

PROGRAMA DE PEDÁGIOS DO DISTRITO EMPRESARIAL CENTRAL (CBD) AVALIAÇÃO AMBIENTAL FINAL Sumário Executivo

Abril de 2023

Órgão Federal Principal



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**

Patrocinadores do Projeto



**Department of
Transportation**



A tradução do Sumário Executivo da versão oficial em inglês para qualquer outro idioma destina-se apenas ao fim de facilitar a participação durante o período de comentários públicos por parte de pessoas com Proficiência Limitada no Inglês ou que preferem ler o documento em seu idioma nativo.

ÍNDICE DO CONTEÚDO

| | |
|---|--------------|
| O QUE É O PROGRAMA DE PEDÁGIOS DO DISTRITO EMPRESARIAL CENTRAL? | ES-2 |
| Onde o projeto está sendo proposto? | ES-2 |
| Como as pessoas e mercadorias chegam ao CBD de Manhattan e circulam nele atualmente? | ES-2 |
| Onde ocorrerão os benefícios e efeitos do projeto? | ES-3 |
| O que é uma Avaliação Ambiental (EA) e por que ela é necessária para este Projeto?..... | ES-3 |
| POR QUE O PROGRAMA DE PEDÁGIOS DO CBD ESTÁ SENDO COGITADO? | ES-5 |
| FINALIDADE, NECESSIDADE E OBJETIVOS DO PROJETO | ES-6 |
| Por que precisamos reduzir a congestão de tráfego?..... | ES-6 |
| Por que precisamos de dinheiro para investimentos no transporte coletivo? | ES-6 |
| Quais são os objetivos do Projeto? | ES-7 |
| QUAIS SÃO AS ALTERNATIVAS AO PROJETO? | ES-8 |
| Alternativa de Não Ação..... | ES-8 |
| Alternativa de Pedágios no CBD (ação alternativa)..... | ES-11 |
| Efeitos benéficos e adversos: O que é importante saber sobre os cenários de implementação de pedágio na Alternativa de Pedágios no CBD? | ES-11 |
| Tarifa de pedágio para caminhões..... | ES-14 |
| Horário..... | ES-15 |
| COMO A ALTERNATIVA DE AÇÃO CUMPRE OS OBJETIVOS DO PROJETO? | ES-15 |
| Quais são os efeitos do Projeto?..... | ES-16 |
| Quais são os efeitos do Projeto sobre as populações de justiça ambiental? | ES-16 |
| Motoristas de baixa renda..... | ES-17 |
| Táxis e veículos de aplicativo | ES-19 |
| [Alterações do tráfego em comunidades de justiça ambiental..... | ES-19 |
| <i>Poluentes aéreos associados ao tráfego e ao tráfego de caminhões.</i> | ES-19 |
| <i>Past land-use and transportation practices, trends and burdens.</i> | ES-20 |
| <i>Resumo dos efeitos sobre o tráfego de caminhões.</i> | ES-20 |
| <i>Resumo dos efeitos do tráfego de veículos que não são caminhões.</i> | ES-21 |
| <i>Mitigação dos desvios de tráfego.</i> | ES-21 |
| As medidas de mitigação alterarão os resultados da EA? | ES-25 |
| Como o público foi envolvido?..... | ES-27 |
| Grupo de Aconselhamento Técnico da Justiça Ambiental..... | ES-27 |
| Grupo de Trabalho de Interessados em Justiça Ambiental..... | ES-28 |
| QUAIS SÃO OS EFEITOS DO PROJETO NAS PROPRIEDADES DA SEÇÃO 4(f)?..... | ES-53 |

Figuras

| | |
|--|--------------|
| Figura ES-1 Área de estudo da região de 28 condados..... | ES-2 |
| Figura ES-2. Pessoas que entram no [e saem do] CBD de Manhattan (por modo)..... | ES-3 |
| Figura ES-3. Áreas urbanas mais congestionadas (2021) | ES-5 |
| Figura ES-4. Áreas de recursos e efeitos avaliados na Avaliação Ambiental | ES-16 |
| [Figura ES-5. Setores censitários de justiça ambiental com cargas pré-existent de poluentes e doenças crônicas, onde a proximidade do tráfego de caminhões poderia aumentar potencialmente (Cenário de Pedágio E)]..... | ES-22 |

Tabelas

| | |
|---|-----------|
| Tabela ES-1. Resultados da triagem de alternativas preliminares ¹ | 9 |
| Tabela ES-2. Cenários de implementação de pedágios avaliados para a Alternativa de Pedágios no CBD..... | 13 |
| Tabela ES-3. Comparação dos resultados da avaliação das Alternativas de Não Ação e de Pedágios no CBD..... | 15 |
| <i>[Tabela ES-4. Medidas de mitigação regionais e de base local]¹.....</i> | <i>23</i> |
| Tabela ES- [5] .Resumo dos benefícios e efeitos da Alternativa de Pedágios no CBD com comparação de cenários de pedágio..... | 29 |
| <i>[Tabela ES-6. Resumo da abordagem de implementação da alternativa de pedágios no CBD para medidas de mitigação e aprimoramento]</i> | 43 |
| | |
| NOTAS FINAIS..... | 54 |

O Sumário Executivo da Avaliação Ambiental (EA) do Programa de Pedágios do Distrito Empresarial Central (CBD) (Projeto) apresenta um resumo de alto nível do Projeto, que inclui:

- A finalidade, necessidade e objetivos do Projeto
- As alternativas
- Efeitos do Projeto
- Descobertas críticas

Os detalhes adicionais relacionados às informações contidas neste Sumário Executivo podem ser encontradas nos capítulos e apêndices relevantes da EA.

[Com base nos comentários recebidos durante o período de consulta pública, e durante as discussões adicionais do Grupo de Aconselhamento Técnico da Justiça Ambiental, bem como de orientações da FHWA, a EA foi analisada, tendo resultado em uma EA Final para o Programa de Pedágios no CBD. Onde o termo “EA” for usado, deverá referir-se à EA Final disponibilizada ao público em 2023, a menos que especificado em contrário. As diferenças entre a EA e a EA Final são descritas no “Prefácio”].

O QUE É O PROGRAMA DE PEDÁGIOS DO DISTRITO EMPRESARIAL CENTRAL?

A Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) - uma afiliada da Metropolitan Transportation Authority (MTA) – o New York State Department of Transportation (NYSDOT) e o New York City Department of Transportation (NYCDOT) (coletivamente denominados Patrocinadores do Projeto) estão propondo o **Programa de Pedágios do Distrito Empresarial Central (CBD)** (Projeto). O Projeto, um tipo de precificação do congestionamento, cobraria taxas de pedágio dos veículos que entrassem ou permanecessem no CBD de Manhattan a fim de reduzir a congestão de tráfego e gerar receitas para custear US\$15 bilhões, com o objetivo de melhorar os sistemas de metrô, ônibus e trem urbano no Plano Capital de 2020-2024 da MTA, ou seus planos sucessores.

Onde o projeto está sendo proposto?

O CBD de Manhattan consiste na área geográfica do sul de Manhattan, incluindo a 60th Street e excetuando-se a Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive, a West Side Highway/Route 9A, a passagem subterrânea do Battery Park e todas as partes de rodovias de superfície do Túnel Hugh L. Carey que se conectam com a West Street (West Side Highway/Route 9A).

O CBD de Manhattan é o centro comercial de uma grande região metropolitana de 28 condados em New York (Nova Iorque), New Jersey (Nova Jérsei) e Connecticut, que abrange e inclui a cidade de New York (**Figura ES-1**). Juntos, estes 28 condados são o lar de 22,2 milhões de residentes e mais de 10,7 milhões de empregos, o que torna essa região metropolitana a maior e mais economicamente significativa dos Estados Unidos.

A cidade de New York (Nova Iorque) sozinha contém 4,6 milhões (43 por cento) dos empregos da região e 8,4 milhões (38 por cento) da população da região.¹ O CBD de Manhattan abriga 1,5 milhão de empregos, 450 milhões de pés quadrados de áreas de escritórios e mais de 617.000 residentes.² Também é um destino regional e nacional de comércio, entretenimento e turismo. O **Capítulo 1, “Introdução”**, fornece mais informações sobre o cenário do projeto.

Como as pessoas e mercadorias chegam ao CBD de Manhattan e circulam nele atualmente?

Manhattan está conectada ao resto da região por vinte pontes e túneis veiculares, as três maiores ferrovias urbanas do país, o maior sistema de metrô e dois dos cinco maiores sistemas de

Figura ES-1 Área de estudo da região de 28 condados

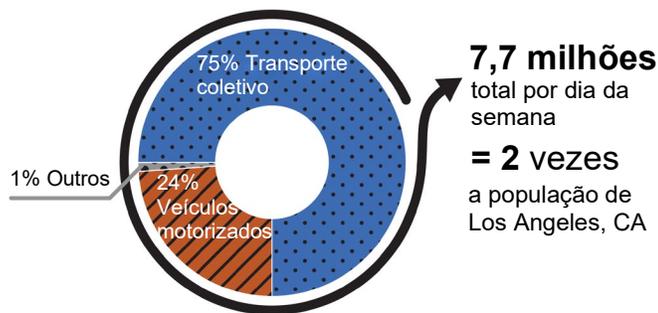


Fonte: ESRI, NYC Open Data, NYMTC 2020 TransCAD Highway Network

transporte coletivo por ônibus dos Estados Unidos,³ bem como um serviço de balsa público e privado e um sistema de bondes. Grande parte do transporte coletivo funciona 24 horas por dia/7 dias por semana/365 dias por ano. O **Capítulo 4, “Transporte”, Subcapítulo 4B, “Transporte: rodovias e intersecções locais”, e Subcapítulo 4C, “Transporte: transporte coletivo”** fornecem detalhes sobre os sistemas rodoviário e de transporte coletivo da região.

As pessoas que chegam ao CBD de Manhattan vêm por transporte coletivo (trem, metrô, ônibus, bonde, balsa e transporte por chamada), caminhando ou de bicicleta, ou então chegam de carro

Figura ES-2. Pessoas que entram no [e saem do] CBD de Manhattan (por modo)



Fonte: NYMTC Hub Bound Travel Data Report, 2019

de passeio, táxi, veículo de aplicativo (FHV) ou caminhão. O transporte coletivo é usado pela maioria das pessoas que entram no CBD de Manhattan, tanto a trabalho quanto a lazer. De acordo com o *Hub Bound Travel Data Report* do New York Metropolitan Transportation Council (NYMTC), cerca de 7.665.000 pessoas entraram e saíram do CBD de Manhattan em

um dia da semana típico em 2019, cerca de duas vezes a população de Los Angeles, California (**Figura ES-2**).⁴ Setenta e cinco por cento dessas viagens foram feitas pelo transporte coletivo, mas estima-se que 1.856.000 (24 por cento) foram feitas de carro, táxi, van ou caminhão.⁵ **[De acordo com a Pesquisa Comunitária Americana de 2012-2016, os passageiros usam o transporte coletivo para acessar o CBD de Manhattan a tarifas ainda mais altas, sendo que 85 por cento utilizam o transporte coletivo e 11 por cento utilizam veículos motorizados⁶].**

Onde ocorrerão os benefícios e efeitos do projeto?

A região metropolitana de 28 condados é a principal área de captação de viagens para e do CBD de Manhattan. O projeto afetaria os padrões de viagem dentro do CBD de Manhattan e em outras partes da região. Os padrões de viagem mudam mais intensamente quando se aproximam do CBD de Manhattan e dentro dele. Para avaliar os efeitos benéficos e adversos do projeto, a EA usa uma combinação da área de estudo regional de 28 condados e diversas áreas de estudo locais. As áreas de estudo locais mudam de acordo com a questão que está sendo explorada quanto a efeitos. Por exemplo, a área de estudo local usada para avaliar os efeitos visuais associados à instalação da infraestrutura de pedágio e o equipamento do sistema de pedágio é muito menor que a área de estudo local para avaliar as alterações na qualidade do ar. Uma discussão adicional dessas áreas de estudo é fornecida no **Capítulo 3, “Estrutura da análise ambiental”**, e em cada capítulo ao longo da EA.

O que é uma Avaliação Ambiental (EA) e por que ela é necessária para este Projeto?

Antes que um órgão federal tome uma decisão, a National Environmental Policy Act (NEPA) exige que o órgão federal entenda e divulgue os efeitos ambientais da ação. Uma EA (40 CFR §150[1.5]) é realizada para garantir que os órgãos federais considerem os impactos ambientais de suas ações no processo de tomada de decisão (40 CFR §1500.1(a)). Para uma ação proposta

sem probabilidade de ter efeitos significativos, ou quando a significância do efeito é desconhecida (40 CFR §1501.5[(a)]), a EA auxilia na determinação da significância dos efeitos adversos. Se os efeitos adversos não forem significativos ou puderem ser mitigados para ficarem abaixo de níveis significativos, o órgão federal poderá emitir uma Finding of No Significant Impact (FONSI) (40 CFR §1501.6). Se houver efeitos significativos que não possam ser mitigados, o órgão federal deverá desenvolver uma Environmental Impact Statement (EIS) que conduza a um Record of Decision (ROD).

Value Pricing Pilot Program (VPPP) e National Environmental Policy Act (NEPA)

Estabelecido pelo Congresso dos E.U.A. como Congestion Pricing Pilot Program em 1991, e renomeado em 1998, o VPPP tem como meta demonstrar se e em que extensão as estratégias de precificação de congestionamentos podem reduzir os congestionamentos, explorando também os efeitos dessas estratégias sobre “o comportamento dos motoristas, volumes de tráfego, utilização do transporte coletivo, qualidade do ar e disponibilidade de verbas para programas de transporte”.

Promulgada em 1970, a NEPA requer que os órgãos federais avaliem os efeitos ambientais de suas ações propostas antes da tomada de decisões. A obtenção da aprovação do Projeto sob o VPPP seria uma ação tomada pela FHWA e, portanto, sujeita à NEPA.

