

## La medición del transporte: Nivel de servicio (LOS, según sus siglas en inglés) versus millas vehiculares recorridas (VMT, según sus siglas en inglés)

En 2013, el estado de California aprobó la ley 743 del Senado (SB743), la cual altera la manera en que se miden los impactos del transporte en las revisiones ambientales.

Antes de la ley SB743, la ciudad de Sacramento, al igual que la mayoría de las ciudades en California, determinaba los impactos del transporte al medir las demoras o la congestión de automóviles con un sistema de reportaje llamado Nivel de Servicio (LOS, según sus siglas en inglés). Si un proyecto causaba la congestión más allá de cierto nivel, el proyecto entonces tendría que mitigar su impacto al hacer algo para reducir la congestión. Muchas veces, esto se hacía al agregar carriles de tránsito adicionales. Aunque esto puede reducir la congestión temporalmente, en última instancia atrae más vehículos y una congestión comparable o peor, mientras a la vez empeora las condiciones para los peatones y ciclistas que ahora tienen que lidiar con calles más amplias.

Para reflejar el compromiso de California a reducir las emisiones vehiculares que contribuyen al cambio climático y que representan riesgos para la salud pública, SB743 ordenó que ya no se usaría la congestión para medir los impactos del transporte y que se tendría que usar alguna otra medida. La medición del efecto de un proyecto en las Millas Vehiculares Recorridas (VMT, según sus siglas en inglés), es el método recomendado. Las millas vehiculares recorridas es un cálculo de cada viaje tomado por una persona multiplicado por el número de millas de cada viaje. Aunque se proyecta que aumentarán las millas vehiculares recorridas en Sacramento a medida que crece la población, las millas vehiculares recorridas por persona deben reducirse con el tiempo para poder cumplir con las metas estatales de calidad de aire y sostenibilidad.

Con este nuevo método, si el promedio de millas vehiculares recorridas por persona de un proyecto excediera un límite establecido, se tendrían que tomar mitigaciones para reducir el promedio. En vez de agregar más carriles de tránsito, estas mitigaciones podrían incluir estrategias como mejorar el tránsito, ampliar el uso de vehículos compartidos o implementar estrategias de precios de estacionamiento. Tales mitigaciones son más consistentes con las metas de la Ciudad de equilibrar nuestro sistema de transporte para todos los medios de transporte, tomando en consideración todas las edades y habilidades.

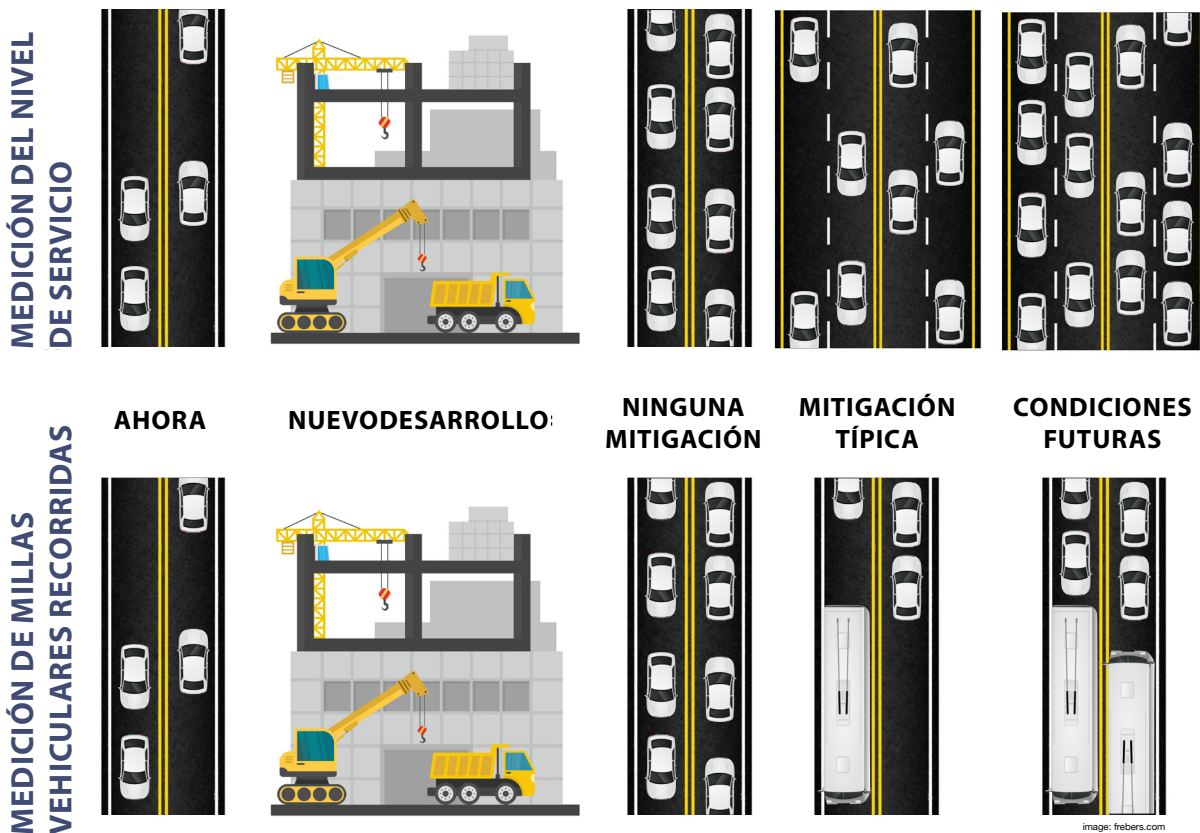


image: frebers.com