

# La Actualización del Programa de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM)

## Resumen

La Gestión de la Demanda de Transporte (TDM, por sus siglas en inglés) se refiere a las estrategias que utiliza la ciudad para influir en el comportamiento de los viajes y adaptarse a las crecientes demandas en el sistema de transporte. El Departamento de Planeación (LACP, por sus siglas en inglés) y el Departamento de Transporte (LADOT, por sus siglas en inglés) están trabajando para actualizar la Ordenanza de TDM de la Ciudad para satisfacer la creciente demanda de transporte de una manera sostenible.

El Programa de TDM actualizado requerirá nuevos desarrollos que excedan los umbrales de tamaño mínimo para incorporar estrategias de Gestión de la Demanda de Transporte que reduzcan los viajes de vehículos. Las estrategias de TDM pueden incluir infraestructura como instalaciones para bicicletas, programas de viajes compartidos y teletrabajo, e incentivos como proporcionar pases de transporte a los ocupantes de un edificio. A través de esta actualización, la Ciudad tiene como objetivo reducir la necesidad de viajes de solo un conductor, proporcionando una variedad de opciones de transporte y aumentando la accesibilidad en toda la Ciudad, lo cual beneficia al medio ambiente y la salud pública, y puede reducir la congestión vehicular.

## Antecedentes

En 1993, la Ciudad de Los Ángeles adoptó su primera Ordenanza de Gestión de la Demanda de Transporte (TDM, por sus siglas en inglés), que requiere que los desarrollos no-residenciales de más de 25,000 pies cuadrados implementen un conjunto limitado de estrategias de TDM. Desde entonces, las opciones de transporte

se han expandido, incluyendo las redes regionales de transporte por ferrocarril y bicicletas, nuevas opciones como programas de bicicletas compartidas, coches compartidos, servicios de viajes compartidos, y alternativas como el teletrabajo.

La actualización propuestas del Programa de TDM responde a estos cambios, así como los cambios en la ley estatal de California que dan forma a la manera en que las ciudades analizan el transporte. Con el objetivo de reducir los viajes de un solo conductor y las distancias que las personas recorren en coches, la actualización del Programa de TDM es parte de un esfuerzo estatal más grande para mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero mediante la promoción de opciones de transporte más sostenibles.

Además, el Programa de TDM propuesto se alinea con las políticas y los documentos de planeación de la Ciudad. El Plan de Movilidad 2035, es el elemento de transporte del Plan General de la Ciudad, fomenta un mayor uso de las estrategias TDM para reducir los viajes de solo un conductor, e incluye la actualización de la ordenanza de TDM como un programa de implementación. Tanto el Concejal de la Ciudad como el Alcalde han identificado la actualización de la ordenanza de TDM como una prioridad, y es una iniciativa en el Nuevo Acuerdo Verde de Los Ángeles (Plan Sostenible de la Ciudad).

## Preguntas Frecuentes

### ¿Qué es la Gestión de la Demanda de Transporte (TDM)?

El Programa de Gestión de la Demanda de Transporte propuesto es una actualización de la ordenanza TDM existente de la ciudad. La ordenanza de TDM se aplica solo a proyectos limitados a (desarrollos nuevos, desarrollos no-residenciales de más de 25,000 pies cuadrados) y requiere que los proyectos implementen entre una a seis estrategias específicas de TDM. El Programa actualizado aplicará a más proyectos que las ordenanza actual, incluyendo desarrollos residenciales, y aumenta la flexibilidad al ofrecer un menú de más de 40 estrategias de TDM.

Hay tres componentes principales para la actualización. Una *ordenanza* enmendará los requisitos de TDM en el código de zonificación. Un nuevo documento de *Pautas del Programa* que proporcionará detalles sobre las estrategias y el proceso de TDM. Además, el Departamento de Transporte (LADOT), en colaboración con la organización

sin fines de lucro Hack for LA, está desarrollando una herramienta llamada *Calculadora de TDM en línea* que proporcionará un proceso simple para ingresar información sobre el proyecto, entender los requisitos de TDM, y seleccionarlas estrategias de TDM.

### **¿Por qué se está actualizando el Programa de TDM?**

Desde que se adoptó la ordenanza de TDM en 1993, se han desarrollado nuevas opciones de movilidad y una mejor conectividad, incluida la expansión del sistema de transporte público del Metro de Los Ángeles, la creciente red de bicicletas y de peatones, y el avance de la tecnología y los servicios basados en aplicaciones. Mientras tanto, las preocupaciones sobre el cambio climático y la calidad del aire han llevado a nuevas políticas locales y estatales que buscan reducir la distancia total que las personas viajan en coche, también conocido como Millas Recorridas por Vehículos (VMT, por sus siglas en inglés). Un Programa de TDM actualizado puede reflejar una amplia variedad de opciones de transporte disponibles hoy en día y centrarse en reducir el VMT al exigir que nuevos proyectos de desarrollo se sumen e incentiven el uso de opciones de viaje sostenibles.