Fontes:

FHWA. “Value Pricing Pilot Program.”

https://ops.fhwa.dot.gov/congestionpricing/value_pricing/index.htm

United States Environmental Protection Agency (Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos). “What is the National Environmental Policy Act.”

<https://www.epa.gov/nepa/what-national-environmental-policy-act>

Algumas rodovias dentro do CBD de Manhattan fazem parte do National Highway System, e algumas receberam melhorias por meio de verbas do governo federal. A fim de instalar pedágios nessas rodovias, os Patrocinadores do Projeto precisam da aprovação da U.S. Department of Transportation’s Federal Highway Administration (FHWA), nesse caso por meio de seu Value Pricing Pilot Program (VPPP). Quando a FHWA analisa uma solicitação dos patrocinadores do projeto ao VPPP com a intenção de tomar uma ação, ela deve estar em conformidade com a NEPA.

A FHWA, como principal órgão federal para o processo da NEPA, determinou que uma EA é a classe de ação apropriada para este Projeto porque as metas do Projeto resultam principalmente em mudanças operacionais, com muito pouco impacto físico sobre o ambiente existente. A abordagem para reduzir os

congestionamentos no CBD de Manhattan gera efeitos benéficos sobre a qualidade do ar e a qualidade de vida.

A FHWA reconhece que o Projeto poderia ter efeitos sobre as populações de justiça ambiental. Como consequência, a FHWA solicitou que o processo da NEPA inclísse uma divulgação pública ampliada e coordenação com agências de recursos federais e estaduais.

POR QUE O PROGRAMA DE PEDÁGIOS DO CBD ESTÁ SENDO COGITADO?

A congestão do tráfego tem sido um problema no CBD de Manhattan há anos,⁷ e tem sido um dos mais desafiadores problemas de políticas na cidade de New York (Nova Iorque) por gerações. À medida que a população e o comércio regionais cresceram, o tráfego tem se congestionado com tal regularidade ao longo dos anos que foi criada uma nova palavra para descrevê-lo: “gridlock” (um congestionamento com paralisação total do trânsito).⁸

O NYCDOT, a MTA e outras agências de transporte implementaram programas para reduzir o congestionamento e melhorar o transporte coletivo, a circulação de pedestres e a acessibilidade de bicicletas no CBD de Manhattan. O NYCDOT reformulou o estacionamento nos meios-fios para estabelecer ciclovias e aumentar o espaço para pedestres com calçadas e extensões da área das esquinas das calçadas. Também converteu faixas de rua junto a calçadas e faixas de tráfego para fins gerais em faixas exclusivas para ônibus em algumas avenidas de Manhattan e ruas que cruzam a cidade no sentido leste-oeste.

Além disso, a MTA e outras agências de trânsito oferecem tarifas de transporte coletivo reduzidas para idosos, deficientes e crianças em idade escolar e, no início de 2022, a MTA implementou limitações de tarifas como parte de seu novo desenvolvimento do sistema de tarifas (OMNY), que permite viagens gratuitas e ilimitadas a clientes pelo resto da semana após eles atingirem o gasto de US\$ 33 (o equivalente a 12 viagens). Muitos empregadores participam de um programa federal que permite que os funcionários usem dólares pré-tributação para pagar por transporte coletivo, e muitas empresas adotaram horários de trabalho flexíveis, incluindo opções de trabalho remoto.

Figura ES-3. Áreas urbanas mais congestionadas (2021)

| Estados Unidos |
|----------------------------------|
| 1. New York (Nova Iorque), NY |
| 2. Chicago, IL |
| 3. Philadelphia (Filadélfia), PA |
| 4. Boston, MA |
| 5. Miami, FL |

Fonte: INRIX, 2021

Apesar dessas iniciativas pela redução do tráfego e da existência da mais extensa e robusta rede de transporte coletivo do país, o congestionamento do tráfego persiste. Em 2020 e 2021, o congestionamento do tráfego da cidade de New York (Nova Iorque) foi classificado como o pior entre as cidades dos Estados Unidos (**Figura ES-3**).⁹

Funcionários, interessados e grupos de defesa do estado e da cidade de New York (Nova Iorque) conduziram vários estudos nos últimos 45 anos para determinar a maneira mais eficaz de tratar o congestionamento no CBD de Manhattan. Estes estudos apontaram esmagadoramente para a precificação do congestionamento, ou para a introdução de pedágios com base nos níveis de tráfego, como a ferramenta mais eficaz. O **Capítulo 2, “Alternativas ao**

Projeto”, e o **Apêndice 2A, “Alternativas ao Projeto: estudos anteriores e conceitos considerados”**, fornece mais informações sobre outras alternativas e estes estudos anteriores.

FINALIDADE, NECESSIDADE E OBJETIVOS DO PROJETO

A finalidade do Projeto é reduzir o congestionamento de tráfego no CBD de Manhattan de modo a gerar receitas para futuras melhorias no transporte, de acordo com a aceitação no VPPP da FHWA.

Por que precisamos reduzir a congestão de tráfego?

As baixas velocidades de viagem e os tempos de viagem incertos para, do e dentro do CBD de Manhattan aumentam os tempos de deslocamento e viagem dos veículos que usam as rodovias, deterioram a produtividade dos



trabalhadores, reduzem a qualidade dos serviços de ônibus e transporte por chamada, elevam o custo das entregas e o custo geral da realização de negócios, além de atrasar veículos de emergência. Sendo assim, há uma necessidade de reduzir o congestionamento de veículos no CBD de Manhattan para melhorar a confiabilidade e a eficiência do sistema de transporte.

Por que precisamos de dinheiro para investimentos no transporte coletivo?

“A única maneira de se acabar com os congestionamentos de tráfego em Manhattan suas abordagens é melhorar o transporte coletivo”.

Regional Plan Association, Regional Plan News, No. 82, February 1966

O transporte coletivo é crítico para a economia geral da cidade de New York (Nova Iorque) e para os residentes, trabalhadores e visitantes da região, e o investimento contínuo no transporte coletivo é necessário para garantir a continuidade da mobilidade e da acessibilidade. **[De fato, o sistema de transporte coletivo da MTA, especialmente a rede de ônibus, promovem a equidade ao atender às comunidades de baixa renda e às minorias].**

Em 2019, os metrô da MTA atenderam a 1,7 bilhão de passageiros, e os ônibus da MTA levaram 677,6 milhões de passageiros, fornecendo acesso a empregos, serviços de saúde, educação e toda a gama de opções de serviços e entretenimento disponíveis em toda a cidade de New York (Nova Iorque). As 10 estações de metrô mais movimentadas

Os números do congestionamento

Custo do congestionamento: 102 horas de tempo perdido; aproximadamente US\$ 1.595 por ano por motorista na região da cidade de New York (Nova Iorque).*

Velocidades de viagem: Redução de [23%] no CBD de Manhattan, de 9,1 milhas por hora (mph) para 7,1 mph entre 2010 e 2019.**

Registros de veículos de aplicativo (FHV): Triplicaram na cidade de New York (Nova Iorque), de menos de 40.000 para mais de 120.000 entre 2010 e 2019. Devido aos efeitos da pandemia de COVID-19 e da contínua limitação da cidade sobre os registros de veículos de aplicativo, o número de viagens em veículos de aluguel caiu para 70.000 em abril de 2022.†

Velocidades de ônibus locais: Reduzida em 28% no CBD de Manhattan desde 2010. A velocidade média das rotas do Select Bus Service (serviço de transporte coletivo rápido por ônibus do Transporte Coletivo da Cidade de New York (Nova Iorque)) em Manhattan é 19% mais lenta que as rotas do Select Bus Service em outros municípios.††

Fontes:

* INRIX 2021 Global Traffic Scorecard. <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>

** NYCDOT. Agosto de 2019. New York City Mobility Report. <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>.

† New York City Taxi and Limousine Commission and NYCDOT. Junho de 2019. *Improving Efficiency and Managing Growth in New York's For-Hire Vehicle Sector*; NYC TLC FHV trip data.

†† NYCDOT. Agosto de 2019. New York City Mobility Report. <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>; New York City Transit analysis.

do sistema da MTA ficam no CBD de Manhattan, e duas das 10 rotas de ônibus mais movimentadas da MTA ficam no CBD de Manhattan ou o servem.¹⁰ A Ferrovia de Long Island e a Ferrovia Metro-North foram os sistemas de trem de passageiros mais movimentados nos Estados Unidos em 2019, e a Penn Station New York e o Grand Central Terminal, ambos localizados no CBD de Manhattan, são as duas estações ferroviárias de passageiros mais movimentadas da América do Norte.¹¹

A MTA emprega aproximadamente 70.000 pessoas, o que a torna uma das maiores empregadoras individuais do estado de New York (Nova Iorque) (e maior do que muitos pequenos municípios). Através de seu envio de capital, a MTA injeta anualmente bilhões de dólares na economia local, tanto por meio de projetos de infraestrutura quanto de operações cotidianas e programas de manutenção, apoiando indiretamente milhares de empregos adicionais muito além de sua capacidade de emprego direto.¹²

Desde 2017, agências operacionais da MTA vêm participando de projetos para lidar com algumas causas-raízes do declínio do serviço que teve início em 2010, e têm implementado melhorias na infraestrutura de trens de passageiros e metrô. Como documentado no Programa Capital de 2020-2024 da MTA, esses projetos resultaram em reduções substanciais nos atrasos e em melhorias no desempenho pontual.¹³

Os elementos do sistema de metrô e trens de passageiros da MTA têm mais de 100 anos de idade, e persistem as necessidades de capital essencial para garantir um bom estado e levar os ativos de transporte coletivo e ferrovias da MTA para o século 21. O Programa Capital de 2020-2024 tem a intenção de “desenvolver estas conquistas, garantindo que as melhorias postas em prática sejam sustentáveis por muitos anos”.¹⁴ O programa identifica investimentos de US\$ 52,0 bilhões¹⁵ nos metrô, ônibus e ferrovias de passageiros da região. Os itens a seguir são princípios-chaves do Programa Capital de 2020-2024.

- Investir para melhorar a confiabilidade
- Comprometer-se com a sustentabilidade ambiental
- Construir um sistema de transporte coletivo acessível para todos os residentes de New York (Nova Iorque)
- Amenizar o congestionamento e gerar crescimento
- Melhorar a segurança e o atendimento aos clientes através da tecnologia¹⁶

Quais são os objetivos do Projeto?

A FHWA e os Patrocinadores do Projeto estabeleceram os seguintes objetivos para refinar ainda mais a finalidade do Projeto e atender às necessidades descritas acima.

- Reduzir a milhagem diária percorrida pelos veículos (VMT) dentro do CBD de Manhattan em no mínimo 5 por cento
- Reduzir o número de veículos que entram no CBD de Manhattan diariamente em no mínimo 10 por cento
- Criar uma fonte de custeio para melhorias fundamentais e gerar receitas líquidas anuais suficientes para levantar US\$ 15 bilhões para projetos fundamentais para o Programa Capital da MTA
- Estabelecer um programa de pedágios consistente com as finalidades básicas da legislação do estado de New York (Nova Iorque) legitimada pela MTA Reform and Traffic Mobility Act¹⁷

QUAIS SÃO AS ALTERNATIVAS AO PROJETO?

A FHWA e os Patrocinadores do Projeto filtraram algumas alternativas preliminares contra a finalidade, necessidade e três dos quatro objetivos do Projeto (**Tabela ES-1**). O **Capítulo 2, “Alternativas ao Projeto”**, fornece esta análise em maior detalhe. A Alternativa de Pedágios no CBD é a alternativa que atende à finalidade, necessidade e três objetivos do Projeto. Então, para as finalidades da EA, existem duas alternativas:

- **Alternativa de Não Ação**, que não implementaria um programa de pedágios veiculares no CBD de Manhattan
- **Alternativa de Pedágios no CBD (ação alternativa)**, que implementaria um programa de pedágios veiculares no CBD de Manhattan

Embora a Alternativa de Não Ação não atenda à finalidade e objetivos do Projeto, as regulações da NEPA requerem que ela seja avaliada e funcione como a condição de linha de base contra a qual os efeitos potenciais da Alternativa de Pedágios no CBD seja avaliada.

Alternativa de Não Ação

A Alternativa de Não Ação assume que as seguintes políticas e programas existentes continuariam e que algumas iniciativas planejadas seriam implementadas, incluindo:

- Uma limitação no número de licenças para veículos de aplicativo na cidade de New York (Nova Iorque) permaneceria vigente.
- As ciclovias protegidas de duas faixas na Brooklyn Bridge, implementadas pelo NYCDOT no outono de 2021, permaneceria em funcionamento.¹⁸
- O NYCDOT continuaria a configuração atual de duas faixas em cada direção entre a Atlantic Avenue e a Brooklyn Bridge na Brooklyn-Queens Expressway; seriam iniciados reparos nas pontes e estruturas entre a Atlantic Avenue e a Sands Street.¹⁹
- O NYCDOT converteria uma faixa de tráfego em uma calçada para pedestres no nível inferior da ponte Ed Koch Queensboro, e a via de uso compartilhado existente no lado norte do nível inferior seria usada somente por bicicletas.
- A TBTA e a Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ) continuariam cobrando pedágios em suas pontes e túneis, enquanto que as pontes do East River e Harlem River continuariam sem pedágios. O **Capítulo 1, “Introdução”**, fornece mais informações sobre os pedágios **[atuais]**.
- A MTA continuaria implementando projetos de melhoria do transporte coletivo e ferrovias de seu Programa Capital 2020-2024, com base nas verbas disponíveis. O **Apêndice 4A.1, Tabela 4A.1-3**, fornece informações sobre os projetos recentes de melhoria de transporte coletivo e ferrovias incluídos na análise da EA.
- O NYCDOT e outras agências da cidade de New York (Nova Iorque) continuaria com os programas estabelecidos em resposta à pandemia de COVID-19, incluindo o fechamento de certas seções de ruas ao tráfego veicular (“Open Streets”) e o uso das faixas de estacionamento junto às calçadas para refeições ao ar livre (“Open Restaurants”).
- O NYCDOT continuaria desenvolvendo infraestrutura para bicicletas e ônibus, incluindo novas ciclovias e faixas de ônibus.²⁰ O **Capítulo 4E, “Transporte: pedestres e bicicletas”**, fornece mais informações sobre melhorias recentemente implementadas e planejadas voltadas para bicicletas.

