

# PROGRAMA DE PEAJE DEL DISTRITO COMERCIAL CENTRAL (CBD)

## REEVALUACIÓN

# Resumen ejecutivo

Junio de 2024

Agencia federal principal



U.S. Department  
of Transportation

**Federal Highway  
Administration**

*Patrocinadores del Proyecto*



**Department of  
Transportation**



*La traducción del Resumen ejecutivo de la versión oficial en inglés a cualquier otro idioma tiene el único propósito de facilitar el acceso por parte de personas con dominio limitado del inglés (Limited English Proficiency, LEP) o aquellas que prefieren leer el documento en su idioma nativo.*

## Resumen ejecutivo

Mediante la reevaluación de la FHWA, se confirma que la estructura de peaje adoptada está dentro del análisis realizado en la evaluación ambiental final y no requiere análisis adicionales según la Ley Nacional de Políticas Ambientales (NEPA). El Hallazgo de Ausencia de Impacto Significativo (FONSI) sigue siendo válido.

### Antecedentes

En junio de 2023, la Administración Federal de Carreteras (FHWA) encontró que el Programa de Peaje del Distrito Comercial Central de Nueva York (CBDTP), conocido como tarifas de congestión, “no tendrá un impacto significativo en el entorno humano o natural” tras una extensa revisión de los posibles efectos positivos y negativos del CBDTP y la mitigación prometida, y lo documentó en la Evaluación ambiental final del CBDTP (EA). En la revisión, se consideró una variedad de posibles estructuras de peaje con diferentes combinaciones de tarifas de peaje bajas a altas, créditos de cruce para cubrir el peaje de vehículos que viajan al CBD a través de puentes y túneles con peaje, exenciones para ciertos tipos de vehículos y otras características del programa.<sup>1</sup>

Desde entonces, la Autoridad de Puentes y Túneles de Triborough (un afiliado de la MTA que hace negocios como MTA Bridges and Tunnels) ha adoptado una estructura de peaje, basada en una recomendación de una entidad de asesoría independiente, la Junta de Revisión de Movilidad de Tráfico, y realizó el período de comentarios públicos requerido como parte del proceso de la Ley de Procedimientos Administrativos del Estado para determinar tarifas en New York (Nueva York).

El propósito de esta reevaluación es garantizar que los efectos de la estructura de peaje adoptada por la MTA sean coherentes con los efectos demostrados en la EA final y que la mitigación identificada en el Hallazgo de Ausencia de Impacto Significativo (FONSI) aún es válida. En cada categoría, los efectos son coherentes con los que se predicen en la EA final; de forma importante, algunos de los efectos negativos ya no ocurrirán y muchos están en el límite inferior de aquellos divulgados en la EA final.



## La estructura de peaje adoptada está alineada con los escenarios de peaje estudiados en la EA final

Los parámetros de la estructura de peaje adoptada caen dentro del rango de escenarios de peaje evaluados en la EA final. En resumen, la estructura de peaje adoptada incluye los siguientes elementos:<sup>2</sup>

- A los vehículos de pasajeros y a los vehículos de tipo turismo con placas de licencia comercial se les cobrará un peaje E-ZPass de \$15 en el período pico (\$3.75 en el período nocturno) para ingresar al Distrito Comercial Central (CBD), no más de una vez por día.
- A los camiones se les cobrará un peaje E-ZPass de \$24 a \$36 en el período pico (\$6 o \$9 en el período nocturno) para ingresar al CBD, según el tamaño.
- A los autobuses escolares contratados, a las furgonetas con pasajeros y a los autobuses que brindan servicios de transporte programados abiertos al público se les eximirá del peaje del CBD, mientras que a otros autobuses se les cobrará un peaje E-ZPass de \$24 o 36\$ en el período pico (\$6 o \$9 en el período nocturno) para ingresar al CBD, según su tipo.
- A las motocicletas se les cobrará un peaje E-ZPass de \$7.50 en el período pico (\$1.75 en el período nocturno) para ingresar al CBD, no más de una vez por día.
- Las tarifas de peaje en período pico se aplicarán durante las horas más congestionadas del día: de 5 a. m. a 9 p. m. los días de semana y de 9 a. m. a 9 p. m. los fines de semana. Las tarifas de peaje serán un 75 % más bajas durante el período nocturno.
- No habrá créditos de cruce de túneles para la tarifa de peaje del CBD durante el período pico para los vehículos con E-ZPass que ingresan a través de los túneles de Queens, Midtown, Hugh L. Carey, Holland y Lincoln; ningún crédito de cruce de túneles estará vigente en el período nocturno, cuando las tarifas de peaje del CBD ya son 75 por ciento más bajas que en el período pico.

**Cuadro 1**, a continuación, se comparan los diversos elementos de la estructura de peaje adoptada con los escenarios de peaje estudiados en la EA final.

