
PREGUNTAS FRECUENTES DEL PROYECTO



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

El Proyecto de Mejora del I-5 Rose Quarter es uno de los varios proyectos grandes de mejora para el transporte en el área metropolitana de Portland administrado por la Oficina de Movilidad Urbana del ODOT. El proyecto incluye mejoras a I-5 entre I-84 y I-405 en el área central de Portland para reducir la congestión y mejorar la seguridad en el principal cuello de botella vehicular de Oregon. Las mejoras a la autopista incluirán carriles auxiliares y acotamientos completos para agilizar el flujo vehicular, otorgando a los vehículos espacio adicional para acelerar o desacelerar de forma segura al incorporarse o salir de la I-5, así como espacio para que los trabajadores de emergencia y los automóviles descompuestos puedan salir del flujo del tráfico.

Arriba de la I-5, el proyecto incluye la construcción de una cubierta para la autopista para reconectar las calles del vecindario. Las calles conectadas mejoran los trayectos para las personas que caminan, andan en bicicleta o manejan por el área del Rose Quarter, con mejores aceras y los pasos peatonales.

La cubierta de la autopista también agregará terrenos nuevos para el desarrollo que pueden sostener edificios hasta 3 pisos, con opciones para edificios hasta 6 pisos. El ODOT construirá y será propietario de las estructuras de cobertura, creando un espacio urbano para el futuro del desarrollo. La Ciudad de Portland encabezará el proceso comunitario para determinar cómo se usará y desarrollará el terreno.

2. ¿Dónde está ubicado el proyecto?

El proyecto es parte del I-5 que corre a través del corazón de Portland. Muchas interestatales convergen aquí entre I-84 y I-405. Está ubicado en el vecindario histórico de Albina, en un área cerca del Río Willamette, pasando por los vecindarios de Lloyd, Eliot y Boise.

Por décadas, el vecindario de Albina fue un distrito próspero de negocios para los residentes negros de Portland, hasta que varias renovaciones urbanas y proyectos de desarrollo, incluyendo la construcción de la I-5, dividió y desplazó a la comunidad. Debido a que estas decisiones pasadas para el desarrollo público y privado en la zona histórica de Albina impactaron de forma tan negativa a los residentes negros de Portland, el ODOT está comprometido en involucrar y priorizar ahora las voces de la histórica comunidad de Albina.

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

La I-5 es la principal autopista de norte a sur para el movimiento de personas y bienes, y conecta ciudades y poblaciones a lo largo de toda la costa oeste de Estados Unidos, desde México hasta Canadá. La I-5 entre I-84 y I-405 es el principal cuello de botella vehicular en Oregon y el peor cuello de botella número 28 para transporte de carga en la nación. También tiene:

- Parte de los peores volúmenes de tráfico en el estado de Oregon, con hasta 12 horas de congestión al día.
- Un índice de choques 3.5 veces más alto que el promedio estatal.
- Falta de acotamientos completos en áreas claves, para mover los accidentes y para acceso de vehículos de emergencia.

Adicionalmente, las calles locales cercanas no cuentan con conexiones para los vecindarios y tienen aceras demasiado pequeñas o incompletas, así como pasos peatonales para personas que caminan, andan en patines o en bicicleta.

4. ¿Cuáles son los valores del proyecto?

A través del proyecto, ODOT está comprometido a respaldar la comunidad de Albina y una región metropolitana de Portland más seguras e inclusivas. El proyecto mejorará y resaltará los lugares, espacios y conexiones comunitarios, al mismo tiempo en que respaldará las oportunidades para el desarrollo económico, lo que incluyen oportunidades futuras para el desarrollo del terreno.

Los valores del proyecto incluyen:

- **Justicia restaurativa para la comunidad de Albina** para acelerar la equidad social, racial y económica, respaldando un cambio tangible y positivo, específicamente para la comunidad negra de Portland.
- **Participación comunitaria y toma de decisiones transparente** para contar con una comunidad informada e involucrada en la toma de decisiones a través de un proceso para conectar a la comunidad, transparente e inclusivo.
- **Enfoque en la movilidad** para incrementar la conectividad para las personas que conmutan y la comunidad local.
- **Acción climática y salud pública mejorada** para reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero y para cumplir con las metas de acción climática locales, regionales y estatales.

