



Downtown Congestion Pricing

We are exploring how a fee to drive into downtown/SoMa during busy hours could get traffic moving, increase street safety, clean the air, and make our transportation system more equitable. A congestion pricing program could reduce downtown car trips during rush hour by at least 15%. This could help us achieve four key goals:

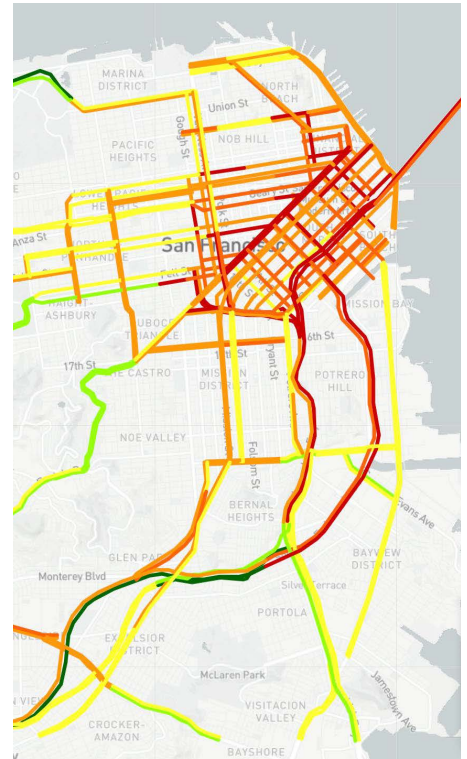
Get traffic moving so people and goods get where they need to go

Increase safety for people walking, biking, and driving

Clean the air to support public health and fight climate change

Promote equity by improving health and transportation access for disadvantaged communities.

Combining the congestion fee with discounts, subsidies, and incentives can help make the system fair and encourage the use of sustainable transportation modes like transit, walking, and biking.



Fixing our Congestion Problem

San Francisco has had some success in reducing congestion through adjustments to parking pricing as well as by encouraging more efficient travel: from adding transit-only lanes, to installing protected bike lanes, to taxing ride-hail trips to support transit, walking, and biking.

Better transit helps, but it's not enough

While these efforts are helping, they are not enough. Investments like transit-only lanes have successfully improved transit speeds relative to auto speeds, but growing congestion downtown means transit riders' trips are still delayed by traffic. Buses can be delayed by cars turning, parking, blocking intersections, or illegally using the transit-only lane.

Contact Us

**San Francisco County
Transportation Authority**
1455 Market Street, 22nd Floor
San Francisco, CA 94103

Project Manager:
Colin Dentel-Post, Senior Planner

Email the project team at
congestion-pricing@sftca.org

Sign up for email updates or get more
information at sftca.org/downtown



Downtown Congestion Pricing Study Timeline

Through early 2021, we will be working with community members and technical experts to understand what an effective and equitable downtown congestion pricing program could look like.

This study will culminate in one or more recommendations for a congestion pricing plan based on technical analysis and community engagement. After this study is complete, our

board, which is comprised of the San Francisco Board of Supervisors, may ask us to continue to look into how a congestion pricing program could be implemented. Several years of technical analysis, community outreach, and coordination — along with state approval — would be needed before San Francisco could implement a congestion pricing program.

Making Sure Pricing Programs are Fair

One question we often hear about congestion pricing is whether we can make the system fair.

Inequities have long been ingrained in our transportation system. Vulnerable communities — including low-income households, people of color, and people who are disadvantaged due to ability, age, or other factors — have long borne the brunt of negative transportation impacts while paying a proportionally larger share of their income to get where they need to go.¹

¹ 2019 TransForm report “Pricing Roads, Advancing Equity,” transformca.org

If done well,
transportation pricing
can make San Francisco’s
transportation system
more equitable.

We’re looking at congestion pricing to flip this dynamic by prioritizing public transit and addressing the unequal burdens of climate change on low income and historically underinvested communities. In addition to using pricing revenue to pay for sustainable transportation modes, we can develop programs that specifically help disadvantaged travelers.