Cuadro 1. Escenarios de peaje evaluados en la EA final con la estructura de peaje adoptada agregada

PARÁMETRO	ESCENARIO A	ESCENARIO B	ESCENARIO C	ESCENARIO D	ESCENARIO E	ESCENARIO F	ESCENARIO G	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	EXPLICACIÓN DE CÓMO LA ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA ENCAJA EN LOS ESCENARIOS DE PEAJE DE LA EA FINAL
	Plan base	Plan base con límites y exenciones	Créditos de cruce bajo para vehículos que usan túneles para acceder al CBD, con algunos límites y exenciones	Créditos de cruce alto para vehículos que usan túneles para acceder al CBD	Créditos de cruce alto para vehículos que usan túneles para acceder al CBD, con algunos límites y exenciones	Créditos de cruce alto para vehículos que usan puentes y túneles de Manhattan para acceder al CBD, con algunos límites y exenciones	Plan base con Los mismos peajes para todas las clases de vehículos		
<b>Períodos de tiempo<sup>1</sup></b>									
Horas pico: Días de semana	6 a. m. - 8 p. m.	6 a. m. - 8 p. m.	6 a. m. - 8 p. m.	6 a. m. - 8 p. m.	6 a. m. - 8 p. m.	6 a. m. - 10 a. m. 4 p. m. - 8 p. m.	6 a. m. - 8 p. m.	5 a. m. - 9 p. m. <sup>2</sup>	El período final tiene la misma duración que los ejemplos de la EA final; supera el compromiso en la EA final de incluir "peajes nocturnos más reducidos... desde al menos las 12:00 a.m. hasta las 4:00 a.m." al cobrar peajes nocturnos entre las 9 p.m. y las 5 a.m.; refleja un número reducido de períodos de tiempo para facilitar la comprensión del cliente
Horas pico: Fines de semana	10 a. m. - 10 p. m.	10 a. m. - 10 p. m.	10 a. m. - 10 p. m.	10 a. m. - 10 p. m.	10 a. m. - 10 p. m.	10 a. m. - 10 p. m.	10 a. m. - 10 p. m.	9 a. m. - 9 p. m.	
Fuera de horas pico: Días de semana	8 p. m. - 10 p. m.	8 p. m. - 10 p. m.	8 p. m. - 10 p. m.	8 p. m. - 10 p. m.	8 p. m. - 10 p. m.	10 a. m. - 4 p. m.	8 p. m. - 10 p. m.	9 p. m. - 5 a. m.	
Noche: Días de semana	10 p. m. - 6 a. m.	10 p. m. - 6 a. m.	10 p. m. - 6 a. m.	10 p. m. - 6 a. m.	10 p. m. - 6 a. m.	8 p. m. - 6 a. m.	10 p. m. - 6 a. m.		
Noche: Fines de semana	10 p. m. - 10 a. m.	10 p. m. - 10 a. m.	10 p. m. - 10 a. m.	10 p. m. - 10 a. m.	10 p. m. - 10 a. m.	10 p. m. - 10 a. m.	10 p. m. - 10 a. m.	9 p. m. - 9 a. m.	
<b>Posibles créditos de cruce</b>									
Crédito para el peaje del CBD por los peajes pagados en las entradas de los túneles	No	No	Sí: bajo	Sí: alto	Sí: alto	Sí: alto	No	Sí: bajo	Igual que el peaje Escenarios C, D, E y F
Crédito para el peaje del CBD por los peajes pagados en los puentes a Manhattan	No	No	No	No	No	Sí: alto	No	No	
<b>Posibles exenciones y límites en el número de peajes por día<sup>4,5,6</sup></b>									
Autos, motocicletas y furgonetas comerciales	Una vez al día	Una vez al día	Una vez al día	Una vez al día	Una vez al día	Una vez al día	Una vez al día	Una vez al día	Igual que todos los escenarios de peaje de la EA final
Taxis	Sin límite	Una vez al día	Exento	Sin límite	Exento	Una vez al día	Sin límite	Peaje de \$1.25 por viaje para viajes a, dentro o desde el CBD	La EA final promete que "la TBTA se asegurará de que a los taxis y FHV de New York City (Ciudad de Nueva York) no se les cobre más de una vez al día en la estructura de peaje adoptada por el CBD," los peajes por cada viaje para los taxis y FHV equivalentes al compromiso de un cobro por día (consultar nota 4)
FHV	Sin límite	Una vez al día	Tres veces al día	Sin límite	Tres veces al día	Una vez al día	Sin límite	Peaje de \$2.50 por viaje para viajes a, dentro o desde el CBD	
Camiones pequeños y grandes	Sin límite	Dos veces al día	Sin límite	Sin límite	Sin límite	Una vez al día	Sin límite	Sin límite	Igual que los escenarios de peaje A, C, D, E y G

