



# San Francisco Downtown Congestion Pricing

## The Global Pandemic

The global pandemic drastically changed lives and has deepened the income inequality gap. While fewer people are traveling downtown, traffic is increasing as shelter-in-place orders are beginning to lift. The future is uncertain, but San Francisco’s economy has been resilient in the past. Without intervention, a rebounding economy is expected to bring increased driving and its negative impacts. San Francisco is exploring how a future congestion pricing policy could keep traffic moving and achieve goals around street safety, clean air, and equity when the economy recovers.

A congestion pricing program could reduce downtown car trips during rush hour by at least 15% from 2019 levels. This could help San Francisco achieve four key goals:

**Keep traffic moving** so people and goods can get where they need to go

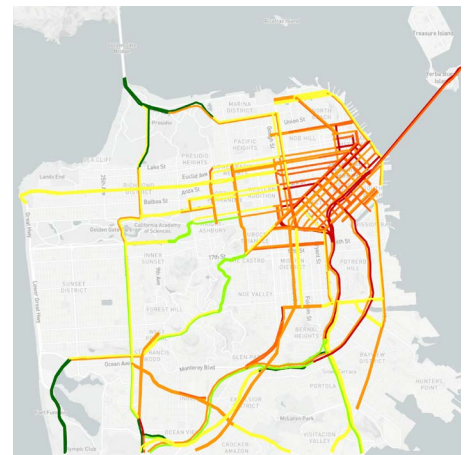
**Increase safety** for people walking, biking, and driving

**Clean the air** to support public health and fight climate change

**Advance equity** by improving health and transportation access for underinvested communities

## Here’s How it Could Work in San Francisco

- A fee to enter downtown at rush hour reduces driving demand to unclog the streets and speed up transit
- Some people would pay a fee to drive downtown, while other travelers would choose to drive at a different time or take transit, walk, or bike instead
- Drivers could pay the fee with FasTrak or a license plate scan that could have electronic, pay-by-mail, or pay with cash options
- To make sure the program is fair, some travelers like those with low incomes or disabilities would receive an exemption or discount
- Fees from the program could be reinvested in safer streets and better transit



San Francisco reached record congestion in 2019

## 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](mailto:congestion-pricing@sfcta.org)

Sign up for email updates or get more information at [sfcta.org/downtown](https://sfcta.org/downtown)



## Better Transit Helps, but it's Not Enough

Transit, walking, and biking improvements can help reduce congestion, but often aren't enough. San Francisco reached peak congestion in 2019. Cars were in gridlock and buses were delayed by cars turning, parking, blocking intersections, or illegally using the transit-only lane.

Congestion pricing is one of the most effective tools to reduce congestion because it provides a **disincentive** to drive downtown during rush hour and an **incentive** to take more efficient modes by directing program revenue at transit, walking, and biking improvements.

## Study Timeline

Through early 2021, the San Francisco County Transportation Authority will be working with community members and technical experts to understand what an effective and equitable congestion pricing program could look like.

This study will culminate in recommendations based on technical analysis and community engagement. Then, 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 in the future.

At least two years of technical analysis, community outreach, and coordination — along with state approval — would be needed before San Francisco could implement a congestion pricing program.

---

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

---

## Making Sure Pricing Programs are Fair

This study is focused on equity to ensure historically underinvested communities would be helped and not harmed by a congestion pricing policy. More cars on the road disproportionately affect people with low-incomes, people of color, disabled communities, and other marginalized groups. These communities are more likely to:

- ride on the bus, which is stuck in car traffic
- live in areas with higher rates of traffic collisions
- have health impacts like asthma from polluted air
- spend a disproportionate amount of income on transportation, especially those who drive

Most of the people who drove to downtown San Francisco during peak hours in 2019 were in households making at least 120% of the area median income. By charging a fee to drivers who can afford it, and offering discounts and exemptions to low-income households, a congestion pricing policy has the potential to address gridlock and advance equity in the transportation system.



# Precios por congestión en el centro de San Francisco

## La pandemia global

La pandemia global ha cambiado dramáticamente vidas en el Área de la Bahía y ha incrementado la brecha de desigualdad de ingresos. Aunque menos personas están viajando al centro, el tránsito está aumentando a medida que se empiezan a levantar las órdenes de no salir. El futuro es incierto, pero la economía de San Francisco ha sido resiliente en el pasado. Sin intervención, se prevé que la recuperación económica signifique un aumento del número de personas que manejan y sus impactos negativos. San Francisco está explorando cómo una futura política de precios por congestión podría ayudar a que el tránsito se siga moviendo y a alcanzar objetivos de seguridad de calles, aire limpio y equidad cuando se recupere la economía.