### **¿Cómo funcionará el propuesto Programa de TDM?**

Los nuevos proyectos de desarrollo que excedan los umbrales de tamaño mínimo estarían sujetos a la ordenanza actualizada y se les requerirá incorporar estrategias identificadas en el Programa TDM propuesto que reduzcan los viajes en vehículos. El programa usará un sistema de puntos, que permite que los requisitos de TDM escalen en relación con el tamaño de un proyecto y crea una gama de opciones para la conformidad. Cada una de las más de 40 estrategias de TDM tendrá un valor en puntos basado en su efectividad para reducir el VMT y los viajes-de solo un conductor. Mientras tanto, a un proyecto de desarrollo propuesto se le asignará un “objetivo puntual” basado en el tamaño del proyecto y la cantidad de estacionamiento que proporciona. Se requerirá que un proyecto seleccione varias estrategias en menú del TDM para sumarlas a su objetivo puntual. Este sistema impone menos requisitos a los proyectos pequeños y requiere más estrategias de los proyectos grandes que tienen mayores demandas en la red de transporte. El cumplimiento del programa de TDM sería un proceso ministerial, y no necesitará una audiencia pública ni autorización del Departamento de Planeación.

## ¿Cuál es el Menú de Estrategias de TDM?

El menú incluye más de 40 estrategias de TDM que han demostrado una reducción en el VMT y los viajes de solo un conductor. Algunas son servicios que serían proporcionados por el propietario, el administrador o el empleador del edificio, como membresías para compartir coches y teletrabajo. Otras estrategias son físicas que se incorporarían al proyecto o al área circundante. El menú ofrece estrategias aptas para diferentes tipos de proyectos, usos de suelo, y condiciones de transporte en toda la Ciudad, y pueden ser actualizadas en el futuro para reflejar el desempeño de las estrategias de TDM e incluir innovaciones en tecnología de transporte o nuevos servicios de movilidad. Las estrategias propuestas de TDM se dividen en las siguientes categorías.

- Vivienda asequible
- Instalaciones de bicicleta
- Coche compartido
- Guarderías
- Vehículos de alta ocupación
- Información
- Uso-mixto
- Inversión en movilidad
- Estacionamiento
- Micro-móviles compartidos
- Teletrabajo
- Acceso a transporte
- Organizaciones de Gestión de Transporte (TMOs, por sus siglas en inglés)
- Estrategias Definidas por el usuario

## ¿Cuáles proyectos estarán sujetos al Programa de TDM?

El Programa de TDM se aplicará a nuevos proyectos de desarrollo que cumplan con uno o más de los siguientes umbrales mínimos. Tanto los proyectos ministeriales como los discrecionales estarán sujetos al Programa de TDM. La ordenanza no se aplicará a casas unifamiliares. Los proyectos de viviendas asequibles siempre estarán sujetos al nivel más bajo de requisitos mínimos, independientemente de su tamaño.

Vivienda	16+ unidades
Hoteles	50+ cuartos de huésped
Oficina de empleo	25,000+ pies cuadrados
Tiendas / Atención médica	50,000+ pies cuadrados
Bodegas / Industrial	250,000+ pies cuadrados
Arenas, Estadios, Teatros Multiplex	250,000+ pies cuadrados área superficie de piso total, o 9,000+ asientos
Escuelas	100+ estudiantes

## **¿Cómo se relaciona la actualización del Programa de TDM con SB 743 y la nueva métrica de Millas Recorridas por Vehículo?**

Antes de la aprobación del Proyecto de Ley del Senado (SB, por sus siglas en inglés) 743 en 2013, la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) requería que las ciudades usarán métricas basadas en el retraso vehicular, o Nivel de Servicio (LOS, por sus siglas en inglés), para medir los impactos de transporte al medio ambiente. SB 743 marcó el comienzo en todo el estado del Nivel de Servicio (LOS) a Millas Recorridas por Vehículo (VMT, por su siglas en inglés), que en cambio mide la distancia que la gente viaja en carros y fomenta las opciones de transporte que apoyan a las personas, las opciones de viaje, y el medio ambiente. Esto representó un esfuerzo estatal para reducir las emisiones y los viajes de vehículos. El Departamento de Planeación y el Departamento de Transporte implementaron el cambio a VMT en julio de 2019, un año antes de la fecha límite del estado. La actualización de la Ciudad al Programa de TDM promoverá estos esfuerzos al promover opciones de viaje que reduzcan los viajes de solo un conductor, reduciendo a su vez el VMT y las emisiones dañinas de gases de efecto invernadero.