PARÁMETRO	ESCENARIO A	ESCENARIO B	ESCENARIO C	ESCENARIO D	ESCENARIO E	ESCENARIO F	ESCENARIO G	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	EXPLICACIÓN DE CÓMO LA ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA ENCAJA EN LOS ESCENARIOS DE PEAJE DE LA EA FINAL
	Plan base	Plan base con límites y exenciones	Créditos de cruce bajo para vehículos que usan túneles para acceder al CBD, con algunos límites y exenciones	Créditos de cruce alto para vehículos que usan túneles para acceder al CBD	Créditos de cruce alto para vehículos que usan túneles para acceder al CBD, con algunos límites y exenciones	Créditos de cruce alto para vehículos que usan puentes y túneles de Manhattan para acceder al CBD, con algunos límites y exenciones	Plan base con Los mismos peajes para todas las clases de vehículos		
Autobuses	Sin límite	Exento	Sin límite	Sin límite	Autobuses de tránsito: exentos Sin límite en otros autobuses	Exento	Sin límite	Ciertos autobuses: Exentos (consultar nota 5)	Igual que el escenario de peaje E
<b>Tarifa de peaje aproximada asumida para automóviles, furgonetas comerciales y motocicletas<sup>3</sup></b>									
Horas pico	\$9	\$10	\$14	\$19	\$23	\$23	\$12	\$15	Dentro del rango de \$9 a \$23
Fuera de horas pico	\$7	\$8	\$11	\$14	\$17	\$17	\$9	\$3.75	Más bajo que el rango de la EA final; más cerca de los escenarios de peaje A y B a \$5; supera el compromiso en la EA final de incluir "peajes nocturnos más reducidos al 50 por ciento o por debajo de esta cifra..." al reducir el peaje en horas pico en 75 por ciento
Noche	\$5	\$5	\$7	\$10	\$12	\$12	\$7	\$3.75	
<b>Tarifa de peaje aproximada asumida para los camiones (camiones pequeños/camiones grandes)<sup>3</sup></b>									
Horas pico	\$18 / \$28	\$20 / \$30	\$28 / \$42	\$38 / \$57	\$46 / \$69	\$65 / \$82	\$12 / \$12	\$24 / \$36	Dentro del rango de \$12 a \$65 (camiones pequeños) / \$12 a \$82 (camiones grandes)
Fuera de horas pico	\$14 / \$21	\$15 / \$23	\$21 / \$32	\$29 / \$43	\$35 / \$52	\$49 / \$62	\$9 / \$9		
Noche	\$9 / \$14	\$10 / \$15	\$14 / \$21	\$19 / \$29	\$23 / \$35	\$33 / \$41	\$7 / \$7	\$6 / \$9	Tarifas de peaje más bajas que el rango de tarifas presentadas en la EA final; supera el compromiso en la EA final de incluir "peajes nocturnos más reducidos al 50 por ciento o por debajo de esta cifra..." al reducir el peaje en horas pico en 75 por ciento

Notas:

- Los peajes serían más altos durante los períodos pico cuando el tráfico es mayor. Todos los escenarios de peaje de la EA final y la estructura de peaje adoptada incluyen un peaje más alto en los días designados de "Alerta de embotellamiento", aunque el modelo realizado para el Proyecto no refleja este peaje más alto, ya que considera días típicos en lugar de días con niveles de tráfico inusualmente altos.
- La estructura de peaje adoptada tiene una estructura de dos períodos de tiempo simplificada (es decir, pico y nocturno) los días de semana, en contraste con las estructuras de los días de semana de tres períodos de tiempo (es decir, pico, fuera de horas pico y nocturno) estudiadas en la EA final. Puesto que ya no hay un período fuera de las horas pico los días de semana, los períodos de horas pico y nocturnos los días de semana son más largos que aquellos estudiados en la EA final. El modelado de transporte realizado para la estructura de peaje adoptada toma en cuenta este cambio en los períodos de horas pico y fuera de horas pico y, por lo tanto, los resultados del modelo reflejan este cambio.
- Las tarifas de peaje son para vehículos que usan E-ZPass, y están redondeadas. Para todos los escenarios de peaje, se aplicarían diferentes tarifas para los vehículos que no usan E-ZPass.
- La EA final proporciona información sobre los tipos de vehículos autorizados por la Comisión de Taxis y Limusinas de New York City (Ciudad de Nueva York) (TLC) en el capítulo 6, "Economic Conditions" (Condiciones económicas), sección 6.3.2.6,

en las páginas 6-32. Aquí se incluyen taxis amarillos, para los cuales la TLC ha emitido medallones; taxis verdes, que son taxis de color distintivo que puede llamar en la calle y que empiezan su viaje fuera del área de servicio central de Manhattan; y FHV, que brindan servicio previamente coordinado. Los FHV, que son vehículos autorizados para usarse con aplicaciones, o de alto volumen, funcionan desde bases que despachan más de 10,000 viajes al día. (<https://www.nyc.gov/site/tlc/businesses/high-volume-for-hire-services.page>). Actualmente hay dos FHV de alto volumen autorizados por la TLC: Lyft y Uber. En este documento de reevaluación y la EA final, el término "taxi" se usa para hacer referencia a los taxis amarillos, taxis verdes y FHV que no son FHV de alto volumen, y el término "FHV" hace referencia a los FHV de alto volumen basados en aplicaciones (es decir, Lyft y Uber).

- <sup>5</sup> Los peajes por viaje para los taxis y FHV en la estructura de peaje adoptada serían equivalentes a la tarifa de horas pico para automóviles de \$15 (según el análisis de la Comisión de Taxis y Limusinas de NYC sobre los viajes realizados por vehículos autorizados por la TLC en mayo de 2023: para los taxis, el promedio de viajes con pasajeros hacia/desde/dentro del CBD es 12, y para los FHV, es 6).
- <sup>6</sup> Con la estructura de peaje adoptada, los vehículos de emergencia autorizados y los vehículos que transporten a personas con discapacidades estarían exentos del peaje. Los vehículos del gobierno especializados también estarían exentos. También estarían exentos de pagar el peaje de la zona de alivio de congestión los autobuses escolares contratados por el Departamento de Educación de NYC, las furgonetas de corta distancia con licencia de la Comisión de Taxis y Limusinas de NYC y los autobuses que presten servicios públicos de corta distancia programados.



