

Belle Chasse Puente y proyecto de reemplazo de túneles

preguntas frecuentes

1. ¿Cuándo comenzará la construcción?

Un cronograma general para el puente de reemplazo incluye trabajos de topografía, ingeniería y diseño en 2020, construcción a partir de 2021 y el nuevo puente que se completará y se abrirá al tráfico en 2024. Se prevé que la demolición del puente y el túnel existentes se complete en la primavera de 2025.

2. ¿El acceso y el tráfico se verán afectados durante la construcción?

Cuatro carriles (dos en cada dirección) seguirán estando disponibles para el cruce durante todo el período de construcción (excepto para reducciones limitadas programadas a corto plazo de unas pocas horas a la vez).

3. ¿Cuándo comenzará el peaje?

El peaje se producirá en el nuevo puente Belle Chasse. Según el contrato, esto solo se permite comenzar al finalizar la construcción del nuevo puente, cuando esté completamente abierto al tráfico en ambas direcciones. Se espera que esto ocurra en abril de 2024.

4. ¿Alguien estará exento de los pagos de peajes?

Según el estatuto de Luisiana, los siguientes usuarios estarán exentos de pagar peajes [mientras están de servicio], si tienen un transpondedor:

Vehículos de propiedad pública, vehículos de transporte público, desfile o transporte en grupo de los Boy Scouts of America, Girl Scouts of America y Camp Fire Girls (tamaño mínimo de grupo de 15), bomberos (incluidos los voluntarios), policía estatal, todo el personal encargado de hacer cumplir la ley, milicia estatal y vehículos privados de veteranos estadounidenses discapacitados.

5. ¿Se cobrarán peajes si hay un huracán o una evacuación?

Durante los huracanes, el puente permanecerá abierto mientras sea seguro para viajar, y el Secretario de Transporte tiene la autoridad para suspender los peajes.

6. ¿Tengo que parar para pagar mi peaje?

No, todos los vehículos conducirán a través de la estructura de peaje en el límite de velocidad regular. Los vehículos con transpondedores serán recogidos por el sistema de Identificación Automática de Vehículos (AVI) y las cámaras tomarán fotografías de las matrículas de todos los demás vehículos para coordinar los pagos. Este sistema está diseñado para minimizar cualquier impacto en el tráfico. Todas las transacciones se realizarán electrónicamente.

7. ¿Cómo obtengo un transpondedor para mi vehículo?

A medida que se acerque la fecha de apertura del puente, los transpondedores estarán disponibles sin costo alguno para todos los usuarios. Los transpondedores podrán ser ordenados en línea o recogidos localmente. La asistencia de instalación también estará disponible para cualquier persona que lo desee. El transpondedor inicial se proporcionará de forma gratuita a cada vehículo registrado. Hay una tarifa nominal para un reemplazo.

8. ¿Habrá un descuento para las personas que viajan a través del puente varias veces al día?

No.

9. Si hay un aumento en el impuesto a la gasolina, ¿se utilizará alguna parte de esos fondos para reducir los peajes y /o su plazo?

Si se aumenta el impuesto a la gasolina, sus ingresos serán asignados por la Legislatura del Estado de Luisiana. El contrato P3 permite al Estado hacer contribuciones futuras para reducir la tarifa de peaje o acortar el plazo del peaje.

10. ¿Pagarán los buques marítimos un peaje?

No.

11. ¿El DOTD está haciendo alguna contribución financiera al Proyecto?

El DOTD aseguró y está contribuyendo con \$ 103.9 millones para el costo de construcción del Proyecto de las siguientes fuentes:

- \$12.5 millones en bonos de Grant Anticipation Revenue Vehicle (GARVEE)
- Subvención INFRA de \$45 millones
- \$12 millones en fondos federales de la Comisión de Planificación Regional
- \$34.4 millones de fondos federales/estatales asignados a DOTD

Además, el DOTD aportará \$875,000 anuales durante el período de operación, lo que elimina la indexación de los peajes cobrados a los usuarios locales con un transpondedor.

El DOTD optó por asignar estos fondos al proyecto Belle Chasse en lugar de asignarlos a otras necesidades de infraestructura en el Estado.

12. ¿Por qué el DOTD seleccionó un método de entrega de proyectos de asociación público-privada(P3)?

El método de entrega P3 permite que la financiación esté en su lugar para comenzar y construir el proyecto mucho más rápidamente. El contratador asegura el resto de la financiación inicial del proyecto, que no está disponible para DOTD en este momento. Además, proporciona un mejor valor al Estado al transferir más riesgos del proyecto al socio privado y crear incentivos para que el socio privado innove y ofrezca estrategias de construcción y mantenimiento a largo plazo más económicas.

