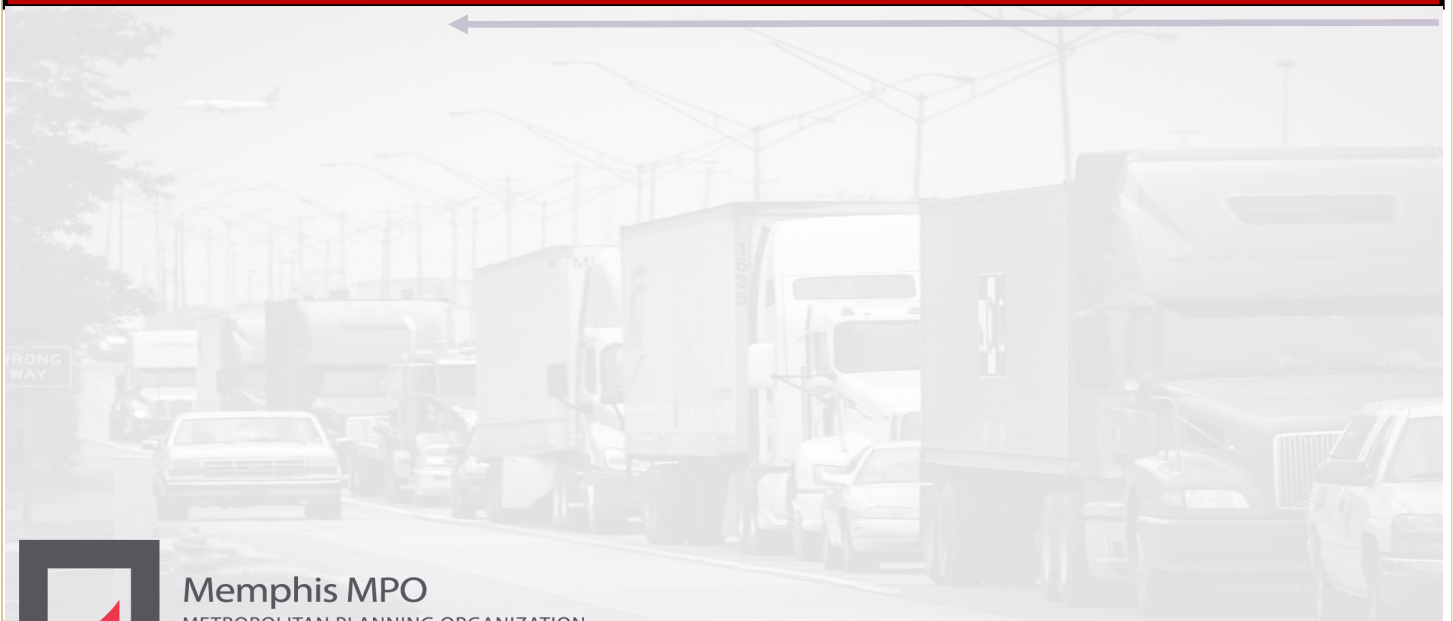




2018

Informe de la Gestión de la Congestión

Organizacion de Planificacion Metropolitana (MPO) del Area Urbana de Memphis



Memphis MPO
METROPOLITAN PLANNING ORGANIZATION

Strengthening Regional Transportation

Este documento está disponible en formatos accesibles (como versiones en idioma extranjero o en letra grande y en escala de grises, entre otros) cuando se solicite con diez (10) días calendario de anticipación.

Este documento fue preparado y publicado por la Organización de Planificación Metropolitana del Área Urbana de Memphis (MPO, por sus siglas en inglés) y se prepara en colaboración con y con la asistencia financiera de las siguientes entidades públicas: la Administración Federal de Tránsito (FTA), la Administración Federal de Carreteras (FHWA), Tennessee El Departamento de Transporte (TDOT), el Departamento de Transporte de Mississippi (MDOT), así como la Ciudad de Memphis, el Condado de Shelby, Tennessee, y el Condado de DeSoto, Mississippi.

A pesar de esta asistencia financiera, el contenido de este documento no refleja necesariamente la opinión oficial o las políticas de las agencias de financiamiento. Es la política de la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) del área urbana de Memphis no excluir, negar o discriminar por motivos de raza, color, origen nacional, estado migratorio, sexo, género, identidad y expresión de género, orientación sexual, edad, religión, estado de veterano, discapacidad o cualquier otra característica protegida por la ley federal o estatal aplicable en sus prácticas de contratación o empleo, o en su admisión, acceso u operaciones de sus programas, servicios o actividades. Para cualquier consulta relacionada con la aplicación de esta declaración de accesibilidad y las políticas relacionadas, comuníquese con Alvan-Bidal Sanchez al 901-636-7156 o Alvan.Sanchez@memphistn.gov.