## Compromisos de mitigación de justicia ambiental

La EA final aprobada por la FHWA en junio de 2023 abordaba cualquier posible efecto ambiental negativo derivado de los precios de congestión al comprometerse con las medidas de mitigación. Además, concluía que los precios de congestión no tendrían un efecto desproporcionadamente alto y negativo en las comunidades o poblaciones de justicia ambiental gracias al compromiso con las medidas de mitigación específicas de cada lugar en tramos censales de justicia ambiental posiblemente afectados y otras medidas de mitigación diseñadas para beneficiar a toda la región, incluidos los conductores de bajos ingresos. El valor de dichas medidas fue de \$207.5 millones a lo largo de cinco años.

La estructura de peaje adoptada profundiza el valor de dos de las medidas de mitigación descritas en la EA final. Aumentó el descuento para personas de bajos ingresos; también se extendió el período nocturno más allá del compromiso de la EA final y se profundizó el descuento nocturno. Con esas adiciones, el compromiso de mitigación total adoptado por el proyecto aumento de \$207.5 millones a \$330 millones.



### 1. Mitigación basada en el lugar

En la reevaluación se reafirma el compromiso de \$100 millones en financiación para la mitigación basada en el lugar para las comunidades de justicia ambiental que (a) podrían experimentar una mayor proximidad del tráfico de camiones, y que (b) tienen al menos una carga contaminante Y al menos una carga de enfermedades crónicas al percentil 90 o por encima de este nivel a comparación de la nación en su conjunto.

En la reevaluación se confirma que la estructura de peaje adoptada afectará a las mismas 13 comunidades de justicia ambiental que se identificaron en la EA final: Crotona–Tremont, High Bridge–Morrisania, Hunts Point–Mott Haven, Northeast Bronx, Pelham–Throgs Neck, Downtown Brooklyn–Fort Greene, South Williamsburg, East Harlem, Randall’s Island, Newark, Orange, East Orange y Fort Lee. Con la estructura de peaje formalmente adoptada, la cantidad de financiación para cada medida de mitigación ha sido asignada a las comunidades de EJ afectadas, en proporción directa con la población dentro de los tramos censales afectados.

Las medidas de mitigación basada en el lugar incluyen las siguientes:

- \$15 millones para reemplazar las unidades de refrigeración de transporte en Hunts Point Produce Market en el Bronx.

- \$20 millones para establecer un centro para el asma y un programa de administración de casos en el Bronx.
- \$20 millones para implementar una infraestructura de carga de camiones eléctricos en New York City (Ciudad de Nueva York), que también tiene beneficios regionales: aunque los puntos de carga solo pueden estar ubicados en el Estado de Nueva York porque están financiados por el NYSDOT, todos los camiones pueden usar los puntos de carga sin importar sus puntos de origen o destino.
- \$10 millones para instalar unidades de filtración de aire en escuelas cercanas a carreteras en cualquiera de las comunidades afectadas en la región.
- \$10 millones para instalar vegetación junto a las carreteras en cualquiera de las comunidades afectadas en la región.
- \$25 millones para renovar parques y espacios verdes en cualquiera de las comunidades afectadas en la región.

## 2. Descuento por bajos ingresos

La estructura de peaje adoptada permite aumentar el descuento disponible para los conductores de bajos ingresos, sin importar su lugar de residencia, de 25 por ciento a 50 por ciento. Este compromiso con la mitigación equivale a un total de \$82.0 millones a lo largo de cinco años y beneficiará a todos los conductores de bajos ingresos de la región y más allá.

## 3. Mitigación regional

En la reevaluación se reafirman las medidas de mitigación realizadas en la EA final, que tienen beneficios en toda la región. Estas medidas incluyen:

- \$123 millones para un descuento considerable del peaje nocturno para reducir los desvíos y fomentar las entregas de los camiones fuera de horas (un aumento tanto en el período de tiempo en el que el descuento está disponible como en la magnitud del descuento).
- \$20 millones para expandir el Programa de camiones limpios de NYC; la participación en el programa está abierta para los camiones con más del 70 por ciento de las millas del vehículo recorridas en el área de los tres estados (New York [Nueva York], New Jersey [Nueva Jersey] y Connecticut).
- \$5 millones para expandir el Programa de entregas fuera de horas del NYCDOT; el programa está disponible para todos los camiones sin importar sus puntos de origen o destino.

## **Resumen de efectos**

La reevaluación considera 20 áreas de análisis. En 16 de esas áreas, según la reevaluación, se encontró que el programa beneficiará a las comunidades o no creará ningún efecto negativo: el sistema de transporte regional, el estacionamiento, las condiciones sociales (en términos de población, carácter del vecindario, políticas públicas), las condiciones económicas, la energía, los parques y los recursos recreativos, los recursos históricos y culturales, los recursos visuales; la calidad del aire; el ruido; los recursos naturales; los residuos peligrosos/materiales contaminados; y los efectos de la construcción.