- a. El contratador está en riesgo para la entrega a tiempo y en el presupuesto del nuevo puente
 - i. El presupuesto del proyecto incluye deuda a terceros junto con 30 millones de dólares de capital invertido directamente desde el contratador, comprometidos para el período completo del proyecto.
- b. Condición del puente garantizada para el término completo del acuerdo
 - i. Los estándares de rendimiento y mantenimiento se ponen en marcha durante el período de operación, y el contratador puede tener su contrato terminado y perder su inversión por no cumplir.
- c. El estado de Luisiana siempre posee la cresta y participa en cualquier ingreso. El desarrollador absorbe toda la pérdida de ingresos.
- d. Alineación de intereses entre DOTD, el público y el Plenary
 - i. El reembolso a largo plazo del capital privado garantiza el compromiso con el rendimiento a largo plazo del activo para el reembolso completo del capital de riesgo.
 - ii. Efectivamente una garantía garantizada de 30 años.

- e. La estructura P3 incentiva una mentalidad a largo plazo durante el diseño y la construcción, lo que conduce a una mayor calidad y menores costos generales que una adquisición tradicional.

13. ¿Qué constituye la tarifa de peaje que estamos pagando?

Las operaciones y el mantenimiento del puente, el cobro de peajes y los costos de operación, y el reembolso del capital incurrido para construir el puente y demoler las estructuras anteriores se incluyen en el peaje.

14. ¿Cuáles serán las tarifas de peaje durante el plazo de 30 años?

Las tarifas de peaje a lo largo del término varían según la clasificación del vehículo y si el usuario tiene una cuenta de transpondedor o no. También se ofrece una tarifa con descuento a los residentes de Plaquemines Parish. Los aumentos anuales de los peajes se muestran en este [cuadro](#). Además, a partir de 2019, cada año las tarifas de peaje siguen aumentando en el índice de Precios al Consumidor (IPC) del año para todas las tarifas que no sean Auto Local.

15. Cuando se abra el nuevo puente, ¿cuál será el costo del peaje para cada tipo de vehículo?

Las tarifas de peaje que se reflejan a continuación suponen una tasa del IPC del 2% de aquí a 2024; si el IPC es menor o más alto, las tarifas se ajustarán en consecuencia.

Year	Local Auto (AVI)	Non-Local Auto (AVI)	Non-Local Auto (Non-AVI)	Medium Trucks (AVI)	Medium Trucks (Non-AVI)	Large Trucks (AVI)	Large Trucks (Non-AVI)
1	0.25	0.99	1.99	3.31	4.31	6.62	7.62

**Years refer to the January 1st that occurs (X) years after the Partial Acceptance Date which is April 13, 2024*

***Toll rates above assume a 2.0% Annual CPI increase every January from the CPI Base Date (January 2019) for all rates other than Local Auto*

CPI: Consumer Price Index (CPI) measures changes in the price level of a weighted average market basket of consumer goods and services.

AVI: Automatic Vehicle Identification (AVI) refers to vehicles equipped with transponders which automate the tolling process.

Non-AVI: Vehicles traveling over the tolled bridge without transponders are charged the Non-AVI rate which reflects a more labor intensive process.

16. ¿Qué beneficios obtiene el Estado de Luisiana cuando Plenary Infrastructure se hace cargo de las operaciones del Puente y Túnel Belle Chasse en la primavera de 2020?

El Estado de Luisiana ya no tendrá que asumir los costos de las operaciones y el mantenimiento del puente y túnel existentes en Belle Chasse una vez que el equipo plenario asuma estas funciones.

17. ¿Habrá que comprar propiedades a empresas y propietarios de viviendas para construir el nuevo puente, por el derecho de paso necesario (ROW)?

Originalmente, se preveía que se requerirían varias propiedades para que se construyera el nuevo puente. Sin embargo, el equipo plenario y DOTD han trabajado juntos para rediseñar el esfuerzo para proporcionar la máxima funcionalidad con impactos disminuidos. Los propietarios serán contactados directamente este año para discutir los posibles impactos.

18. ¿Cómo beneficiará este proyecto a la comunidad?

El nuevo puente Belle Chasse está destinado a:

- Mejorar el acceso a Plaquemines Parish para el tráfico diario y de evacuación con un cruce GIWW confiable y eficiente. El proyecto mejorará el acceso para los residentes y las empresas al reducir o eliminar los retrasos programados y no programados asociados con la operación del puente y el mantenimiento del puente y el túnel.