PG. 2 INFORME DE CONGESTION

La **Organización de Planificación Metropolitana del Área Urbana de Memphis** ha preparado el **Informe Bienal del Proceso de Gestión de la Congestión (CMP) de 2018**, que examina la congestión en el Área Metropolitana de Planificación de Memphis.

Comparación de ciudades de los Estados Unidos (EEUU)

El nivel de congestión mide los tiempos reales de viaje en comparación con un escenario de tráfico libre. Por ejemplo, un nivel de congestión del 17% corresponde a un tiempo de viaje adicional del 17% en comparación con el tiempo de viaje en una situación de flujo libre. La **Tabla 1** compara las estadísticas de congestión de tráfico de 2016 para Memphis con varias ciudades a lo largo de los EE. UU.

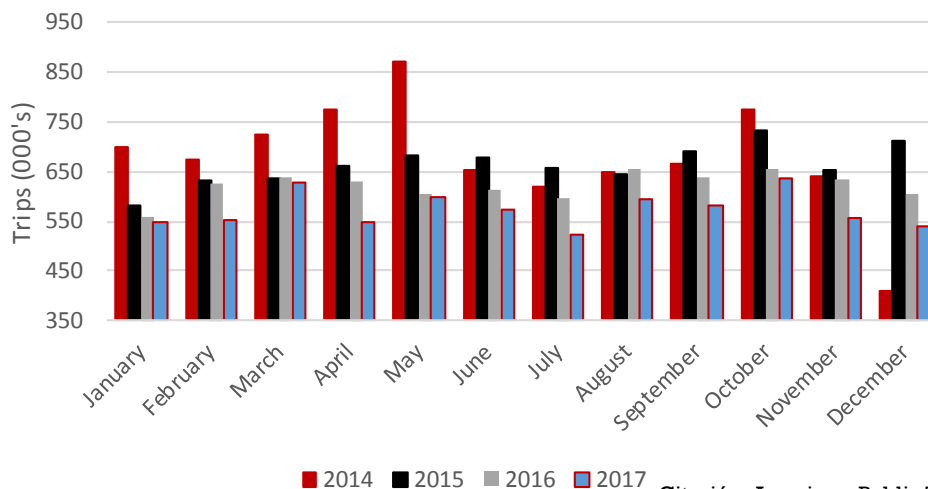
Posición de congestión en los estados	Ciudad	Nivel de congestión	Aumento respect al año anterior	Apogeo de la mañana	Apogeo de la tarde
1	Los Angeles, CA	45%	4% ↑	62%	84%
12	Atlanta, GA	27%	3% ↑	45%	65%
20	Nashville, TN	23%	1% ↓	41%	62%
21	New Orleans, LA	23%	1% ↑	33%	50%
39	Raleigh, NC	18%	2% ↑	30%	49%
42	Jacksonville, FL	18%	2% ↑	29%	48%
46	Memphis, TN	17%	1% ↑	28%	48%
47	Louisville, KY	17%	0%	23%	46%
59	Birmingham, AL	15%	2% ↑	25%	37%
63	Oklahoma City, OK	14%	0%	24%	32%

Números de Usuarios del Transporte Público

Citación: TomTom Traffic Index, 2016

La American Public Transportation Association (APTA, por sus siglas en inglés) proporciona estimaciones trimestrales y anuales de los viajes de pasajeros en tránsito no vinculados para el año actual y los años anteriores. Los viajes de pasajeros no vinculados se definen como la cantidad de pasajeros que abordan vehículos de transporte público. Los pasajeros se cuentan cada vez que abordan un vehículo, independientemente de cuántos vehículos utilicen para viajar desde su origen hasta su destino. La **Figura 1** muestra el número de viajes de pasajeros en tránsito no vinculados para la Autoridad de Tránsito del Área de Memphis (MATA) desde 2013-2017.