En cuatro áreas de análisis, la reevaluación, al igual que la EA final, descubrió algunos posibles efectos negativos: autopistas e intersecciones; tránsito; peatones y bicicletas. Además, se consideró el potencial de los efectos negativos y desproporcionadamente altos en las comunidades y poblaciones de justicia ambiental. El programa incluye compromisos de mitigación significativos adoptados por la MTA, NYCDOT y NYSDOT. Estos compromisos incluyen destinar \$330 millones a medidas para mitigar el impacto que el peaje podría tener en los residentes y comunidades de bajos ingresos de toda la región, con un enfoque especial en las comunidades de justicia ambiental. Los patrocinadores del proyecto también se han comprometido a monitorear los efectos del programa, ya que se implementa de modo que puedan realizarse ajustes si se justifica (conocido como administración adaptativa).

Los siguientes cuadros describen los efectos de la estructura de peaje adoptada y los comparan con los efectos de los siete escenarios de peaje analizados en la EA final. Puede encontrar más información en el **Cuadro 1.1** de la reevaluación.

Transporte: Efectos y modelado del transporte regional

TEMA	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIOS DE PEAJE DE LA EA FINAL	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	MITIGACIÓN NECESARIA
Volúmenes de vehículos	% de aumento o disminución en los vehículos diarios que ingresan al CBD de Manhattan en relación con la Alternativa de No Acción	-15 % a -20 %	-17 %	Ninguno
Viajes en automóvil al CBD	% de aumento o disminución en los viajes en automóvil de los trabajadores al CBD de Manhattan en relación con la Alternativa de No Acción	-5 % a -11 %	-6 %	Ninguno
Viajes en camión por el CBD	% de aumento o disminución de los viajes diarios de camiones a través del CBD de Manhattan (sin origen ni destino en el CBD) en relación con la Alternativa de No Acción	-21 % a -81 %	-55 %	Ninguno
Viajes de tránsito	% de aumento o disminución en los viajes de tránsito diarios relacionados con el CBD de Manhattan en relación con la Alternativa de No Acción	+1.2 % a +2.5 %	+1.6 %	Ninguno
Resultados de tráfico / CBD de Manhattan	% de aumento o disminución en las VMT diarias en relación con la Alternativa de No Acción	-9.2 % a -7.1 %	-8.9 %	Ninguno
Resultados de tráfico / No CBD de NYC	% de aumento o disminución en las VMT diarias en relación con la Alternativa de No Acción	-1.0 % a -0.2 %	-0.4 %	Ninguno
Resultados de tráfico / Al norte de NYC	% de aumento o disminución en las VMT diarias en relación con la Alternativa de No Acción	-0.8 % a -0.2 %	-0.4 %	Ninguno
Resultados de tráfico / Long Island	% de aumento o disminución en las VMT diarias en relación con la Alternativa de No Acción	-0.2 % a +0.1 %	0.0 %	Ninguno

TEMA	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIOS DE PEAJE DE LA EA FINAL	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	MITIGACIÓN NECESARIA
Resultados de tráfico / New Jersey	% de aumento o disminución en las VMT diarias en relación con la Alternativa de No Acción	0.0 % a +0.2 %	+0.1 %	Ninguno
Resultados de tráfico / Connecticut	% de aumento o disminución en las VMT diarias en relación con la Alternativa de No Acción	-0.2 % a 0.0 %	-0.3 %	Ninguno

Transporte: Carreteras e intersecciones locales

TEMA	ESCENARIOS DE PEAJE DE LA EA FINAL	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	SE NECESITA MÁS MITIGACIÓN
Tráfico: 10 tramos de carretera / a. m.	0 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (escenario de Peaje D)	1 de cada 10 corredores de autopista (Long Island Expressway (I-495) hacia el oeste cerca del túnel de Queens-Midtown); para algunos conductores, estos aumentos se compensarán con los ahorros en el tiempo de viaje dentro del CBD.	No. La mitigación en la EA final es suficiente.
Tráfico: 10 tramos de carretera / mediodía	2 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (escenario de peaje D), así como los escenarios de Peaje E y F	1 de cada 10 corredores de autopista (se aproxima a George Washington Bridge hacia el oeste en I-95); para algunos conductores, estos aumentos se compensarán con los ahorros en el tiempo de viaje dentro del CBD.	No. La mitigación en la EA final es suficiente.
Tráfico: 10 tramos de carretera / p. m.	1 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (escenario de Peaje D), así como los escenarios de Peaje E y F	1 de cada 10 corredores de autopista (FDR Drive hacia el sur y hacia el norte entre East 10th Street y Brooklyn Bridge); para algunos conductores, estos aumentos se compensarán con los ahorros en el tiempo de viaje dentro del CBD.	No. La mitigación en la EA final es suficiente.
Intersecciones: 4 ubicaciones	4 ubicaciones en el escenario de peaje analizado (Escenario de peaje D), así como Escenarios de peaje E y F	1 ubicación: East 125th Street en Second Avenue (p. m.)	No. La mitigación en la EA final es suficiente.