Un programa de precios por congestión podría reducir los viajes en automóvil en el centro durante las horas pico por lo menos en un 15% comparado con los niveles de 2019. Eso podría ayudarnos a alcanzar cuatro objetivos clave:

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

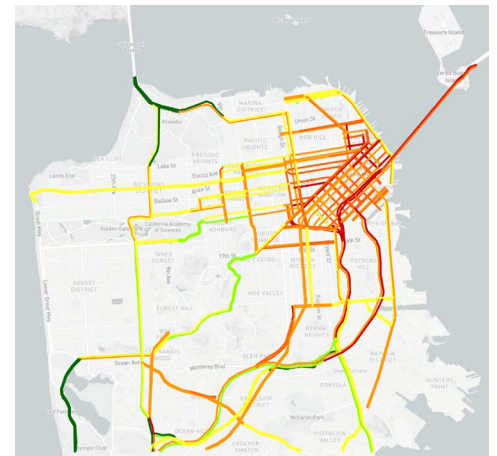
**Mejorar la seguridad** para las personas que caminan, montan bicicleta y manejan

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

**Promover la equidad** al mejorar el acceso a la salud y al transporte para las comunidades en las que se ha invertido menos

## Ésta es la manera como podría funcionar en San Francisco

- Un cargo por entrar al centro durante las horas pico reduce la demanda de manejo, descongestiona las calles y agiliza el transporte público
- Algunas personas pagarían un cargo por manejar en el centro, mientras otros viajeros, en lugar de eso, optarían por manejar a otra hora o tomar el transporte público, caminar o montar bicicleta
- Los conductores podrían pagar el cargo electrónicamente con FasTrak o con un escaneo de placa que podría tener opciones de pago electrónico, por correo o con efectivo
- Para asegurar que el programa sea justo, algunos viajeros como aquellos con bajos ingresos o discapacidades podrían recibir una exención o descuento
- Los cargos del programa podrían reinvertirse en calles más seguras y mejor transporte público



Congestión récord en 2019

## Contáctenos

**Autoridad de Transporte del  
Condado de San Francisco**  
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](mailto:congestion-pricing@sfcta.org)

Sign up for email updates or get more  
information at [sfcta.org/downtown](https://sfcta.org/downtown)



## Un mejor transporte público ayuda, pero no es suficiente

Las mejoras para el transporte público, los peatones y los ciclistas pueden ayudar a reducir la congestión, pero a menudo no son suficientes. San Francisco alcanzó el pico de congestión en 2019. Los automóviles estaban atorados y los autobuses sufrieron retrasos debido a automóviles que volteaban, estacionaban, bloqueaban las intersecciones o usaban ilegalmente el carril exclusivo para el transporte público.

El precio por congestión es una de las herramientas más eficaces para reducir la congestión porque ofrece un **desincentivo** para manejar en el centro durante las horas pico y un **incentivo** para usar modos más eficientes al dirigir los ingresos del programa a mejoras para el transporte público, peatones y ciclistas.

## Cronograma del estudio

Durante toda la primera parte de 2021, la Autoridad de Transporte del Condado de San Francisco estará 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 recomendaciones basadas en el análisis técnico y la participación de la comunidad. Luego, 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 en el futuro.

Se necesitarían por lo menos dos 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.

---

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

---

## Cómo estar seguros de que los programas de precios sean justos

Este estudio se enfoca en la equidad para garantizar que una política de precios por congestión ayude y no perjudique a las comunidades en las que históricamente se ha invertido menos. Más automóviles en las calzadas afectan de forma desproporcionada a las personas con bajos ingresos, personas de color, personas discapacitadas y otros grupos marginados. Es más probable que estas comunidades:

- viajen en autobuses que están atorados en el tráfico de automóviles
- vivan en áreas con altas tasas de colisiones de tránsito
- tengan impactos a la salud como asma debido al aire contaminado
- gasten una parte desproporcionada de sus ingresos en transporte, especialmente aquellos que manejan

La mayoría de las personas que manejaron al centro de San Francisco durante las horas pico en 2019 provenían de hogares que ganaban por lo menos el 120% del ingreso medio del área. Al cobrar un cargo a los conductores que tienen los medios para pagarlo y ofrecer descuentos y exenciones a hogares con bajos ingresos, una política de precios por congestión tiene el potencial de abordar la congestión y promover la equidad en el sistema de transporte.