Figura 1 Memphis Area Transit Authority Ridership



Citación: American Public Transportation Association

PG. 3 INFORME DE CONGESTION

2016 Vehículo Millas Recorridas (VMT, por sus siglas en ingles)

VMT mide la cantidad de viajes para todos los vehículos en una región geográfica durante un período de tiempo determinado, generalmente un período de un año. El VMT se calcula sumando todas las millas recorridas por todos los automóviles y camiones en las carreteras de la región. Siguiendo las tendencias nacionales, la región ha visto un aumento de VMT desde 2012. La **Tabla 2** compara el VMT estimado para 2016 del área urbanizada de Memphis (UZA) con varias áreas urbanizadas en todo EE. UU. Como se muestra en la tabla, aproximadamente el 25.2% del VMT diario de 2016 en el Memphis UZA ocurrió en la carretera interestatal.

Tabla 2

Area urbanizada	2016 Estimación diaria de millas de vehículo (miles)	2016 Millas diarias de vehículos estimadas (miles) en la carretera interestatal	% de millas diarias estimadas de vehículos (miles) en la carretera interestatal
Atlanta, GA	158,141	45,204	28.6%
Birmingham, AL	30,058	11,745	39.1%
Jacksonville, FL	35,688	9,838	27.6%
Los Angeles-Long Beach-Anaheim, CA	279,292	78,395	28.1%
Louisville/Jefferson County, KY-IN	22,133	9,957	45.0%
Memphis, TN-MS-AR	29,461	7,414	25.2%
Nashville-Davidson, TN	46,387	15,855	34.2%
New Orleans, LA	18,041	6,474	35.9%
Oklahoma City, OK	31,446	9,162	29.1%
Raleigh, NC	32,824	7,841	23.9%

Citación: FHWA Policy and Governmental Affairs

2017 –2018 Programa de Viaje Compartido (Rideshare, en ingles)

The Memphis Area Rideshare, ofrecido a través del Shelby County Air Quality Improvement Branch, proporciona información a individuos y empleadores para ayudar a crear opciones de transporte para los trabajadores del área. Las tablas a continuación muestran detalles sobre la eliminación de viajes, así como reducciones en el gasto de combustible y las millas recorridas.

Tabla 3

2017 Memphis Area Rideshare Program	
2017 viajes eliminados	81,023
2017 millas eliminadas	4,699,336
combustible ahorrado (galones por año)	186,481
ahorro de combustible (dólares por año)	419,583
reducción de monóxido de carbono (toneladas por año)	70.2

Tabla 4

2018 Memphis Area Rideshare Program	
2018 viajes eliminados	73,463
2018 millas eliminadas	4,260,856
combustible ahorrado (galones por año)	169,082
ahorro de combustible (dólares por año)	422,704
reducción de monóxido de carbono (toneladas por año)	63.7

Source: Shelby County Air Quality Improvement Branch

Nivel de confiabilidad del tiempo de viaje (LOTTR) e índice de confiabilidad del tiempo de viaje del camión (TTTR)

LOTTR se define como la relación entre los tiempos de viaje más largos (percentil 80) y el tiempo de viaje "normal" (percentil 50) para un segmento de informe. Los segmentos de informes representan segmentos del Sistema Interestatal de los Estados Unidos y el Sistema Nacional de Carreteras de los EEUU. Los datos para estas medidas se recopilan del Conjunto de datos de investigación de gestión del rendimiento nacional (NPMRDS, por sus siglas en ingles). Los datos para la medida LOTTR se recopilan en segmentos de 15 minutos durante cuatro períodos de tiempo; Días de la semana de 6 a.m. a 10 a.m. (pico de A.M.), 10 a.m. a 4 p.m. (Mediodía), 4 p.m. a las 8 p.m. (pico de P.M.), y fines de semana de 6 a.m. a 8 p.m. Para que un segmento de informes se considere confiable, debe tener una proporción inferior a 1.50 para los cuatro períodos de informes.

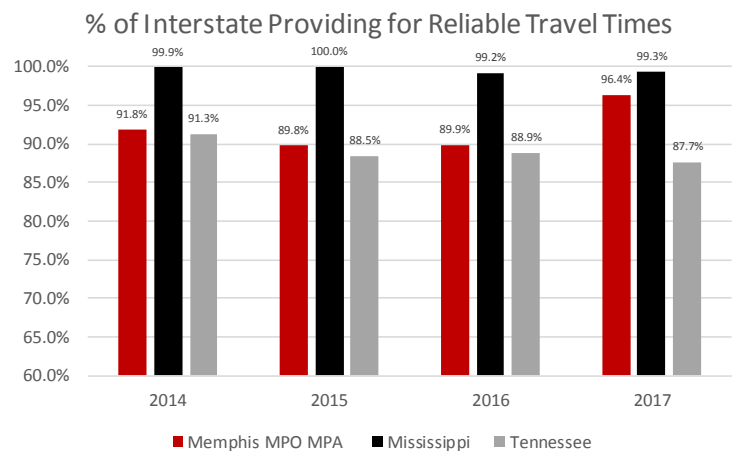
La **Figura 2** muestra el porcentaje promedio anual de Interestatal que proporciona tiempos de viaje confiables para el Área de Planificación Metropolitana (MPA, por sus siglas en ingles) de la Memphis MPO, el Estado de Tennessee y el Estado de Mississippi.

