

Preguntas frecuentes sobre el Estudio de Reducción de Tráfico de Metro (actualizado en enero de 2023)

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

Metro está llevando a cabo un estudio de viabilidad para determinar si un programa piloto de reducción de tráfico pudiera tener éxito en el condado de Los Ángeles. Este estudio analizará si, dónde y cómo un programa piloto de reducción de tráfico, que incluya precios por congestión y opciones de transporte adicionales, puede funcionar dentro del condado de Los Ángeles para reducir el tráfico a través de un enfoque doble:

- 1) Reducir el tráfico a través de la aplicación de precios por congestión, y
- 2) Proporcionar más opciones de transporte de alta calidad.

A fines de 2023, en asociación con ciudades y agencias, se presentará un concepto de Programa Piloto de Reducción de Tráfico a la Junta Directiva (de Metro) para que se considere, para un mayor desarrollo. Si el programa piloto se aprueba, Metro y sus socios avanzarán con los próximos pasos, incluyendo un estudio ambiental, la exploración de la legislación estatal y la participación pública continua. Si se implementara un piloto, se lanzaría en 2028, antes de los Juegos Olímpicos.

Vea este breve video para obtener más información:

<https://www.youtube.com/watch?v=cKWqLfxFvNM>

¿Cuáles son los objetivos de un programa piloto de reducción de tráfico?

Los objetivos principales de este programa piloto serían reducir el tráfico y proporcionar más alternativas de movilidad de alta calidad. Los precios reducirían el tráfico y harían que todos se movieran nuevamente, ya sea que viajen en automóvil, autobús o conduzcan un camión. Las inversiones en transporte, como la mejora del servicio de autobuses, proporcionarían a las personas alternativas más rápidas, frecuentes y confiables que la conducción. El programa piloto también necesitaría:

- Mejorar las oportunidades económicas a través de un mejor acceso al empleo y otros destinos importantes, especialmente para las poblaciones vulnerables y de bajos ingresos.
- Reducir la contaminación del aire y el clima, especialmente en las comunidades cercanas a las carreteras principales y autopistas



- Mejorar la seguridad en nuestras carreteras y transporte público, a través de inversiones que hagan que nuestras carreteras, autobuses y trenes sean más seguros para todos
- Reinvertir en nuestras comunidades invirtiendo los ingresos netos de un programa piloto en las comunidades y poblaciones que se verían afectadas por un programa

Vea este breve video para obtener más información:

<https://www.youtube.com/watch?v=cKWqLfxFvNM>

¿Cómo reduciría el tráfico este enfoque?

El tráfico se crea cuando el número de personas en automóviles que desean acceder a las carreteras (demanda) es mucho mayor que el espacio real disponible en la carretera (oferta) para manejar todos los vehículos.

La aplicación de precios por congestión es una herramienta para administrar la demanda de carreteras. Cuando se usa como parte de una estrategia integral para reducir el tráfico, puede alentar algunas personas a cambiar la forma en que viajan parte del tiempo. Esto podría incluir viajar a una hora diferente del día, tomar una ruta diferente, usar un modo diferente de viaje (como viajar en transporte público, caminar, andar en bicicleta o rodar), compartir el vehículo, combinar y reducir viajes, teletrabajo o cambiar el destino.

Para tener éxito en el condado de Los Angeles, los precios deben combinarse con inversiones en transporte, como programas de asistencia de tránsito y bajos ingresos que sean más rápidos, más confiables y seguros. Este enfoque integral puede conducir a que todos pasemos menos tiempo atrapados en el tráfico y un sistema de transporte más eficiente, más limpio y más equitativo que pueda satisfacer mejor las necesidades de todos.

¿Cómo reduciría el tráfico este enfoque?

El tráfico se crea cuando el número de personas en automóviles que desean acceder a las carreteras (demanda) es mucho mayor que el espacio real disponible en la carretera (oferta) para manejar todos los vehículos.