# 三藩市市區交通擁塞定價

## 全球疫情

全球疫情徹底改變了灣區的生活，並加劇了收入不平等差距。雖然到市區出行的人越來越少，但隨著居家避免疫令開始解除，交通流量同時也增加。未來是不確定的，但三藩市的經濟過去一直保持彈性。在沒有乾預的情況下，經濟反彈預計將帶動更多的駕駛及其負面影響。三藩市正在探索未來的交通擁塞定價方案如何在經濟復甦後如何保持交通流量並實現圍繞街道安全，清潔空氣和公平的目標。

擁塞定價方案可以將高峰時段的市區汽車出行數量比2019年減少至少15%。這可以幫助三藩市實現四個關鍵目標：

**保持交通暢通**，使人和物都能到達需要去的地方

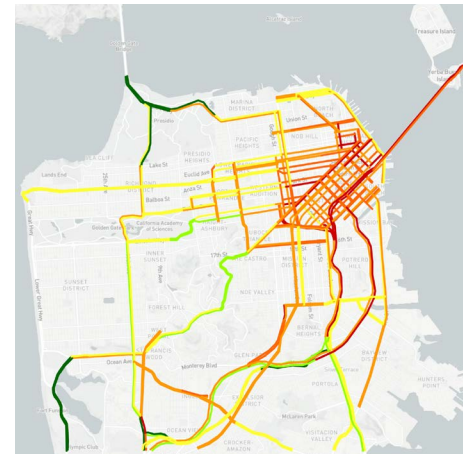
**增加安全性**，適用於步行，騎自行車和開車的人

**淨化空氣**以支持公共健康和應對氣候變化

**促進平等**來為投資不足的社區改善健康和交通條件

## 這是在三藩市運作的方式

- 在高峰時段進入市區會收取費用來減少駕駛需求，以疏通街道並加快交通運輸
- 某些人開車去市區將會支付費用，而另一些出行者會選擇在其他時間開車或改乘公交，步行或騎自行車
- 駕駛者可以使用FasTrak以電子方式支付費用，也可以通過車牌掃描以電子方式，通過郵件支付或使用現金支付方式進行支付。
- 為了確保該方案的公平性，某些出行者（如低收入或殘障人士）將獲得豁免或折扣
- 該方案的費用可以重新投資在更安全的街道和更便捷的交通運輸上



記錄 2019 年的交通擁擠

## 和我們聯繫

三藩市縣交通管理局

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](mailto:congestion-pricing@sfcta.org)

Sign up for email updates or get more information at [sfcta.org/downtown](https://sfcta.org/downtown)



## 更好的交通有幫助， 但還不夠

改善公交，步行和騎自行車的狀況有助於減輕交通擁塞，但通常還不夠。三藩市在2019年達到了交通擁塞的高峰。汽車處於交通大堵塞中，公交因汽車轉彎，停車，堵塞十字路口或非法使用公交專用道而延誤。

擁塞收費是減少擁堵的最有效工具之一，因為它提供了在高峰時段駕車前往市區的不利因素，並通過引導方案收益用在運輸，步行和騎行自行車方面來激勵人們採取更有效的方式。

## 研究時間表

到2021年初，三藩市縣交通管理局將與社區成員和技術專家合作，以了解有效和公平的交通擁堵定價方案是什麼樣子。

這項研究將基於技術分析和社區參與最終提出建議。然後，由三藩市監事會組成的董事會可能會要求我們繼續研究將來如何實施擁堵定價方案。

在三藩市實施擁堵收費方案之前，至少需要兩年的技術分析，社區服務和協調以及州的批准。

---

## 如果做得好，運輸定價可以使三藩市的運輸系統更加公平。

---

## 確保定價方案公平

這項研究的重點是公平，以確保歷史上投資不足的社區將受到擁塞定價方案的幫助而不是損害。道路上的汽車增多對收入較低的人，有色人種，殘疾人社區和其他邊緣群體產生了不成比例的影響，這些社區更有可能：

- 坐公交車，而因堵車被困在其中
- 居住在交通事故發生率較高的地區
- 對健康有影響，例如空氣污染引起的哮喘
- 將不成比例的收入用於交通上，尤其是那些開車的人

在2019年的高峰時段開車去三藩市市區的大多數人都是家庭的收入至少佔該地區中位數收入的120%。通過向有能力的駕駛者收取費用，並向低收入家庭提供折扣和豁免，擁塞定價方案有可能解決交通大堵塞並提高運輸系統的公平性。