A few examples include:

Targeted Re-Investment of Fees: Prioritize revenue from congestion fees for services and improvements benefitting low-income travelers and affected neighborhoods such as increased bus service, lighting, and safer streets.

Subsidies: People with low incomes receive a subsidy to offset the costs of a pricing system.

Discounts: People with low incomes pay a discounted rate.

Incentives: People with low incomes accrue credits after taking a certain number of trips on transit, and can use those credits to pay for pricing fees, transit, or other transportation costs.



Estudio de Precios por Congestión en el Centro

Estamos explorando cómo un cargo por manejar al centro/SoMa durante las horas de mayor actividad podría hacer que el tráfico se mueva, mejorar la seguridad en las calles, limpiar el aire y hacer que nuestro sistema de transporte sea más equitativo. Un programa de precios por congestión podría reducir los viajes en automóvil en el centro durante la hora pico por lo menos en un 15%. Eso podría ayudarnos a alcanzar cuatro objetivos clave:

Hacer que el tráfico se mueva para que las personas y los productos lleguen a donde necesitan ir

Mejorar la seguridad para las personas que caminan, montan bicicleta y manejan

Limpiar el aire para apoyar la salud pública y luchar contra el cambio climático

Promover la equidad al mejorar la salud y el acceso al transporte para las comunidades en desventaja.

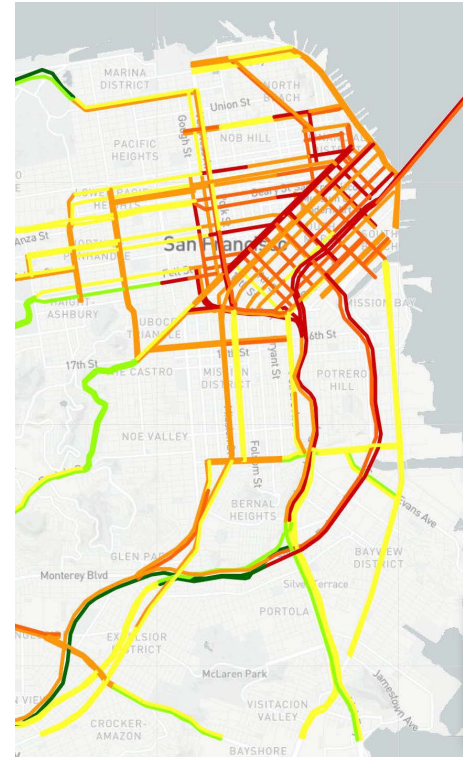
Al combinar el cargo por congestión con descuentos, subsidios e incentivos se puede ayudar a hacer que el sistema sea justo y alentar el uso de modos de transporte sostenibles como el transporte público, caminar y montar bicicleta.

Cómo solucionar nuestro problema de congestión

San Francisco ha tenido cierto éxito en reducir la congestión mediante ajustes a los precios de estacionamiento y también al alentar viajes más eficientes: desde agregar carriles exclusivos para el transporte público, a instalar carriles protegidos para bicicletas, a imponer impuestos a viajes pedidos por aplicación para apoyar el transporte público y los viajes a pie y en bicicleta.

Un mejor transporte público ayuda, pero no es suficiente

Aunque estas medidas están ayudando, no son suficientes. Las inversiones como los carriles exclusivos para el transporte público han logrado mejorar las velocidades del transporte público relativas a las velocidades de los automóviles, pero la creciente congestión en el centro significa que el tráfico todavía retrasa los viajes de los pasajeros del transporte público. Los automóviles que voltean, estacionan, bloquean las intersecciones o usan ilegalmente el carril exclusivo para el transporte público pueden retrasar a los autobuses.



Contact Us

**San Francisco County
Transportation Authority**
1455 Market Street, 22nd Floor
San Francisco, CA 94103

Project Manager:
Colin Dentel-Post, Senior Planner

Email the project team at
congestion-pricing@sfcta.org

Sign up for email updates or get more
information at sfcta.org/downtown



Cronograma del Estudio de Precios por Congestión en el Centro

Durante toda la primera parte de 2021 estaremos trabajando con miembros de la comunidad y expertos técnicos para entender cómo sería un programa eficaz y equitativo de establecimiento de precios por congestión en el centro.

