



Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (CBDTP)

Reducir el tráfico, mejorar la calidad del aire, invertir en el transporte público

El Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (CBDTP) reduciría el tráfico y ayudaría a la MTA a mejorar su sistema de tránsito. Los vehículos que ingresen o permanezcan en el Distrito Comercial Central (CBD) de Manhattan tendrían que pagar un peaje. Estudios anteriores han demostrado que programas similares al CBDTP pueden mejorar la calidad del aire. Invertir en un sistema de transporte público mejorado podría ayudar a promover la equidad al brindar un mayor acceso al sistema.

Antes de fijar la fecha de inicio del programa, es necesario realizar una Evaluación Ambiental requerida por el gobierno federal.

¿Dónde está ubicado el Distrito Comercial Central?

El CBD abarcaría 60th Street en Manhattan y todas las carreteras al sur de 60th Street, excepto:

- FDR Drive y West Side Highway/9A, incluyendo el paso subterráneo de Battery Park y las partes en la superficie de la carretera del túnel Hugh L. Carey que conecta con West Street.



¿Por qué necesitamos el CBDTP?

- La congestión ha obstruido las calles de Manhattan durante años y solo ha empeorado, con el ingreso de más de 700 000 vehículos al CBD antes de la pandemia.
- Si bien el tráfico se redujo a solo el 10 % de los niveles normales en 2020 debido a la pandemia, desde entonces, se ha recuperado hasta alcanzar el 90 % de los niveles previos a la pandemia, un porcentaje mucho más alto que el correspondiente a la recuperación del número de pasajeros del transporte público.
- 2 millones de personas, o el 43 % de la fuerza laboral de 4,7 millones de personas de la ciudad de Nueva York, trabajan en el CBD.
- El informe "Estado del aire" de la American Lung Association de 2021 sitúa a la región metropolitana de NY entre las 15 peores en cuanto a contaminación por ozono en los Estados Unidos.

El tráfico ya ha vuelto a más del 90 % de los niveles anteriores a la pandemia.

Antes de la pandemia, 260 millones de vehículos ingresaban al CBD cada año.

Beneficios esperados

- Reducción de la congestión del tráfico
- Una fuente regular de dinero para mejorar y modernizar el subterráneo, los autobuses y los trenes suburbanos de la MTA
- Mejor calidad del aire
- Ampliación del acceso para visitantes y residentes de bajos ingresos mediante la mejora de las opciones de viaje

Historia

En abril de 2019, el estado promulgó la Ley de Reforma y Movilidad del Tráfico de la MTA (la Ley), que establece que la Autoridad de Puentes y Túneles de Triborough (Triborough Bridge and Tunnel Authority, TBTA) de la MTA necesita diseñar, desarrollar, crear e implementar el Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (Central Business District Tolling Program, CBDTP).

El siguiente paso es una Evaluación Ambiental (Environmental Assessment, EA), que es necesaria como parte del proceso de revisión ambiental del gobierno federal para los grandes proyectos. La EA analizará los efectos potenciales del CBDTP. El proceso de la EA incluirá la divulgación pública. Si el gobierno federal aprueba el programa, puede implementarse.

¿Cómo se establecerían los peajes?

Habrán dos formas de establecer los peajes:

1. La Ley dice que el CBDTP debe:

- Cobrar a los vehículos de pasajeros solo una vez al día por ingresar o permanecer en el CBD (Central Business District, CBD).
- Cambiar las tarifas de peaje en horarios o días establecidos (esto se llama peaje variable).
- Permitir que los residentes del CBD que ganen menos de \$60 000 obtengan un crédito fiscal del Estado de Nueva York por los peajes del CBD pagados.
- No cobrar peaje a los vehículos de emergencia autorizados ni a los vehículos que transporten a personas con discapacidades.

2. Una Junta de Revisión de la Movilidad del Tráfico (Traffic Mobility Review Board, TMRB) recomendará tarifas de peaje a la Junta de la TBTA, que tiene la última palabra sobre cuáles serán las tarifas. La TMRB debe tener en cuenta muchos factores antes de recomendar tarifas de peaje, los cuales incluyen:

- Cómo podría moverse el tráfico
- Impacto en la calidad del aire y la contaminación
- Costos
- Efecto en el público
- Seguridad

¿Cómo pagaría la gente y cómo se usaría el dinero?

- Los clientes podrían utilizar su E-ZPass. Si no tienen E-ZPass, podrían usar Tolls by Mail, que envía una factura de peaje a la dirección del propietario del vehículo registrado. Otras opciones se anunciarán más adelante.
- Después de pagar el costo del funcionamiento del CBDTP, el 80 % del dinero se utilizaría para mejorar y modernizar New York City Transit, que gestiona el subterráneo y los autobuses; el 10 % se destinaría a Long Island Rail Road; y el 10 %, a Metro-North Railroad.

¡Haga que su voz se escuche!

Para obtener más información sobre el proyecto y sobre cómo puede ver 10 reuniones públicas virtuales sobre el CBDTP, o participar en ellas, haga clic aquí: new.mta.info/project/CBDTP.

Para obtener más información sobre cómo ver las reuniones virtuales centradas en los efectos potenciales en las comunidades de Justicia Ambiental (Environmental Justice, EJ), o participar en ellas, y sobre cómo puede unirse o sugerir a una persona para el Grupo de Trabajo de Partes Interesadas de EJ, haga clic aquí: new.mta.info/project/CBDTP.

Proporcione comentarios por escrito a través del sitio web: new.mta.info/project/CBDTP.

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

Correo electrónico: CBDTp@mtabt.org.

Teléfono: **646-252-7440.**

Más información

Para obtener más información sobre el programa, enviar un comentario o suscribirse a una lista de correo electrónico para mantenerse informado, visite www.mta.info.