# Ang Congestion Pricing sa Downtown ng San Francisco

## Ang Pandaigdigang Pandemya

Napakalaki na ang nagagawang pagbabago ng pandaigdigang pandemya sa Bay Area at lalo pa nitong napalala ang hindi pagkakapantay-pantay sa kita. Bagamat mas kaunting tao ang nagbibiyaha papuntang downtown, lalong sumisikip ang trapiko habang nagsisimula nang matanggal ang mga kautusan para sa pananatili sa bahay (shelter-in-place). Hindi natin tiyak ang kinabukasan, pero naging matatag na noong nakaraang panahon ang ekonomiya ng San Francisco. Kung walang interbensiyon, maaasahan natin na magdudulot ang nagpapanumbalik na ekonomiya ng mas maraming pagmamaneho at ang mga negatibong epekto nito. Sinisiyasat na ng San Francisco ang mga paraan upang sa pamamagitan ng pagkakaroon ng polisiya sa congestion pricing (pagsinigl dahil sa kasikipan) sa hinaharap, patuloy na mapadaloy ang trapiko, at maabot ang mga layuning kaugnay ng kaligtasan sa kalye, kalinisan ng hangin, at katarungan sa pagkakapantay-pantay o equity, kapag nakabangon na ang ekonomiya.

Mababawasan ng programa sa congestion pricing ang pagbibiyaha ng mga kotseng papuntang downtown sa rush hour (oras na pinakamarami ang nagbibiyaha) nang hindi bababa sa 15% mula sa mga antas noong 2019. Makatutulong ito upang maabot ng San Francisco ang apat na mahahalagang layunin nito:

**Panatiliing dumadaloy ang trapiko** upang makapunta ang mga tao at kalakal sa dapat mapuntahan

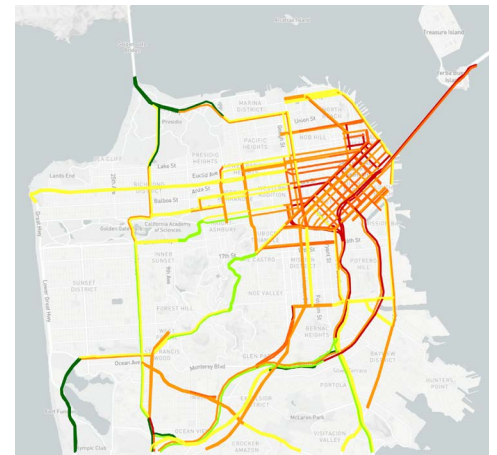
**Lalo pang magkaroon ng kaligtasan** para sa mga tao na naglalakad, nagbibisikleta, at nagmamaneho

**Linisin ang hangin** upang masuportahan ang pampublikong kalusugan at labanan ang pagbabago sa klima

**Isulong ang katarungan sa pagkakapantay-pantay o equity** sa pamamagitan ng pagpapahusay sa pag-akses o pagkakaroon ng pamamaraang makagamit ng mga serbisyo sa kalusugan at transportasyon ang mga komunidad kung saan kaunti ang naging mga pamumuhunan

## Heto ang mga Paraan kung Paano ito Posibleng Gumana ang San Francisco.

- Ang pagkakaroon ng singil upang makapasok downtown sa rush hour ay makababawas sa dami ng kinakailangang pagmamaneho, at nang hindi na sumikip ang mga kalye at mapabilis ang daloy ng sasakyan
- May ilang tao na magbabayad ng singil para makapagpaneho papuntang downtown, samantalang may iba namang nagbibiyaha na sa halip, ay pipiliing magmaneho sa ibang panahon o sumakay sa pampublikong transportasyon, maglakad, o magbisikleta
- Puwedeng magbayad ang mga nagmamaneho ng singil sa elektronikong paraan sa pamamagitan ng FasTrak o ng pagsa-scan sa plaka ng lisensiya, na may mga opsyon sa pagbabayad na elektroniko, sa koreo, o cash.
- Para matiyak na makatarungan ang programa, makatatanggap ang ilang nagbibiyaha, tulad ng mabababa ang kita o may kapansanan, ng eksempsiyon o hindi pagkakasal, o diskuwento
- Puwedeng muling ma-reinvest o maipamuhunang muli ang mga singil sa programa para sa mas ligtas na kalye at mas mahusay na pampublikong transportasyon.