La aplicación de precios por congestión es una herramienta para administrar la demanda de carreteras. Cuando se usa como parte de una estrategia integral para reducir el tráfico, puede alentar algunas personas a cambiar la forma en que viajan parte del tiempo. Esto podría incluir viajar a una hora diferente del día, tomar una ruta diferente, usar un modo diferente de viaje



(como viajar en transporte público, caminar, andar en bicicleta o rodar), compartir el vehículo, combinar y reducir viajes, teletrabajo o cambiar el destino.

Para tener éxito en el condado de Los Angeles, los precios deben combinarse con inversiones en transporte, como programas de asistencia de tránsito y bajos ingresos que sean más rápidos, más confiables y seguros. Este enfoque integral puede conducir a que todos pasemos menos tiempo atrapados en el tráfico y un sistema de transporte más eficiente, más limpio y más equitativo que pueda satisfacer mejor las necesidades de todos.

Vea este breve video para obtener más información:

<https://www.youtube.com/watch?v=cKWqLfxFvNM>

¿Cómo podría este enfoque mejorar el transporte público y otros modos de transporte?

A través de una combinación de precios por congestión y inversión, podemos hacer que nuestras opciones de transporte público sean más seguras, más confiables, más rápidas y más frecuentes. Como ejemplo, los precios por congestión reducen el tráfico, lo que hace que nuestros autobuses y las personas que viajan en ellos se muevan más rápido. Agregar o aumentar el servicio de autobuses y trenes, agregar carriles para autobuses y mejorar las paradas de autobús son ejemplos de inversión que deberían combinarse con los precios por congestión para proporcionar a las personas nuevas formas de movilidad de alta calidad.

La mejora de la seguridad también sería una prioridad. Esto incluye inversiones que harían que nuestras calles sean más seguras para que las personas caminen, anden en bicicleta y rueden, así como la mejora de la seguridad en autobuses y trenes. Estas inversiones se implementarían antes que un programa piloto para garantizar que las personas tengan opciones de transporte seguras y de alta calidad para moverse.

¿Cómo podría este enfoque mejorar la conducción?

La aplicación de precios por congestión reduce el tráfico y hace que las vías sean más confiables y previsible. El impacto del tráfico en nuestra vida diaria más que el tiempo que pasamos atrapados en el embotellamiento. La mayoría de nosotros planeamos y nos adaptamos al tráfico de maneras que nos cuestan un tiempo valioso que podría usarse de otras maneras significativas y más valiosas. La manera más común en que nos adaptamos al tráfico es cambiando cuándo viajamos. Por ejemplo, si un viaje al trabajo o a la escuela generalmente tarda 30 minutos en el tráfico pesado típico, la mayoría de nosotros saldremos 10, 20 o 30 minutos adicionales antes (a veces incluso más) para asegurarnos de llegar a nuestro destino a tiempo, en caso de que el tráfico sea particularmente pesado. A veces incluso podemos optar



por esperar que el peor momento del tráfico pase, en lugar de volver a casa de inmediato al final de un largo día. La aplicación de precios por congestión puede devolvernos no sólo el tiempo que pasamos atrapados en el tráfico, sino también el tiempo que pasamos planeando y organizando nuestras vidas en torno al tráfico.

¿Qué pasaría con las personas que necesitan conducir y no pueden pagar el costo?

Un enfoque central de este estudio es hacer que los precios sean económicos. Incluso con mejoras en el transporte público y otros modos de transporte, muchas personas todavía necesitarán conducir. Esto incluye jardineros y trabajadores de la construcción que necesitan sus vehículos para transportar equipos, trabajadores de turno nocturno y padres con niños en edad escolar, entre otros. Muchos también pueden ser de bajos ingresos y no pueden pagar ni siquiera un precio de peaje bajo. Es por eso que se necesitarían programas de asistencia para personas de bajos ingresos (como descuentos, créditos y subsidios) y estrategias relacionadas (como incentivos de viaje compartido en vehículos y camionetas compartidas).