Transporte: Tránsito

TEMA / CANTIDAD DE PASAJEROS DEL TRÁNSITO	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIOS DE PEAJE DE LA EA FINAL	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	MITIGACIÓN NECESARIA
Subterráneos del NYCT	% de aumento o disminución en el número total de abordajes en período de horas pico a. m. en todo	+1.5 % a +2.0 %	+1.7 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
PATH		+0.8 % a +2.0 %	+1.3 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
LIRR		+0.6 % a +2.0 %	+1.0 %	Ninguno. Sin efectos adversos.

TEMA / CANTIDAD DE PASAJEROS DEL TRÁNSITO	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIOS DE PEAJE DE LA EA FINAL	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	MITIGACIÓN NECESARIA
Metro-North	el sistema	+0.6 % a +1.9 %	+1.4 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Tren suburbano NJ TRANSIT		+0.3 % a +2.3 %	+0.9 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Autobuses MTA/NYCT		+1.2 % a +1.6 %	+1.3 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Autobús NJ TRANSIT		+0.5 % a +1.1 %	+0.9 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Otro autobús		0.0 % a +0.9 %	+0.2 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Ferris		+2.5 % a +3.6 %	+2.9 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Roosevelt Island Tram		+1.7 % a +2.6 %	+2.9 %	Ninguno. Sin efectos adversos.

TEMA / CARGAS DE PASAJEROS DE AUTOBÚS	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIOS DE PEAJE DE LA EA FINAL	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	MITIGACIÓN NECESARIA
Autobús local de Manhattan	% de aumento o disminución en el punto máximo de carga de pasajeros	+0.5 % a +1.2 %	+0.5 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Autobús express del Bronx		-1.6 % a +2.2 %	+0.6 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Autobús local y express de Queens a través de QBB		+2.0 % a +2.8 %	+2.2 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Autobús express de Queens a través de QMT		+0.2 % a +1.1 %	+0.5 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Autobús local y express de Brooklyn		+0.6 % a +2.6 %	+0.5 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Autobús express de Staten Island a través de Brooklyn		+3.5 % a +4.5 %	+3.9 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Autobús express de Staten Island a través de NJ		+1.0 % a +2.8 %	+1.3 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Autobús de NJ / Oeste de Hudson (a través de Holland Tunnel)		-1.4 % a +1.4 %	+1.9 %	Ninguno. Sin efectos adversos.
Autobús de NJ / Oeste de Hudson a través de Lincoln Tunnel		+0.4 % a +1.5 %	+0.8 %	Ninguno. Sin efectos adversos.

TEMA / ELEMENTOS DE TRÁNSITO	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIOS DE PEAJE DE LA EA FINAL	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	SE NECESITA MÁS MITIGACIÓN
Escalera de la estación PATH de Hoboken 01/02	Aumentos netos de pasajeros en escalera en la hora pico	45 o 240	140	Sin efectos adversos previstos. La mitigación de la EA final aún está por implementarse, como una mejora.
Estación de subterráneo 42 St-Times Square (Manhattan) Escalera ML6/ML8		40 o 71	43	No. La mitigación en la EA final es suficiente.
Estación de subterráneo Flushing-Main St (Queens): escalera mecánica E456		40 o 74	61	No. La mitigación en la EA final es suficiente.

Estación de subterráneo Union Sq (Manhattan): escalera mecánica E219	14 o 23	18	No. La mitigación en la EA final es suficiente.
Estación de subterráneo Court Sq (Queens): escalera P2/P4	117 o 152	122	No. La mitigación en la EA final es suficiente.

Calidad del aire

TEMA / CONCENTRACIONES DE CONTAMINANTE EN 12 PAÍSES*	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	EA FINAL	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	MITIGACIÓN NECESARIA
Compuestos orgánicos volátiles (VOC)	% de aumento o disminución de criterios de contaminantes	-0.2 %	-0.4 %	No
Óxidos de nitrógeno (NO <sub>x</sub> )		-0.4 %	-0.5 %	
Monóxido de carbono (CO)		-0.3 %	-0.7 %	
Partículas (PM <sub>10</sub> )		-1.0 %	-1.0 %	
Partículas (PM <sub>2.5</sub> )		-0.7 %	-0.8 %	
Equivalentes al dióxido de carbono (CO <sub>2e</sub> )		-0.6 %	-0.6 %	

\* Bronx, Kings (Brooklyn), New York (Manhattan), Queens, Richmond (Staten Island), Nassau, Suffolk, Putnam, Rockland, y condados de Westchester, New York; condados de Bergen y Hudson, New Jersey.