5. ¿Que se creará con este proyecto?

Una I-5 más segura y confiable

- **Nuevas conexiones y carriles auxiliares en cada dirección en la I-5 entre I-84 y I-405** reducen los cambios de carril, y creando incorporaciones más seguras y conexiones mejoradas entre las conexiones.
- **Acotamientos más amplios** en cada dirección en la I-5 entre I-84 y I-405, ofreciendo espacio para que los vehículos descompuestos salgan del tráfico y para permitir que los vehículos de emergencia que responden a emergencias se muevan más rápidamente.

Conexiones comunitarias

- **Una cubierta para la autopista I-5** que es resistente a terremotos y que reconecta calles divididas, ofrece espacio para la construcción de edificios de hasta 3 pisos, con opción de construir edificios de hasta 6 pisos a un costo adicional, y crear oportunidades para fortalecer la conexión entre las personas y los lugares
- **Una nueva calle de este a oeste sobre la I-5** reconectando a N. Hancock Street y NE Hancock Street.
- **Mejoras en las calles locales** que incluye caminos más amplios para que las personas caminen, anden en bicicleta o patinen.
- **Un segmento clave del Green Loop**, a lo largo de las calles Broadway y Weidler, un camino propuesto de uso mixto que la ciudad construye en el área central de Portland.

6. ¿Cuáles son los beneficios del proyecto?

Los beneficios esperados del proyecto incluyen:

- Otorgar un flujo más continuo del tráfico en la I-5 a través de conexiones de rampa a rampa, acotamientos más amplios, permitiendo que los trabajadores de emergencia se muevan por el tráfico más rápidamente.
- Reducir los accidentes vehiculares en la I-5 en un 50 %.
- Ahorrar a los conductores en la I-5 hasta 2.5 millones de horas de tiempo de conmuta al año, transportando personas, artículos y carga a través de I-5 más rápidamente.
- Restaurar las conexiones de las calles en el vecindario sobre la I-5.
- Crear más de \$250 millones de dólares en oportunidades de Emprendimiento de Negocios Marginalizados con contratos que construyen prospectos de carrera a largo plazo para pequeños negocios.

-
- Diseñar y construir una cubierta para la autopista resistente a terremotos que pueda albergar edificios en nuevos terrenos creados (edificios de hasta 3 pisos, con una opción para edificios de hasta 6 pisos a un costo adicional).
 - Agregar 8,500 pies (o más de 1.5 millas) de mejoras en calles para hacerlas más seguro al ofrecer visibilidad, protección y acceso a las personas que caminan, patinan o andan en bicicleta. Algunos de los carriles convencionales existentes para bicicletas serán remplazados con carriles para bicicletas con amortiguadores o protección.

7. ¿Qué es la cubierta para la autopista?

Una cubierta para autopista es una plataforma de concreto o acero que se coloca arriba de la autopista para permitir usos comunitarios y estructuras encima. Como parte del proyecto, existe la oportunidad de reconectar la red de calles del área de Albina al remplazar los puentes existentes antiguos con una cubierta grande y resistente a sismos sobre la I-5.

El Concepto Híbrido Propuesto 3 es un diseño de cubierta para la autopista que fue recomendado por la comunidad luego de que múltiples opciones de cubierta para la autopista fueron evaluadas a través de una revisión de la Evaluación Independiente de Cubiertas en 2020 y 2021. El diseño de cubierta de autopista Concepto Híbrido 3 Propuesto conectará a las calles que actualmente están divididas por la I-5. También agrega nuevos terrenos sobre la I-5, que permite aceras más amplias y otorga el potencial de futuras oportunidades de desarrollo económico. La Comisión de Transporte de Oregon aprobó la evaluación adicional de la cubierta del Concepto Híbrido Propuesto 3 en septiembre de 2021, siguiendo las recomendaciones de la comunidad y de agencias locales.

Una vez que se construya, la cubierta podrá ser base de edificios de hasta 3 pisos o posiblemente de hasta 6 pisos por un costo adicional. También cubrirá los estándares sísmicos (para terremotos) actuales, haciendo la estructura sobre la I-5 más resiliente en el caso de un terremoto, y ofrecerá importante acceso a transportación para miembros comunitarios y trabajadores de emergencia.

8. ¿De qué forma mejorará el proyecto la seguridad para los conductores y vehículos?

