

Estudio de Reducción de Tráfico de Metro

Preguntas Frecuentes (Invierno – Primavera 2022)

¿Qué es el Estudio de Reducción de Tráfico de Metro?

Metro está llevando a cabo un estudio para determinar si un programa piloto de reducción de tráfico podría ser factible y exitoso en el Condado de Los Angeles. Este estudio analizará si, dónde y cómo un programa piloto de reducción de tráfico, que incluye tarificación de la congestión y opciones de transporte adicionales, puede funcionar en algún lugar del Condado de Los Angeles para reducir el tráfico a través de un enfoque doble:

1. Manejar la demanda de viajes a través de la tarificación de la congestión, y
2. Proporcionar más opciones de transporte de alta calidad.

En última instancia, un concepto de programa piloto de reducción de tráfico y un plan de implementación, en asociación con una o más ciudades, se presentarán a la Junta Directiva de Metro en la primavera de 2023 para su consideración. Si se aprueba el programa piloto, Metro y sus socios comenzarán el proceso multianual de diseño e implementación para un lanzamiento previsto en 2026.

Vea este video para aprender más: <https://www.youtube.com/watch?v=cKWqLfxFvNM>

¿Qué objetivos tendría un programa piloto de reducción de tráfico?

Los objetivos centrales de un programa piloto son:

- Reducir el tráfico a través de la tarificación de la congestión, lo que facilita que las personas se trasladen, independientemente de cómo viajen, y
- Proporcionar opciones adicionales de traslado de alta calidad

Los resultados positivos adicionales deseados están destinados a apoyar:

- Justicia ambiental y económica, incluyendo la búsqueda de cómo abordar las cargas y maximizar los beneficios para las poblaciones de bajos ingresos y vulnerables, y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero;
- Salud y seguridad públicas, incluyendo el apoyo a las mejoras de la calidad del aire y la seguridad vial para los usuarios; y



- Oportunidades económicas y de equidad, incluyendo el apoyo a las empresas y el transporte de productos, y la mejora del acceso a los empleos y otros destinos y oportunidades clave, y permitir un acceso más equitativo, especialmente para los vecindarios y las personas que históricamente han estado sobrecargados por la congestión.

¿Por qué Metro está llevando a cabo un Estudio de Reducción de Tráfico?

No es de extrañar que el sistema de calles y carreteras del Condado de Los Angeles esté muy congestionado y probablemente lo estará más aún con el tiempo, a menos que exploremos nuevas soluciones hoy. Hasta la fecha, los esfuerzos para aliviar el tráfico no se han mantenido al ritmo de las demandas del crecimiento regional a largo plazo.

El Estudio de Reducción de Tráfico es una iniciativa identificada en el Plan Estratégico Visión 2028 de Metro (vea metro.net/about/plans/metro-strategic-plan), que fue aprobado por la Junta Directiva de Metro en 2018. Visión 2028 prevé un futuro sistema de movilidad que permita a las personas viajar rápida y fácilmente por todo el Condado de Los Angeles, sin importar a dónde o cuándo quieran ir. Metro está llevando a cabo el estudio para determinar si un programa piloto de reducción de tráfico pudiera apoyar esta visión, reduciendo la cantidad de tiempo que los angelinos pasan en el tráfico y apoyando mejoras en nuestra salud, economía y calidad de vida.

¿Qué es tarificación de la congestión?

El tráfico existe porque el número de personas en automóviles que quieren usar las vías (demanda) en ese momento es mucho mayor que el espacio real disponible (oferta) para el uso de todos los vehículos.

La tarificación de la congestión es una herramienta para manejar la demanda de vías. Cuando se utilizan como parte de una estrategia integral para reducir el tráfico, los precios de congestión pueden alentar a algunas personas a cambiar la forma en que viajan parte del tiempo. Esto podría incluir viajar en un momento diferente; tomando una ruta diferente; usar un modo diferente, como viajar en transporte público, caminar, andar en bicicleta o patines; uso compartido del automóvil; combinar y reducir viajes; teletrabajo; o viajar a otro destino.

