

Regional Mobility Pricing Project

Fecha	11 de septiembre de 2023
Asunto	Opciones del proyecto de tarificación de la movilidad regional: Resultados modelizados y

Las opciones del proyecto de tarificación de la movilidad regional se compararon recientemente entre sí en un análisis de selección. Una opción cobraría peaje en todo el sistema y dos opciones cobrarían peaje sólo dentro de las zonas de peaje. A continuación se resumen las conclusiones de alto nivel y las diferencias entre las opciones. Los resultados serán estudiados por el ODOT, los socios de la agencia y el público antes de que se seleccione una opción refinada en otoño de 2023 para un análisis exhaustivo. A continuación se presentan las opciones que se están evaluando.

Opción 1: Sistema completo	Opción 2a: Zonas de peaje	Opción 2b: Zonas de peaje con zona de intercambio
<ul style="list-style-type: none"> Peaje base durante las horas diurnas (de 5 AM a 9 PM) más peajes de Área de Congestión durante las horas punta Todos los viajes que utilicen la I-5 o la I-205 pagarán peaje durante el día (de 5 de la mañana a 9 de la noche). Más de 60 puntos de peaje en las rampas de entrada cobrarán peaje básico Cinco puntos de peaje de Área de Congestión en la I-5 y tres puntos de peaje de Área de Congestión en la I-205 	<ul style="list-style-type: none"> Sin peaje base Peajes aplicados cuando es necesario para gestionar la congestión (peajes de 0 \$ aplicados durante algunas horas del día) 55% - 60% de los viajes que utilizan la I-5 y la I-205 pagan peaje Cuatro zonas de peaje en la I-5 y tres en la I-205 Un peaje pagado por zona, independientemente del número de puntos de peaje pasados 	<ul style="list-style-type: none"> Sin peaje base Peajes aplicados cuando es necesario para gestionar la congestión (peajes de 0 \$ aplicados durante algunas horas del día) 60% - 65% de los viajes que utilizan la I-5 y la I-205 pagan peaje Tres zonas de peaje en la I-5, tres zonas de peaje en la I-205 y una zona de enlace I-5/I-205 Un peaje pagado por zona, independientemente del número de puntos de peaje pasados

Principales conclusiones del proceso de evaluación de opciones de la RMPP

Se demuestra que todas las opciones cumplen los objetivos del proyecto con resultados similares en cuanto al rendimiento y los ingresos netos de la I-5 y la I-205. La opción 1 cobraría peaje a todos los viajes con más infraestructura y costes más altos, mientras que las opciones 2a y 2b cobrarían a los viajes en zonas de alto tráfico de la I-5 y la I-205 con menos infraestructura y costes más bajos. Las principales conclusiones de esta fase de la evaluación son:

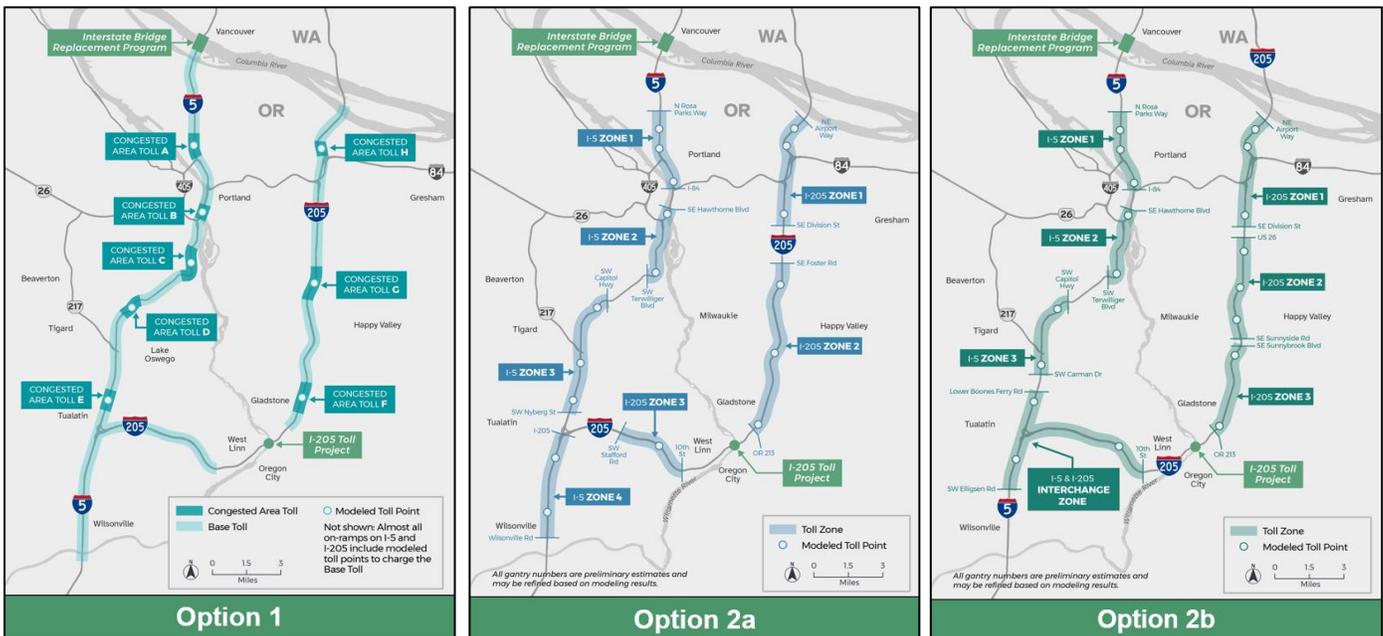
- Todas las opciones dan como resultado velocidades medias cercanas a 45 mph y ahorros en el tiempo de viaje con costes de viaje comparables.
- Todas las opciones muestran reducciones en las millas recorridas por los vehículos (VMT) y las horas recorridas por los vehículos (VHT) y cambios de modo a nivel regional, pero la opción 1 muestra el mayor cambio de modo.

