

# Regional Mobility Pricing Project

<b>Дата</b>	11 сентября 2023 года
<b>Предмет</b>	Варианты проекта ценообразования на региональную мобильность: результаты

Варианты регионального проекта по ценообразованию на мобильность были недавно сопоставлены друг с другом в ходе анализа на уровне скрининга. Один вариант предусматривает взимание платы по всей системе, а два варианта - только в пределах платных зон. Выводы высокого уровня и различия между вариантами кратко изложены ниже. Результаты будут рассмотрены ODOT, партнерами агентства и общественностью, прежде чем осенью 2023 года будет выбран один уточненный вариант для всестороннего анализа. Ниже приведены оцениваемые варианты.

Вариант 1: Полная система	Вариант 2a: Платные зоны	Вариант 2b: Платные зоны с пересадочной зоной
<ul style="list-style-type: none"> <li>Базовая плата за проезд в дневные часы (с 5 утра до 9 вечера) плюс плата за проезд в зонах скопления людей в часы пик</li> <li>Все поездки по I-5 или I-205 оплачиваются в дневное время (с 5 утра до 9 вечера).</li> <li>Более 60 пунктов взимания платы на въездных пандусах для взимания базовой платы</li> <li>Пять пунктов взимания платы в зоне заторов на I-5 и три пункта взимания платы в зоне заторов на I-205</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Нет базовой пошлины</li> <li>Плата за проезд взимается, когда это необходимо для борьбы с заторами (плата за проезд в размере 0 долларов США взимается в некоторые дневные часы)</li> <li>55% - 60% поездок по I-5 и I-205 оплачиваются за проезд</li> <li>Четыре платные зоны на I-5 и три платные зоны на I-205</li> <li>Оплачивается один сбор за зону, независимо от количества пройденных пунктов взимания платы</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Нет базовой пошлины</li> <li>Плата за проезд взимается, когда это необходимо для борьбы с заторами (плата за проезд в размере 0 долларов США взимается в некоторые дневные часы)</li> <li>60% - 65% поездок по I-5 и I-205 оплачиваются за проезд</li> <li>Три платные зоны на I-5, три платные зоны на I-205 и одна зона пересадки I-5/I-205</li> <li>Оплачивается один сбор за зону, независимо от количества пройденных пунктов взимания платы</li> </ul>

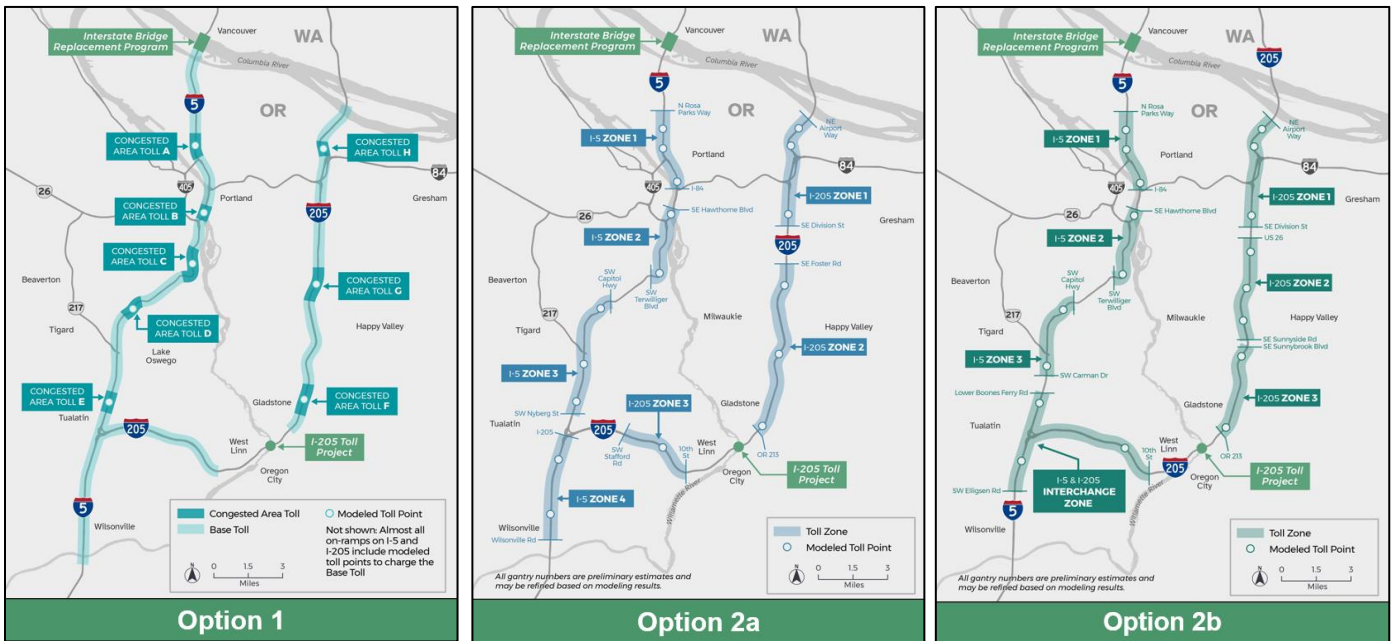
## Основные выводы из процесса оценки вариантов RMPP

Показано, что все варианты соответствуют целям проекта с аналогичными результатами по производительности I-5 и I-205 и чистому доходу. Вариант 1 предусматривает взимание платы за все поездки с большей инфраструктурой и более высокими затратами, в то время как варианты 2a и 2b предусматривают взимание платы за поездки в зонах с интенсивным движением I-5 и I-205 с меньшей инфраструктурой и более низкими затратами. Основными выводами из этого этапа оценки являются:

