



Department of
Transportation



Programa de Peajes del Distrito Central de Negocios (CBDTP)

Reducir el tráfico, mejorar la calidad del aire, invertir en tránsito masivo

El Programa de Peajes del Distrito Central de Negocios (CBDTP) reduciría el tráfico y ayudaría a la Metropolitan Transportation Authority (MTA) de Nueva York a mejorar su sistema de tránsito. Los vehículos que ingresan o permanecen en el distrito central de negocios (CBD) de Manhattan estarían sujetos al pago de peaje. Estudios anteriores han mostrado que los programas similares al CBDTP pueden reducir la congestión de tráfico y mejorar la calidad del aire. Invertir en un sistema de tránsito masivo mejorado podría ayudar a promover la equidad, brindando acceso extendido al sistema. Debe completarse una Evaluación Ambiental exigida a nivel federal y la participación en el Programa Piloto de Precios Basados en el Valor (VPPP) de la FHWA antes de que se pueda anunciar una fecha de inicio del programa.

¿Dónde está ubicado el Distrito Central de Negocios?

El CBD incluye 60th Street en Manhattan y todas las calzadas en dirección sur de 60th Street, excepto:

- FDR Drive y West Side Highway/9A, incluidas las partes del Paso Subterráneo de Battery Park y la calzada superficial del Túnel Hugh L. Carey que conectan con West Street.



¿Por qué necesitamos el CBDTP?

- La congestión ha obstruido las calles de Manhattan por años y solo ha empeorado, ya que más de 700,000 vehículos ingresaban al CBD a diario antes de la pandemia.
 - Si bien el tráfico cayó a un 10 por ciento de los niveles normales en 2020 debido a la pandemia, ha regresado a más del 90 % de los niveles prepandemia, superando por mucho el rebote en la cantidad de pasajeros del tránsito masivo.
 - Según INRIX, la Ciudad de Nueva York fue la ciudad más congestionada de Estados Unidos en 2021.
- La fuerza laboral total de la Ciudad de Nueva York es de 4.6 millones; 1.5 millones o 33 % se encuentran en el CBD.
- Conforme a y en apoyo a los objetivos de OneNYC 2050, al Plan estratégico de la Ciudad de Nueva York y a los Planes de Transporte Regional de las Organizaciones de Planificación Metropolitana (MPO) de toda la región de la Ciudad de Nueva York integrada por 28 condados.

El tráfico ya ha alcanzado el 90 % de sus niveles prepandemia

Prepandemia, 260 millones de vehículos ingresaban al CBD cada año

Beneficios esperados

- Congestión de tráfico reducida
- Una fuente confiable de dinero para mejorar y modernizar el metro MTA, los autobuses y los ferrocarriles para pasajeros
- Mejor calidad del aire
- Acceso extendido para los residentes y visitantes de bajos ingresos gracias a la mejora de las opciones de viaje



Antecedentes

En abril de 2019, el gobernador Andrew Cuomo propuso la Reforma de MTA y la Ley de Movilidad de Tráfico (la Ley), que la Legislatura aprobó y el Gobernador promulgó. La Ley establece que la Autoridad de Puentes y Túneles de Triborough de MTA (TBTA) debe diseñar, elaborar, crear y ejecutar el CBDTP.

El siguiente paso es una Evaluación Ambiental (EA), que es necesaria como parte del proceso de revisión ambiental del gobierno federal para la toma de decisiones federales. En la EA, a disposición del público en agosto de 2022, se analizarán los posibles efectos del CBDTP. Si el gobierno federal aprueba el programa, puede implementarse.

¿Cómo se fijarían las tarifas de peaje?

Hay dos formas de fijar las tarifas de peaje:

1. La Ley señala que el CBDTP debe:
 - Cobrar a los vehículos de pasajeros solo una vez al día por ingresar o permanecer en el CBD
 - Cambiar las tarifas de peaje en horas o días establecidos (esto se conoce como «peaje variable»)
 - Permitir a los residentes del CBD que ganan menos de \$60,000 obtener un nuevo crédito tributario del Estado de Nueva York por los peajes pagados en el CBD
 - No cobrar peaje a los vehículos de emergencia calificados y autorizados y a los vehículos calificados que transporten personas con discapacidades
2. El Consejo de Revisión de la Movilidad del Tráfico (TMRB) recomendará tarifas de peaje al Consejo de TBTA, que tiene la última palabra sobre las tarifas de peaje definitivas. El TMRB debe pensar en muchas cosas antes de recomendar tarifas de peaje, entre ellas:
 - Cómo se moverá el tráfico
 - Impacto en la calidad del aire y la contaminación
 - Costos
 - Efecto en el público
 - Seguridad

¿Cómo se pagará y cómo se usará el dinero?

- Los clientes podrán usar su E-ZPass. Si no tienen E-ZPass, podrán usar Tolls by Mail, que envía una factura de peaje a la dirección del propietario del vehículo registrado. Se anunciarán otras opciones en una fecha posterior.
- Después de pagar el costo de implementación del CBDTP, 80 por ciento del dinero se usará para mejorar y modernizar el tránsito en la Ciudad de Nueva York, donde circulan los metros y autobuses, 10 por ciento irá para el Long Island Rail Road y 10 por ciento para el Metro-North Railroad.

Para saber más acerca de la Evaluación Ambiental o saber cómo ver o participar en cualquiera de las seis próximas audiencias públicas del CBDTP, visite:

mta.info/CBDTP

Si desea brindar comentarios durante el período de comentarios públicos, visite:

mta.info/CBDTP

Correo: **CBD Tolling Program - 2 Broadway, 23rd Floor New York, NY 10004**

Correo electrónico: **CBDTP@mtabt.org**

Teléfono: **646-252-7440**

Fax: **212-504-3148 [Attn: The CBDTP Team]**

Más información

Para conocer más acerca de la Evaluación Ambiental, enviar un comentario o suscribirse para recibir actualizaciones por correo electrónico, visite mta.info/CBDTP.