La **Figura 3** muestra el porcentaje promedio anual del NHS no interestatal que proporciona tiempos de viaje confiables para la MPA de la Memphis MPO, el Estado de Tennessee y el Estado de Mississippi. La Figura 7 (página 6) muestra el LOTTR promedio anual de 2017 para todos los segmentos de informe dentro de la MPA de la Memphis MPO.

TTTR se define como la relación entre los tiempos de viaje "más largos" del camión (percentil 95) y el tiempo de viaje "normal" (percentil 50) para un segmento de informe. Los datos para la medida TTTR se recopilan en segmentos de 15 minutos para los mismos cuatro períodos de tiempo que la medida LOTTR, sin embargo, un período de tiempo adicional; Durante las noches de 8 p.m. a las 6 a.m., se incluye para capturar los tiempos de viaje de un camión durante la noche El índice TTTR se genera multiplicando la proporción más grande de cada segmento de los cinco períodos de tiempo por la longitud de los segmentos, y luego dividiendo la suma de todos los segmentos ponderados por la longitud total de la autopista interestatal. No hay un umbral definido por el gobierno federal para determinar si un segmento proporciona tiempos confiables de viaje en camión, sin embargo, un índice TTTR más bajo se traduce en un nivel más alto de confiabilidad.

La **Figura 4** muestra el TTTR para la MPA de la Memphis MPO, el Estado de Tennessee y el Estado de Mississippi.

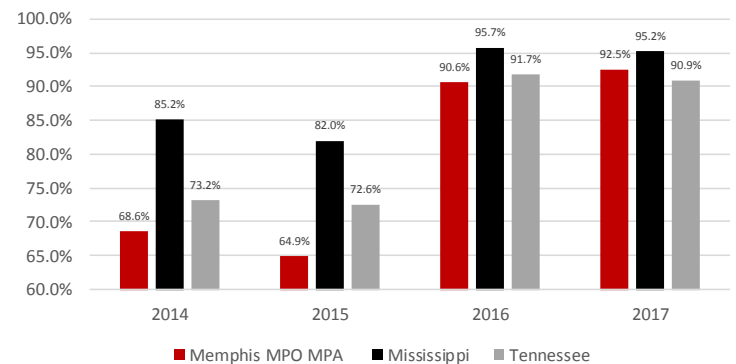
Figura 2



Citación: NPMRDS HERE (2014-2015) and NPMRDS INRIX (2016-2017)

Figura 3

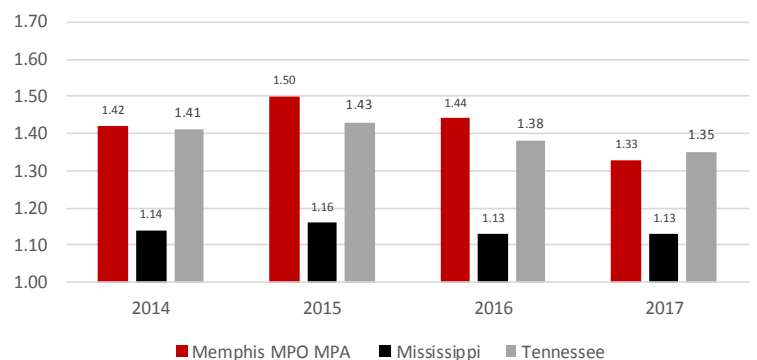
% of Non-Interstate NHS Providing for Reliable Travel Times



Citación: NPMRDS HERE (2014-2015) and NPMRDS INRIX (2016-2017)

Figura 4

Truck Travel Time Reliability Index



Citación: NPMRDS HERE (2014-2015) and NPMRDS INRIX (2016-2017)

Tabla 5

Indice de Tiempo de Viaje (TTI, por sus siglas en ingles)

se define como la relación entre el tiempo de viaje en el período pico y el tiempo de viaje en condiciones de flujo libre. Por ejemplo, un valor de 1,35 indica que un viaje de flujo libre de 20 minutos toma 27 minutos durante las horas pico. La Tabla 5 compara el TTI promedio anual de 2016 para Memphis con varias ciudades a lo largo de los EE. UU.