Tabela ES-1. Resultados da triagem de alternativas preliminares¹

| ALTERNATIVA | FINALIDADE E NECESSIDADE: Reduzir o congestionamento de tráfego no CBD de Manhattan de modo a gerar receitas para futuras melhorias no transporte | OBJETIVO 1: Reduzir a milhagem diária percorrida pelos veículos (VMT) dentro do CBD de Manhattan Critério: Reduzir em 5% (em relação à Não Ação) | OBJETIVO 2: Reduzir o número de veículos que entram diariamente no CBD de Manhattan Critério: Reduzir em 10% (em relação à Não Ação) | OBJETIVO 3: Criar uma fonte de custeio para melhorias fundamentais e gerar receitas líquidas anuais suficientes para levantar US\$ 15 bilhões para projetos fundamentais para o Programa Capital da MTA |
|---|--|---|---|--|
| NA-1: Não Ação | Não atende | Não atende | Não atende | Não atende |
| NTP-1: Estratégias de precificação de estacionamento | Não atende | Não atende (veja a nota 2) | Não atende | Não atende (veja a nota 2) |
| T-1: Precificação em rodovias inteiras: Elevar as taxas de pedágio ou implementar pedágios variáveis nas instalações de pedágio existentes | Não atende | Não atende (veja a nota 3) | Não atende (veja a nota 3) | Não atende |
| T-2: Precificação em rodovias inteiras: Pedágios das pontes East e Harlem | Não atende (veja a nota 4) | Atende | Atende | Não atende (veja a nota 4) |
| T-3: Pedágios em faixas de alta ocupação (QUENTES) | Não atende (veja a nota 5) | Não atende | Não atende | Não atende (veja a nota 5) |
| T-4: Precificação baseada em zonas: Programa de Pedágios no CBD | Atende | Atende | Atende | Atende |
| O-1: Precificação de estacionamento: Reduzir as permissões de estacionamento emitidas pelo governo | Não atende | [Não atende (veja a nota 6)] | [Não atende (veja a nota 6)] | Não atende |
| O-2: Providenciar pontos de táxi adicionais para reduzir a quantidade de carros de passeio | Não atende | Não atende (veja a nota [7]) | Não atende | Não atende |
| O-3: Criar incentivos para o teletrabalho | Não atende | Não atende | Não atende (veja a nota [8]) | Não atende |
| O-4: Racionar a quantidade de placas de veículos | Não atende | Atende | Atende | Não atende |
| O-5: Tornar o transporte solidário obrigatório | Não atende | Atende | Atende | Não atende |
| O-6: Restrições de horário para caminhões de entrega | Não atende | Não atende (veja a nota [9]) | Não atende (veja a nota [9]) | Não atende |

Notas da Tabela ES-1

- ¹ A triagem foi baseada em uma variedade de estudos e documentos anteriores, incluindo os seguintes: New York City Traffic Congestion Mitigation Commission, "Congestion Mitigation Strategies: Alternatives to the City's Plan" (10 de dezembro de 2007) e "Report to the Traffic Congestion Mitigation Commission & Recommended Implementation Plan" (31 de janeiro de 2008) e seus apêndices, incluindo Cambridge Systematics, Inc., "Technical Memorandum: Telecommuting Incentives," preparado para a New York City Economic Development Corporation e New York City Department of Transportation (10 de dezembro de 2007); Cambridge Systematics, Inc., "Technical Memorandum: Night Delivery Incentives," preparado para a New York City Economic Development Corporation e New York City Department of Transportation (10 de dezembro de 2007); Cambridge Systematics, Inc., "Technical Memorandum: Congestion Reduction Policies Involving Taxis," preparado para a New York City Economic Development Corporation e New York City Department of Transportation (10 de dezembro de 2007); Cambridge Systematics, Inc., "Technical Memorandum: Increase Cost of Parking in the Manhattan Central Business District (CBD)," prepared for New York City Economic Development Corporation and New York City Department of Transportation (10 de dezembro de 2007).
- ² Para NTP-1: A redução da VMT foi estimada em substancialmente menos de 1 por cento. Além disso, não existe lei ou acordo em vigor entre a Cidade de New York (Nova Iorque) e a MTA para direcionar a receita gerada com esta alternativa para que a MTA possa apoiar seu Programa Capital.
- ³ Para T-1: Esta alternativa geraria receita, mas as receitas líquidas anuais não seriam suficientes para levantar US\$ 15 bilhões para projetos fundamentais do Programa Capital da MTA. Com esta alternativa, a receita, assim como a redução da VMT e do número de veículos, depende do quanto a taxa de pedágio seria elevada e se as taxas de pedágio seriam aumentadas somente nas instalações da Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) ou tanto nas instalações da TBTA quanto nas da Port Authority of New York. No entanto, se alguns cruzamentos permanecessem sem pedágio, o tráfego seria desviado para instalações não pedagiadas, resultando em uma redução da receita sem reduzir o tráfego. Esta alternativa também deixa de mirar a congestão de tráfego no CBD de Manhattan, considerando-se que alguns pontos de entrada gratuitos para o CBD de Manhattan permaneceriam disponíveis.
- ⁴ Para T-2: Estudos anteriores mostraram que esta alternativa reduziria a congestão de tráfego e poderia elevar as receitas de pedágio de modo equivalente aos objetivos do projeto. Entretanto, não existe lei ou acordo entre a Cidade de New York (Nova Iorque) e a MTA que direcione a receita para a MTA apoiar o Programa Capital. **[Além do quê, o Estudo da Comissão de Mitigação da Congestão de Tráfego da Cidade de New York (Nova Iorque) de 2008 identificou algumas desvantagens desta alternativa, incluindo o fato de que ela não engloba viagens que começam e terminam dentro de Manhattan, como viagens que começam ou terminam no Upper East Side e no Upper West Side; e o fato de que esta alternativa teria efeitos adversos sobre as viagens locais entre South Bronx e Harlem/Washington Heights, o que poderia resultar em um impacto econômico adverso local em duas comunidades de justiça ambiental].**
- ⁵ Para T-3: As faixas QUENTES podem ser geradoras efetivas de receita, mas sua capacidade de reduzir os congestionamentos e elevar a receita o suficiente para atingir a meta é limitada devido à disponibilidade de faixas gratuitas na mesma rodovia.
- ^[6] **Para O-1: Estudos anteriores concluíram que a redução das autorizações de estacionamento emitidas para funcionários do governo diminuiria a VMT ao sul da 86th Street em 0,1 a 0,3 por cento, dependendo do tamanho da redução (as reduções avaliadas variaram de 3.000 a 10.000 autorizações). Com este nível de reduções de VMT, esta alternativa tampouco reduziria o número de veículos que entram no CBD de Manhattan o suficiente para cumprir o objetivo do Projeto].**
- ^[7] Para O-2: A provisão de pontos de táxi adicionais não teria efeito no número de táxis que entram no CBD de Manhattan e não reduziria necessariamente a VMT porque os táxis precisariam retornar a um ponto de táxi após seus passageiros desembarcarem. Ademais, esta alternativa não afetaria amplamente a VMT de todos os veículos, nem reduziria o número de veículos que entram no CBD de Manhattan.
- ^[8] Para O-3: Estudos anteriores concluíram que esta alternativa reduziria as viagens diárias a trabalho na cidade de New York (Nova Iorque) em menos de dois por cento. A experiência recente com a pandemia de COVID-19 apoiou esta conclusão. À medida que a região retorna às atividades comerciais normais, após o uso de teletrabalho em larga escala e em tempo integral, embora muitos trabalhadores de escritório permaneçam no teletrabalho, os níveis de tráfego estão retornando aos níveis pré-pandemia de COVID-19 (para mais informações, consulte o **Capítulo 1, "Introdução", Seção 1.4.1**). Com esse impacto mínimo, mesmo a combinação desta alternativa com outras, como NTP-1 ou O-2, não geraria reduções de congestionamentos e novas receitas para atingir a finalidade, necessidade e objetivos do projeto.
- ^[9] Para O-6: Para serem bem-sucedidas, as restrições de horário para caminhões exigiriam que os recebedores ficassem abertos e dispostos a receber os veículos em horários noturnos. Além disso, dependendo de como as restrições fossem implementadas, alguns caminhões de grande porte poderiam optar por enviar vários caminhões menores, aumentando assim o número de veículos e a VMT.

Alternativa de Pedágios no CBD (ação alternativa)

A Alternativa de Pedágios no CBD cobraria pedágio dos veículos que entrassem ou permanecessem no CBD de Manhattan. Os veículos de passeio não comerciais que entrassem no CBD pagariam uma taxa de pedágio uma vez ao dia. Os veículos que permanecem no CBD de Manhattan são veículos que são detectados saindo, mas não detectados entrando no mesmo dia. Considerando que foram detectados saindo, eles devem ter circulado pelo CBD de Manhattan e, portanto, permanecido ali por alguma parte do dia. Os veículos de passeio não comerciais não precisariam pagar pedágio mais do que uma vez ao dia. Não haveria isenções para veículos qualificados transportando pessoas com deficiência e veículos qualificados autorizados de emergência.

Os residentes cuja residência primária fique localizada dentro do CBD de Manhattan e com renda bruta ajustada no estado de New York (Nova Iorque) menor que US\$ 60.000 seriam elegíveis para um crédito fiscal do estado de New York igual ao valor pago aos pedágios do CBD de Manhattan durante o ano fiscal.

O valor do pedágio seria variável, com tarifas mais altas durante períodos de pico quando houver mais congestionamento. Devido aos efeitos estarem intimamente relacionados à estrutura de pedágios, a Alternativa de Pedágios no CBD avaliou uma variedade de estruturas de pedágio em cenários definidos de implementação. Na maioria desses cenários de implementação, as tarifas de pedágio para diferentes tipos de veículos, como caminhões de entrega, são diferentes das tarifas para veículos de passeio não comerciais.

Efeitos benéficos e adversos: O que é importante saber sobre os cenários de implementação de pedágio na Alternativa de Pedágios no CBD?

A decisão sobre a estrutura de pedágio real será tomada após a conclusão da EA. Um conselho denominado Traffic Mobility Review Board (TMRB) **[foi estabelecido em consistência com a Lei da Reforma e Mobilidade do Tráfego da MTA]** para desenvolver recomendações sobre tarifas de pedágio, isenções, cruzamento de créditos aplicados ao pedágio do CBD com pedágios pagos em outros túneis ou pontes, e/ou descontos. Para a EA, para explorar a gama de efeitos que poderiam ocorrer com a Alternativa de Pedágios no CBD, os Patrocinadores do Projeto desenvolveram inicialmente seis cenários de implementação de pedágio (A-F). Cada cenário inclui diferentes combinações de cruzamento de créditos, descontos potenciais (na forma de limites) e isenções (**Tabela ES-2**). Após a divulgação

Como e quando precisarei pagar pedágio?

Veja abaixo alguns exemplos de quando e como o pedágio seria aplicado.

- Um carro entra no CBD de Manhattan na segunda-feira de manhã e sai na segunda-feira à noite, antes da meia-noite. Ele seria detectado ao entrar e ao sair do CBD de Manhattan. Como os veículos de passeio só seriam cobrados uma vez ao dia, seria cobrada uma única tarifa de pedágio.
- Um carro entra no CBD de Manhattan na segunda-feira e fica estacionado até sair na quarta-feira. Ele seria cobrado ao entrar na segunda-feira e por permanecer no CBD, ao dirigir no CBD de Manhattan na quarta-feira para sair. Ele não seria cobrado pelo tempo em que ficou estacionado nas 24 horas totais da terça-feira.
- Um carro faz duas viagens de ida-e-volta para o CBD de Manhattan no mesmo dia. Ele receberia a cobrança de apenas uma única tarifa porque os veículos de passeio seriam cobrados apenas uma vez ao dia.
- Um carro fica estacionado a semana inteira dentro do CBD de Manhattan e depois sai do CBD para uma viagem de um dia inteiro no sábado, retornando após a meia-noite. O carro seria detectado ao sair (permanecer) e a o entrar no CBD de Manhattan no mesmo dia. Como os veículos de passeio só seriam cobrados uma vez ao dia, seria cobrada uma única tarifa de pedágio no sábado.
- Um carro fica estacionado a semana inteira dentro do CBD de Manhattan, e depois sai do CBD na sexta-feira para retornar na segunda-feira. O carro seria detectado ao sair (permanecer) na sexta-feira e ao entrar ao voltar na segunda-feira. Ele receberia uma cobrança na sexta-feira pela permanência e outra na segunda-feira, por entrar. Ele não receberia cobranças pelos outros dias nos quais ficou estacionado no CBD de Manhattan, nem pelos dias que passou fora.

pública inicial, e consideradas as preocupações expressas quanto ao desvio do tráfego de caminhões, um sétimo cenário (G) foi acrescentado a fim de evitar alguns desses efeitos no tráfego. O **Capítulo 2, “Alternativas de Projeto”**, fornece mais detalhes sobre cada cenário, enquanto o **Subcapítulo 4A, “Transporte: modelagem e efeitos sobre o transporte regional”**, e **Subcapítulo 4B, “Transporte: rodovias e interseções locais”**, fornece mais informações sobre os efeitos no tráfego.

