



PREGUNTAS FRECUENTES DEL PROYECTO

1. ¿Qué es el Proyecto de Mejoramiento de I-5 Rose Quarter?

El propósito del Proyecto de mejora de I-5 Rose Quarter es mejorar la seguridad y la congestión donde convergen tres carreteras interestatales importantes y volver a conectar el 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 un espacio nuevo 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 área urbana importante entre Canadá y México. Tiene más choques de cualquier interestatal urbano en Oregón y es el cuello de botella de tráfico del estado. El proyecto aborda la necesidad crítica de mantener en movimiento a la población y la economía de Oregón.

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. Tres carreteras interestatales importantes se unen aquí: I-5, I-84 e 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 negros 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 pasadas de desarrollo público y privado en el vecindario histórico de Albina afectaron tan negativamente a los habitantes negros de Portland, ODOT se compromete a participar y priorizar las voces de la comunidad histórica de Albina.

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

La I-5 es la carretera principal de norte a sur a lo largo de la costa oeste de los Estados Unidos y es fundamental para el transporte de personas y mercancías y para conectar ciudades y pueblos de México a Canadá. Las calles locales circundantes brindan acceso a servicios y opciones de transporte, como Centro Moda, Centro de Convenciones de Oregón, Centro de Transito del Rose Quarter y el corredor de bicicletas de Broadway/Weidler, y son esenciales para la forma en que los residentes locales se desplazan. El proyecto aborda las siguientes preocupaciones:

-
- El principal embotellamiento de tráfico en Oregón y el vigésimo octavo peor embotellamiento de carga en la nación.
 - Algunos de los volúmenes de tráfico más altos en el estado de Oregón, con hasta 12 horas de congestión cada día.
 - Un contribuyente para la clasificación de Portland en 2022 como la 12ª ciudad más congestionada de EE. UU. y la 37ª ciudad más congestionada del mundo.
 - Numero de choques son 3.5 veces más alta que el promedio estatal en la I-5.
 - Falta de arcones completos en áreas de la I-5 para despejar choques y proporcionar acceso o movimiento de vehículos de emergencia a través del tráfico.
 - La falta de conexiones entre vecindarios y aceras y cruces de tamaño reducido, incompletos e inaccesibles para personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan 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 y, por lo tanto, se compromete a apoyar un proyecto más seguro y equitativo para Albina. Mejorará los viajes, los espacios comunitarios y las conexiones comunitarias al mismo tiempo que respaldará las oportunidades de desarrollo económico, incluyendo las oportunidades de redesarrollo de tierras en el futuro. Los valores del Proyecto incluyen:

- **Justicia restaurativa para la comunidad de Albina** para acelerar la equidad social, racial y económica manteniendo un cambio positivo y tangible específicamente para la comunidad negra de Portland.
- **Aportes de la comunidad y toma de decisiones transparente** para tener una toma de decisiones informada e involucrada por la comunidad a través de un proceso integrador, transparente y conectado con la comunidad.
- **Enfoque de movilidad** para aumentar la conectividad para el público viajero 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 para reducir el entrecruzamiento de vehículos, crear uniones más seguras y mejorar las conexiones entre los intercambios.
- **Arcenes más anchos en cada dirección** de la I-5 entre la I-84 y la I-405, proporcionando espacio para que los vehículos atascados salgan del tráfico y para que los vehículos de emergencia respondan a las emergencias con mayor rapidez.

-
- **Una cubierta de carretera sobre la I-5** que vuelve a conectar las calles locales y crea espacios comunitarios nuevos para oportunidades económicas y de desarrollo en el futuro.
 - **Un nuevo cruce de carreteras de este a oeste sobre la I-5** que vuelve a conectar Hancock Street a través de la carretera, agregando otro cruce al norte de Broadway/Weidler.
 - **Un segmento propuesto del Green Loop** a lo largo de Broadway/Weidler, un sendero planificado para bicicletas y peatones de 6 millas que permite a las personas viajar de manera segura a través del corazón de la ciudad.
 - **Mejoras de calles locales multimodales** que incluyen caminos más anchos, rampas en las aceras que son accesibles de acuerdo con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) y mejor iluminación para las personas que caminan, andan en bicicleta y rodean.
 - **Reubicación de la rampa de salida en dirección sur** de la I-5 para maximizar el espacio para terrenos urbanizables nuevos en la cubierta de la carretera.