Варианты проекта ценообразования на региональную мобильность: результаты моделирования и оценка компромиссов / 11 сентября 2023 года

- Все варианты обеспечивают среднюю скорость около 45 миль в час и экономию времени в пути при сопоставимых затратах на поездку.
- Все варианты показывают уменьшение количества пройденных транспортных миль (VMT) и часов работы транспортного средства (VHT), а также изменение режима на региональном уровне, но вариант 1 показывает наибольшее изменение режима.
- Все варианты показывают ограниченное переключение в региональном масштабе на платные автомагистрали и артерии/коллекторы. Вариант 2a показывает наименьшую величину общего увеличения VMT на артериях и коллекторах.
- Все варианты приводят к снижению грузопотока на местных дорогах (взимание платы за проезд улучшает переадресацию современных грузов на магистрали).
- Все варианты, скорее всего, принесут чистый доход. Вариант 2b может приносить несколько больший чистый доход, чем другие варианты. Это связано с большей зоной пересадки I-5/I-205.
- Вариант 1 имеет самые высокие капитальные затраты из-за большего объема инфраструктуры. Вариант 1 также имеет наибольший потенциальный диапазон капитальных затрат из-за большего количества переменных затрат и неопределенности в отношении поставщика.
- Реализация варианта 1, вероятно, займет больше времени, чем вариантов 2a или 2b.

## Параметры RMPP



## Оценочная матрица

Варианты проекта ценообразования на региональную мобильность: результаты моделирования и оценка компромиссов / 11 сентября 2023 года  
Подробная матрица, сравнивающая варианты проекта, прилагается.

Рассмотрение	Цель	Критерии для сравнения	Вариант 1: Полная система	Вариант 2a: Платные зоны	Вариант 2b: Платные зоны с пересадочной зоной
<b>Смоделированные соображения</b>					
Управление заторами и спросом на I-5 и I-205*	Повысьте эффективность использования дорожной инфраструктуры и надежность проезда.	Скорость транспортного средства	Средняя скорость около 45 миль в час		
		Благодаря поездке Экономится время в пути	5-10 минут на I-5 и 3-5 минут на I-205		
Эффективность региональной системы	Сократите количество пройденных миль и часов работы транспортного средства.	Ежедневный региональный VMT	снижение на 1% - 2%		
		Ежедневное региональное VHT	снижение на 2% - 3%	снижение на 1% - 2%	снижение на 1% - 2%
Перенаправление и изменение VMT	Ограничьте изменение маршрута поездок в сторону от I-5 и I-205.	Ежедневное изменение VMT на артериях и коллекторах (всего)	увеличение на 2%-3%	увеличение на 1%-2%	увеличение на 2%-3%
		Ежедневное изменение VMT на других автомагистралях штата (всего)	снижение на 3% - 4%	снижение на 2% -3%	снижение на 2% -3%
		Ежедневная смена VMT на магистральных и коллекторах (только для перевозок)	общее снижение на 10% - 15%	общее снижение на 5% - 10%	общее снижение на 5% - 10%
		Ежедневная смена VMT на других автомагистралях штата (только для грузовых перевозок)	увеличение на 0% - 5%		
Мультимодальные перевозки	Поддержка перехода на транспортные средства с большей вместимостью (включая совместное использование автомобилей). Поддерживать увеличение традиционных перевозок пассажиров	Переключение режима на транзитный, активный транспорт и автобазу	на региональных дорогах стало на 40 000 меньше транспортных средств	на региональных дорогах стало на 30 000 меньше транспортных средств	на региональных дорогах стало на 30 000 меньше транспортных средств
		Поддерживайте равноправный и надежный доступ к центрам трудоустройства и другим важным общественным местам			
Анализ акционерного капитала в основных областях, связанных с акционерным капиталом	Определите потенциальные последствия проекта для выявленных исторически и в настоящее время изолированных и недостаточно обслуживаемых сообществ	Доля поездок по I-5 и I-205, которые начинаются в EFAs	30% - 35%		
		Перенаправление в рамках ОДВ	ношение объема к пропускной способности (v/c) на дорогах без взимания платы аналогично сценарию 6		
Потенциал чистого дохода	Генерировать достаточный доход от ценообразования на пробки для инвестиций в местную транспортную систему, которые способствуют уменьшению пробок и управлению спросом на поездки.	Чистый доход	Чистая выручка положительная.	Чистая выручка положительная.	Выручка положительная. Могу бы иметь самый высокий потенциальный доход.
<b>Немоделированные соображения</b>					
Конструктивность и капитальные затраты	Разработайте проект ценообразования на заторы, который может быть расширен в масштабе, интегрирован с ценообразованием на других региональных дорогах или адаптирован к будущим системам ценообразования на дорогах.	Наличие и опыт поставщиков услуг по взиманию платы за проезд и вендоров	Ограниченное количество поставщиков с опытом работы	Большая доступность	Большая доступность
		Системная интеграция	Более сложный	Менее сложный	Менее сложный
		Конструктивность и капитальные затраты системы взимания платы	\$175 - \$250 млн (наименьшая определенность затрат)	\$140 - \$200 млн (наибольшая определенность затрат)	\$150 - \$200 млн (наибольшая определенность затрат)
		График реализации	внедрение потребует еще 2-4 года	Более короткие сроки реализации	Более короткие сроки реализации

\*Примечание: Допущения о ставках для данного анализа были уточнены для достижения аналогичных показателей в этой категории. Все варианты обеспечивали достижение целей по управлению загруженностью и спросом на I-5 и I-205.

Легенда	
	Схожие результаты между вариантами
	Соответствует целям проекта и работает лучше, чем другие варианты
	Соответствует целям проекта, но работает не так хорошо, как другие варианты
	Сложная задача для достижения целей проекта