Tabela ES-2. Cenários de implementação de pedágios avaliados para a Alternativa de Pedágios no CBD

| PARÂMETRO ¹ | CENÁRIO A | CENÁRIO B | CENÁRIO C | CENÁRIO D | CENÁRIO E | CENÁRIO F | CENÁRIO G |
|--|-------------------|-------------------------------------|---|---|--|--|---|
| | Plano básico | Plano básico com limites e isenções | Baixos créditos de cruzamento para veículos que usam túneis para acessar o CBD, com alguns limites e isenções | Altos créditos de cruzamento para veículos que usam túneis para acessar o CBD | Altos créditos de cruzamento para veículos que usam túneis para acessar o CBD, com alguns limites e isenções | Altos créditos de cruzamento para veículos que usam pontes e túneis de Manhattan para acessar o CBD, com alguns limites e isenções | Plano básico com as mesmas tarifas de pedágio para todas as classes de veículos |
| Horários² | | | | | | | |
| Pico: Dias da semana | 6:00 às 20:00 hs | 6:00 às 20:00 hs | 6:00 às 20:00 hs | 6:00 às 20:00 hs | 6:00 às 20:00 hs | 6:00 às 22:00 hs; 16:00 às 20:00 hs | 6:00 às 20:00 hs |
| Pico: Finais de semana | 10:00 às 22:00 hs | 10:00 às 22:00 hs | 10:00 às 22:00 hs | 10:00 às 22:00 hs | 10:00 às 22:00 hs | 10:00 às 22:00 hs | 10:00 às 22:00 hs |
| Fora de pico: Dias da semana | 20:00 às 22:00 hs | 20:00 às 22:00 hs | 20:00 às 22:00 hs | 20:00 às 22:00 hs | 20:00 às 22:00 hs | 10:00 às 16:00 hs | 20:00 às 22:00 hs |
| Período noturno: Dias da semana | 22:00 às 6:00 hs | 22:00 às 6:00 hs | 22:00 às 6:00 hs | 22:00 às 6:00 hs | 22:00 às 6:00 hs | 20:00 às 6:00 hs | 22:00 às 6:00 hs |
| Período noturno nos finais de semana | 22:00 às 10:00 hs | 22:00 às 10:00 hs | 22:00 às 10:00 hs | 22:00 às 10:00 hs | 22:00 às 10:00 hs | 22:00 às 10:00 hs | 22:00 às 10:00 hs |
| Créditos de cruzamento potenciais | | | | | | | |
| Crédito nos pedágios do CBD para tarifas de pedágio pagas nos túneis Queens-Midtown, Hugh L. Carey e Holland | Não | Não | Sim | Sim | Sim | Sim | Não |
| Crédito nos pedágios do CBD para tarifas de pedágio pagas nas pontes Robert F. Kennedy, Henry Hudson e George Washington | Não | Não | Não | Não | Não | Sim | Não |
| Isenções e limites potenciais sobre o número de pedágios por dia | | | | | | | |
| Carros, motocicletas, vans comerciais | Uma vez por dia | Uma vez por dia | Uma vez por dia | Uma vez por dia | Uma vez por dia | Uma vez por dia | Uma vez por dia |
| Táxis | Sem limite | Uma vez por dia | Isentos | Sem limite | Isentos | Uma vez por dia | Sem limite |
| Veículos de aluguel | Sem limite | Uma vez por dia | Três vezes por dia | Sem limite | Três vezes por dia | Uma vez por dia | Sem limite |
| Caminhões grandes e pequenos | Sem limite | Duas vezes por dia | Sem limite | Sem limite | Sem limite | Uma vez por dia | Sem limite |
| Ônibus | Sem limite | Isentos | Sem limite | Sem limite | Ônibus de transporte coletivo - isentos Sem limite para outros | Isentos | Sem limite |
| Tarifa de pedágio aproximada assumida³ | | | | | | | |
| Pico | US\$ 9 | US\$ 10 | US\$ 14 | US\$ 19 | US\$ 23 | US\$ 23 | US\$ 12 |
| Fora de pico | US\$ 7 | US\$ 8 | US\$ 11 | US\$ 14 | US\$ 17 | US\$ 17 | US\$ 9 |
| Período noturno | US\$ 5 | US\$ 5 | US\$ 7 | US\$ 10 | US\$ 12 | US\$ 12 | US\$ 7 |

¹ Os parâmetros desta tabela foram assumidos para fins de modelagem a fim de avaliar o alcance dos efeitos potenciais que resultariam da implementação da Alternativa de Pedágios no CBD. A tarifas de pedágio reais, créditos potenciais, isenções e/ou descontos, e o período do dia em que as tarifas de pedágio seriam aplicadas seriam determinados pelo Conselho do TBTA após recomendações feitas pelo Traffic Mobility Review Board. **O Apêndice 2E, "Alternativas de Projetos: definição de cenários de implementação de pedágio"**, fornece informações mais detalhadas sobre as tarifas, créditos de cruzamento potenciais, isenções e/ou descontos assumidos para cada cenário de implementação de pedágio.

² Os pedágios seriam mais caros durante períodos de pico, quando o tráfego é maior. Eles seriam estabelecidos pelo TBTA no cronograma final de pedágios. Todos os cenários de implementação de pedágios incluem uma tarifa maior em dias designados de "Alerta de Paralisação de Tráfego", embora a modelagem conduzida para o Projeto não tenha refletido esta tarifa mais alta por considerar dias típicos em vez de dias com níveis de tráfego anormalmente altos.

³ As tarifas de pedágio são para automóveis, vans comerciais e motocicletas que usam o E-ZPass, e são arredondadas. Para todos os cenários de implementação de pedágio, tarifas diferentes seriam aplicadas a veículos que não utilizam o E-ZPass; nos cenários de implementação de pedágio A a F, diferentes classes de veículos pagariam tarifas diferentes (consulte o **Apêndice 2E, "Definição de cenários de implementação de pedágio"**). A faixa de tarifas de pico do E-ZPass (arredondada) em diferentes cenários de implementação de pedágio para caminhões pequenos seria de US\$ 12-US\$ 65; para caminhões grandes, a faixa seria de US\$ 12-US\$ 82.

Existem diversos componentes que formam a estrutura de pedágio, mas o fator mais importante na magnitude e distribuição dos efeitos do Projeto é a tarifa de pedágio. Em geral, o Projeto resultaria em um benefício ao congestionamento tanto no nível regional quando dentro do CBD de Manhattan. No nível local, dependendo da estrutura de pedágio, nas áreas vizinhas e adjacentes ao CBD de Manhattan haveria aumentos ou diminuições nos volumes de tráfego conforme os veículos desviam para outras rotas a fim de evitar o pedágio. A **Tabela ES-[5]** fornece informações adicionais sobre esses efeitos e a mitigação proposta. É importante entender as seguintes tendências:

- Todos os cenários de implementação de pedágio reduziram o tráfego que entra no CBD de Manhattan.
- Todos os cenários de implementação de pedágio possuem um benefício líquido geral na redução do tráfego na região.
- A adição de descontos, créditos de cruzamento e isenções exigiria que as tarifas de pedágio gerais aumentassem, levando a uma maior redução do congestionamento.
- Tarifas de pedágio mais altas reduziram o tráfego e aumentariam a utilização do transporte coletivo que entra no CBD de Manhattan.
- Tarifas de pedágio mais altas aumentariam os desvios de tráfego porque os motoristas procurariam evitar o pedágio. Isso resultaria em menos tráfego no CBD de Manhattan e alterações nos padrões de tráfego fora do CBD, com o surgimento de aumentos e reduções de tráfego em pontos localizados externamente.
- Créditos de cruzamento, que creditariam parte do valor que os motoristas pagam nos pedágios da TBTA ou PANYNJ contra o valor a ser pago no pedágio do CBD, levariam os custos totais de diferentes rotas para o CBD mais perto da paridade e, assim, mudariam o grau e a distribuição da ocorrência das reduções de tráfego.
 - ❖ Os cenários de implementação de pedágio com créditos de cruzamento teriam um efeito menor na redução do tráfego que entra no CBD de Manhattan vindo do Queens, e um efeito menor ainda na redução do tráfego que entra vindo de New Jersey comparado aos cenários de pedágio sem créditos de cruzamento. Os cenários de implementação de pedágio com créditos de cruzamento resultariam em maiores reduções no tráfego que entra vindo do norte da 60th Street e do Brooklyn.
 - ❖ Os créditos de cruzamento encorajariam alguns motoristas a trocar as atualmente gratuitas pontes de East River pelos túneis pedagiados da TBTA. Como consequência, o tráfego aumentaria no túnel Queens-Midtown e no túnel Hugh L. Carey, resultando em mais tráfego na Long Island Expressway e em uma mudança de tráfego ao longo da Gowanus Expressway do BQE para o túnel Hugh Carey, aumentando também o tráfego nas ruas locais de Manhattan que alimentam o tráfego desses túneis e para eles.

Resposta da divulgação pública

Em resposta às questões levantadas durante a Divulgação Pública inicial relativa ao aumento do tráfego de caminhões na Cross Bronx Expressway e ao fato de que os caminhões não têm uma forma alternativa de viajar para evitar o pedágio, foi acrescentado o Cenário G. Este cenário cobra a mesma tarifa de pedágio de carros e caminhões e reduz significativamente os desvios de caminhões no sul do Bronx e na Staten Island. Consulte o **Capítulo 4A, “Modelagem e efeitos no transporte regional”**.

Além da tarifa de pedágio e dos créditos de cruzamento, diversos outros fatores exercem um papel na geração de efeitos benéficos e adversos.

Tarifa de pedágio para caminhões. Diferentemente dos carros, os caminhões não podem alternar para um modo de transporte diferente (ex.: transporte coletivo). Para os caminhões que se movimentam dentro do CBD em direção a seus destinos finais, sua única alternativa ao pagamento do pedágio é não fazer a viagem ou fazer um desvio em torno do CBD de Manhattan. Semelhante ao efeito que exerce sobre o tráfego geral, o aumento dos pedágios diminui o tráfego

de caminhões que entram no CBD de Manhattan. O desvio de caminhões aumenta com os aumentos do pedágio (assim como o tráfego geral). Em especial, os caminhões se desviariam para rotas nas rodovias em Staten Island e no sul do Bronx.

Horário. A redução do pedágio no período noturno reduziria os desvios para rotas alternativas, amenizando os efeitos fora do CBD de Manhattan e encorajando os veículos de entrega a optarem pelo período noturno menos congestionado. Embora não tão significativamente quanto com esta tarifa noturna menor, ainda haveria reduções de tráfego.

COMO A ALTERNATIVA DE AÇÃO CUMPRE OS OBJETIVOS DO PROJETO?

A FHWA considerará a Não Ação e a Alternativa de Pedágios no CBD (Alternativa de Ação) como um todo, tendo em mente que a Alternativa de Ação inclui uma série de cenários potenciais de implementação de pedágios. A **Tabela ES-3** resume como a Não Ação e a Alternativa de Ação atendem à finalidade, as necessidades e os objetivos do Projeto.

Tabela ES-3. Comparação dos resultados da avaliação das Alternativas de Não Ação e de Pedágios no CBD

| CRITÉRIO DE TRIAGEM | ALTERNATIVA DE NÃO AÇÃO | ALTERNATIVA DE PEDÁGIOS NO CBD (AÇÃO) |
|---|-------------------------|---------------------------------------|
| Finalidade e necessidade: Reduzir o congestionamento de tráfego no CBD de Manhattan de modo a gerar receitas para futuras melhorias no transporte | NÃO ATENDE | ATENDE |
| Objetivo 1: Reduzir a milhagem diária percorrida pelos veículos (VMT) dentro do CBD Manhattan Critério: Reduzir em 5% (em relação à Não Ação) <i>Redução da VMT diária (2023)</i> | NÃO ATENDE | ATENDE |
| | 0% | 7,1% - 9,2% |
| Objetivo 2: Reduzir o número de veículos que entram diariamente no CBD de Manhattan Critério: Reduzir em 10% (em relação à Não Ação) <i>Redução diária de veículos (2023)</i> | NÃO ATENDE | ATENDE |
| | 0% | 15,4% - 19,9% |
| Objetivo 3: Criar uma fonte de custeio para melhorias fundamentais e gerar receitas líquidas anuais suficientes para levantar US\$ 15 bilhões para projetos fundamentais do Programa Capital da MTA <i>Receita líquida para apoiar o Programa Capital da MTA²</i> | NÃO ATENDE | ATENDE ¹ |
| | U\$ 0 | U\$ 1,02 bilhão - U\$ 1,48 bilhão |
| Objetivo 4: Estabelecer um programa de pedágios consistente com as finalidades básicas da legislação do estado de New York (Nova Iorque) legitimada pela lei "MTA Reform and Traffic Mobility Act" | NÃO ATENDE | ATENDE |

¹ Apesar de o Cenário B de Implementação de Pedágios não cumprir o Objetivo 3 com as tarifas de pedágio identificadas e avaliadas nesta Avaliação Ambiental (EA), foi realizada uma análise adicional para demonstrar que ele conseguiria cumprir este objetivo com uma tarifa de pedágio maior; a redução da VMT e a receita resultantes deste cenário modificado ficariam dentro da faixa dos outros cenários apresentados. O **Capítulo 16, "Resumo dos efeitos"**, fornece mais informações sobre o Cenário B modificado de Implementação de Pedágios.

² A receita líquida necessária para levantar US\$ 15 bilhões depende de alguns fatores econômicos, incluindo, entre outros, taxas de juros e prazo. Para as finalidades desta EA, a modelagem assume que o Projeto deveria fornecer no mínimo US\$ 1 bilhão anualmente em receita líquida total, que seria investido ou transformado em títulos para gerar fundos suficientes. Os valores de receita líquida fornecidos nesta tabela são arredondados e baseados na modelagem do Projeto.

Conforme descrito nesta EA, o conselho da TBTA adotaria uma estrutura de pedágio final, incluindo tarifas e créditos de cruzamento, descontos e/ou isenções, informada pelas

recomendações feitas pelo Traffic Mobility Review Board e precedida por uma audiência pública de acordo com a lei “State Administrative Procedure Act”.

Quais são os efeitos do Projeto?

Esta EA analisa 18 áreas de recursos. A **Figura ES-4** identifica as áreas onde haveria somente efeitos benéficos ou nenhum efeito adverso do Projeto, e as áreas em que foram identificados efeitos adversos que seriam mitigados. No caso de efeitos adversos potenciais, alguns desses efeitos adversos ocorreriam apenas em certos cenários de implementação de pedágios. A **Tabela ES-[5]** fornece mais detalhes sobre quais cenários de implementação de pedágios resultariam em efeitos benéficos ou adversos, e em que grau **[e quais medidas de mitigação seriam instituídas. A Tabela ES-6 resume quando e como essas medidas de mitigação serão implementadas pelos Patrocinadores do Projeto]**. Cada capítulo respectivo fornece descrições e discussões adicionais.