Este estudio culminará en una o más recomendaciones para un plan de establecimiento de precios por congestión basado en el análisis técnico y la participación de la comunidad. Después

de que se termine este estudio, nuestro consejo, que está formado por el Consejo de Supervisores de San Francisco, puede pedirnos que sigamos investigando cómo se podría ejecutar un programa de establecimiento de precios por congestión. Se necesitarían varios años de análisis técnico, promoción y coordinación comunitaria—junto con la aprobación del estado—antes de que San Francisco pueda ejecutar un programa de establecimiento de precios por congestión.

Cómo estar seguros de que los programas de precios sean justos

Una pregunta que menudo oímos sobre el establecimiento de precios por congestión es si podemos hacer que el sistema sea justo.

Por mucho tiempo las desigualdades han sido parte de nuestro sistema de transporte. Las comunidades vulnerables — como los hogares con ingresos bajos, las personas de color y las personas en desventaja debido a capacidad, edad u otros factores—por mucho tiempo han tenido la mayor parte de los impactos negativos del transporte a pesar de que pagaban una parte proporcionalmente mayor de sus ingresos para llegar a donde necesitaban ir.¹

¹ Informe de TransForm 2019 “Pricing Roads, Advancing Equity,” (Establecer precios para las calles, promover la equidad) transformca.org

Estamos estudiando el establecimiento de precios por congestión para cambiar esta dinámica al dar prioridad al transporte público y solucionar las cargas desiguales del cambio climático en las comunidades con ingresos bajos y en las que históricamente se ha invertido poco. Además de usar los ingresos de los cargos para pagar modos de transporte sostenibles, podemos crear programas que ayuden específicamente a los pasajeros en desventaja.

Estos son algunos ejemplos:

Reinversión de los cargos para ciertos objetivos: dar prioridad a los ingresos de los cargos por congestión para financiar servicios y mejoras que beneficien a los viajeros con ingresos bajos y a los vecindarios afectados, como un servicio más amplio de autobuses, más iluminación y calles más seguras.

Subsidios: las personas con ingresos bajos reciben un subsidio para compensar los costos de un sistema de cargos.

Descuentos: las personas con ingresos bajos pagan un cargo con descuento.

Incentivos: las personas con ingresos bajos acumulan créditos después de hacer cierto número de viajes en el transporte público y pueden usar esos créditos para pagar cargos por congestión, el transporte público u otros costos de transporte.

Si se ejecuta correctamente, el establecimiento de precios por transporte podría hacer que el sistema de transporte de San Francisco sea más equitativo.



市區交通擁擠收費研究

我們正在研究如何對繁忙時段開車進入市區 / SoMa 的車輛徵收交通擁擠費，以便保證交通順暢、提高街道安全、清潔空氣，並使我們的交通系統更公平。擁擠收費計畫可以使尖峰時段在市區開車降低至少 15%。這可以幫助我們實現四個關鍵目標：