Los nuevos carriles auxiliares están diseñados para separar a vehículos más lentos que entran o salen de la autopista, de los vehículos de más alta velocidad que usan los carriles centrales de la autopista. Los carriles auxiliares tienen probado incrementar la seguridad al ofrecer a los conductores más tiempo para incorporarse al tráfico y reduce los choques en la parte trasera y lateral de los vehículos. Estudios muestran que las nuevas conexiones de rampa a rampa tienen esperado reducir la frecuencia de los choques en un 50 %.

El proyecto también construirá acotamientos más amplios a lo largo de la I-5 entre I-84 y I-405, que ofrecerán un espacio para que los vehículos salgan de la autopista de forma segura y darán a

los vehículos de emergencia un acceso más rápido y seguro hacia las emergencias en el área de Rose Quarter.

Los beneficios de agregar carriles auxiliares han sido probados en todo EE. UU. y en otros proyectos completados en Portland. La I-5 hacia el sur: El proyecto en Tualatin, de la parte sur del Boones Ferry Road a I-205 agregó un solo carril auxiliar en dirección al sur en I-5 desde el norte de Lower Boones Ferry Road a I-205 para reducir la congestión y los accidentes. Los resultados han demostrado que redujo los conflictos de movimientos de incorporación al tráfico y permitió una conexión más directa para personas que viajan de OR 217 a la I-205. Ha mejorado la confiabilidad de las conmutas durante las horas pico del tráfico en la noche en 16 minutos, reducido los accidentes en 29 % al año y ahorrado a conductores \$13.8 millones de dólares en tiempo, anualmente.

En un proyecto similar en la I-205 en dirección al sur: El proyecto en el este de Portland en la I-84 en dirección al este hasta Powell Boulevard agregó un carril auxiliar en la I-205 con dirección al sur para conectar la I-84 con dirección al este en la rampa de entrada a la rampa de salida de Division Street/Powell Boulevard. Debido a que la congestión se alargaba hasta muy al norte, los beneficios de este proyecto se muestran en aproximadamente un segmento de seis millas (aproximadamente de Foster Road a Columbia River) para capturar el impacto completo de las mejoras. Entre 2017 y 2019, el proyecto redujo la congestión en un 35 % y salvó a los conductores \$3 millones de dólares en tiempo anualmente.

9. ¿De qué forma mejorará el proyecto la seguridad para las personas que no son conductores?

Las mejoras en las calles locales harán que las calles sean más seguras al otorgar más visibilidad, protección y acceso para las personas que caminan, patinan o andan en bicicleta. El proyecto incluye mejoras a las calles locales para todos los usuarios, como aceras bien iluminadas y rampas en las aceras que cumplen con la ley para estadounidenses con discapacidades. El camino de usos múltiples en N. Williams Avenue estará separado de los vehículos, tendrá mejor protección y más de 20 pies de ancho – equivalente al ancho de dos carriles para automóviles. Las instalaciones para bicicletas en las calles en la cubierta se incrementarán en un 10 %, y muchos carriles convencionales para bicicletas se reemplazarán con carriles con amortiguadores o protegidos.

10. ¿De qué forma afectará el proyecto a la Escuela Secundaria Harriet Tubman Middle School?

El equipo del proyecto está comprometido a priorizar la salud y seguridad de los estudiantes de la Escuela Secundaria Harriet Tubman Middle School (HTMS) al trabajar con las Escuelas Públicas de Portland (PPS) y otros socios para explorar formas de minimizar los impactos. Los planes de nuestro diseño toman en cuenta ajustes para impactos limitados a la propiedad de PPS para la construcción del proyecto. La construcción inmediatamente adyacente a la escuela solo se

realizará durante los meses de verano cuando la escuela no está en sesión. Para mitigar el ruido temporal de la construcción, el proyecto propone una nueva barrera para sonido que se extienda a lo largo de la orilla este del derecho de paso de la I-5 para aislar y reducir el ruido por la construcción. Con la barrera de sonido colocada y una vez que el proyecto se construya, los niveles de ruido en la escuela serán menores a los niveles de ruido actuales. Pueden ocurrir impactos a la calidad del aire menores y temporales las zonas directamente adyacentes a la actividad de construcción. El equipo del proyecto está trabajando para identificar e implementar las mejores prácticas de control para la calidad del aire para el sitio y para las oportunidades dentro del proyecto.