¿Por qué Metro continúa con el Estudio de Reducción de Tráfico?

Desde la dramática disminución del tráfico en los primeros días de la pandemia, el tráfico ha aumentado gradualmente y ahora se está acercando a los niveles antes de la pandemia en gran parte del condado de Los Angeles, especialmente en nuestras autopistas. Las carreteras del condado de Los Angeles están muy congestionadas y probablemente se pondrá peor, a menos que exploremos nuevas soluciones hoy. Hasta la fecha, los esfuerzos para aliviar el tráfico no han estado a la altura 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. Visión 2028 imagina un sistema de movilidad futuro que permita a las personas viajar rápidamente y fácilmente por toda la región del condado de Los Angeles, sin importar a dónde o cuándo quieran ir. Metro está llevando a cabo este estudio de factibilidad para determinar si un programa piloto de reducción de tráfico podría apoyar esta visión, reducir la cantidad de tiempo que la población pasan en el tráfico y apoyar mejoras en nuestra salud, economía y calidad de vida.

¿No hay otra forma de reducir el tráfico?

Los proyectos viales que agregan más oferta también pueden tener una serie de impactos negativos. Hasta la fecha, muchos esfuerzos para aliviar el tráfico se han centrado en aumentar las vías, como agregar más carriles o mejorar las intersecciones. Estos proyectos son costosos y tardan mucho tiempo en completarse, y no han podido mantenerse al día con la creciente



demanda. Por lo general, también conducen a una mayor congestión del tráfico con el tiempo y un aumento de la contaminación del aire y el clima. La gestión de la demanda puede mejorar el rendimiento de nuestra red de vías existente, lo que facilita que todos viajen, independientemente de cómo elijan hacerlo.

¿Cómo se aseguran de que la equidad sea una prioridad a lo largo de este estudio?

La equidad es tanto un proceso como un resultado.

Metro está comprometido con la participación pública inclusiva que informa significativamente el estudio durante todo el proceso. Esto incluye reunirse con las comunidades y poblaciones cuando y donde más les convenga, escuchar sus comentarios y demostrar cómo se reflejan e integran sus aportes en el estudio. Un punto de enfoque significativo es involucrar a las comunidades vulnerables y de difícil acceso.

Hasta ahora en el estudio, la participación ha jugado un papel importante en la configuración del análisis técnico y el refuerzo de las inversiones en opciones de transporte nuevas y mejoradas y asistencia para personas de bajos ingresos tendrían que representar para que el programa piloto sea factible y exitoso. En 2023, Metro buscará y aceptará la bienvenida a oportunidades para conectarse con comunidades y poblaciones vulnerables. Estos incluyen comunidades de bajos ingresos, personas que dependen de vehículos, como jardineros y trabajadores de la construcción, padres con hijos, trabajadores por turnos, viajeros de larga distancia, propietarios de pequeñas empresas, personas con inglés limitado o nulo y conductores de reparto, entre otros ejemplos.

Visite el sitio web del proyecto en metro.net/trafficreduction para conocer las oportunidades actuales de participación o envíe sus ideas y comentarios a trafficreduction@metro.net.

¿Cuál es el horario para este estudio y cuáles son los hitos importantes?

El estudio comenzó en el otoño de 2019, con la participación inicial de las partes interesadas y el público, y se llevaron a cabo sesiones de participación hasta 2020. En febrero de 2021, presentamos conceptos tempranos, realizamos análisis técnicos, examinamos los problemas planteados por las partes interesadas y continuamos con la participación de las partes interesadas y el público.