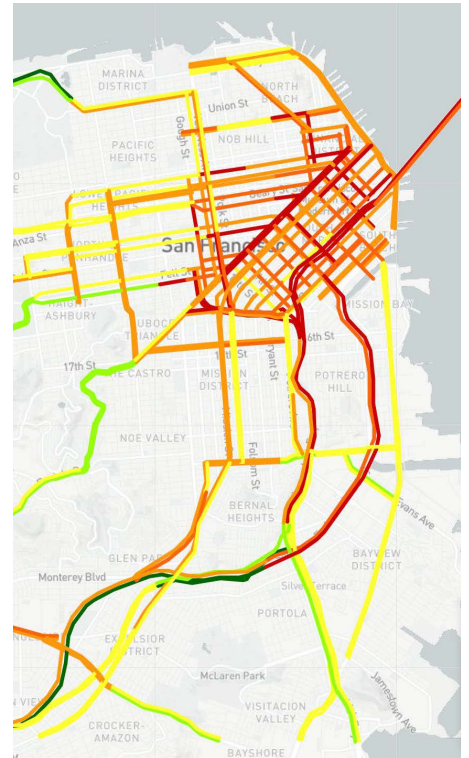
讓交通順暢，使人和貨物前往要去的地方

提高走路、騎自行車和開車者的安全

清潔空氣，支援公共衛生和對抗氣候變化

透過改善弱勢社區的健康和交通便利，**提倡公平**。

將擁擠收費與折扣、補貼和獎勵措施結合起來，有助於使系統公平，並鼓勵使用可持續的交通方式，如公共交通、步行和騎自行車。



解決我們的交通擁擠問題

三藩市透過調整停車費和鼓勵更有效的出行方式，在降低交通擁擠方面取得了一些成功：包括增加公車專用道、安裝受保護的自行車道、對叫車出行徵稅、支持公共交通、步行和騎自行車。

更好的公共交通有幫助，但是還不夠

儘管這些努力有所幫助，但是還不夠。像公車專用道這樣的投資已經成功提高了公共交通相比汽車的速度，但市中心日益擁擠的交通狀況意味著公共交通乘客的出行仍然會被交通阻塞延誤。公共汽車可能因汽車轉彎、停車、堵塞十字路口或非法使用公通專用道而延誤。

Contact Us

San Francisco County
Transportation Authority
1455 Market Street, 22nd Floor
San Francisco, CA 94103

Project Manager:
Colin Dentel-Post, Senior Planner

Email the project team at
congestion-pricing@sfcta.org

Sign up for email updates or get more
information at sfcta.org/downtown



市區交通擁擠收費研究時間表

到 2021 年初，我們將與社區成員和技術專家合作，制定一個公平有效的市中心擁擠收費計畫。

基於技術分析和社區參與，這項研究將最終提出一個或多個交通擁擠收費計

劃的建議。在研究完成後，我們的董事會（由三藩市監事會組成）可能會要求我們繼續研究如何實施交通擁擠收費計畫。需要幾年的技術分析、社區推廣和協調以及州政府的批准，才能在三藩市實施擁擠收費計畫。

確保收費計畫公平

關於擁擠收費，我們經常聽到的一個問題是，我們是否能使這個系統公平。

長期以來，不公平現象在我們的交通系統中根深蒂固。弱勢群體——包括低收入家庭、有色人種，以及因能力、年齡或其他因素而處於不利地位的人，長期以來一直承受著負面的交通影響衝擊，當他們要去需要的地方時，支出的交通成本占了收入的更大比例¹。

1 2019 年 TransForm 報告「道路收費、促進公平」，transformca.org

我們正在研究優先考慮公共交通，以及應對氣候變化對於低收入和歷來投資不足的社區造成的不平等負擔，透過收取擁擠費來改變這種趨勢。除了使用收費營收來支付可持續的交通方式，我們也可以制定專門幫助弱勢乘客的計畫。

一些例子包括：

針對性的收費再投資：優先考慮將交通擁擠費收入用於幫助低收入乘客和受擁擠影響的社區，例如增加公共汽車服務、照明和更安全的街道。

補貼：低收入人士獲得補貼以抵消收費系統帶來的成本。

折扣：低收入人士支付折價費用。

獎勵：低收入人士在乘坐一定次數的公共交通後可以獲得積分，並使用這些積分來支付擁擠收費、公共交通或其他交通費用。

如果做得好，交通收費可以使三藩市的交通運輸系統更公平。



Pag-aaral ukol sa Congestion Pricing o Pagsingil dahil sa Kasipikan sa Downtown

Sinisiyasat namin kung paanong ang pagsingil sa pagmamaneho papuntang downtown ay makapagpapausad sa trapiko, makapagdudulot ng higit na kaligtasan sa mga kalye, makalilinis sa hangin, at magagawang higit na may katarungan sa pagkakapantay-pantay o equitable ang ating sistema sa transportasyon. Posibleng mabawasan ng programa sa congestion pricing ang mga pagbibiyahe ng kotse sa mga oras na marami ang nagbibiyahe nang hindi bababa sa 15%. Puwedeng makatulong ito sa atin upang makamit ang apat na mahahalagang layunin:

Mapausad ang trapiko para makapunta ang mga tao at kalakal kung saan sila dapat pumunta

Gawing higit na ligtas ang mga tao na naglalakad, nagbibisikleta, at nagmamaneho

Linisin ang hangin at nang masuportahan ang kalusugan ng publiko at malabanan ang pagbabago ng klima

Itaguyod ang katarungan sa pagkakapantay-pantay o equity sa pamamagitan ng pagpapahusay ng mga pamamaraang makakuha ng mga serbisyo sa kalusugan at transportasyon ang mga dehadong komunidad.