Figura ES-4. Áreas de recursos e efeitos avaliados na Avaliação Ambiental

| Áreas com apenas efeitos benéficos ou sem efeitos adversos | Áreas com efeitos adversos potenciais |
|--|---|
| Transporte: Transporte regional Transporte: Estacionamento Condições sociais: População Condições sociais: Caráter dos bairros Condições sociais: Política pública Condições econômicas Energia Parques e recursos recreacionais Recursos históricos e culturais Recursos visuais Qualidade do ar Energia Ruído Recursos naturais Resíduos perigosos/materiais contaminados Efeitos da construção | Transporte: Rodovias e intersecções Transporte: Transporte coletivo Transporte: Pedestres e bicicletas Justiça ambiental |

Quais são os efeitos do Projeto sobre as populações de justiça ambiental?

Alguns dos efeitos do Projeto ocorrem em certos lugares, de modo que foi dedicada atenção à possibilidade de esses efeitos ocorrerem amplamente na região ou população, ou se afetariam comunidades ou populações de baixa renda ou historicamente sub-representadas (comunidades ou populações de justiça ambiental). Os parágrafos a seguir trazem uma explicação adicional sobre os efeitos benéficos ou adversos.

A redução do tráfego beneficiaria todos os motoristas que se deslocam para o CBD de Manhattan ou suas proximidades, incluindo populações de justiça ambiental, melhorando os tempos de deslocamento, reduzindo os custos operacionais dos veículos e melhorando a segurança. **[Os investimentos no transporte coletivo também beneficiariam populações de justiça ambiental que utilizam os metrô e ônibus da MTA para acessar trabalho, escola, atendimento médico e muito mais]**. O Projeto também melhoraria a qualidade do ar regional e a maioria das populações de justiça ambiental que vivem no CBD de Manhattan desfrutariam de

uma menor emissão localizada de poluentes devida à redução do tráfego. Os benefícios adicionais são descritos no **Capítulo 17, “Justiça ambiental”**.

Motoristas de baixa renda

O custo do novo pedágio do CBD não incidiria predominantemente sobre os motoristas de baixa renda. No entanto, para os motoristas de baixa renda que não têm uma alternativa **[razoável]** para chegar ao CBD de Manhattan que não seja um veículo privado, o efeito desse custo seria mais oneroso porque o custo do pedágio consumiria uma maior porcentagem de sua renda disponível. **[Sendo assim, a EA, na sua forma publicada em agosto de 2022, descobriu a ocorrência potencial de um efeito adverso e desproporcionalmente alto sobre os motoristas de baixa renda que se dirigem ao CBD de Manhattan, e que não têm um modo de transporte alternativo razoável para chegar ao CBD de Manhattan. Isso é particularmente relevante para os motoristas frequentes de baixa renda que se dirigem ao CBD de Manhattan.²² Além da mitigação anteriormente oferecida, que reduziria as barreiras do aproveitamento do benefício de menores tarifas de pedágio com o E-ZPass (comparadas aos pedágios com Tolls by Mail) e descontos de pedágio existentes disponíveis para certos clientes do E-ZPass, assim como a nova medida de mitigação de um pedágio significativamente reduzido no período noturno, a TBTA também se compromete com um plano de desconto de baixa renda para esses motoristas.**

Especificamente, a TBTA garantirá que, nos primeiros cinco anos do Projeto, a estrutura de pedágio final inclua uma taxa de pedágio com desconto para motoristas frequentes de baixa renda que tenham renda bruta federal ajustada reportada em suas declarações de renda no ano civil anterior de valor não superior a US\$ 50.000, ou comprovante de inscrição em um programa qualificado baseado em renda estabelecido pelo governo (como o Supplemental Nutrition Assistance Program (SNAP) ou o Special Supplemental Nutrition Program for Women, Infants and Children (WIC)).²³ Como exemplos, um motorista frequente poderia ser alguém que se desloca regularmente para o trabalho ou que visita regularmente uma instituição de atendimento médico.

Através do uso de seus cartões E-ZPass e de um Plano de Desconto de Baixa Renda associado a suas contas E-ZPass, os motoristas elegíveis se beneficiarão de um desconto de 25 por cento na taxa de pedágio integral do E-ZPass do CBD para o período aplicável do dia, após as 10 primeiras viagens de cada mês. (Este desconto não incluirá o período noturno, que já terá um grande desconto em si).

Esta nova mitigação, combinada com outras medidas de mitigação descritas na EA, muitas das quais eliminam barreiras para se tornar um cliente E-ZPass,²⁴ garantirão que o Projeto não resulte em um efeito adverso e desproporcionalmente alto para os motoristas de baixa renda que se dirigem ao CBD de Manhattan.

O quadro abaixo descreve todas as medidas de mitigação associadas a motoristas de baixa renda. Informações adicionais sobre cada uma delas podem ser encontradas nas Tabelas ES-5 e ES-6, no final do Sumário Executivo].

Para [garantir que o Projeto não resulte em] efeitos adversos altos e desproporcionais sobre motoristas de baixa renda que [não possuem outra alternativa razoável exceto dirigir], os Patrocinadores do Projeto instituirão as seguintes [medidas de] mitigação e aprimoramento.

MITIGAÇÃO

O Projeto incluirá um crédito fiscal para os pedágios pagos no CBD pelos residentes do CBD de Manhattan cuja renda bruta ajustada em New York (Nova Iorque) no ano fiscal for menor que US\$ 60.000. A TBTA trabalhará com o New York State Department of Taxation and Finance (NYS DTF) para garantir a disponibilidade da documentação necessária para os motoristas elegíveis para receber o crédito fiscal do NYS.*

A TBTA publicará informações sobre o crédito fiscal no site do projeto, com um link para o local apropriado no site do NYS DTF para orientar os motoristas elegíveis para que possam obter informações sobre a solicitação do crédito.

A TBTA eliminará a taxa de depósito de US\$ 10 da etiqueta do E-ZPass para os clientes sem cartão de crédito.

A TBTA fará uma promoção ampliada das opções existentes de planos e pagamentos do E-ZPass, incluindo a possibilidade de os motoristas pagarem por percurso (em vez de terem um saldo pré-pago), de abastecerem suas contas com dinheiro nas lojas participantes e descontar planos já iniciados, a fim de informar as pessoas que ainda não conheçam tais opções.

A TBTA promoverá divulgação e educação sobre a elegibilidade para produtos e programas de tarifas de transporte coletivo com descontos existentes, inclusive para pessoas de 65 anos ou mais, pessoas com deficiências e de baixa renda, a fim de informar as pessoas que ainda não conheçam tais opções.

Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se a estabelecer um Grupo Comunitário de Justiça Ambiental, que se reuniria [trimestralmente], [realizando a primeira reunião antes da implementação do projeto], a fim de compartilhar dados e análises atualizados e dar voz a questionamentos potenciais.

[A TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0:00 hs às 4:00 hs na estrutura final de pedágios do CBD, o que beneficiará os motoristas de baixa renda que se deslocam nesse período].

[A TBTA compromete-se, nos primeiros cinco anos do Projeto, com que a estrutura de pedágio final inclua uma taxa de pedágio com desconto para motoristas frequentes de baixa renda que tenham renda bruta federal ajustada reportada em suas declarações de renda no ano civil anterior de valor não superior a US\$ 50.000, ou comprovante de inscrição em um programa qualificado baseado em renda estabelecido pelo governo. Através do uso de seus cartões E-ZPass e de um Plano de Desconto de Baixa Renda associado a suas contas E-ZPass, os motoristas elegíveis se beneficiarão de um desconto de 25 por cento na taxa de pedágio integral do E-ZPass do CBD para o período aplicável do dia, após as 10 primeiras viagens de cada mês (não incluindo o período noturno, que já terá um grande desconto em si)].

APRIMORAMENTO

Os ônibus de NYC servem uma porção mais ampla de lares de baixa renda e de minorias quando comparados a outros modos de transporte, incluindo os metrô. **[A MTA NYCT, ao replanejar suas linhas de ônibus, levou em consideração as áreas com maior prevalência de lares de baixa renda ou de minorias].** Os recém-implementados Replanejamentos de Linhas de Ônibus em Staten Island e no Bronx foram bem-recebidos. Estão em andamento reelaborações de linhas no Queens e no Brooklyn. A TBTA compromete-se a trabalhar com a MTA NYCT para lidar com áreas identificadas na EA onde o serviço de ônibus pode ser melhorado, conforme avancem as reelaborações de linhas no Brooklyn e em Manhattan.

*[*Embora algumas pessoas possam não ter uma remuneração anual suficiente para fazer uma declaração de renda, elas ainda poderão optar por enviar uma declaração para solicitar um crédito. Programas de declarações livres de imposto estão disponíveis para indivíduos elegíveis por meio do NYS Department of Taxation and Finance e do NYC Department of Consumer and Worker Protection (DCWP)].*

Táxis e veículos de aplicativo

Os cenários de pedágio **[B, C, E e F]** incluem isenções ou descontos (na forma de limites) sobre o número de viagens que podem ser cobradas de táxis e/ou veículos de aplicativo. As isenções e limites diminuem o ônus do pedágio sobre os motoristas de táxi/veículos de aplicativo, mas aumentam as tarifas de pedágio para outros motoristas para cumprir os objetivos de receita e congestionamento do Projeto. Se os táxis e veículos de aplicativo fossem cobrados por cada viagem **[como nos cenários de pedágio A, D e G]**, a demanda por seus serviços diminuiria, especialmente na cidade de New York (Nova Iorque), reduzindo as viagens e cumprindo melhor os objetivos do Projeto, mas criando novos custos diretos e/ou uma potencial insegurança trabalhista. A **Tabela ES-[5]** fornece informações sobre a magnitude desses efeitos. Como muitos dos motoristas de táxi e veículos de aplicativo da cidade de New York (Nova Iorque) se identificam como parte de uma população de justiça ambiental, isso resultaria em **[potenciais]**efeitos adversos desproporcionalmente altos, **[sem mitigação]**.

[A EA publicada em agosto de 2022 propôs várias medidas de mitigação para tratar da potencial insegurança trabalhista. No entanto, como resultado dos comentários durante o período de consulta pública, nesta EA final, propomos uma nova mitigação em substituição a essas medidas. Especificamente, a TBTA garantirá que esses novos veículos não precisem pagar pedágio mais de uma vez por dia. Com o acréscimo deste novo compromisso de mitigação, o projeto não provocará um efeito adverso e desproporcionalmente alto sobre os motoristas de táxi e veículos de aplicativo na cidade de New York (Nova Iorque)²⁵].

[Para garantir que o Projeto não resulte em efeitos adversos altos e desproporcionais sobre motoristas de táxi e veículos de aplicativo da cidade de New York (Nova Iorque), a TBTA instituirá a seguinte mitigação.

MITIGAÇÃO

A TBTA garantirá que esses táxis e veículos de aplicativo da cidade de New York (Nova Iorque) não precisem pagar pedágio mais de uma vez por dia na estrutura de pedágio adotada no CBD*].

[* O Subcapítulo 4A descreve os efeitos adversos potenciais e também fornece uma narrativa adicional sobre o que ocorreria nos cenários de pedágio A, D e G se esses veículos tivessem um limite de uma vez por dia ou fossem isentos do pedágio do CBD. Em cada caso, os efeitos potenciais cairiam na faixa de efeitos explorados nos cenários de pedágio incluídos na EA. Adicionalmente, na página ES-24 deste Sumário Executivo, há uma outra discussão sobre o alcance dos efeitos, com atenção específica para como as medidas de mitigação poderiam alterar os efeitos do Projeto. Como foi explicado, a análise adicional realizada demonstra que os resultados destas medidas de mitigação continuarão dentro do raio de efeitos explorados na EA. Finalmente, para ver a discussão relacionada a como essa mitigação afeta a análise de cada capítulo, consulte o Capítulo 3, “Estrutura de Avaliação Ambiental”, Seção 3.3.3].

[Alterações do tráfego em comunidades de justiça ambiental

Como resultado dos desvios de tráfego feitos pelos motoristas para evitar o novo pedágio, algumas comunidades de justiça ambiental teriam menores volumes de tráfego, enquanto outras teriam aumentos. Após a publicação da EA em agosto de 2022, e com base nos comentários públicos e no retorno do Grupo de Aconselhamento Técnico da Justiça Ambiental, os Patrocinadores do Projeto realizaram uma análise adicional desses desvios potenciais. Para ver a análise inteira, consulte o Apêndice 17D, “Memorando técnico”; os parágrafos a seguir apresentam um resumo de alto nível das descobertas e conclusões.

Poluentes aéreos associados ao tráfego e ao tráfego de caminhões. O Apêndice 17D, “Memorando técnico”, descreve como e por que o tráfego, especialmente o de caminhões, contribui com cargas de poluentes, incluindo a associação entre essas cargas e

consequências na saúde. Especificamente, os veículos contribuem com poluentes aéreos, como monóxido de carbono, tóxicos aéreos de origem móvel, óxidos de nitrogênio e matéria particulada através de partículas provenientes de freios e pneus, da dispersão da poeira da estrada e da queima de combustíveis fósseis pelos motores de combustão.²⁶

Embora todos os veículos motorizados produzam poluentes aéreos, as emissões de caminhões merecem atenção particular com relação à qualidade do ar próximo de estradas, em parte devido aos poluentes que emitem, mas também por contribuírem desproporcionalmente com mais emissões do que outros tipos de veículos.²⁷ Sendo assim, grande parte da análise se concentra no tráfego de caminhões; porém, para garantir que todos os possíveis efeitos sejam explorados, o Apêndice 17D, “Memorando técnico”, explora também os efeitos do Projeto sobre o tráfego de veículos que não são caminhões.