La ley económica de la oferta y la demanda se aplica a casi todos los productos y servicios en los Estados Unidos, desde la vivienda y los servicios públicos hasta los alimentos y otras formas de viaje. Cuando algo que escasea es gratuito o barato, la demanda será mucho mayor que la oferta disponible. Muchas empresas, servicios públicos y otras entidades utilizan la tarificación para gestionar la demanda, de modo que una oferta limitada pueda ser suficiente para todos.



Vea este video para aprender más: <https://www.youtube.com/watch?v=cKWqLfxFvNM>

¿No hay otra forma de reducir el tráfico?

Hasta la fecha, muchos esfuerzos para aliviar el tráfico se han centrado en aumentar la oferta de vías, como agregar más carriles o mejorar los enlaces. Sin embargo, estos proyectos son generalmente caros y lentos, y no han podido responder a la demanda creciente. Por esta razón, el tráfico sigue aumentando.

Los proyectos de carreteras que agregan más oferta también pueden tener una serie de impactos negativos. La gestión de la demanda puede mejorar el rendimiento de nuestra red de vías existente, facilitando que todos viajen, independientemente de cómo elijan hacerlo.

¿Cuáles son los beneficios de la tarificación de la congestión?

Los beneficios principales de la tarificación de la congestión incluyen la reducción de la cantidad de tiempo, el estrés y los costos incurridos de estar sentado en el tráfico, y también hay muchos otros beneficios potenciales. En otras regiones, cuando se utiliza como parte de una estrategia integral, la tarificación de la congestión ha dado lugar a una mejora de la calidad del aire, ha contribuido a que las vías sean más seguras y ha sido una herramienta eficaz para reducir las emisiones de carbono. Al ayudar a los vehículos a moverse más libremente - ya sea que las personas conduzcan, compartan el automóvil o usen el transporte público - las personas pueden acceder mejor a sus empleos y otros destinos clave, lo que ayudará a las personas y sus comunidades a prosperar.

¿Por qué Metro está avanzando con la consideración de la tarificación de la congestión como parte de una estrategia de reducción de tráfico durante una importante crisis de salud pública (COVID-19) que ha resultado en una recesión económica y ha reducido significativamente el tráfico?

Si bien la región de Los Angeles es conocida como una de las capitales económicas y culturales del mundo, también es conocida por el tráfico. Nuestro tráfico ha empeorado constantemente a través de períodos de crecimiento económico y recesiones. Si bien COVID-19 nos está afectando ahora, es probable que nuestra economía y población continúen creciendo y el tráfico se intensifique a largo plazo, a menos que exploremos nuevas formas de reducir el tráfico.

De hecho, un estudio de la Asociación de Gobiernos del Sur de California determinó que, durante el verano de 2020, en medio de las órdenes de Quedarse en Casa, el tráfico en nuestras



autopistas regionales ya había vuelto a subir al 90% de los niveles anteriores a la pandemia.¹ Desde entonces, el tráfico ha seguido aumentando, alcanzando o superando estos niveles en muchas zonas del condado.² Los primeros análisis muestran que un programa piloto puede tener un impacto significativo en la reducción de este tráfico.³

El Estudio de Reducción de Tráfico es un esfuerzo multianual para planificar un futuro en el que podamos disfrutar del crecimiento económico sin el dolor y el estrés del embotellamiento. Al finalizar el estudio, previsto para la primavera de 2023, la Junta Directiva de Metro decidirá si implementa un programa piloto de reducción de tráfico en asociación con una o más ciudades. Llegar a un programa piloto operativo real requeriría la aprobación federal y estatal, el diseño del sistema y la implementación, y se prevé que el programa piloto pudiera lanzarse en 2026.

¿Cómo se está asegurando de que la equidad tenga un rol central a lo largo de este estudio?

Para proporcionar un programa que funcione para todos, incluyendo las comunidades de bajos ingresos y vulnerables, debemos asegurarnos de que la equidad sea una consideración central en cada paso del proceso, y que el proceso esté informado por la participación y los datos de los grupos clave interesados. Para mejorar los resultados de equidad a través de un posible programa piloto de reducción de tráfico, debemos ir más allá de sólo mitigar o minimizar los impactos negativos. En cambio, debemos centrarnos en mejorar los resultados. A lo largo del Estudio de Reducción de Tráfico, buscaremos:

- Identificar quién se ve afectado y cómo.
- Trabajar con la comunidad para establecer los resultados deseados y determinar cómo medir el progreso hacia ellos.
- Medir los beneficios y cargas potenciales.
- Trabajar con la comunidad para desarrollar estrategias para abordar las cargas y aumentar los beneficios, como los subsidios y la reinversión de los ingresos netos en las comunidades que reciben servicios o se ven afectadas por un programa piloto. Esto incluiría comunidades dentro de los límites geográficos y aquellos cuyos miembros viajan hacia o a través de un área piloto también.
- Trabajar con la comunidad para desarrollar mejoras de transporte propuestas, que podrían incluir mejorar el servicio y la frecuencia de autobuses y trenes; crear lugares más seguros para que las personas caminen, anden en bicicleta o rueden en tránsito o hagan viajes cortos por sus vecindarios; proporcionar mejores incentivos para compartir vehículos; y otras mejoras.
- Trabajar con la comunidad para desarrollar los conceptos piloto y refinar iterativamente los conceptos con los comentarios de la comunidad.

¿Cuál es el cronograma para este estudio y cuáles son los hitos clave?

El estudio comenzó en el otoño de 2019, con la participación inicial de los grupos clave interesados y el público, y las sesiones de escucha se llevaron a cabo durante 2020. En febrero de 2021, introdujimos conceptos iniciales, realizamos análisis técnicos, examinamos los problemas planteados por los grupos clave interesados y continuamos la participación del público y los grupos clave interesados. Metro continuará estudiando las áreas conceptuales a través del análisis técnico continuo, la participación del público y los grupos clave interesados, discusiones más enfocadas con las comunidades de equidad y el desarrollo de un plan de implementación.

Prevedemos que en la primavera de 2023, se presentarán los conceptos preferidos y el plan de implementación. En ese momento, la Junta Directiva de Metro decidirá si aprueba un programa piloto de reducción de tráfico y si avanza con la implementación. En la actualidad, Metro estima que un proceso de implementación tomaría varios años y que se lanzaría un programa piloto en 2026.

Consulte los Documentos del estudio de reducción de tráfico de Metro para ver el cronograma y obtener más información.

<https://www.dropbox.com/home/Images/Projects/Traffic%20Reduction%20Study>

Ya pago muchos impuestos. ¿Por qué están considerando cobrarme más dinero por conducir?

La tarificación de la congestión es una tarifa directa para el usuario - muy parecida al pago por la electricidad, el agua u otros peajes de carretera, y está diseñado para administrar la demanda de vías y reducir el tráfico.

Las empresas de servicios públicos utilizan tarificación de la congestión para garantizar que las personas y las empresas tengan la electricidad, el agua y el gas que necesitan cuando lo necesitan. Por ejemplo, si usamos demasiada electricidad a la vez durante períodos de alta demanda, como en las calurosas tardes de verano, pondríamos presión en la red. Tendríamos que preocuparnos constantemente por los apagones. Los precios se utilizan para evitar este resultado y cambiar efectivamente el uso de energía a otras partes del día. Por el contrario, nuestras vías no tienen precio y, casi a diario, sufrimos embotellamientos, lo que tiene muchos efectos negativos en nosotros como individuos y en nuestras comunidades.

Si bien sigue habiendo mucha incertidumbre por COVID-19, el tráfico ya está aumentando, y amenaza con obstruir las vías de nuevo. La tarificación de la congestión es una herramienta para que nuestras vías vuelvan a fluir y para garantizar que podamos llegar rápida y fácilmente a nuestros trabajos, escuelas, centros de atención médica y otros destinos clave.



¿Cuántos ingresos se podrían generar a partir de un programa como este? ¿Qué va a hacer Metro con los ingresos de cualquier programa piloto de tarifas?

Todavía estamos evaluando el rango potencial de ingresos netos, que se reinvertirían en las comunidades atendidas y afectadas por el programa piloto. Esto incluiría a las comunidades dentro de los límites geográficos y también aquéllas cuyos habitantes viajan hacia o a través de un área piloto.

Cualquier concepto de programa piloto se centrará ante todo en lograr los objetivos de reducción del tráfico, proporcionar opciones adicionales de transporte de alta calidad y apoyar los resultados adicionales deseados de salud y seguridad, justicia económica y ambiental y vitalidad económica. Sin embargo, basándonos en otros programas alrededor del mundo con objetivos similares, anticipamos que generaría ingresos para la reinversión. Metro trabajará con las comunidades y las agencias asociadas para identificar las inversiones que se realizarían.