Labis-labis na Kasikipan na pinakamataas noong 2019

## Kontakin kami

**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](mailto:congestion-pricing@sfcta.org)

Sign up for email updates or get more  
information at [sfcta.org/downtown](https://sfcta.org/downtown)



## Nakatutulong ang Mas Mahusay na Pampublikong Transportasyon, pero Hindi Sapat ito

Posibleng makatulong ang mga pagpapahusay para sa pampublikong transportasyon, paglalakad, at pagbibisikleta upang mabawasan ang kasikipan ng trapiko, pero madalas na hindi sapat ang mga ito. Umabot ang San Francisco sa pinakamasikip nang trapiko sa kasaysayan nito noong 2019. Hindi na umuusad ang mga kotse, at naaantala ang mga bus nang dahil sa mga kotseng lumiliko, pumaparada, humaharang sa mga interseksiyon, o ilegal na ginagamit ang lane na para lamang sa pampublikong transportasyon.

Isa ang congestion pricing sa pinaka-epektibong pamamaraan upang mabawasan ang kasikipan sa trapiko dahil nagkakaloob ito ng paghihikayat na huwag magmaneho papuntang downtown o disincentive at paghihikayat naman o incentive na gumamit ng mas episyenteng paraan, sa pamamagitan ng pagtutuon sa kita mula sa programa para sa pagpapahusay sa pampublikong transportasyon, paglalakad, at pagbibisikleta.

## Iskedyul ng mga Gawain o Timeline ng Pag-aaral

Hanggang sa unang bahagi ng 2021, makikipagtrabaho ang San Francisco County Transportation Authority (Awtoridad sa Transportasyon) sa mga miyembro ng komunidad at teknikal na eksperto upang maintindihan kung ano ang magiging hitsura ng epektibo at may katarungan sa pagkakapantay-pantay na programa sa congestion pricing.

Magtatapos ang pag-aaral na ito sa mga rekomendasyong batay sa teknikal na pagsusuri at pagpapalahok sa komunidad. Pagkatapos nito, posibleng hilingin sa amin ng aming board o lupon, na binubuo ng San Francisco Board of Supervisors (Lupon ng mga Superbisor) na patuloy na tingnan kung paano maipatutupad ang programa sa congestion pricing sa hinaharap.

Hindi bababa sa dalawang taon ng teknikal na pagsusuri, pag-abot sa mas nakararami sa komunidad, at koordinasyon -- kasama na ang pag-apruba ng estado -- ang kinakailangan bago makapagpatupad ang San Francisco ng programa para sa congestion pricing.

---

**Kapag mahusay itong nagawa, posibleng magawan ng mga presyo sa transportasyon na mas may katarungan sa pagkakapantay-pantay ang sistema sa transportasyon ng San Francisco.**

---

## Pagtitiyak na Makatarungan ang Programa para sa Pagpepresyo

Nakatuon ang pag-aaral na ito sa katarungan sa pagkakapantay-pantay o equity, at nang matiyak na matutulungan ang mga komunidad na may kasaysayan ng mas mababang pamumuhunan o underinvested communities, at hindi magdudulot sa kanila ng pinsala ang polisiya sa congestion pricing. Wala sa proporsiyong naaapektuhan ng mas maraming sasakyan sa kalye ang mga tao na mabababa ang kita, mga taong may kulay, komunidad ng may kapansanan, at iba pang marginalisadong grupo. Mas malamang sa mga komunidad na ito na:

- sumakay ng bus, na hindi na umuusad sa trapiko
- nakatira sa mga lugar kung saan mas matataas ang porsiyento ng banggaan ng sasakyan
- may epekto sa kalusugan tulad ng hika nang dahil sa polusyon sa hangin
- gumagasta nang wala sa proporsiyong porsiyento ng kita sa transportasyon, lalo na sa mga nagmamaneho

Karamihan sa mga tao na nagmaneho papuntang downtown sa San Francisco sa peak hours (oras na pinakamarami ang gumagamit sa kalye) noong 2019 ay mula sa mga kabahayan na kumikita ng hindi bababa sa 120% ng area median income (panggitnang kita sa lugar). Sa pamamagitan ng paniningil sa mga nagmamanehong kaya namang magbayad, at paghahandog ng diskuwento at eksemplasyon sa mga kabahayang mabababa ang kita, may potensiyal ang polisiya sa congestion pricing na matugunan ang hindi pag-usad ng trapiko at isulong ang katarungan sa pagkakapantay-pantay sa sistema sa transportasyon.