

Tarifas de congestión en la I-5 y la I-205

La Administración Federal de Carreteras y el Departamento de Transporte de Oregon (ODOT) están iniciando un análisis de impacto ambiental para identificar los beneficios potenciales y los posibles impactos negativos de la aplicación de tarifas de congestión en la I-5 y la I-205. Esta propuesta se conoce como el Proyecto Regional de Aplicación de Tarifas de Movimiento.

What is congestion pricing?

Las tarifas de congestión son un tipo de peaje con el cual se pretende mejorar la movilidad, los tiempos de viaje y la fiabilidad mediante el cobro de un precio más elevado durante los periodos de mayor tráfico y en los lugares congestionados. El cobro de peaje disminuiría el número de personas que utilizan la autopista en las horas más congestionadas, reduciendo la congestión del tráfico y proporcionando un viaje más fiable para las personas que siguen ocupando la autopista en las horas pico.

Las personas sabrían el costo de su viaje antes de salir a la carretera y así podrían tomar decisiones informadas sobre cómo y cuándo viajar. Cuando un pequeño número de conductores elige otras opciones en lugar de conducir solo, sin pasajeros, en las horas pico, se mejoran los tiempos de viaje y la fiabilidad, se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero en la región y se permite a un mayor número de conductores

utilizar estas autopistas de manera eficiente. Otras opciones que los conductores pueden elegir son: hacer menos viajes, elegir destinos alternativos, compartir el coche o viajar en un modo diferente o a una hora diferente (o una combinación de estos).



Área de proyecto para el Proyecto de Precios de Movilidad Regional y el Proyecto de Peaje I-205.

¡Conozca más detalles y comparta su opinión!

Visite nuestro sitio web (oregontolling.org) para informarse y para enviar comentarios sobre el alcance de nuestro análisis, antes del viernes 6 de enero de 2023.

Escanee aquí



Con un sistema de cobro de peaje totalmente electrónico no hay casetas de cobro, ni paradas ni reducción de velocidad.



Acción Propuesta

Hemos desarrollado una “Acción Propuesta”, que describe el modelo de proyecto que analizaremos y cómo podría funcionar la aplicación de tarifas de congestión en la I-5 y la I-205. En el análisis de impacto ambiental, analizaremos los efectos de la acción propuesta sobre la comunidad y el medio ambiente, en temas como la calidad del aire, la seguridad, la congestión del tráfico y el desvío del tráfico a otras calles.

La acción propuesta se elaboró a partir de varios años de planificación, análisis y aportaciones del público.

El cobro de peaje en todos los carriles de la I-5 y la I-205. El proyecto incluye la aplicación de tarifas de congestión en todos los carriles existentes de las autopistas, en lugar de cobrar en un solo carril existente o en un carril recién construido.

¿Por qué? Los primeros análisis muestran que el cobro de peaje en todos los carriles, y no en un solo carril exprés, es lo que más aliviaría la congestión y mantendría los costos más bajos para todos los conductores.

Tarifas de peaje que varían según un horario establecido. Un horario fijo permite a los conductores determinar el costo de su viaje con anticipación para planificar su viaje. El costo del viaje variaría según el viaje específico.

¿Por qué? Las personas necesitan costos de peaje predecibles para planificar viajes.

Tarifas de peaje en función del lugar y la hora del día. Las tarifas de peaje variarían en función de la hora del día y del lugar, lo que se conoce como peaje de tarifa variable. Los conductores pagarían tarifas de peaje más altas en lugares congestionados durante las horas pico de la mañana y la tarde y tarifas más bajas en lugares menos congestionados durante otras horas del día.

¿Por qué? El cobro de peaje disminuiría el número de personas que utilizan la autopista en las horas más congestionadas, reduciendo la congestión del tráfico y proporcionando un viaje más fiable para las personas que siguen ocupando la autopista.

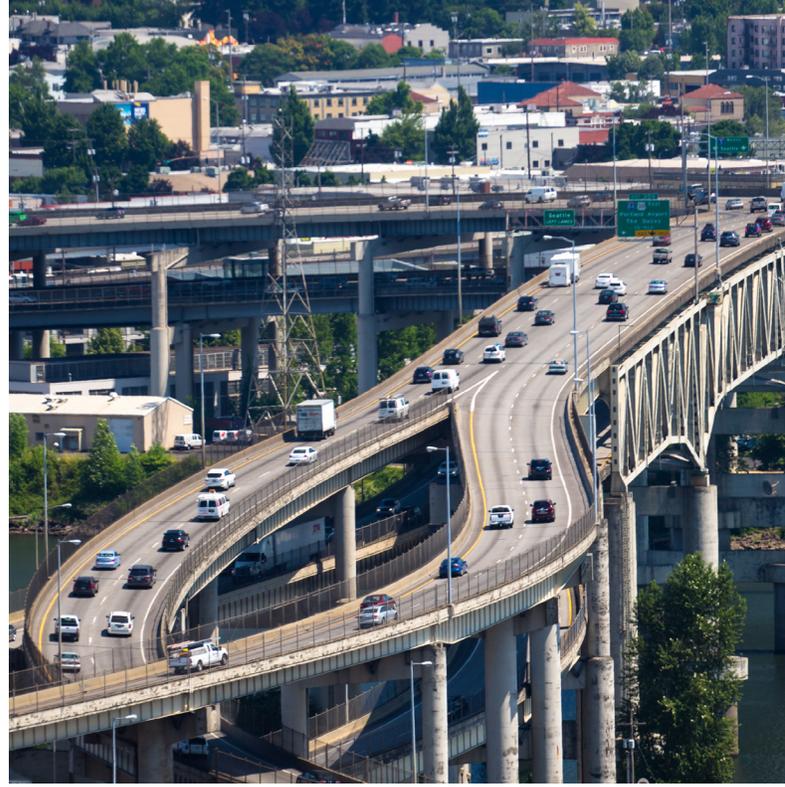
Las tarifas de peaje se controlarían y ajustarían una vez iniciado el cobro de peaje. La Comisión de Transporte de Oregón fijaría las tarifas de peaje en base a modelos científicos de tráfico. Una vez iniciado el cobro de peaje, las tarifas se controlarían y ajustarían periódicamente en función de los datos de tráfico reales.