Proyecto regional de tarificación de la movilidad

Opciones del proyecto de tarificación de la movilidad regional: Resultados modelizados y evaluación de contrapartidas / 11 de septiembre de 2023

- Todas las opciones muestran un desvío limitado a escala regional hacia autopistas y arterias/colectores sin peaje. La opción 2a muestra el menor incremento total de VMT en arterias y colectores.
- Todas las opciones dan lugar a una disminución del tráfico de mercancías en las carreteras locales (el peaje mejora el actual desvío de mercancías hacia las arterias).
- Es probable que todas las opciones generen ingresos netos. La opción 2b puede generar unos ingresos netos ligeramente superiores a los de las demás opciones. Esto se debe a la mayor zona de intercambio I-5/I-205.
- La opción 1 tiene el coste de capital más elevado debido al aumento de las infraestructuras. La opción 1 es también la que presenta la mayor gama potencial de costes de capital debido al mayor número de variables de coste y a la incertidumbre de los vendedores.
- Es probable que la aplicación de la opción 1 lleve más tiempo que la de las opciones 2a o 2b.

Opciones RMPP



Matriz de evaluación

Se adjunta una matriz detallada en la que se comparan las opciones de proyecto.

Consideración	Objetivo	Criterios de comparación	Opción 1: Sistema completo	Opción 2a: Zonas de peaje	Opción 2b: Zonas de peaje con zona de intercambio
Consideraciones modelizadas					
Gestión de la congestión y la demanda en la I-5 y la I-205*	Mejorar el uso eficiente de las infraestructuras viarias y mejorar la fiabilidad de los desplazamientos.	Velocidad del vehículo	Velocidades medias cercanas a 45 MPH		
		Ahorro de tiempo de viaje	5-10 minutos por la I-5 y 3-5 minutos por la I-205		
Rendimiento del sistema regional	Reducir los kilómetros recorridos y las horas recorridas por los vehículos.	VMT regional diario	Disminución del 1% - 2%.		
		VHT regional diario	Disminución del 2% - 3%.	Disminución del 1% - 2%.	Disminución del 1% - 2%.
Desvío y cambio de VMT	Limitar el desvío de los viajes fuera de la I-5 y la I-205.	Cambio diario de VMT en arterias y colectores (Total)	Aumento del 2%-3	Aumento del 1%-2	Aumento del 2%-3
		Variación diaria de VMT en otras autopistas estatales (total)	Disminución del 3% - 4%.	2% -3% disminución	2% -3% disminución
		Cambio diario de VMT en arterias y colectores (sólo mercancías)	10% - 15% disminución total	5% - 10% disminución total	5% - 10% disminución total
		Cambio diario de VMT en otras autopistas estatales (sólo mercancías)	0% - 5% de aumento		
Desplazamientos multimodales	Apoyar el cambio a vehículos de mayor ocupación (incluido el uso compartido del coche).	Cambio modal hacia el transporte público, el transporte activo y el coche compartido	40.000 vehículos menos en las carreteras regionales	30.000 vehículos menos en las carreteras regionales	30.000 vehículos menos en las carreteras regionales
	Apoyar el aumento del número de usuarios del transporte público.				
Análisis de los ámbitos prioritarios de la equidad	Apoyar un acceso equitativo y fiable a los centros de trabajo y otros lugares importantes de la comunidad.	Porcentaje de viajes en la I-5 y la I-205 que comienzan en las AFE	30% - 35%		
	Identificar los posibles efectos del proyecto en las comunidades histórica y actualmente excluidas y desatendidas.	Desvío dentro de los EPT	Relación media entre volumen y capacidad (v/c) en las carreteras sin peaje similar a la hipótesis de no intervención		
Potencial de ingresos netos	Generar ingresos suficientes a partir de la tarificación de la congestión para inversiones en el sistema de transporte local que apoyen el alivio de la congestión y la gestión de la demanda de viajes.	Ingresos netos	Ingresos netos positivos.	Ingresos netos positivos.	Ingresos positivos. Podría tener el más alto potencial de ingresos.
Consideraciones no modelizadas					
Constructibilidad y costes de capital	Diseñar un proyecto de tarificación de la congestión que pueda ampliarse en escala, integrarse con la tarificación vial en otras carreteras regionales o adaptarse a futuras aplicaciones del sistema de tarificación vial.	Disponibilidad y experiencia de los proveedores y vendedores de servicios de peaje	Proveedores con experiencia limitada	Mayor disponibilidad	Mayor disponibilidad
		Integración del sistema	Más complejo	Menos complejo	Menos complejo
		Constructibilidad y coste de capital del sistema de peaje	175 - 250 M\$ (certeza de menor coste)	140 - 200 M\$ (Mayor certidumbre en los costes)	150 - 200 M\$ (Mayor certidumbre de costes)
		Calendario de aplicación	2-4 años más de aplicación	Plazos de aplicación más cortos	Plazos de aplicación más cortos

*Nota: Los supuestos de tarifas para este análisis se han refinado para lograr un rendimiento similar en esta categoría. Todas las opciones alcanzaron los objetivos de gestión de la congestión y la demanda en la I-5 y la I-205.

Leyenda	
	Resultados similares entre las opciones
	Cumple los objetivos del proyecto y obtiene mejores resultados que otras opciones
	Cumple los objetivos del proyecto pero no rinde tanto como otras opciones
	Desafío para cumplir los objetivos del proyecto