6. ¿Cuáles son los beneficios del proyecto?

Los beneficios esperados del proyecto incluyen:

- Proporcionar un flujo de tráfico más uniforme en la I-5 a través de conexiones de rampa a rampa y arcenes más anchos.
- Tiempos de respuesta de emergencia más rápidos ya que los socorristas utilizan arcenes más anchos para moverse entre el tráfico.
- Reducir los choques en la I-5 hasta en un 50%.
- Ahorrando a los viajeros en la I-5 casi 2.5 millones de horas de tiempo de viaje cada año, haciendo que las personas, la mercancía y la carga atraviesen esta sección de la I-5 más rápidamente.
- Restauración de las conexiones de las calles del vecindario sobre la I-5.
- Crear oportunidades para empresas comerciales en desventaja a través de contratos que crean perspectivas de carrera a largo plazo para las pequeñas empresas.
- Diseñar y construir una cubierta de carretera que pueda albergar nuevos desarrollos comunitarios.
- Agregar más de 1.5 millas de mejoras en las calles locales para hacer las calles más seguras al ofrecer mayor visibilidad, protección y acceso a las personas que caminan, andan en bicicleta o andan en bicicleta.

7. ¿Qué es la cubierta de 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, nuevos terrenos sobre la I-5 que actualmente no existen estarán disponibles para el desarrollo comunitario.

Además, la cubierta nueva incluirá mejoras sísmicas, haciéndola más resistente en caso de un terremoto.

El concepto propuesto de cubierta híbrido 3 es el diseño de cubierta de carretera que la comunidad recomendó después de la evaluación de varias opciones de cubierta de carretera a través de una revisión de evaluación de cubierta independiente en 2020 y 2021. El diseño propuesto conectará calles que actualmente están divididas por la I-5. El terreno nuevo creado sobre la I-5 permitirá aceras más anchas y el potencial para oportunidades en el futuro de desarrollo de terrenos.

El desarrollo del futuro de la cubierta de la carretera se determinará a través de un proceso público separado dirigido por la Ciudad de Portland, que tiene autoridad sobre el uso de la tierra sobre los usos de la cubierta. ODOT será un socio en ese esfuerzo.

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 usan los carriles directos. Se ha comprobado que los carriles auxiliares aumentan la seguridad al proporcionar a los conductores más tiempo para incorporarse, lo que reduce los choques traseros y laterales. Los estudios muestran que se espera que las nuevas conexiones de rampa a rampa reduzcan la frecuencia de accidentes hasta en un 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 emergencias dentro y más allá del área de Rose Quarter.

Los proyectos en los Estados Unidos y otros proyectos terminados en el área de Portland han demostrado los beneficios de agregar carriles auxiliares. Un proyecto en Tualatin agregó un solo 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 choques. Los resultados han demostrado que el carril auxiliar ha reducido los conflictos de fusión 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, ha reducido los accidentes por año en un 29% y ha ahorrado a los conductores \$13.8 millones en tiempo al año.¹

¹ El tiempo del conductor ahorrado se calcula de la siguiente manera: Costo diario de demora = (retraso total diario del vehículo en horas * % de vehículos de pasajeros * \$ 26.44 por hora) + (total de retraso diario del vehículo en horas * % de camiones pesados * \$ 33.24 por hora).

El costo diario del tiempo de viaje para cada tipo de vehículo se basa en un informe de ODOT publicado sobre el valor del tiempo de viaje, que se puede encontrar aquí: <https://www.oregon.gov/ODOT/Data/Documents/2017-The-Value-of-Travel-Time.pdf>

Costo anual de demora = Costo diario de demora * 250 días (250 días representan el promedio de días de semana no festivos en un año).