Past land-use and transportation practices, trends and burdens. A análise do Apêndice 17D, “Memorando técnico”, também apresenta um contexto mais amplo ao descrever cargas preexistentes de poluentes e doenças crônicas, assim como políticas anteriores de uso da terra e tendências relacionadas a emissões de poluentes e consequências de saúde associadas. A rede de estradas da região foi desenvolvida na metade do século XX e, em muitos casos, a construção de estradas cortou quarteirões de apartamentos, deslocando moradores e negócios. Em outros casos, as estradas formaram fronteiras físicas entre bairros, isolando moradores de centros comerciais e antigos bairros (ex.: a Cross Bronx Expressway). Com o tempo, muitos bairros adjacentes a estradas experimentaram um êxodo de moradores, que foram substituídos por novos grupos étnicos e econômicos, conduzindo uma mudança marcante nos bairros em alguns locais, conforme os novos moradores estabeleceram novos enclaves étnicos, muitos dos quais eram minorias e/ou de baixa renda.²⁸ Além das práticas de uso da terra e transportes, outras políticas e práticas contribuíram com esses efeitos, ou os ampliaram. Por exemplo, em algumas áreas, práticas imobiliárias discriminatórias, como exclusões discriminatórias, restringiram severamente os locais onde populações minoritárias poderiam se estabelecer, concentrando as comunidades minoritárias em certas áreas.²⁹

A qualidade do ar regional vem melhorando há muitos anos, mas as pessoas da região de estudo de 10 condados – que podem viver em comunidades designadas como de justiça ambiental ou em outras comunidades – sofrem com os níveis elevados de poluentes aéreos e doenças crônicas associadas, quando comparadas ao resto dos Estados Unidos (consulte o Apêndice 17D, “Memorando técnico”, para detalhes sobre locais específicos).

Resumo dos efeitos sobre o tráfego de caminhões. Todos os 434 setores censitários a 300 metros de uma rodovia³⁰ – tanto em comunidades de justiça ambiental quanto nas que não o são – têm ao menos uma carga de poluentes no 80º percentil nacional ou acima dele, ou ao menos uma carga de doença crônica acima do 66,66º percentil, incluindo os 284 setores censitários que poderiam experimentar reduções ou aumentos na proximidade do tráfego de caminhões (uma medida da exposição ao tráfego de caminhões) como resultado do Projeto.³¹ A proporção dos setores censitários de justiça ambiental existentes a 300 metros de uma rodovia (71,7 por cento) espelha a proporção geral de setores censitários de justiça ambiental na área de estudo de justiça ambiental de 10 condados como um todo (70,6 por cento).

Os aumentos no tráfego de caminhões nas comunidades atualmente sobrecarregadas, com relação aos percentis nacionais, constituiriam um efeito adverso. A análise descobriu que um maior número de setores censitários identificados como setores de justiça ambiental (56) teriam uma redução na proximidade do tráfego de caminhões quando comparados aos setores que não são de justiça ambiental (23); na essência, mais setores

de justiça ambiental se beneficiariam das reduções no tráfego de caminhões relacionadas ao Projeto do que aconteceria com setores censitários que não são de justiça ambiental. Ademais, aproximadamente a mesma proporção de comunidades de justiça ambiental e que não são de justiça ambiental teriam reduções na proximidade do tráfego de caminhões relacionadas ao Projeto. Entretanto, embora 41 por cento dos setores censitários que não são de justiça ambiental experimentassem aumentos na proximidade do tráfego de caminhões, 50 por cento dos setores censitários de justiça ambiental experimentariam aumentos que não seriam completamente aliviados pelos efeitos benéficos gerais do Projeto.

Resumo dos efeitos do tráfego de veículos que não são caminhões. Uma modelagem semelhante foi executada para as alterações na proximidade do tráfego de veículos que não são caminhões que derivaria do Projeto. Nesse caso, 35 comunidades de justiça ambiental, com ao menos um setor censitário demonstrando a pré-existência de uma carga de poluentes aéreos ou de doenças crônicas, experimentariam uma redução na proximidade do tráfego de não caminhões nas rodovias. Porém, 33 comunidades com esta mesma pré-existência de cargas de poluentes aéreos e doenças crônicas poderiam experimentar um aumento na proximidade do tráfego de não caminhões. Todas essas comunidades, com exceção de 11, também foram identificadas durante a análise do tráfego de caminhões. Os resultados desta análise e as dúvidas levantadas pelas comunidades de justiça ambiental chamaram atenção especial para um aumento projetado no tráfego na FDR Drive, adjacente às comunidades de Lower Manhattan e do Lower East Side.

Mitigação dos desvios de tráfego. Para tratar dos potenciais desvios de tráfego relacionados ao Projeto, e dos associados poluentes aéreos e efeitos sobre a saúde, os Patrocinadores do Projeto comprometem-se com um pacote de mitigação regional e local para as comunidades que venham a experimentar aumentos no tráfego relacionados ao Projeto.³² Os setores censitários específicos que experimentariam alterações no tráfego variam ligeiramente de acordo com o cenário de pedágio, mas as comunidades permanecem majoritariamente as mesmas nos diferentes cenários de pedágio.³³

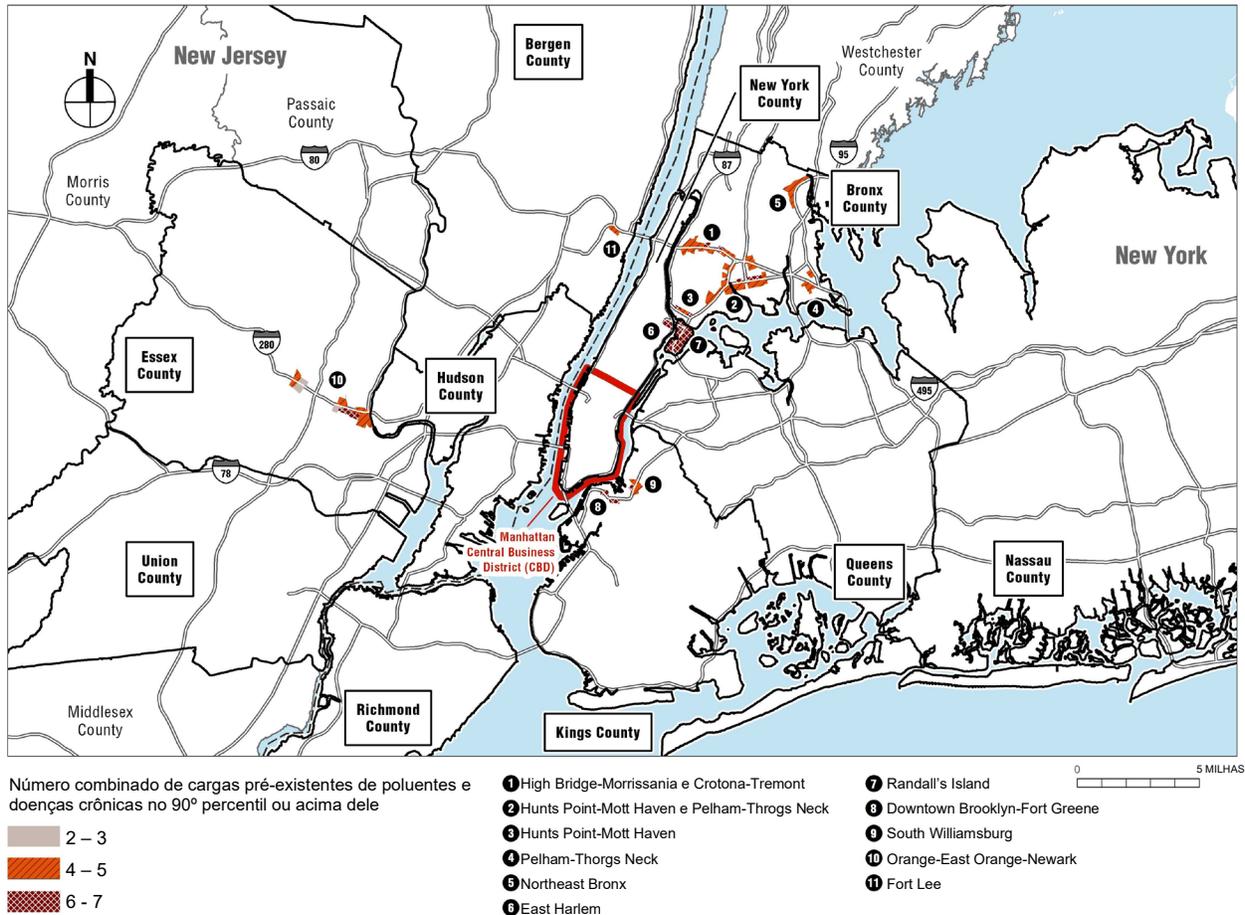
Com relação aos aumentos potenciais no tráfego de caminhões, essas comunidades que já possuem cargas pré-existentes de poluentes ou doenças crônicas no 90º percentil ou acima dele, comparadas ao país, seriam beneficiadas pelas medidas regionais de mitigação. As comunidades que já possuem cargas pré-existentes de poluentes e doenças crônicas acima do 90º percentil, comparadas ao país, seriam beneficiadas pelas medidas regionais assim como pela mitigação de base local (Figura ES-5).

Quanto ao tráfego de não caminhões, a mitigação foi identificada para a FDR Drive adjacente ao Lower East Side e Lower Manhattan. A modelagem indicou que o aumento nessa área poderia ser mitigado ao se garantir que os veículos que se deslocam para Manhattan pela Brooklyn Bridge, dirigem para o norte pela FDR Drive e usam a saída da East Houston Street para virar imediatamente à esquerda e seguir de volta para o sul na FDR Drive teriam cobrança de pedágio, o que desestimularia os desvios do tráfego de não caminhões. Essa mitigação seria implementada como parte do pacote de medidas de mitigação de base local.

As medidas de mitigação regionais e de base local estão resumidas na Tabela ES-4. Para financiar essas medidas de mitigação, os Patrocinadores do Projeto comprometeram US\$ 155 milhões a serem aplicados em 5 anos. Os Patrocinadores do Projeto comprometeram-se com essas medidas, independentemente da estrutura de pedágio eventualmente adotada. Será usada uma abordagem gerencial adaptativa, que incluirá o monitoramento da eficácia da mitigação, consulta aos interessados e ajustes conforme justificados. É

importante ressaltar que, com a incorporação desses compromissos de mitigação, o Projeto não causaria um efeito adverso e desproporcionalmente alto sobre as comunidades de justiça ambiental.

[Figura ES-5. Setores censitários de justiça ambiental com cargas pré-existentes de poluentes e doenças crônicas, onde a proximidade do tráfego de caminhões poderia aumentar potencialmente (Cenário de Pedágio E)]



Fonte: USEPA NATA and Agency Air Quality System via EJScreen 2021 data; CDC PLACES Estimates 2020 via EJI 2022 data; BPM, WSP 2021.

Nota: Os percentis são nacionais. O setor censitário 3009, Nassau County, não é mostrado. Os aumentos e reduções potenciais no volume do tráfego nas rodovias dentro do setor acabariam por se cancelarem mutuamente e não resultar em nenhuma alteração na proximidade do tráfego de caminhões para as populações residenciais de dentro do setor.

[Tabela ES-4. Medidas de mitigação regionais e de base local]¹

| MEDIDAS DE MITIGAÇÃO | BENEFÍCIO E RESULTADO DA MITIGAÇÃO | FINANCIAMENTO DE 5 ANOS | LOCAL(IS) RELEVANTE(S) | FONTE DO FINANCIAMENTO | LÍDER DE IMPLEMENTAÇÃO |
|---|--|------------------------------|--|---|---|
| Mitigação regional | | | | | |
| Maior redução do pedágio noturno | Minimizar/evitar desvios de caminhões | US\$ 30 milhões | Área de estudo de justiça ambiental de 10 condados | Programa de Pedágios no CBD | TBTA |
| Expandir o Programa de Caminhões Limpos de NYC | Reduções de NOx e PM _{2.5} de ~500 novos caminhões limpos | US\$ 20 milhões | | Programa de Pedágios no CBD | NYCDOT |
| Expandir o Programa de Entregas em Horários Alternativos do NYCDOT | Benefícios de segurança e redução de emissões resultantes da redução do tráfego de caminhões durante o dia | US\$ 5 milhões | | Programa de Pedágios no CBD | NYCDOT |
| Mitigação de base local | | | | | |
| Cobrar pedágio dos veículos que viajam para o norte na FDR Drive e que saem na East Houston Street e depois seguem o sul na FDR Drive | Aumentos de 25 a 35 por cento no tráfego de não caminhões na FDR Drive podem ser mitigados | N/A | FDR Drive entre Brooklyn Bridge e East Houston Street | N/A | TBTA |
| Substituição das Unidades de Refrigeração de Transporte (TRUs) no Hunts Point Produce Market | Grandes reduções de NOx e PM _{2.5} derivadas da substituição de até 1.000 TRUs | US\$ 15 milhões ² | Hunts Point | Programa CMAQ da MTA | NYCDOT |
| Implementar a infraestrutura de carregamento para caminhões elétricos | Reduções de NOx e PM _{2.5} de veículos elétricos usando 35 novos carregadores (em sete estações) | US\$ 20 milhões | Após a definição das tarifas de pedágio, acontecerá um processo que incluirá tanto análises adicionais e quanto informações da comunidade a fim de determinar locais específicos | US\$ 10 milhões do Federal CRP + US\$ 10 milhões do Programa de Pedágios no CBD | NYSDOT |
| Instalar vegetação nas margens das rodovias para melhorar a qualidade do ar em suas proximidades | Melhora a qualidade do ar próximo através da captura de poluentes de ~4.000 árvores e ~40.000 arbustos | US\$ 10 milhões | | Programa de Pedágios no CBD | TBTA com agências estaduais e locais relevantes |
| Renovar parques e áreas verdes nas comunidades de justiça ambiental | Aumentar o bem-estar geral da comunidade 2-5 renovações de parques / áreas verdes, dependendo do tamanho e complexidade. | US\$ 25 milhões | | Programa de Pedágios no CBD | TBTA com agências estaduais e locais relevantes |
| Instalar unidades de filtragem do ar nas rodovias perto das escolas | Remover poluentes aéreos das salas de aula. 25-40 escolas, dependendo do tamanho das escolas e da complexidade dos sistemas de aquecimento, ventilação e ar-condicionado existentes. | US\$ 10 milhões | | Programa de Pedágios no CBD | TBTA com agências estaduais e locais relevantes |
| Estabelecer um Programa de Gerenciamento de Casos de Asma e Centro de Cuidados Pulmonares | Reduz as hospitalizações e consultas médicas, diminui os dias e noites com sintomas e dias letivos perdidos – expansão do programa para até 25 escolas | US\$ 20 milhões | | Programa de Pedágios no CBD | DOHMH NYC |

¹ US\$ 5 milhões adicionais foram alocados para medidas de mitigação e aprimoramento relacionadas ao monitoramento entre outros assuntos, juntamente com US\$ 47,5 milhões para o desconto de pedágio de baixa renda discutido acima. As medidas de aprimoramento incluem o monitoramento da qualidade do ar, que expandirão a rede de monitoramento já existente em NYC. Os locais serão selecionados tendo em consideração as análises do tráfego e da qualidade do ar na EA e em coordenação com os interessados na justiça ambiental e agências estaduais e locais relevantes. Isso irá complementar as medidas de mitigação regionais e locais relacionadas aos desvios de tráfego descritos na Tabela ES-5 (consulte o **Capítulo 10, "Qualidade do ar"**, para maiores detalhes).