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

Un esfuerzo separado, distinto al Proyecto de Mejora del I-5 Rose Quarter, está siendo encabezado por PPS para reubicar la escuela Harriet Tubman a un nuevo lugar en el área y lejos del corredor de la I-5. El financiamiento para reubicar la escuela ha sido aprobado por la legislatura del estado (\$120 millones de dólares se aprobaron en la sesión legislativa de 2022) y PPS explora las nuevas ubicaciones posibles. Mientras que el ODOT ahora está directamente involucrado en esto, respaldamos el proceso de PPS para atender las preocupaciones de una escuela ubicada directamente a una autopista.

11. ¿Incrementará el proyecto el número de carriles? ¿Expandirá la autopista?

No, el proyecto no agregará nuevos carriles centrales. Sí, el proyecto agregará conexiones carriles auxiliares a lo largo de 1 milla de la I-5 y expandirá los acotamientos existentes en la autopista. Mientras que este incremento del ancho pavimentado en la autopista, los carriles auxiliares están designados para separar a los vehículos más lentos que entran y salen de la autopista de los vehículos de más alta velocidad que usan los carriles centrales existentes de la autopista.

Los nuevos carriles auxiliares están proyectados a reducir la congestión y mejorar la seguridad en la I-5 en nuestra comunidad creciente. Casi el 99 % de los vehículos en dirección al sur que usan el puente I-405 Fremont salen de I-5 en las siguientes 2 millas, ya sea en Broadway, I-84, o en el puente Morrison. Estas tres salidas están dentro del área del proyecto. **Con las conexiones propuestas de carriles auxiliares, estos vehículos no tendrán que incorporarse hasta o desde el tráfico central en la I-5.** Se espera que el proyecto ahorre a los conductores en la I-5 hasta 2.5 millones de horas de tiempo de viaje cada año.

Con acotamientos más amplios otorgaremos espacio para que los vehículos salgan de forma segura del camino en caso de una emergencia. Los acotamientos más amplios también les dan a los vehículos de emergencia un acceso más rápido y seguro para emergencias. **Estas mejoras ampliarán el plano físico de la I-5 sin agregar carriles centrales adicionales, y se construirá principalmente dentro de los terrenos que ya son propiedad del ODOT.**

12. ¿Cuál es el estatus del proceso de revisión medioambiental del proyecto?

El ODOT y la Administración Federal de Autopistas (FHWA, por sus siglas en inglés) están realizando un proceso de Evaluación Medioambiental para el Concepto Híbrido Propuesto 3. La FHWA anuló el documento de decisión de Hallazgos de No Impacto Significativo de noviembre de 2020, y un proceso de evaluación medioambiental actualizado, llegará a un nuevo documento de decisión por la FHWA a principios de 2023.

Actualizar la Evaluación Medioambiental es un paso que anticipamos para evaluar el Concepto Híbrido Propuesto 3, que requiere documentos adicionales de revisión medioambiental. Con estos esfuerzos adicionales para responder al diseño de cubierta de la autopista recomendado por la comunidad, el cronograma del proyecto sigue planeado para iniciar la construcción a finales de 2023. El ODOT mantendrá nuestros contratos existentes para el equipo del proyecto y seguirá enfocado en completar la documentación medioambiental necesaria y el paquete de trabajo inicial de diseño del desarrollo para el inicio de la construcción el próximo año.

Le damos la bienvenida a este paso en el proceso que ayudará a solidificar la implementación del plan para el Concepto Híbrido Propuesto 3 y seguir adelante. Este paso es parte de nuestra respuesta a los comentarios a la comunidad sobre tener el diseño correcto – lo que incluye comentarios directos del Consejo Asesor de Albina Histórica y el Comité Asesor de Revisión de la Comunidad.

Una mirada más profunda al proceso de revisión medioambiental.

¿Qué es la Ley Nacional de Política Medioambiental?

La Ley Nacional de Política Medioambiental es una ley federal que requiere que las agencias evalúen los impactos medioambientales que los proyectos potenciales puedan causar. El ODOT y la FHWA iniciaron este proceso para el proyecto en 2017. En 2019, el ODOT y la FHWA publicaron una Evaluación Medioambiental y realizaron un periodo de comentarios públicos de 45 días. En 2020, el ODOT y la FHWA publicaron una Determinación de No Impacto Significativo y Evaluación Medioambiental Revisada.