Las opciones de tránsito en mi área no son frecuentes ni están lo suficientemente disponibles para mis necesidades. ¿Qué quiere decir con "proporcionar opciones de tránsito de alta calidad en cualquier área de estudio"? No los estoy viendo en este momento.

Parte del estudio incluye identificar e implementar mejores opciones de transporte público antes de introducir cualquier elemento de tarificación, que actualmente se prevé que sea en 2026. Algunas ejemplos de mejores opciones de transporte pueden incluir mejorar el servicio y la frecuencia de autobuses y trenes, crear condiciones más seguras para caminar, andar en bicicleta y patinar en las calles; proporcionando mejores incentivos para compartir vehículos y más opciones de teletrabajo. Estos son solo algunos ejemplos. Es probable que haya otras mejoras que exploraremos a medida que nos involucremos con las comunidades y llevemos a cabo análisis técnicos.

Además de gestionar la demanda de carreteras y reducir el tráfico, la tarificación de la congestión también mejoraría la velocidad y la fiabilidad del servicio de transporte público. Con mejoras adicionales además de estas condiciones mejoradas, el transporte público puede funcionar como una verdadera opción de alta calidad para más personas.



¿Cómo podría un programa piloto de reducción de tráfico apoyar a los residentes y comunidades de condados de ingresos bajos o fijos, especialmente a aquellos que históricamente han estado en desventaja o que aún se están recuperando de la crisis de COVID-19?

La equidad es una prioridad central del Estudio de Reducción de Tráfico.

Si bien todos se beneficiarían de menos tráfico y ahorro de tiempo, no todos pueden asumir los costos adicionales, incluso si el precio es bajo. El Estudio de Reducción de Tráfico explorará cómo un programa piloto podría mejorar los resultados, especialmente para las comunidades vulnerables. Por ejemplo, las compañías de servicios públicos han implementado programas de asistencia para hogares de bajos ingresos para garantizar que la electricidad sea asequible y que la tarificación para administrar la demanda de electricidad, no recaiga sobre sus hombros. Se analizarán los beneficios y cargas para los hogares y comunidades de bajos ingresos causados por cada uno de los conceptos que se exploran en el Estudio de Reducción de Tráfico. Una vez que éstos hayan sido identificados, Metro trabajará para desarrollar un conjunto de mejoras de transporte y programas de asistencia para hogares de bajos ingresos para aumentar los beneficios y reducir las cargas.

¿Cuál es el proceso y el plan de divulgación pública para el Estudio de Reducción de Tráfico? ¿Cómo puedo participar?

El Estudio de Reducción de Tráfico depende de una participación pública significativa durante todo el proceso. En el transcurso del estudio, habrá muchas maneras de conocer el progreso del estudio y proporcionar información. Esto incluirá discusiones organizadas por Metro, conversaciones con organizaciones cívicas y de defensa, residentes, trabajadores, empresas, municipios y más. Metro también celebrará reuniones públicas durante todo el proceso. El compromiso con las comunidades de bajos ingresos y vulnerables será una prioridad para garantizar que la equidad sea el núcleo del programa piloto que se presente para su consideración.

Visite el sitio web del proyecto en metro.net/trafficreduction para obtener información sobre las oportunidades actuales para contribuir o envíe sus ideas y comentarios a trafficreduction@metro.net.



¿Cuáles son las primeras áreas conceptuales que está considerando para implementar un programa piloto de reducción de tráfico? ¿Cómo seleccionó estas áreas?

Los primeros conceptos se seleccionaron ([vea artículo de El Pasajero de febrero de 2021 aquí](#)) observando primero dónde los niveles de congestión eran particularmente severos en el Condado de Los Angeles. A partir de ahí, consideramos ubicaciones y modelos de tarifas que cumplieron con los siguientes factores:

- Reduce la congestión sustancialmente
- Produce beneficios claros y comprensibles para la reducción del tráfico
- Evita posibles desbordamientos de tráfico
- Tiene potencial para tener una gama confiable y diversa de opciones de viaje para 2026, antes del lanzamiento previsto de cualquier programa piloto.
- Presencia de municipios potenciales interesados en explorar la tarificación de la congestión

