada en esta sesión en línea se compartirá en la sesión en persona.



¡Cuéntanos qué le parece! Completa el formulario de comentarios:  <https://tinyurl.com/BB-comment>

Para obtener más información y suscribirse a nuestra lista de correo, escanee estos códigos QR con su teléfono o visite: <https://tinyurl.com/BooneBridge>

También puede comunicarse con nosotros por correo electrónico a i5boonebridge@odot.oregon.gov o por teléfono al 503-779-6927.

Formulario de Comentarios



ESCANÉAME

Lista de Correo



ESCANÉAME