TEMA / ANÁLISIS DEL PUNTO CLAVE DE LAS EMISIONES	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIOS DE PEAJE DE LA EA FINAL	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	MITIGACIÓN NECESARIA
Cruce de Bronx Expressway en Macombs Road, Bronx, NY	Aumento o disminución del promedio anual de tráfico diario (AADT)	+1,766 o +3,996 (+1 % a +2 %)	+3,917 (+2%)	No
	Aumento o disminución en el número diario de camiones	+50 a +704 (+0 % a +3 %)	+433 (+2%)	
	Posibles efectos adversos en la calidad del aire por desvíos de camiones	No	No, PM <sub>10</sub> & PM <sub>2.5</sub> no superan NAAQS	
I-95, oeste del GWB, condado de Bergen, NJ	Aumento o disminución del AADT	+5,003 a +12,506 (+2 % a +5 %)	+10,341 (+4 %)	No
	Aumento o disminución en el número diario de camiones	-236 a +955 (-1 % a +3 %)	+499 (+1 %)	
	Posibles efectos adversos en la calidad del aire por desvíos de camiones	No	No, PM <sub>10</sub> & PM <sub>2.5</sub> no superan NAAQS	
RFK Bridge, NY	Aumento o disminución del AADT	+18,742 a +21,006 (+13 % a +15 %)	+20,273 (+14 %)	No
	Aumento o disminución en el número diario de camiones	+432 a +4,116 (+3 % a +27 %)	+2,433 (+16 %)	
	Posibles efectos adversos en la calidad del aire por desvíos de camiones	No	No, PM <sub>10</sub> & PM <sub>2.5</sub> no superan NAAQS	

Además del análisis del punto clave regional y de autopistas, en la EA final y la reevaluación, se evaluaron los posibles efectos de las emisiones de vehículos en 102 intersecciones en todo Manhattan, Long Island City, Downtown Brooklyn y Jersey City cerca del túnel Holland.

Las 102 intersecciones pasaron las pruebas de efectos en la calidad del aire en la EA final y la reevaluación.

### Transporte: Estacionamiento

En la EA final y la reevaluación se halló que el CBDTP tendría efectos beneficiosos en el estacionamiento en el CBD, ya que se prevé que los viajes en automóvil al CBD disminuirán.

Aunque la demanda de estacionamiento en algunas instalaciones de tránsito fuera del CBD aumentaría con una mayor cantidad de pasajeros de tránsito, en la EA final y la reevaluación, se descubrió que estos aumentos serían lo suficientemente pequeños como para no generar efectos negativos.

### Condiciones sociales

- Acceso al empleo
  - La amplia mayoría de pasajeros que viajan al CBD usan el tránsito actualmente.
  - Quienes conduzcan a pesar del peaje del CBD lo harán en función de la necesidad o conveniencia de conducir, y se beneficiarán de la reducción de la congestión en el CBD de Manhattan.
  - Habría un efecto insignificante (menos del 0.1 por ciento) en los viajes al trabajo dentro del CBD de Manhattan y los desplazamientos inversos desde el CBD debido a la amplia gama de opciones de tránsito disponibles y al pequeño número de personas que conducen hoy en día.
- Poblaciones vulnerables
  - Tanto en la EA final como en la reevaluación se descubrió que el CBDTP beneficiaría a los grupos sociales vulnerables, incluidas las poblaciones mayores, las personas con discapacidades, las poblaciones dependientes del tránsito y las poblaciones que no conducen, al financiar mejoras en el tránsito y mejorar los tiempos y la confiabilidad de los viajes en autobús (los pasajeros de autobús tienden a ser mayores que los pasajeros de otras formas de tránsito, como el subterráneo).
  - Las personas mayores de 65 años con una discapacidad que califique son elegibles para una tarifa reducida en los subterráneos y autobuses de MTA, y también pueden recibir el servicio de paratransito de MTA, incluidos los taxis y los vehículos de alquiler (FHV) que operan en nombre de MTA.
  - Las personas mayores con discapacidades y las personas de bajos ingresos que manejan hasta el CBD de Manhattan tendrían derecho a la misma mitigación y mejoras propuestas para las poblaciones discapacitadas y de bajos ingresos, en general.

Condiciones económicas

- En la EA final y la reevaluación se descubrieron beneficios económicos del CBDTP mediante ahorros en el tiempo de viaje y las mejoras en la confiabilidad del tiempo de viaje, así como costos operativos reducidos de los vehículos.
- Tal como se halló en la EA final, no se prevé que la estructura de peaje adoptada resulte en un cambio significativo en el costo de la mayoría de los bienes de consumo.
- Cualquier aumento de costos asociado con el nuevo peaje pasaría a varios clientes comerciales, minimizando los costos para cualquier negocio individual.
- No se encontró ningún efecto adverso para ninguna industria o sector de la fuerza laboral en particular en el CBD de Manhattan, incluida la industria de taxis/FHV.
- El acceso al tránsito en el CBD es alto y un alto porcentaje de trabajadores se trasladan en el tránsito; por lo tanto, el peaje afectaría solo a un pequeño porcentaje de la fuerza laboral total.
- La posible reducción de VMT de taxis/FHV en toda la región y dentro del CBD de Manhattan bajo la estructura de peaje adoptada es mucho más pequeña que las posibles reducciones más grandes previstas en la EA final.