También consideramos las lecciones aprendidas de los casos de estudio exitosos de tarificación de la congestión en Europa y Asia:

- En la mayor medida posible, usar estructuras naturales o hechas por el hombre como límites (como cuerpos de agua, colinas / montañas, carreteras / estructuras hechas por el hombre)
- Centrarse en ubicaciones comerciales en las que las estrategias de precios puedan influenciar los viajes y los patrones de viaje
- Evitar dividir los vecindarios
- Considerar áreas que ya cuenten con opciones de tránsito robustas

Nuestro trabajo de análisis técnico y creación de modelos nos ayudará a comprender mejor cómo se desempeña cada uno de estos escenarios en términos de beneficios y cargas en múltiples categorías, incluyendo el impacto en la congestión de las vías, el acceso a las oportunidades, la salud y el medio ambiente de la comunidad, la asequibilidad y el impacto financiero. La participación pública ocurrirá a lo largo del estudio para complementar estos esfuerzos e informar el análisis técnico.

¿Qué ha escuchado Metro hasta ahora durante sus primeros esfuerzos de participación y divulgación?

Desde agosto de 2020, el equipo del proyecto ha involucrado a una amplia gama de grupos clave interesados en toda la región en conversaciones sobre sus ideas y preguntas sobre el Estudio de Reducción de Tráfico y un posible programa piloto. Los comentarios tocaron temas relacionados con la equidad, la participación de los grupos clave interesados y el público, la calidad del transporte público y las alternativas a la conducción, los beneficios potenciales de la tarificación, los ingresos y las reinversiones, los impactos económicos y los impactos del tráfico. Esta es una muestra de lo que hemos escuchado hasta ahora.

¿El Condado de Los Angelesno tiene ya un programa de tarificación de la congestión?

¡Sí! En los Estados Unidos, los carriles expresos son la forma más común de tarificación de la congestión. Una versión de este concepto se puede ver en los carriles expresos I-10 e I-110 de Metro, que incorpora tarificación de congestión de corredores para mejorar la confiabilidad del tiempo de viaje y reducir los viajes en automóvil de una persona sola, incentivos para fomentar el uso compartido del automóvil e inversiones para mejorar el tránsito y expandir el ciclismo y caminata dentro de esas comunidades, ofreciendo a las personas más opciones de viaje.

Para el Estudio de Reducción de Tráfico, Metro está explorando aplicaciones más expansivas como zonas de cordón y tarificación de corredores completos. Las zonas de cordón cubren áreas geográficas, como los distritos comerciales centrales. La tarificación completa del corredor incluiría todos los carriles en las vías de un corredor y podría incluir vías interestatales, autopistas y / o carreteras. Este enfoque más amplio tiene un mayor potencial de reducción de tráfico que los carriles expresos, que sólo fijan el precio de carriles seleccionados en una vía.



¿Metro tiene la autoridad para hacer esto por su cuenta o necesitará asociarse con ciudades, agencias y comunidades?

Se necesitan asociaciones tanto para el estudio como para la implementación de cualquier posible programa piloto de reducción del tráfico. Metro no tiene autoridad sobre la red de carreteras y no tendría la capacidad de implementar un programa piloto sin asociarse con una o más ciudades y agencias. La coordinación, la cooperación y el cumplimiento de los objetivos compartidos son clave para un posible programa piloto.

Durante la mayor parte del Estudio de Reducción de Tráfico, la naturaleza de esta asociación se definirá como la voluntad de explorar y desarrollar posibles conceptos del programa piloto. La participación de la comunidad y los grupos clave interesados también será un componente central de este proceso de asociación.

Anticipamos que, en la primavera de 2023, el programa piloto preferido y el plan de implementación se llevarán a la Junta Directiva de Metro. Si se aprueba en ese momento, Metro y sus socios trabajarán juntos en un proceso multianual para diseñar e implementar el programa, con una fecha de lanzamiento prevista en 2026.

¿Metro necesita la aprobación federal y estatal para avanzar con un programa piloto de reducción de tráfico?

Metro y sus socios necesitarían la aprobación federal y la legislación estatal para avanzar con cualquier programa piloto. Actualmente, se anticipa que este proceso podría ocurrir en 2023, si la Junta de Metro aprueba un programa piloto.