Un proyecto similar en el este de Portland agregó un carril auxiliar en la I-205 en dirección 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 35% en un tramo de 6 millas y ahorró a los conductores \$3 millones en tiempo al año.

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

Las mejoras en las calles locales harán que las calles sean más seguras al ofrecer mejor visibilidad, protección y acceso a las personas que caminan, andan en bicicleta. El Proyecto incluye mejoras en las calles locales para todos los usuarios, como mejor iluminación y rampas en las aceras que cumplen con ADA. El Proyecto mejorará las instalaciones para bicicletas y reemplazará los carriles para bicicletas existentes con carriles protegidos o protegidos.

10. ¿El Proyecto aumentará el número de carriles? ¿Ampliará la carretera?

El Proyecto no es un proyecto masivo de expansión de carreteras. No añade nuevos carriles directos. En áreas específicas a lo largo del peor cuello de botella de la carretera del estado, el proyecto agregará nuevos carriles auxiliares, que sirven como conexiones de rampa a rampa, y ampliará los arcenes de la carretera existente a lo largo de la I-5. Si bien esto aumentará el ancho pavimentado de la carretera, los carriles auxiliares están diseñados para separar a los vehículos más lentos que entran y salen de la carretera del tráfico de paso de mayor velocidad utilizando los carriles de paso existentes.

Se proyecta que los nuevos carriles auxiliares reduzcan la congestión y mejoren la seguridad en la I-5 en nuestra creciente comunidad. Como ejemplo de cómo funcionarán, veamos cómo se mueve actualmente el tráfico durante las horas pico de la mañana y la tarde. Durante las horas pico de tráfico matutino y vespertino, más del 95% de los vehículos que entran 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, I-84 o Morrison Bridge. Estas tres salidas están todas dentro del área del proyecto. Con las conexiones de rampa a rampa propuestas, los vehículos que vienen del puente I-405 Fremont y se dirigen a una de estas tres salidas pueden usar el carril nuevo auxiliar y no tendrán que incorporarse y salir del tráfico en la I-5. Se proyecta que el proyecto ahorre a los viajeros en la I-5 alrededor de 2.5 millones de horas de tiempo de viaje cada año.

Los arcenes más anchos de la carretera proporcionarán espacio para que los vehículos salgan de la carretera de manera segura en caso de emergencia. Hay áreas en la I-5 dentro del área 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 tránsito y se construirán principalmente dentro del derecho de paso existente de ODOT.

Para obtener más información, lea el Informe de rendimiento del tráfico de 2020:
<https://www.oregon.gov/odot/Projects/Project%20Documents/TPR-2020.pdf>.

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

El equipo del proyecto se compromete a priorizar la salud y la seguridad de los estudiantes de la escuela intermedia Harriet Tubman (HTMS) al trabajar con las Escuelas Públicas de Portland (PPS) y otros socios para explorar formas de minimizar los impactos de la construcción. La construcción inmediatamente adyacente al sitio de la escuela se limitará a las horas no escolares. Para proteger y reducir el ruido de la construcción temporal, se extenderá un nuevo muro de sonido a lo largo del borde este del derecho de paso de la I-5. Con el muro de sonido en su lugar, los niveles de ruido en el sitio escolar serán más bajos que los niveles de ruido existentes después de que se complete el proyecto. Pueden ocurrir impactos menores y temporales en la calidad del aire en las inmediaciones de la actividad de construcción. El equipo del proyecto está trabajando para identificar e implementar las mejores prácticas de gestión de la calidad del aire.

ODOT mantiene su compromiso de trabajar en colaboración con PPS para minimizar las interrupciones creadas por la construcción para el personal y los estudiantes, y continuará manteniendo a PPS informado de los últimos datos y desarrollos relacionados con el proyecto.