Rango	Área Urbana	2016 Travel Time Index
1	Los Angeles-Long Beach -Satna Ana, CA	1.71
15	Atlanta, GA	1.31
29	Memphis, TN-MS-AR	1.20
33	Nashville-Davidson, TN	1.18
36	Jacksonville, FL	1.16
36	Raleigh-Durham, NC	1.16
42	Louisville, KY-IN	1.15
45	New Orleans, LA	1.14
49	Oklahoma City, OK	1.11
52	Birmingham, AL	1.04

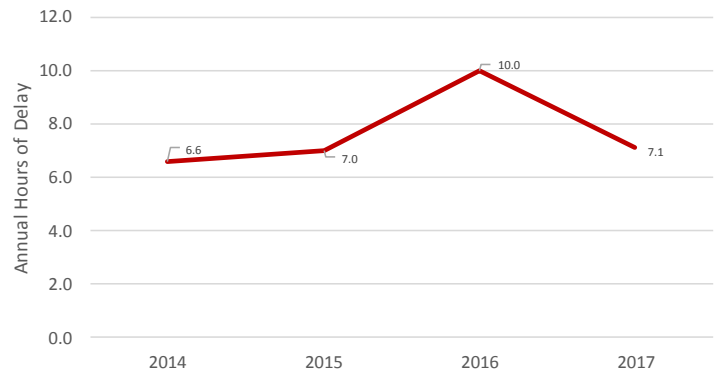
Citación: Bureau of Transportation Statistics

Horas Anuales de Retraso en la Hora Principal (PHED, por sus siglas en ingles) per cápita para la Memphis UZA

PHED mide las horas anuales de la hora pico demora excesiva per cápita en el NHS. El umbral de velocidad para el retraso excesivo se basa en el tiempo de viaje a 20 millas por hora o el 60% del límite de velocidad publicado, el que sea mayor, en todos los segmentos de informe. Las horas pico de viaje para el Memphis MPO se definen como de 6 a.m. a 10 a.m. de lunes a viernes por la mañana y de 3 p.m. a las 7 p.m. Tardes de lunes a viernes. Los datos para esta medida se recopilan a partir del NPMRDS, y los datos informados en el conjunto de datos se recopilan en períodos de 15 minutos para los dos períodos de tiempo de hora pico. **Figura 5** muestra las horas anuales de la hora pico de retraso excesivo per cápita para el área urbanizada de Memphis (TN, MS, AR).

Figura 5

Annual Hours of Peak Hour Excessive Delay Per Capita for Memphis UZA (TN-MS-AR)



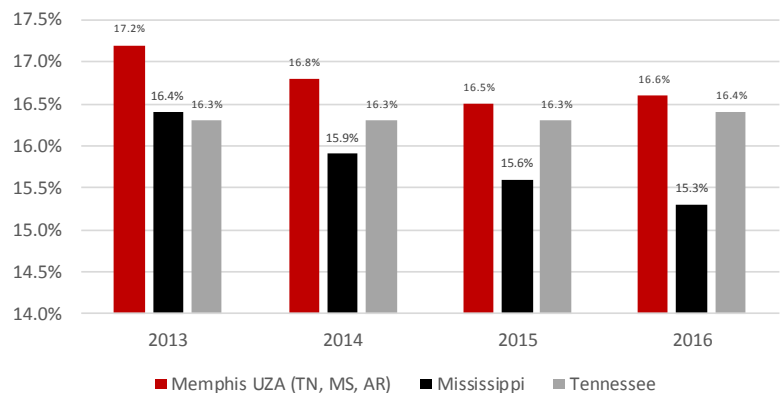
Citación: NPMRDS HERE (2014-2015) and NPMRDS INRIX (2016-2017)

Viaje en Vehículo sin Ocupación Individual (Non-SOV, por sus siglas en ingles)

Non-SOV viaje se define como cualquier modo de viaje que no sea la conducción sola en un vehículo motorizado, y el viaje Non-SOV puede incluir viajes a través de viaje compartido, camioneta, transporte público, tren de pasajeros, caminar, andar en bicicleta y trabajar a distancia. Los datos para esta medida se recopilan a partir de las estimaciones de los últimos 5 años de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS). **Figura 6** muestra el porcentaje anual estimado de viajes non-SOV para la Memphis UZA, el estado de Tennessee y el estado de Mississippi.