¿Qué es la Evaluación Medioambiental?

Una Evaluación Medioambiental es un estudio que mira a los impactos que un proyecto pueda tener en el medioambiente natural, construido y humano. Tiene varias características principales:

- Un plan para, y en coordinación con, agencias sociales.
- Una estrategia para recolectar comentario de la comunidad.
- Un propósito y necesidad para el proyecto.
- Un entendimiento del área actual y futura del proyecto con, o sin, el proyecto.
- Una revisión de los impactos medioambientales a corto y a largo plazo.

La Evaluación Medioambiental identifica formas para reducir los efectos adversos a las personas y el medioambiente. La Administración Federal de Autopista la revisa. Hay dos resultados de la revisión:

1. La Administración Federal de Autopista emite una Determinación de No Impacto Significativo si no hay impactos significativos. Esto termina el paso medioambiental para el proyecto.
2. Se necesita una Declaración de Impacto Medioambiental si hay impactos significativos.

¿Qué es una Declaración de Impacto Medioambiental?

Una Declaración de Impacto Medioambiental es un estudio adicional requerido si hay impactos importantes que puedan derivarse del proyecto hacia las personas o el medioambiente. La Administración Federal de Autopista determina este resultado. La Declaración de Impacto Medioambiental estudia más que la Evaluación Medioambiental, al:

- Evaluar la Evaluación Medioambiental.
- Discutir las alternativas del proyecto.
- Revisar el desarrollo futuro en el área del proyecto.
- Discutir los beneficios de evitar los impactos del proyecto.

13. ¿Cuánto costará el proyecto y cómo se financiará?

Con el Concepto Híbrido Propuesto 3 para la cubierta, el costo del proyecto se ha incrementado. A partir de septiembre de 2020, el costo estimado del proyecto, lo que incluye el Concepto Híbrido Propuesto 3, es de \$1,180 millones de dólares a \$1,250 millones de dólares con las cubiertas de autopista que puedan sostener edificios de hasta 3 pisos encima. Una cubierta de autopista que sostenga edificios de hasta 6 pisos, lo que se está explorando, podría costar aproximadamente de \$175 a \$200 millones de dólares más, llevando el total del proyecto a de \$1,350 a \$1,450 millones de dólares.

La Iniciativa de la ley 2017 de la Cámara de Representantes del estado, que actualmente está dedicada a financiar el proyecto, otorga de \$500 a \$700 millones de dólares de financiamiento, dependiendo de las tasas de interés al momento del bono. El ODOT está trabajando en un plan de financiamiento para lograr fuentes adicionales de financiamiento, lo que incluyen nuevos fondos federales y oportunidades de subvenciones competitivas de la Ley de Inversión y Empleos en Infraestructura.

14. ¿De qué forma está atendiendo el ODOT a las preocupaciones y necesidades de la comunidad histórica de Albina?

En Portland, generaciones de familias negras en la comunidad de Albina siguen afectadas por el daño de largo plazo causado por la construcción original de la I-5 en los años 50, lo que resultó en la pérdida de sus casas, negocios y sitios comunitarios. Es importante reconocer esta dolorosa

historia, incluso cuando el ODOT pone un enfoque renovado en la comunidad histórica de Albina con el Proyecto de Mejora del I-5 Rose Quarter.

El proyecto presenta una oportunidad única para el avance de la comunidad negra de Portland – para reconocer los daños del pasado de la destrucción de la comunidad de Albina, y otorgar un proyecto restaurativa a través de inversión intencional en las compañías y trabajadores negros o propiedad de minorías. Desde consultores hasta proveedores y grupos comunitarios y organizaciones sin fines de lucro, el ODOT está priorizando la equidad y asegurando que estas voces tengan un lugar en la mesa y puedan participar en la toma de decisiones para el proyecto, y creación de riqueza a través de las oportunidades de contrato para el proyecto.

No podemos remplazar lo que Albina fue en una ocasión, pero podemos ser un modelo nacional de justicia restaurativa, con un proyecto de transportación que invierte en las personas. Esto significa empoderamiento económico, autosuficiencia y creación de oportunidades de riqueza para la comunidad negra, a través de empleos bien pagados y caminos para la creación de negocios.