PPS está liderando un esfuerzo separado para reubicar HTMS a una nueva ubicación en el área y lejos del corredor I-5. Esta mudanza no es el resultado del proyecto de mejora del I-5 Rose Quarter y se produjo porque la legislatura estatal aprobó \$120 millones en fondos para reubicar la escuela. PPS está explorando posibles ubicaciones nuevas y tiene la información más reciente. Aunque ODOT no está involucrado directamente en este esfuerzo, apoyamos el proceso de PPS para abordar las inquietudes relacionadas con la ubicación de la escuela junto a la I-5.

12. ¿Cuál es el estado del proceso de revisión ambiental del Proyecto y cuáles son los próximos pasos para el Proyecto?

La Ley de Política Ambiental Nacional 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. Esto incluye impactos en cosas como la calidad del aire, el tráfico, los recursos históricos, las 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 Ley de Política Ambiental Nacional, 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 el análisis. La Administración Federal de Carreteras (FHWA) revisa todos los hallazgos y comentarios públicos antes de tomar una decisión ambiental sobre un proyecto.

La EA suplementaria de 2022 y el período de comentarios públicos de 50 días completado recientemente conducirán a una decisión de la FHWA, que se espera para principios de 2023. A la espera de la decisión de la FHWA, la construcción del proyecto podría comenzar a fines de 2023.

Nos apoyaremos en las asociaciones existentes para aprovechar el mayor éxito en la reconexión de las comunidades. ODOT se compromete a construir el espacio y la cobertura de la carretera a lo largo de la I-5. Trabajaremos con la comunidad, las organizaciones comunitarias, la ciudad de

Portland y otros socios. Cuando se trata de componentes de diseño urbano, nos preguntaremos cuál debería ser el lugar y cómo podemos presentarnos como socios.

Este es solo el comienzo. Solo estamos en el 5-10% del diseño del paquete principal, que incluye la cubierta de la carretera. Habrá muchas oportunidades para proporcionar comentarios. Seguiremos actualizando a la comunidad y a nuestros socios a medida que avancemos.

13. ¿Cómo está abordando el proyecto el cambio climático?

Las emisiones del transporte son la fuente individual más grande 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 Mejoramiento del I-5 Rose Quarter apoya una Estrategia de Movilidad Urbana a nivel regional y una política regional que aborda los objetivos de reducción de emisiones a nivel estatal. Como tal, los niveles de gases de efecto invernadero específicos del 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, incluida la electrificación de flotas de vehículos. Oregón también está invirtiendo millones de dólares para respaldar la infraestructura de carga de vehículos eléctricos a lo largo de la Carretera Eléctrica de la Costa Oeste. El 19 de diciembre de 2022, los legisladores de Oregón aprobaron una regla que prohibirá la venta de nuevos vehículos de pasajeros a gasolina para 2035, uniéndose a California y Washington. El esfuerzo surge cuando Oregón tiene como objetivo reducir las emisiones que contribuyen al calentamiento climático en un 50 % para 2035 y en un 90 % para 2050. Como resultado de estos esfuerzos regulatorios, se esperan grandes reducciones en las emisiones.

14. ¿Cuánto se espera que cueste el Proyecto y cómo se financiará?

Con el concepto propuesto de cubierta híbrido 3, el costo del proyecto ha aumentado con respecto al diseño original. La estimación de costos del proyecto más reciente, que incluye el concepto propuesto de cubierta híbrido 3, es de \$ 1.18 mil millones a \$ 1.25 mil millones para una cubierta de carretera que puede soportar edificios de hasta tres pisos en la parte superior. Una cubierta de carretera que soporta edificios de hasta seis pisos, que se está explorando, costaría aproximadamente entre \$172 millones y \$200 millones adicionales, lo que eleva el costo total del proyecto a alrededor de \$1,350 millones a \$1,450 millones. Estas cifras se actualizarán en el futuro.

Se anticipan varias fuentes de financiamiento para la construcción del proyecto, que incluyen:

- Programas relacionados con la ley federal de inversión en Infraestructura y Empleos de 2021.
- Ley de la Cámara de Oregón 2017.