¿Por qué? Las actualizaciones periódicas ayudan a que el sistema evolucione con el tiempo a medida que la región sigue creciendo y los patrones de tráfico cambian. El control y el ajuste de las tarifas de peaje en función de los datos de tráfico reales

garantizarían que el sistema de tarifas de congestión siguiera reduciendo la congestión en el futuro, a la vez que se redujera al mínimo el desvío a otras calles.

El cobro de peaje en todos los carriles de la I-5 y la I-205 en el área metropolitana de Portland, Oregón. Se está analizando la posibilidad del cobro de peaje en la I-5 entre el río Columbia y el puente Boone en Wilsonville y en la I-205 desde el río Columbia hasta el punto en que la I-205 se cruza con la I-5 en Tualatin. En función de los resultados del análisis, la zona final de peaje podría reducirse antes de la implementación del peaje. Se han propuesto otros dos proyectos de peaje en el área metropolitana de Portland para reducir la congestión del tráfico y para financiar mejoras a puentes importantes: [el Programa de Reemplazo del Puente Interstate](#) y el Proyecto de [Peaje en la I-205](#). Los conductores no pagarían un peaje adicional en los tramos ya sujetos a peaje por estos otros proyectos.

¿Por qué? Realizar el análisis del proyecto en combinación con otros proyectos de peaje y utilizar la mayor zona de impacto durante el proceso de evaluación ambiental permite obtener resultados más precisos. Después o durante la evaluación ambiental, los límites de la zona de peaje pueden ajustarse para cumplir los objetivos de alivio de la congestión.



Los conductores pagarían el peaje a través de un sistema de cobro totalmente electrónico. Los conductores no se detendrían para pagar el peaje. Al circular por la I-5 y la I-205, los vehículos pasarían por debajo de una estructura con un dispositivo que leería una calcomanía de peaje adherida al parabrisas del coche. Si no se detecta la calcomanía, se tomaría una foto provisional de la placa y el conductor registrado recibiría una factura por correo.

¿Por qué? Un sistema de cobro totalmente electrónico ahorra tiempo a los viajeros, y no tienen que parar nunca.

Además, analizaremos los siguientes temas:

- Las posibles tarifas a distintas horas del día en todos los lugares. Esto nos permite identificar las tarifas de mayor efecto potencial. Las tarifas pueden ajustarse durante o después del análisis de impacto ambiental.
- Un sistema de tarifas de congestión que reduce la congestión del tráfico al tiempo que reduce al mínimo el desvío del tráfico hacia las calles locales.
- Las opciones de descuento para las personas de bajos ingresos y otros métodos para desarrollar un programa de peaje para las personas de bajos ingresos y las mejores prácticas para su implementación. En septiembre de 2022 el ODOT publicó un Informe sobre el Peaje para las Personas de Bajos Ingresos para describir un método para desarrollar un programa de peaje para las personas de bajos ingresos, que se aplicará a este proyecto.



¿Cómo se identificarán los beneficios y los posibles impactos de la Acción Propuesta?

Analizaremos cómo afecta la Acción Propuesta a aspectos comunitarios y ambientales como la calidad del aire, la seguridad, la congestión del tráfico y el desvío a las calles locales. En 2023, compartiremos los resultados en un informe formal, llamado Evaluación Ambiental, para que el público los revise y comente. La Evaluación Ambiental es un paso importante para cumplir con los requisitos de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) y obtener la autorización federal para el cobro de peaje en la I-5 y la I-205. Lo más pronto que podría comenzar el cobro de peaje en el marco del Proyecto Regional de Aplicación de Tarifas de Movimiento es a finales de 2025.

For Americans with Disabilities Act or Civil Rights Title VI accommodations, translation/interpretation services, or more information call 503-731-4128, TTY (800) 735-2900 or Oregon Relay Service 7-1-1.

Si desea obtener información sobre este proyecto traducida al español, sírvase llamar al 503-731-4128.

Nếu quý vị muốn thông tin về dự án này được dịch sang tiếng Việt, xin gọi 503-731-4128.

Если вы хотите чтобы информация об этом проекте была переведена на русский язык, пожалуйста, звоните по телефону 503-731-4128.

如果您想了解这个项目，我们有提供简体中文翻译，请致电：503-731-4128

La información contenida en este documento, así como las aportaciones recibidas del público y de las agencias, pueden ser adoptadas o incorporadas por referencia a un futuro proceso de evaluación ambiental para cumplir los requisitos de la Ley Nacional de Política Ambiental.