15. ¿De qué forma garantiza el ODOT que las oportunidades de contrato y fuerza laboral sean equitativas?

Por primera vez en la historia del ODOT, la agencia está aplicando un plan de diversidad a un megaproyecto. Desde la construcción de capacidad hasta un programa de mentores-pupilos y políticas antiacoso, el [Plan de Diversidad y Subcontratación](#) incluye estrategias para impulsar las oportunidades de contrato para Emprendimientos de Negocios Marginalizados (DBE, por sus siglas en inglés) y expandir la habilidad de trabajadores diversos en el proyecto. Con el respaldo y desarrollo del Comité Asesor de Revisión de la Comunidad, este plan se adoptó en febrero de 2022.

Con más de \$250 millones de dólares en oportunidades de contratos para DBE, nuevos negocios con poco flujo de efectivo y poca, o cero, experiencia trabajando con el ODOT, pronto construirán la capacidad y fortalecerán su sustentabilidad al entrenar y emplear jornaleros y jornaleras locales. Hay de 3 a 5 oportunidades de orientación y construcción de capacidad para Genere de Construcción/Contratista General principal. Los proyectos de largo plazo como este proyecto ofrecen estabilidad de carrera y oportunidades para aprender nuevas habilidades.

16. ¿Quién está involucrado en darle forma a este proyecto?

Los comités asesores supervisan y ofrecen dirección para el proyecto. La experiencia de los miembros del comité refleja una diversidad de orígenes profesionales, lo que incluye a firmas propiedad de minorías, grupos de defensoría, organizaciones de desarrollo de la fuerza de trabajo, asociaciones de industria y organizaciones basadas en la comunidad. Los miembros son líderes y voluntarios con fuertes lazos a la comunidad histórica de Albina con intereses amplios civiles y comunitarios. Todos los miembros son reconocidos por advocar a favor de las personas, especialmente 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 las mentas de la comunidad y del proyecto, y con las expectativas para contratar a negocios marginados y emplear a minorías y mujeres. El Comité Asesor de Supervisión Comunitaria trae una perspectiva amplia sobre temas comunitarios, sociales, económicos y laborales al área de proyecto.

El propósito del Comité Asesor de Albina Histórica es para elevar las voces de la comunidad negra y asegurar que los resultados del proyecto reflejen los intereses y valores de la comunidad, y que su comunidad se beneficie directamente de las inversiones en el proyecto. El Consejo trae perspectivas de la comunidad hacia el proceso de toma de decisiones del proyecto con relación a elementos que directamente apoyan las conexiones comunitarias, diseño urbano y generación de riqueza en la comunidad negra e histórica de Albina.

Para obtener más información sobre estos comités asesores, visite nuestro sitio web [aquí](#).

17. ¿Cómo se puede involucrar en el proyecto?

El proyecto está en las primeras etapas de diseño, y todavía hay mucho trabajo que hacer. Necesitamos a la comunidad para que ayude a darle forma al proyecto. A través de los procesos de diseño, queremos escuchar de usted. Hay oportunidades continuas de comentarios a través de eventos comunitarios, sesiones de puertas abiertas, encuestas en línea, asambleas de comités públicos y asambleas con personas interesadas en el diseño urbano, que las que usted puede ofrecer sus comentarios.

Nos esforzamos para cultivar un diálogo de dos vías que demuestre la forma en que las conversaciones productivas pueden contribuir a toma de decisiones colaborativas en el proyecto. Continuará viéndonos participar en conversaciones activas y significativas con personas, enfocándonos en la participación con todos y especialmente con la comunidad negra.

A través de la comunicación, nos comprometemos en colaborar con la comunidad para respaldar a los gobiernos locales, regionales y estatales para reunir a personas de orígenes y experiencias diversas para expandir el entendimiento de la comunidad. Nos aseguraremos de los valores del proyecto se esfuercen para cubrir las necesidades de nuestra comunidad.

Le invitamos a que se involucre al visitar la página de eventos en el sitio web del proyecto, registrándose para los correos electrónicos con actualizaciones y al contactar al equipo del proyecto a...

Información de contacto para el equipo del proyecto

Sitio web: www.i5rosequarter.org

Correo electrónico: i5rosequarter@odot.oregon.gov

Teléfono: 503-470-3127