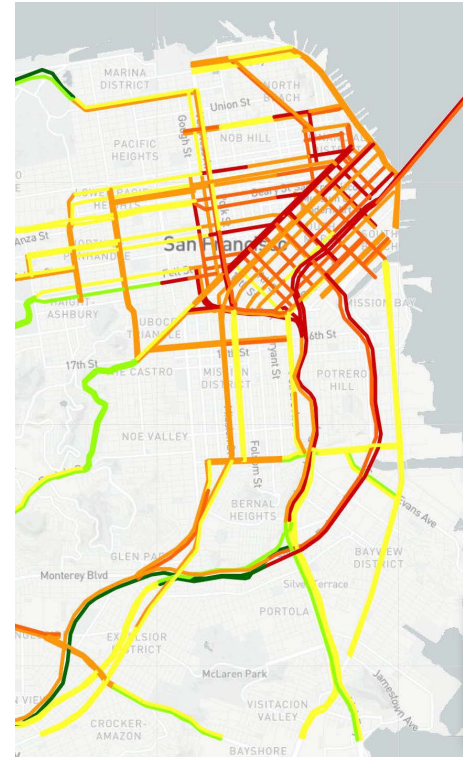
Makatutulong ang pagsasama ng congestion fee (singil dahil sa kasikipan) sa mga diskuwento, subsidyo, at insentiba upang higit na maging makatarungan ang sistema at mahikayat ang paggamit ng mga pamamaraan ng transportasyon na napananatili ang kapaligiran, tulad ng pampublikong transportasyon, paglalakad, at pagbibisikleta.

Pagsasaayos ng Ating Problema sa Kasikipan ng Trapiko

Nagkaroon na ng kaunting tagumpay ang San Francisco sa pagpapaluwag ng kasikipan ng trapiko sa pamamagitan ng mga pagbabago sa singil sa pagparada, pati na rin sa paghihikayat ng mas mahusay na pagbibiyahe: mula sa pagdaragdag ng lane na para lamang sa pampublikong transportasyon hanggang sa paglalagay ng protektadong lane para sa mga bisikleta, hanggang sa pagbubuwis sa mga pagbibiyaheng ride hail (tulad ng Uber at Lyft) upang masuportahan ang pampublikong transportasyon, paglalakad, at pagbibisikleta.

Nakatutulong ang mas mahusay na transportasyon, pero hindi ito sapat

Bagamat nakatutulong ang mga pagsusumikap, hindi pa rin sapat ang mga ito. Matagumpay nang napaghusay ng mga pamumuhunang tulad ng mga lane na para lamang sa pampublikong transportasyon ang bilis ng biyahe ng pampubliko, kung ihahambing sa bilis ng pribadong sasakyan, pero ang higit na sumisikip na trapiko downtown ay nangangahulugan ng patuloy na pagkaantala ng biyahe ng mga sumasakay sa pampublikong transportasyon dahil sa trapiko. Posible pa ring maantala ang mga bus ng mga kotseng lumiliko, pagpaparada, harang sa interseksiyon, o ilegal na paggamit ng lane na para lamang sa pampublikong transportasyon.



Contact Us

**San Francisco County
Transportation Authority**
1455 Market Street, 22nd Floor
San Francisco, CA 94103

Project Manager:
Colin Dentel-Post, Senior Planner

Email the project team at
congestion-pricing@sftca.org

Sign up for email updates or get more
information at sftca.org/downtown



Iskedyul ng mga Gawain (Timeline) para sa Pag-aaral ukol sa Congestion Pricing sa Downtown

Hanggang sa unang bahagi ng 2021, makikipagtrabaho kami sa mga miyembro ng komunidad at eksperto sa gawaing teknikal upang maintindihan kung paano ang magiging pagpapatupad ng programa para sa downtown congestion pricing na epektibo at may katarungan sa pagkakapantay-pantay o equitable.