-
- Ingresos netos del Programa de Peaje de Oregón, que incluye el proyecto de precios de movilidad regional.
 - Otras fuentes de financiación federales, estatales, regionales y locales.

15. ¿Cómo está abordando ODOT las preocupaciones y necesidades de la comunidad histórica de Albina?

En Portland, generaciones de familias negras aún 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 viviendas, negocios, lugares comunitarios y creación de riqueza generacional. Es importante reconocer esta historia dolorosa ya que ODOT pone un enfoque renovado en la comunidad histórica de Albina a través del Proyecto de mejora del I-5 Rose Quarter.

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

No podemos reemplazar lo que una vez hubo en Albina, pero podemos asegurarnos de no repetir los daños del pasado y también ser un modelo nacional de cómo un proyecto de transporte puede invertir a la comunidad. Eso significa fomentar el empoderamiento económico, la autosuficiencia y las oportunidades de creación de riqueza para la comunidad negra a través de empleos bien remunerados y caminos hacia el espíritu empresarial.

16. ¿Cómo se asegura ODOT de que las oportunidades de contrato y fuerza laboral 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 mentor y reglas contra el acoso, el [Plan de Subcontratación y Diversidad](#) del Proyecto incluye estrategias para impulsar las oportunidades de contratación para Empresas Comerciales Desfavorecidas (DBE) y expandir una fuerza laboral diversa. Con la orientación del Comité Asesor de Supervisión Comunitaria, 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 campos relacionados con la construcción. También presenta oportunidades de desarrollo de capacidades y gran experiencia en proyectos para empresas con poco flujo de efectivo y/o poca o ninguna experiencia trabajando en grandes proyectos 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 mejora del I-5 Rose Quarter ofrecen estabilidad profesional y

oportunidades para aprender nuevas habilidades. Obtenga más información sobre el proceso de CM/GC al ver esta [hoja informativa](#).

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

Advisory committees oversee and provide direction for the Project. Committee members' expertise reflects diverse professional backgrounds, including minority-owned firms, advocacy groups, workforce development organizations, industry associations and community-based organizations. Members are leaders and volunteers with strong ties to the historic Albina community and have a wide variety of civic and community interests. All members are recognized for advocating for people, particularly people of color and other diverse groups.

Los comités asesores supervisan y brindan dirección para el proyecto. La experiencia de los miembros del comité refleja antecedentes profesionales diversos, 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 con la comunidad histórica de Albina y tienen una amplia variedad de intereses cívicos y comunitarios. Todos los miembros son reconocidos por defender a las personas, en particular a las personas de color y otros grupos diversos.

El [Comité Asesor de Supervisión Comunitaria](#) trabaja para garantizar que el contratista de la construcción cumpla con los objetivos y expectativas de su comunidad y del proyecto para contratar empresas desfavorecidas y emplear a minorías y mujeres. El Comité Asesor de Supervisión Comunitaria brinda una amplia perspectiva sobre los problemas comunitarios, sociales, económicos y laborales en el área del proyecto.

El propósito de la [Junta Asesora Histórica de Albina](#) es elevar las voces de la comunidad negra 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 las perspectivas de la comunidad 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 negra e histórica de Albina.

18. ¿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). El equipo del proyecto está disponible para presentar informes a organizaciones sin fines de lucro y otras organizaciones comunitarias que lo soliciten.

Empleados del proyecto también están disponible para participar en eventos comunitarios. Todavía estamos en las primeras etapas de diseño del Paquete de Construcción Principal, que incluye la cubierta de la carretera. A medida que finalicemos el diseño para los usos provisionales y finales de la cubierta, buscaremos la opinión de la comunidad. Manténgase informado sobre las

oportunidades para brindar aportes registrándose en nuestra lista de correo y consultando la página de eventos y reuniones del proyecto para obtener actualizaciones.

¿Tiene más preguntas? Le invitamos a ponerse en contacto con el equipo del proyecto en:

Email: i5rosequarter@odot.oregon.gov

Phone: 503-470-3127