Debido a la incertidud de COVID, Metro tomó la mayor parte de 2022 para monitorizar los cambios en las condiciones económicas y el tráfico, para actualizar el análisis de las áreas conceptuales. En 2023, Metro completará el análisis técnico actualizado, llevará a cabo un compromiso continuo y buscará concluir el estudio de factibilidad con una recomendación a la



Junta Directiva de Metro para su consideración a fines del año. Si la Junta Directiva aprueba un concepto piloto, Metro y sus socios implementarán los próximos pasos inmediatos, incluido el inicio de un estudio ambiental, la exploración de la legislación estatal y la participación continua de las partes interesadas. Si finalmente se avanza hacia el plan piloto, el lanzamiento anticipado ocurriría en 2028, antes de los Juegos Olímpicos.

¿Qué ejemplos hay de casos exitosos de aplicación de precios de congestión?

La aplicación de precios de congestión se utiliza ampliamente para manejar la demanda de muchos productos y servicios. Muchas aplicaciones, como aumentar el costo de los boletos de avión y cobrar primas para evitar las líneas en el parque de atracciones, son lujos y no juegan un papel tan central en nuestra vida diaria como nuestras carreteras.

Sin embargo, las empresas de servicios públicos juegan un papel central en nuestra vida diaria y utilizan los precios por 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 durante períodos de alta demanda, como las olas de calor, la red se estresaría y pudiera causar una falla posible. Tendríamos que preocuparnos constantemente por los apagones. Se aplican precios por congestión para evitar este resultado y cambiar efectivamente el uso de energía a otras horas del día. En contraste, nuestras carreteras no tienen precios y, casi a diario, estamos sujetos al tráfico, lo que tiene muchos efectos negativos, tanto para las personas como para las comunidades.

Las empresas de servicios públicos también combinan este enfoque de precios con programas de asistencia para garantizar que los hogares de bajos ingresos puedan pagar la electricidad y el agua. Esto incluye créditos y reembolsos por inversión en electrodomésticos de bajo consumo, climatización del hogar y descuentos en facturas de servicios públicos. Esta combinación de programas de precios y programas de asistencia desempeña un papel en el mantenimiento de una red estable y confiable y en el avance de la equidad. De la misma manera, los precios, las inversiones en transporte y los programas de asistencia para personas de bajos ingresos se combinarían en un programa piloto para reducir el tráfico y hacer que las personas se muevan, independientemente de cómo viajen, y al mismo tiempo, abordan la equidad.

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

El rango potencial de ingresos netos será incluido en los resultados del análisis técnico actualizado a fines de la primavera. Cualquier ingreso neto será reinvertido para servir a las comunidades y poblaciones que viven dentro o cerca de las vías con precio, así como aquéllos que viajan hacia o a través de estas áreas.



Cualquier concepto de programa piloto primero será evaluado por su capacidad para reducir el tráfico y proporcionar opciones adicionales de transporte de alta calidad. La generación de ingresos no es un objetivo central del programa piloto. Sin embargo, basados en otros programas alrededor del mundo con objetivos similares, anticipamos que generaría ingresos más de lo que se necesitaría para operar un programa piloto. Estos ingresos netos se dedicarían a la inversión en nuevas y mejor opciones de transporte, en conjunto con programas de asistencia para personas de bajos ingresos. Metro trabajará con las comunidades y las agencias asociadas para identificar las inversiones que se realizarían.

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

Parte del estudio incluye identificar y implementar mejores opciones de transporte que deberían implementarse antes de que se introduzca cualquier elemento de precios, que actualmente se anticipa que será en 2028. Algunos ejemplos de mejoras incluyen agregar servicio y frecuencia de autobuses o tren, mejores condiciones para caminar y rodar en las calles, mejores incentivos para compartir el vehículo y más opciones de trabajar desde casa. Estos son sólo algunos ejemplos, y es probable que haya otras mejoras que exploraremos a medida que nos involucremos con las comunidades y realicemos análisis técnicos.

Además de gestionar la demanda de las vías y reducir el tráfico, la aplicación de precios por congestión también mejoraría la velocidad y la fiabilidad del servicio de transporte público. Con mejoras adicionales en combinación con estas mejoras en las condiciones, el transporte público puede funcionar como una verdadera opción de alta calidad para más personas.