Magtatapos ang pag-aaral na ito sa isa o higit mang rekomendasyon para sa plano ukol sa congestion pricing, batay sa teknikal na pagsusuri at pagpapalahok

sa komunidad. Kapag nakompleto na ang pag-aaral, posibleng hilingin sa amin ng lupon, na binubuo ng Lupon ng mga Superbisor (Board of Supervisors) ng San Francisco, na patuloy na tingnan kung paano maipatutupad ang programa sa congestion pricing. Kinakailangan ng ilang taon ng teknikal na pagsusuri, pag-abot sa higit na nakararami sa komunidad, at koordinasyon--kasama ng pag-apruba ng estado--bago maipatupad ng San Francisco ang programa sa congestion pricing.

Pagtitiyak na Makatarungan ang ang mga Programa sa Pagsingil (Pricing Program)

Isang tanong na madalas nating marinig ukol sa congestion pricing ay kung magagawa nating mas makatarungan ang sistema.

Matagal nang nakapaloob ang kawalan ng katarungan sa pagkakapantay-pantay sa ating sistema ng transportasyon. Matagal nang ang mga bulnerableng komunidad-- kasama na ang mga kabahayang mababa ang kita, mga taong may kulay, at mga taong dehado dahil sa kakayahan, edad, o iba pang salik o factor-- ang pinakanahirapan dahil sa negatibong epekto ng transportasyon, habang nagbabayad sila ng katapat na mas malaking bahagi ng kanilang kita upang makarating sa kailangan nilang mapuntahan.¹

¹ 2019 TransForm na ulat na "Pricing Roads, Advancing Equity (Pagsingil para sa mga Daanan, Pagsusulong sa Katarungan sa Pagkakapantay-pantay)," transformca.org

Tinitingnan namin ang congestion pricing bilang pamamaraan upang mabaligtad ang ganitong sistema sa pamamagitan ng pagbibigay ng prayoridad sa pampublikong transportasyon at pagharap sa hindi pantay na pagpapapasan sa hira na dulot ng pagbabago sa klima sa mga komunidad na mababa ang kita at may kasaysayan ng kakulangan sa pamumuhunan. Bukod sa paggamit sa kita sa pagsingil upang mabayaran ang mga pamamaraan ng transportasyon na nakapagpapanatili sa kapaligiran, makabubuo rin tayo ng mga programa na espesipikong makatutulong sa mga nagbibiyaheng nadedehado.

Kasama sa ilang halimbawa ang:

Nakatuon na Muling Pamumuhunan sa mga Singil:

Bibigyan ng prayoridad ang paggamit ng kita mula sa congestion fee sa mga serbisyo at pagpapahusay na mapakikinabangan ng mga nagbibiyaheng mababa ang kita at maaapektuhang komunidad, tulad ng mas maraming serbisyo ng bus, pag-iilaw, at mas ligtas na mga kalye.

Mga Subsidyo: Makatatanggap ang mga taong mababa ang kita ng subsidyo upang mabawasan ang gastos nang dahil sa sistema ng pagsingil.

Mga Diskuwento: Magbabayad ang mga tao na mababa ang kita ng singil na may diskuwento na.

Mga Insentiba: Makaiipon ng kredito ang mga tao na mababa ang kita matapos makagawa ng takdang bilang ng pagbibiyahe gamit ang pampublikong transportasyon, at magagamit ang mga kreditong ito upang mabayaran ang singil, pampublikong transportasyon, at iba pang gastos sa transportasyon.

Kung mahusay na maipatutupad, posibleng magawa ng pagsingil para sa transportasyon na higit na magkaroon ng katarungan sa pagkakapantay-pantay o maging equitable ang sistema sa transportasyon ng San Francisco.