Figura 6

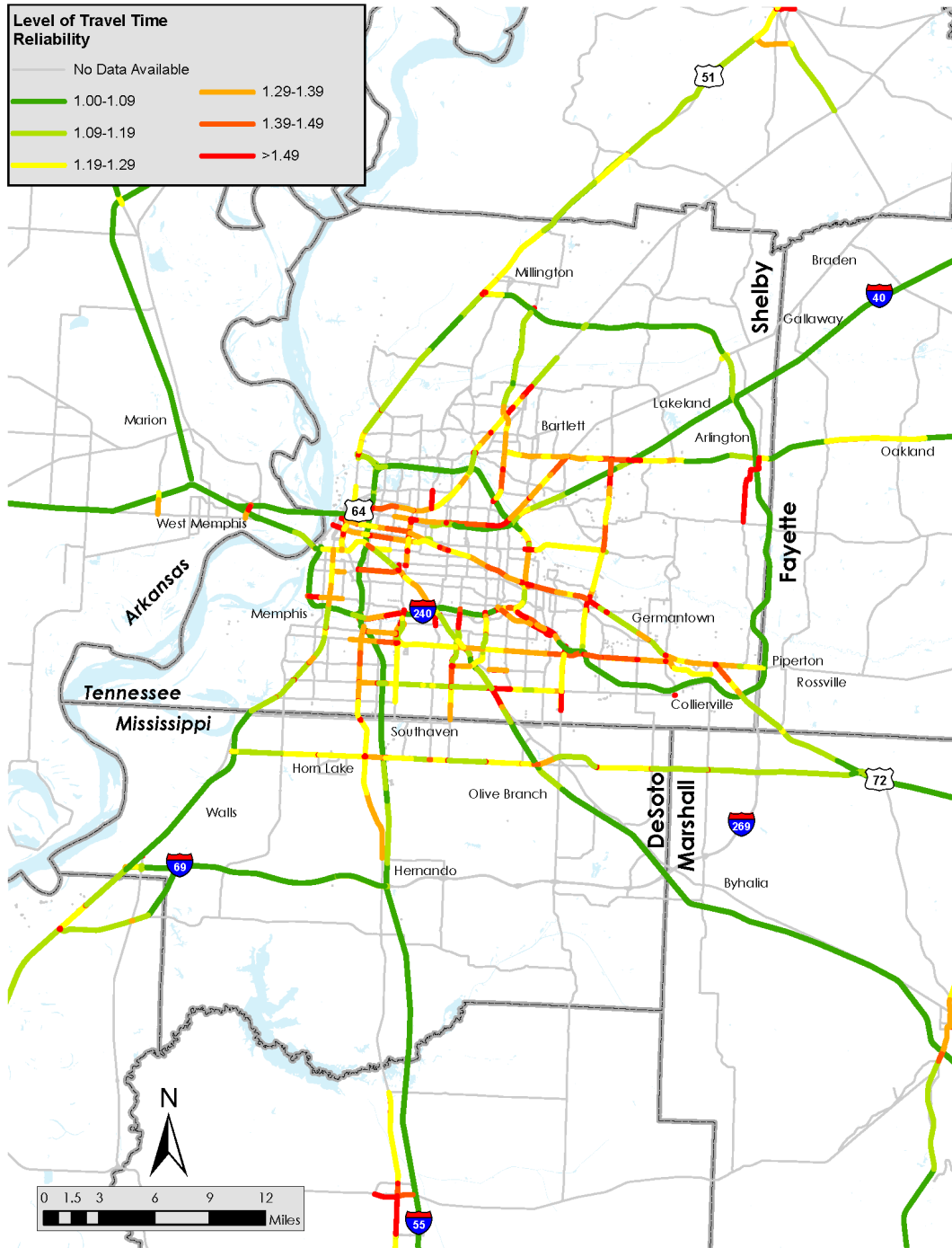
% of Non-Single Occupancy Vehicle Travel



Citación: American Community Survey (ACS)

Figura 7 Nivel de Fiabilidad del Tiempo de Viaje

Figura 7 muestra el LOTTR promedio anual de 2017 para todos los segmentos de informes dentro del MPO MPA de Memphis. Para que un segmento de informes se considere confiable, debe tener una proporción inferior a 1.50 para los cuatro períodos de informes.



Para obtener más información sobre el Proceso de gestión de congestión de Memphis MPO, o para cualquier y todas las consultas sobre el Título VI / Procedimientos y políticas de accesibilidad del Memphis MPO, visite memphismpo.org