² Depois de três anos, quaisquer fundos remanescentes das substituições de TRUs também poderão ser usados para vouchers de substituição de caminhões limpos através do Programa de Caminhões Limpos de NYC.

Processo para a localização final das medidas de mitigação. Das sete medidas de mitigação de base local identificadas, cinco são flexíveis quanto a onde poderão ser implementadas, enquanto que a cobrança de pedágio sobre as movimentações para dentro do CBD de Manhattan na East Houston Street e a substituição das unidades de refrigeração de transporte (TRUs) no Hunts Point Produce Market são específicas para essas localidades.

Após a adoção das tarifas de pedágio reais, acontecerá um processo que incluirá tanto as análises adicionais quanto informações da comunidade a fim de determinar os locais das outras cinco medidas de mitigação de base local (ex.: em quais escolas instalar as unidades de filtragem de ar; ou em quais rodovias plantar vegetação). Isso irá exigir coordenação entre os Patrocinadores do Projeto, o Grupo Comunitário de Justiça Ambiental (representando a área de estudo de justiça ambiental de 10 condados e conforme descrito em maiores detalhes na Tabela ES-6), as comunidades relevantes que receberão a mitigação de base local e as agências de implementação local; e incluirá avaliações de necessidades e triagem de viabilidade para determinar o espectro de possibilidades.

Os Patrocinadores do Projeto trabalharão com as agências de implementação apropriadas por meio de processos de engajamento e participação públicos para, então, priorizar e selecionar os locais específicos. Os locais específicos para mitigação de base local serão disponibilizados ao público através do site do Projeto, bem como por e-mails diretos aos membros do público que se inscreveram para receber informações sobre o Projeto.

Os fatores de viabilidade e formas de engajamento específicos variam por mitigação e incluem:

- **Infraestrutura para carregamento de caminhões elétricos:** Esta mitigação será implementada através do Programa Federal de Redução de Carbono (CRP), usando fundos recebidos pelo NYSDOT, e ficando, portanto, limitada a locais em New York. As considerações de localização incluirão impactos visuais potenciais, a proximidade de rodovias (para minimizar o deslocamento nas vias locais) e o estudo dos impactos potenciais no tráfego e no ruído. O Estudo de Corredores de Frete Limpos do NYMTC – um estudo desenvolvido pela organização do planejamento metropolitano em consulta com empresas transportadoras, empresas de serviços públicos, fabricantes/fornecedores de infraestrutura para combustíveis, operadores de paradas de caminhões, imobiliárias industriais e organizações comunitárias e de defesa – será usado para ajudar a identificar os locais prioritários. Esses grupos serão reengajados, conforme justificado, juntamente com funcionários públicos estaduais e locais, para fornecer um retorno no decurso da identificação dos locais apropriados.
- **Vegetação nas rodovias para melhorar a qualidade do ar nas proximidades:** Os Patrocinadores do Projeto trabalharão com agências locais e estaduais relevantes para avaliar a disponibilidade de espaço nas laterais das rodovias e a presença de plantas existentes, assim como considerações de acesso e manutenção, para identificar os locais próximos de receptores sensíveis (como escolas, creches, centros comunitários, asilos ou instalações recreacionais ao ar livre) como locais para o plantio de nova vegetação. Para buscar um alinhamento com as prioridades comunitárias, os Patrocinadores do Projeto deverão se engajar com os interessados das comunidades, funcionários públicos eleitos e o Grupo Comunitário de Justiça Ambiental.
- **Parques e áreas verdes em comunidades de justiça ambiental:** Os Patrocinadores do Projeto trabalharão com agências estaduais e locais relevantes para avaliar os locais potenciais para investimentos em parques e áreas verdes nas comunidades afetadas,

inclusive em áreas de parque já existentes onde a expansão da área verde, do plantio de árvores ou outras melhorias sejam viáveis. As agências solicitarão informações sobre a priorização de locais e tratamento do Grupo Comunitário de Justiça Ambiental, funcionários públicos locais e outros interessados das comunidades.

- **Unidades de filtragem de ar em escolas próximas de rodovias: Os Patrocinadores do Projeto trabalharão com as autoridades escolares relevantes para avaliar as necessidades e analisar a viabilidade de melhorar os sistemas de filtragem existentes nas escolas localizadas nos setores censitários a 300 metros das rodovias, onde se espera um aumento do tráfego de caminhões. Os fatores incluirão o projeto e o funcionamento de sistemas de aquecimento, ventilação e ar-condicionado existentes, a proximidade do estabelecimento em relação às rodovias e as taxas de asma da área, bem como grandes projetos agendados. Os Patrocinadores do Projeto trabalharão com agências estaduais e locais relevantes e solicitarão um retorno dos interessados da comunidade para determinar os locais onde as melhorias de filtragem de ar terão maior impacto.**
- **Programa e centro de gerenciamento de casos de asma: Esta mitigação expandirá o sucesso dos programas já existentes na cidade que funcionam nos cinco condados da cidade de New York (Nova Iorque).**
 - ❖ **Programa de Gerenciamento de Casos de Asma – O Departamento de Saúde e Higiene Mental de NYC (DOHMH) realizará uma avaliação de necessidades para identificar escolas nos setores censitários afetados por altas taxas de asma já existentes. Além disso, o DOHMH de NYC se engajará com as lideranças escolares com relação à expansão do Programa de Gerenciamento do Cuidado da Asma, e solicitará um retorno do Grupo Comunitário de Justiça Ambiental, pais e outros interessados da comunidade quanto aos locais que deverão ser priorizados e como melhor alcançar as famílias das crianças que têm asma.**
 - ❖ **Centro de Asma – A seleção de um local no Bronx incluirá a consideração das taxas de asma, concentração de população, proximidade de receptores sensíveis, localização de instalações e serviços existentes, acessibilidade por transporte público e disponibilidade de um espaço adequado. O DOHMH de NYC trabalhará com os interessados da comunidade para solicitar um retorno sobre estratégias de programação e alcance a fim de garantir que o centro maximize seu benefício para as pessoas com asma.**

As medidas de mitigação alterarão os resultados da EA?

A resposta breve é não, as medidas de mitigação não requerem uma alteração nos cenários de pedágio usados para as análises na EA, nem alteram as conclusões fundamentais da EA. Na EA final, os Patrocinadores do Projeto comprometem-se com algumas medidas de mitigação que afetam a estrutura dos pedágios e/ou o custo do Programa de Pedágios no CBD. Elas incluem: 1) uma maior redução do pedágio noturno para caminhões e outros veículos; 2) cobrança de pedágio que não ultrapasse a frequência de uma vez ao dia para táxis e veículos de aplicativo; 3) medidas de mitigação para tratar dos aumentos potenciais de tráfego em certas comunidades de justiça ambiental como resultado dos desvios de tráfego causados pelo Projeto; e 4) uma tarifa de pedágio com desconto para motoristas frequentes de baixa renda pelos cinco primeiros anos do Projeto.

Embora alguns dos cenários de pedágio analisados na EA reflitam este tratamento aos táxis e veículos de aplicativo (Cenários de Pedágio B, F e cenários modificados A, D e G), nenhum deles inclui uma maior redução da tarifa noturna ou a tarifa com desconto de baixa renda. Sendo assim, foi realizada uma análise adicional para garantir que, com a inclusão das medidas de mitigação, os efeitos potenciais do Projeto continuariam se encaixando no leque de efeitos modelados para a EA.

Para analisar os efeitos das outras medidas de mitigação, foi desenvolvido um cenário de pedágio usando o Cenário B1 modificado como base (uma versão do Cenário B que cumpre a meta de renda, conforme descrito no Apêndice 2E, página 2E-2; e no Apêndice 4A, página 4A.2-1). Este cenário de pedágio inclui um limite sobre os pedágios para táxis e veículos de aplicativo de uma vez por dia, e um período totalmente gratuito das 0:00 hs às 6:00 hs para todos os veículos, inclusive caminhões. Para esta análise, o intervalo de tempo e a redução da tarifa de pedágio para a mitigação noturna ainda mais reduzida foram expandidos além dos compromissos contidos na EA final (os pedágios que ficam a 50 por cento da tarifa de pedágio de pico ou abaixo disso, no mínimo das 0:00 hs às 4:00 hs) para capturar quaisquer diferenças nos efeitos dos cenários de pedágio usados na EA. Este cenário modificado – denominado B2 no texto a seguir – demonstra que as medidas de mitigação descritas na EA final poderiam ser incorporadas ao Programa de Pedágios no CBD, com os efeitos potenciais continuando a se encaixar dentro do leque de efeitos explorados nos cenários de pedágio atuais. Especificamente:

- 1. Objetivos do Projeto quanto à redução da VMT e dos volumes. O Cenário de Pedágio B2 resulta em uma redução de 8,4 por cento da VMT e uma redução de 17 por cento dos veículos que entram no CBD de Manhattan. Esses números ficam dentro do leque de efeitos já modelados na EA (descritos nas Tabelas 4A-7 e 4A-5).**
- 2. Tarifa de pedágio. O Cenário de Pedágio B2 requer uma tarifa de pedágio E-ZPass de pico de US\$ 13,20, que permanece dentro da faixa dos cenários de pedágio da EA (consulte a Tabela 2-3).**
- 3. Meta de renda. O B2 cumpre a meta de renda, gerando US\$ 1,07 bilhão, que é suficiente para cobrir o custo das novas medidas de mitigação com as quais os Patrocinadores do Projeto se comprometeram na EA final (incluindo a tarifa de pedágio com desconto para motoristas frequentes de baixa renda) e, novamente, não excede a faixa dos cenários de pedágio da EA.**

É importante enfatizar que, como ele resultaria em efeitos situados dentro do leque de efeitos identificado acima, o Cenário de Pedágio B2 não teria efeitos sobre os desvios de tráfego (rodovias e intersecções), ou sobre a qualidade do ar, ou sobre as populações de justiça ambiental, além daqueles já descritos na EA.
- 4. Desvios de tráfego em comunidades de justiça ambiental. Dentre os cenários de pedágio avaliados na EA quanto a desvios de tráfego próximos de populações de justiça ambiental, o Cenário de Pedágio B apresentou o maior aumento de caminhões na Cross Bronx Expressway na Macombs Road (consulte o Capítulo 10, “Qualidade do ar”, seção 10. 3.2.3). O Cenário de Pedágio B2 teria menos caminhões neste segmento comparado ao Cenário B, e teria aumentos no volume de caminhões dentro da faixa identificada nos outros dois locais onde foi realizada a análise da ligação da rodovia na EA (I-95 a oeste da George Washington Bridge, e a aproximação da Robert F. Kennedy Bridge Queens).**

Os Patrocinadores do Projeto também concluíram que os efeitos do tráfego derivados da tarifa de pedágio com desconto para motoristas de baixa renda se encaixariam no leque de efeitos explorados nos cenários de pedágio da EA, dado o pequeno número de motoristas frequentes de baixa renda que não têm uma alternativa razoável, com relação ao número total de motoristas.

Conforme observado, o Cenário de Pedágio B2 incluiu um período totalmente gratuito das 0:00 hs às 6:00 hs, que é uma tarifa de pedágio mais baixa e um período noturno mais prolongado do que o requerido pela legislação ou assumido como compromisso na EA

final. Além disso, o Cenário de Pedágio B2 incluiu dois outros elementos que não são requeridos pela legislação e não fazem parte dos compromissos de mitigação da EA final – um limite de duas vezes por dia sobre o pedágio para caminhões e uma isenção para todos os ônibus. Isso demonstra ainda mais que os compromissos de mitigação na EA final não resultariam em efeitos além dos já descritos. E o mais importante é que a análise adicional demonstra que essas alterações nos cenários de pedágio não alteram as conclusões fundamentais da EA].

Como o público foi envolvido?

Os Patrocinadores do Projeto implementaram um plano robusto de divulgação ao público e às agências para solicitar comentários dos residentes, comerciantes, agências locais/estaduais/regionais/federais, em toda a área de estudo de 28 condados. As informações sobre o Projeto e o processo foram comunicadas através do site do projeto, um Boletim Informativo do Projeto, mídias sociais, e-mail direto e diversos meios de mídia impressa. Durante o período de Divulgação inicial, foram realizadas 10 sessões de webinar de divulgação pública e 9 de justiça ambiental, totalizando 19 sessões. As respostas em tempo real foram fornecidas às pessoas que fizeram perguntas factuais, técnicas e logísticas relacionadas ao Projeto e ao processo. Os webinars, que permanecem disponíveis para visualização, foram transmitidos ao vivo no YouTube, e suas gravações foram publicadas posteriormente no YouTube para visualização sob demanda. Desde fevereiro de 2022, houve mais de 14.000 visualizações dessas gravações, combinadas. Os participantes das reuniões foram solicitados a preencher uma pesquisa opcional; das 309 respostas recebidas, cerca de um terço se identificaram como minorias.