¿Cuáles son las áreas conceptuales que está explorando a través de este estudio de factibilidad? ¿Cómo seleccionó estas áreas?

Estamos explorando los precios en las siguientes áreas conceptuales:

- Precios en las porciones de las autopistas I-405, US-101 e I-5 y las calle principales que cruzan las montañas de Santa Mónica
- Precios en la I-10 al oeste del centro de Los Angeles a través de Santa Monica
- Precios en calles de superficie dentro del centro de Los Angeles y autopistas que rodean el centro de Los Angeles



Estas áreas se identificaron utilizando los siguientes factores:

- Presencia de altos niveles de congestión del tráfico
- Potencial para reducir sustancialmente la congestión del tráfico
- Beneficios claros y comprensibles de la reducción del tráfico
- Capacidad para abordar el tráfico indirecto
- Potencial para tener opciones de transporte confiables y diversas para 2028, antes del lanzamiento anticipado de cualquier programa piloto.
- Presencia de posibles municipios/agencias y socios comunitarios interesados en explorar la aplicación de precios por congestión
- En la mayor medida posible, usar estructuras naturales o hechas por el hombre como límites (como cuerpos de agua, colinas / montañas, autopistas / estructuras hechas por el hombre)
- Centrarse en lugares comerciales en los que los viajes y los patrones de viaje pueden verse influenciados por las estrategias de aplicación de precios por congestión
- Evitar dividir vecindarios
- Considerar áreas con opciones sólidas existentes de transporte público

Nuestro análisis técnico y trabajo de creación de modelos nos ayudará a comprender mejor cómo se realiza cada uno de estos escenarios en términos de beneficios y cargas en múltiples categorías, incluido el efecto sobre la congestión vial, el acceso a oportunidades, la salud y el medio ambiente de la comunidad, la económicas y las finanzas. Al mismo tiempo, se llevarán a cabo reuniones para la participación pública, para complementar estos esfuerzos e informar el análisis técnico.

¿El condado de Los Angeles no tiene precios por congestión?

¡Sí! En los Estados Unidos, los carriles expresos son la forma más común de aplicación de precios por congestión. Una versión de este concepto se puede ver en los carriles ExpressLanes de la I-10 e I-110 de Metro, que incorpora precios por congestión en corredores para mejorar la confiabilidad del tiempo de viaje y reducir los viajes en automóvil sin pasajeros, incentivos para animar el uso compartido del vehículo e inversiones para mejorar el tránsito y expandir el uso de bicicletas y caminar dentro de esas comunidades, ofreciendo a las personas más opciones de viaje.

Para el Estudio de Reducción de Tráfico, Metro está explorando aplicaciones más extensas, como zonas de cordón y precios de corredores completos. Las zonas de cordón cubren áreas geográficas, como los distritos comerciales centrales. El precio completo del corredor incluye todos los carriles en un conjunto de carreteras en un corredor y podría incluir carreteras interestatales, autopistas y/o vías de superficie. Este enfoque más amplio tiene un mayor

potencial de reducción del tráfico que los ExpressLanes, que sólo seleccionan ciertos carriles en una carretera.

¿Metro tiene la autoridad para hacer esto por sí misma, 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, o la capacidad de implementar un programa piloto sin uno o más socios de la ciudad y las agencias. La coordinación, la cooperación y el cumplimiento de objetivos compartidos son clave para un posible programa piloto.

Durante el Estudio de Reducción de Tráfico, la naturaleza de esta asociación se definirá como la voluntad de explorar y desarrollar posibles conceptos de programas piloto. La participación de la comunidad y las partes interesadas también será un componente central de este proceso de asociación. Si la Junta Directiva aprueba un concepto para un mayor desarrollo a fines de 2023, estas asociaciones continuarán a través de las fases posteriores al estudio y en la implementación.