## **¿Cómo responderá el Programa de TDM a los cambios en el comportamiento de los viajes como resultado de la Pandemia de COVID-19?**

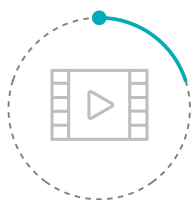
Los patrones de viaje han cambiado en respuesta a la Orden Pública llamada “Más Seguro en Casa” de la pandemia COVID-19. El Departamento de Transporte (LADOT) activamente está evaluando los cambios en las tendencias de viajes en respuesta a la pandemia y ha visto un incremento en general de teletrabajo y las correspondientes disminuciones en el uso de la conducción y el transporte público durante este tiempo. Sin embargo, las tendencias no se distribuyen igualmente entre los diferentes niveles de ingresos, ya que los trabajadores de mayores ingresos pueden aprovechar el teletrabajo en casa mientras que los trabajadores esenciales tienden a vivir en hogares de bajos ingresos y continúan contando del transporte público para llegar al trabajo. Aunque no se sabe cómo estas tendencias cambiarán cuando la pandemia ceda, un Programa de TDM renovado puede respaldar la continuación de arreglos de teletrabajo y, al mismo tiempo, brindar mejoras en la infraestructura para beneficiar a gente que sigue dependiendo del transporte público y otros modos de viaje sostenibles, e incentivar a otros a intentar nuevas formas de viajar.

## ¿Cuáles ejemplos de TDM existen hoy en día?

Los programas de TDM existen hoy en día a nivel regional y local. A nivel regional, el Distrito de Gestión de Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD, por sus siglas en inglés) requiere que los empleadores grandes (de más de 250+ empleados) implementen programas de reducción de emisiones que utilicen estrategias de TDM como campañas de marketing o de uso compartido de coches para disminuir la conducción sola. En Los Ángeles, 17 diferentes Planes Específicos actualmente contienen requisitos de TDM. Algunos requieren proyectos de desarrollo calificados que implementen estrategias de TDM específicas, como marketing y educación, estacionamiento desagregando, o formar una Organización de Gestión de Transporte (TMO, por sus siglas en inglés) que coordine e implemente estrategias de TDM para los propietarios y los inquilinos en el área del plan. Adicionalmente, ciudades como Santa Mónica, Burbank, Pasadena, San Francisco, y Seattle tienen requisitos de TDM.

## ¿Cuál es el proceso de actualización de la Ordenanza de TDM?

El Personal de la Ciudad realizó una investigación y un alcance público inicial sobre las mejores prácticas en el 2018. De 2019 a 2020, el Departamento de Planeación y el Departamento de Transporte desarrollaron el concepto para el Programa de TDM propuesto. Esta Hoja Informativa acompañada con un [Video Informativo](#) brindan una visión general del Programa de TDM propuesto, y los borradores de documentos se compartirán para su revisión pública en la primavera de 2021. Habrá varias oportunidades para la aportación pública durante los próximos meses, incluyendo a través de un seminario web, una audiencia pública, y más oportunidades durante el proceso de adopción.



2020 - 2021

### Video Informativo

#### Preparar:

- Borrador de Ordenanza
- Guía del Programa
- Calculadora de TDM



Primavera 2021

Compartir Borrador de Documentos para el la Revision del Público

Seminario Web  
Draft Documents for Public Review



### Audiencia Publica

Refinar los Documentos de Borrador



### Proceso de Adopción:

1. Comision de Planeacion
2. Comite Concejal
3. Concejal de la Ciudad



### Ordenanza se hace Efectiva

Introducir poco a poco el Programa

## ¿Dónde puedo encontrar más información?

Información adicional, incluyendo esta hoja informativa en inglés y el Video Informativo está disponible en nuestra página web sobre la Política de Movilidad del Departamento de Planeación, debajo de *Iniciativas y Ordenanzas Propuestas (Proposed Ordinances and Initiatives)*: [planning4la.org/mobility](http://planning4la.org/mobility)

La mejor manera de mantenerse al tanto sobre las próximas oportunidades para dar sus comentarios sobre las actualizaciones al Programa de TDM es inscribiéndose a esta lista. Por favor regístrese llenando la forma en la [página web](#).

## Contáctenos

### LA City Planning:

#### Departamento de Planeación de la Ciudad de Los Ángeles

Jonathan Ayón, Asistente de Planeación

Correo Electrónico: [planning.mobility@lacity.org](mailto:planning.mobility@lacity.org)

### LA Department of Transportation:

#### Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Ángeles

David Somers, Supervisor Planeador de Transporte

Correo Electrónico: [david.somers@lacity.org](mailto:david.somers@lacity.org)