- Mejorar la navegación GIWW mediante la reducción de la demora de los buques marinos. El proyecto elevará la elevación del puente. Esto mejora la navegación en el canal intracostero al reducir el retraso creado por el puente móvil actual.
- Oportunidades de apoyo para el crecimiento industrial. El proyecto mejorará las operaciones de tráfico en la autopista Belle Chasse, ayudando así a satisfacer las necesidades de los residentes y la industria en la parroquia
- Cumplir con los objetivos de restricción fiscal. El proyecto será asequible y consistente con los objetivos y las capacidades de financiamiento del Plan Metropolitano de Transporte.
- Mejore la eficiencia con menores costos de operaciones y mantenimiento (O&M). El proyecto permitirá una asignación más eficiente de los recursos de mantenimiento por parte del DOTD.

19. ¿Por qué era necesario este proyecto?

La necesidad identificada en las etapas ambientales para el proyecto incluye la mejora del acceso y la eficiencia en el corredor:

Detención de tráfico en la carretera Belle Chasse como resultado de 10 aperturas diarias regulares de embarcaciones a los 7 minutos cada una: el puente Judge Perez tiene una altura cerrada de 40 pies por encima del agua alta media. Esto requiere que el puente Judge Perez se abra con frecuencia para acomodar embarcaciones marinas en el canal intracostero.

Elimine los cierres no programados de mantenimiento y reparación tanto para el puente como para el túnel: tanto el túnel Belle Chasse como el puente Judge Perez tienen más de 50 años. Deben cerrarse de vez en cuando para el mantenimiento y el túnel se cierra muy con frecuencia para la limpieza. Durante estas operaciones, DOTD debe utilizar controles de tráfico que crean congestión y retraso en la carretera Belle Chasse.

Mejorar la eficiencia y confiabilidad de la evacuación de huracanes vehiculares y de los buques: el puente Judge Perez debe abrirse con frecuencia para acomodar el movimiento de los buques que buscan un puerto seguro durante los eventos de huracanes y tormentas tropicales. La aleatoriedad de este patrón crea un patrón de tráfico más congestionado a lo largo de la carretera Belle Chasse.

Mejorar las operaciones diarias de tráfico: las mejoras realizadas como parte de este proyecto deben abordar las futuras demandas de tráfico en la autopista Belle Chasse en el canal intracostero, y se prevé que crezcan ligeramente con respecto a los volúmenes actuales (estimados en 34,633 vehículos por día) según el Modelo de Demanda de Viajes de la Comisión de Planificación Regional.

20. ¿Dónde puedo encontrar más información sobre el proyecto?

http://wwwsp.dotd.la.gov/Inside_LaDOTD/Divisions/Engineering/Public-PrivatePartnerships/Pages/BelleChase.aspx

21. ¿Quién será el propietario del nuevo puente Belle Chasse?

El Estado de Luisiana conservará la propiedad del nuevo puente Belle Chasse y ejercerá control sobre el rendimiento a través de sanciones y retenciones si el socio privado no cumple con sus obligaciones en virtud del acuerdo.

22. ¿No está el sector privado solo involucrado en estos proyectos P3 para obtener ganancias?

El sector privado diseña y construye proyectos de infraestructura tanto tradicionales como P3. El beneficio se obtiene en ambos modelos; sin embargo, los P3 están estructurados de manera que la rentabilidad y la pérdida financiera estén vinculadas al rendimiento. Por ejemplo, el socio privado puede ser penalizado financieramente si el proyecto no se completa a tiempo en el presupuesto o no logra los requisitos de calidad y condición continuos.

23. ¿Son los P3 más caros que los proyectos adquiridos tradicionalmente?

Un P3 bien estructurado ofrece un mejor valor para el dólar público y ahorra dinero porque los socios del sector privado son incentivados directamente en función del rendimiento. El modelo P3 considera toda la vida útil de un activo, lo que puede afectar a muchas decisiones sobre el proyecto y conducir a un mejor valor en el diseño, la construcción, el mantenimiento y la operación. El modelo P3 garantiza que los fondos se reserven para la reparación y el mantenimiento regulares, el factor más importante para mantener bajos los costos de infraestructura.

Además, debido a que los riesgos apropiados se transfieren al sector privado, los sobrecostos y sobrecostos son sufragados por el sector privado.

Otros factores que contribuyen a un mejor valor:

- El sector privado tiene mejor y más experiencia en la gestión de los riesgos de construcción y operacionales, que se traducen en ahorros para los contribuyentes.
- Los contratistas son penalizados si exceden el presupuesto, tardan más de lo esperado o tienen un rendimiento inferior.
- La entrega de proyectos a tiempo ayuda a proporcionar un mejor acceso a un transporte público más seguro y confiable antes.