TEMA / INDUSTRIA DEL TAXI Y FHV	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	EA FINAL	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA	MITIGACIÓN NECESARIA
En toda la región	% de cambio en las VMT diarias de taxis/FHV	-5.0 % a -0.1 %	-0.7 %	No; (consulte "Justicia ambiental" para conocer la mitigación relacionada con los efectos en los conductores de taxis y FHV).
En el CBD de Manhattan		-16.8 % a +4.6 %	-0.3 %	

Justicia ambiental

- Una minoría muy pequeña de personas de bajos ingresos que viajan al CBD conducen; muchas personas más toman el transporte público.
- Los conductores de bajos ingresos que van al CBD de Manhattan tendrían costos más altos en la estructura de peaje adoptada, al igual que en los escenarios estudiados en la EA final; con la estructura de peaje adoptada, la MTA, NYCDOT y NYSDOT se han comprometido a ofrecer un descuento a personas de bajos ingresos que equivale al doble de lo que se prometió en la EA final.
- Los conductores de taxi y FHV tienen posibles reducciones de VMT en el CBD bajo la estructura de peaje adoptada que son más pequeñas que las reducciones más grandes descritas en la EA final; estos es posible porque la estructura de peaje adoptada incluye tarifas por viaje que son equivalentes al límite de peaje una vez por día; la EA final descubrió que no tendría, según información detallada, efectos negativos y desproporcionadamente altos en los conductores de taxi/FHV.
- Según se espera, los tramos censales con cargas de contaminantes del aire preexistentes y enfermedades crónicas que se beneficiarían de la reducción del tráfico, y aquellos afectados por el aumento del tráfico de vehículos que se desvían alrededor del CBD variarían un poco con respecto a la EA final bajo la estructura de peaje adoptada, pero las comunidades siguen siendo las mismas.



- Una paquete de inversiones regionales y basadas en el lugar, descritas anteriormente, mitigará estos efectos.

## La estructura de peaje adoptada cumple con el propósito y la necesidad de reducción de la congestión del tráfico en el CBD, mientras genera ingresos para futuras mejoras del transporte

CRITERIO DE EVALUACIÓN	ALTERNATIVA DE PEAJE DEL CBD (ACCIÓN) ESCENARIOS DE LA EA FINAL	ESTRUCTURA DE PEAJE ADOPTADA
<b>Propósito y necesidad:</b> Reducir la congestión del tráfico en el CBD de Manhattan de una manera que genere ingresos para futuras mejoras en el transporte	CUMPLE	CUMPLE
<b>Objetivo 1:</b> Reducir las millas recorridas por vehículo (VMT) diarias dentro del CBD de Manhattan Criterio: Reducir en un 5 % (relativa a No acción)	CUMPLE	CUMPLE
Reducción diaria de las VMT (2023)	7.1 % - 9.2 %	8.9 %
<b>Objetivo 2:</b> Reducir el número de vehículos que ingresan diariamente al CBD de Manhattan Criterio: Reducir en un 10 % (relativa a No acción)	CUMPLE	CUMPLE
Reducción diaria de vehículos (2023)	15.4 % - 19.9 %	17.3 %
<b>Objetivo 3:</b> Crear una fuente de financiamiento para mejoras de capital y generar ingresos netos anuales suficientes para financiar \$15,000 millones para proyectos de capital para el Programa de Capital de MTA	CUMPLE <sup>1</sup>	CUMPLE
Ingresos netos para apoyar el Programa de Capital de MTA <sup>2</sup>	\$1.0 mil millones a \$1.5 mil millones	\$0.9 millones
<b>Objetivo 4:</b> Establecer un programa de peaje coherente con los propósitos subyacentes de la legislación del Estado de Nueva York titulada "MTA Reform and Traffic Mobility Act"	CUMPLE	CUMPLE

Notas:

- 1 Aunque el escenario de peaje B de la EA final no cumpliría el objetivo 3 con las tarifas de peaje identificadas y evaluadas en la EA final, se realizó un análisis adicional para demostrar que cumpliría este objetivo con un mayor tasa de peaje; la reducción de las VMT y los ingresos resultantes para ese escenario modificado estarían dentro del rango de los otros escenarios de la EA final.
- 2 Los ingresos netos necesarios para financiar \$15 mil millones dependen de una serie de factores económicos, incluidos, entre otros, las tasas de interés y el plazo. Para los fines de la EA final, el modelo asume que el Proyecto debe proporcionar al menos mil millones anuales en ingresos netos totales, que se invertirían o vincularían para generar fondos suficientes. Los valores de ingresos netos proporcionados en este cuadro están redondeados y se basan en el modelado del proyecto. Tras la finalización de la EA final, según las tarifas de intereses actuales y el cronograma previsto de los proyectos, el Director Financiero de MTA ha determinado que los ingresos netos anuales en el rango de \$0.9 mil millones serían suficientes para cubrir la necesidad del proyecto de invertir \$15 mil millones en proyectos de capital para el Programa de Capital de MTA.

### NOTAS FINALES

- 1 Administración Federal de Carreteras Junio de 2023. "Hallazgo de ausencia de impacto significativo: Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (CBD)". Disponible en <https://new.mta.info/document/114186>; para obtener más información sobre el proceso de revisión ambiental federal que condujo a este hallazgo, incluida la información sobre el motivo por el que fue necesaria una revisión ambiental federal, consulte la página "Hallazgo de ausencia de impacto significativo (FONSI)" en el sitio web del Programa de Peaje de CBD de MTA <https://new.mta.info/project/CBDTP/environmental-assessment>.

- 2 Para obtener más información, consulte la página “Congestion Relief Zone, Tolling Information” (Zona de alivio de congestión, información de peaje) en <https://congestionreliefzone.mta.info/tolling>.