[A EA foi divulgada ao público em 10 de agosto de 2022, iniciando um período de consulta pública formal de 30 dias, que depois foi estendido em 14 dias até 23 de setembro de 2022, em resposta às solicitações. Durante a janela de comentários de 44 dias, foram recebidos mais de 14.000 envios individuais e mais de 55.000 cartas de formulário. Muitos envios continham múltiplos comentários, o que resultou em mais de 22.000 comentários individuais coletados pelos Patrocinadores do Projeto e pela FHWA por meio de uma combinação de e-mail, correio tradicional, correio de voz, fax e formulários on-line, bem como de testemunhos orais fornecidos nas seis audiências virtuais da EA. Durante as audiências virtuais, 552 oradores ofereceram testemunhos orais, e muitos participaram durante a transmissão ao vivo, ou assistiram através do site do Projeto ou do YouTube (mais de 11.200 visualizações desde dezembro de 2022)].

Para encorajar o envolvimento significativo com as populações de justiça ambiental, a FHWA e os Patrocinadores do Projeto também realizaram reuniões menores na forma de um grupo de aconselhamento técnico e um grupo de trabalho de interessados.

Grupo de Aconselhamento Técnico da Justiça Ambiental. A FHWA e os Patrocinadores do Projeto convidaram líderes comunitários e representantes de grupos de defesa com

Resposta da divulgação pública à justiça ambiental

Como uma ação independente, a MTA está atualmente realizando a transição de sua frota para ônibus de emissão zero. A MTA está comprometida em priorizar as comunidades tradicionalmente mal atendidas e as impactadas pela má qualidade do ar e mudança climática, tendo desenvolvido uma nova estrutura de Pontuação de Justiça Ambiental para incorporar ativamente estas prioridades no processo de faseamento da implementação da transição.

Com base no retorno recebido durante a divulgação conduzida pelo Programa de Pedágios no CBD e nas dúvidas levantadas pelos membros das comunidades de justiça ambiental, a MTA está comprometida em priorizar o Kingsbridge Depot e o Gun Hill Depot, ambos localizados e voltados principalmente para comunidades de justiça ambiental de Upper Manhattan e do Bronx, quando os ônibus elétricos forem recebidos na próxima grande compra da MTA de ônibus elétricos a bateria, que [terá início] [posteriormente] em 2022. Este esforço independente da MTA está sendo antecipado para prover os benefícios de qualidade do ar às comunidades interessadas em justiça ambiental do Bronx.

conhecimento e experiência em populações de justiça ambiental para participar. Foram convidados trinta e sete grupos, dos quais 16 grupos aceitaram e 14 grupos participaram de uma ou mais das reuniões realizadas até agora. O Grupo de Aconselhamento Técnico de Justiça Ambiental se reuniu três vezes antes da publicação desta EA, e **[, subsequentemente, quatro vezes até janeiro de 2023]**.

Grupo de Trabalho de Interessados em Justiça Ambiental Durante a divulgação inicial, os indivíduos de populações de toda a área de estudo puderam solicitar participação ou sugerir outros como participantes neste grupo, usando um formulário do site do Projeto ou contatando os Patrocinadores do Projeto. Todas as vinte e sete pessoas que foram nomeadas ou expressaram interesse em participar foram convidadas para se juntar ao Grupo de Trabalho, e 22 indivíduos participaram de uma ou ambas reuniões. Este grupo se reuniu duas vezes antes da publicação desta EA, e se reunirá novamente durante o período de comentários da EA.

Em ambos os grupos, as agendas foram amplamente conduzidas pelos participantes, enquanto os Patrocinadores do Projeto ouviram e forneceram respostas às perguntas. As discussões durante essas sessões, juntamente com os comentários ouvidos durante a divulgação pública e os webinars de justiça ambiental, fizeram com que os Patrocinadores do Projeto submetessem análises adicionais e desenvolvessem medidas adicionais de mitigação **[conforme descrito anteriormente]**.

Tabela ES- [5]. Resumo dos benefícios e efeitos da Alternativa de Pedágios no CBD com comparação de cenários de pedágio

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS | |
|--|--|---|--|---|---|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|--------------------------------|---|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | | |
| 4A – Transporte: Efeitos no transporte regional e modelagem | Volumes de veículos | | Locais de cruzamento para o CBD de Manhattan | Aumento ou redução percentual nos veículos que entram diariamente no CBD de Manhattan em comparação à Alternativa de Não Ação | -15% | -16% | -17% | -19% | -20% | -18% | -17% | Não | Nenhuma mitigação necessária. Efeitos benéficos | |
| | Viagens de automóvel para o CBD de Manhattan | Diminuições gerais nas viagens diárias de veículos para o CBD de Manhattan. Alguns desvios para cruzamentos diferentes do CBD de Manhattan ou em torno do CBD de Manhattan, somados, dependendo do cenário de pedágio. Como o tráfego, incluindo as viagens de caminhão, aumenta em algumas rodovias circunferenciais, acontece simultaneamente uma redução no tráfego em outros segmentos de rodovia para o CBD. Os desvios aumentariam ou diminuiriam os volumes de tráfego em intersecções locais próximas de cruzamentos do CBD de Manhattan. | CBD de Manhattan | Aumento ou redução percentual nas viagens de automóvel de trabalhadores para o CBD de Manhattan em comparação à Alternativa de Não Ação | -5% | -5% | -7% | -9% | -11% | -10% | -6% | Não | Nenhuma mitigação necessária. Efeitos benéficos | |
| | | | | Aumento ou redução absolutos nas viagens diárias de automóveis de trabalhadores para o CBD de Manhattan em comparação à Alternativa de Não Ação | -12.571 | -12.883 | -17.408 | -24.017 | -27.471 | -24.433 | -14.578 | | | |
| | Viagens de caminhão pelo CBD de Manhattan | | CBD de Manhattan | Aumento ou redução nas viagens diárias de caminhões pelo CBD de Manhattan (sem origem ou destino no CBD) em comparação à Alternativa de Não Ação | -4.645 (-55%) | [-4.967] (-59%) | -5.253 (-63%) | -5.687 (-68%) | -6.604 (-79%) | -6.784 (-81%) | [-1.734] (-21%) | Não | Nenhuma mitigação necessária. Efeitos benéficos | |
| | Viagens de transporte coletivo | | CBD de Manhattan | Aumento ou redução percentual nas viagens diárias por transporte coletivo relacionadas ao CBD de Manhattan, em comparação à Alternativa de Não Ação | +1 a +3% | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso | |
| | Resultados no tráfego | | | CBD de Manhattan | Aumento ou redução percentual na VMT diária em comparação à Alternativa de Não Ação | -9% a -7% | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Efeitos benéficos no CBD de Manhattan, na cidade de New York (Nova Iorque) (não CBD), no norte da cidade de New York e em Connecticut; apesar de haver aumentos de VMT em Long Island e New Jersey, os efeitos não seriam adversos. |
| | | | | NYC (não CBD de Manhattan) | | -1 a 0% | | | | | | | | |
| New York, ao norte de NYC | | | | -1% a 0% | | | | | | | | | | |
| Long Island | | | | Menos de (+) 0,2% de alteração | | | | | | | | | | |
| New Jersey | | | | Menos de (+) 0,2% de alteração | | | | | | | | | | |
| Connecticut | Menos de (+) 0,2% de alteração | | | | | | | | | | | | | |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|---|---|---|---|----|---|---|---|---|---|----|----|----|----|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4B – Transporte: Rodovias e intersecções locais | Transporte coletivo – Segmentos de rodovias | <p>A introdução do Programa de Pedágios no CBD poderia produzir um maior congestionamento nos segmentos de rodovias que chegam às rodovias circunferenciais usadas para se evitar os pedágios do CBD de Manhattan, resultando em maiores atrasos e filas ao meio-dia e nos horários de pico do início da noite em certos segmentos, em alguns cenários de pedágio:</p> <ul style="list-style-type: none"> Westbound Long Island Expressway (I-495) perto do túnel Queens-Midtown (meio-dia) Chegadas à ponte George Washington pelo lado oeste na I-95 (meio-dia) FDR Drive nas direções norte e sul, entre a East 10th Street e a Brooklyn Bridge (final da tarde) Outros locais apresentarão uma redução associada no congestionamento, especialmente nos trajetos que chegam ao CBD de Manhattan. | <p>10 segmentos de rodovias (manhã)</p> <p>10 segmentos de rodovias (meio-dia)</p> <p>10 segmentos de rodovias (início da noite)</p> | Segmentos de rodovias com aumento de atrasos e filas nos horários de pico, que resultariam em efeitos adversos | <p>0 dos 10 corredores de rodovias no cenário de pedágio analisado (Cenário de Pedágio D)</p> <p>2 dos 10 corredores de rodovias no cenário de pedágio analisado (Cenário de Pedágio D), além dos Cenários de Pedágio E e F</p> <p>1 dos 10 corredores de rodovias no cenário de pedágio analisado (Cenário de Pedágio D), além dos Cenários de Pedágio E e F</p> | | | | | | | Sim | <p>Mitigação necessária. Os Patrocinadores do Projeto implementarão um plano de monitoramento antes da implementação, com uma coleta de dados pós-implementação realizada três meses após o início das operações [de pedágio] e incluindo limiares para efeitos; se os limiares forem atingidos ou ultrapassados, os Patrocinadores do Projeto implementarão as medidas de mitigação denominadas Transportation Demand Management (TDM), como medição de rampas, informações aos motoristas e sinalização em todos os locais de rodovias identificados com efeitos adversos após a implementação do Projeto. [O NYSDOT é proprietária e mantenedora dos segmentos relevantes da Long Island Expressway e da I-95. O segmento relevante da FDR Drive é de propriedade do NYSDOT ao sul da Montgomery Street e do NYCDOT ao norte da Montgomery Street. A implementação das medidas da TDM será coordenada entre os proprietários das rodovias e os proprietários de quaisquer ativos relevantes para a implementação da TDM].</p> <p>Na fase pós-implementação [das medidas da TDM], os Patrocinadores do Projeto irão monitorar os efeitos e, se necessário, a TBTA irá modificar as tarifas de pedágio, créditos de cruzamento, isenções e/ou descontos [dentro dos parâmetros do cronograma de pedágios adotado] para reduzir os efeitos adversos.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Intersecções | <p>Alterações nos padrões de tráfego, com aumentos no tráfego em alguns locais e reduções em outros, mudariam as condições em algumas intersecções locais dentro e próximas do CBD de Manhattan. Das 102 intersecções analisadas, a maioria apresentaria reduções no atraso.</p> <p>Efeitos adversos potenciais em quatro intersecções locais em Manhattan: Trinity Place e Edgar Street (meio-dia); East 36th Street e Second Avenue (meio-dia); East 37th Street e Third Avenue (meio-dia); East 125th Street e Second Avenue (manhã e tarde)</p> | <p>363 locais (dia inteiro)</p> <p>102 locais (manhã)</p> <p>102 locais (meio-dia)</p> <p>102 locais (tarde/noite)</p> <p>57 locais (noite)</p> <p>4 locais</p> | <p>Número de ocorrências de intersecções com aumentos de volume de 50 ou mais veículos nos horários de pico.</p> <p>Locais com efeitos adversos potenciais que [receberão] ajustes na temporização de sinais</p> | <table border="1"> <tr> <td>9</td> <td>10</td> <td>24</td> <td>50</td> <td>48</td> <td>50</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>17</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>10</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>5</td> <td>16</td> <td>21</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> </table> | 9 | 10 | 24 | 50 | 48 | 50 | 10 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 1 | 2 | 4 | 16 | 16 | 17 | 0 | 1 | 1 | 1 | 10 | 9 | 9 | 1 | 5 | 5 | 16 | 21 | 20 | 21 | 5 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 4 | 0 | Sim |
| 9 | 10 | 24 | 50 | 48 | 50 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 4 | 16 | 16 | 17 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 | 1 | 10 | 9 | 9 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | 5 | 16 | 21 | 20 | 21 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 4 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|--|------------------------------------|--|---|---|-------------------------|---|---|---|---|---|---|--------------------------------|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 4C – Transporte: Transporte coletivo | Sistemas de transporte coletivo | O Projeto geraria uma fonte de receita dedicada para o investimento no sistema de transporte coletivo. A utilização do transporte coletivo aumentaria em 1 ou 2 por cento em todo o sistema, para entrar e sair do CBD de Manhattan, porque algumas pessoas iriam preferir o transporte coletivo a dirigir. Os aumentos na utilização do transporte coletivo não resultariam em efeitos adversos na capacidade de transporte das linhas em nenhuma rota de transporte coletivo. | Transporte coletivo na cidade de Nova Iorque | Aumento ou redução percentual na utilização diária total do transporte coletivo em todo o sistema | 1,5% a 2,1% | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| | | | TRAJETO | | 0,8% a 2,0% | | | | | | | | |
| | | | Ferrovias de Long Island | | 0,6% a 2,0% | | | | | | | | |
| | | | Ferrovias Metro-North | | 0,6% a 1,9% | | | | | | | | |
| | | | Ferrovias de passageiros do NJ TRANSIT | | 0,3% a 2,3% | | | | | | | | |
| | | | Ônibus da MTA/NYCT | | 1,3% a 1,6% | | | | | | | | |
| | | | Ônibus do NJ TRANSIT | | 0,5% a 1,1% | | | | | | | | |
| | | | Outros ônibus (suburbanos e de operadoras privadas) | | 0,0% a 0,9% | | | | | | | | |
| | | | Balsas (Staten Island Ferry, NYC Ferry, NY Waterway, Seastreak) | | 2,5% a 3,5% | | | | | | | | |
| | | | Bonde da Roosevelt Island | | 1,7% a 4,1% | | | | | | | | |
| | Efeitos no sistema de ônibus | As reduções nos volumes de tráfego dentro do CBD de Manhattan e perto do limite da 60th Street do CBD de Manhattan diminuiriam o congestionamento de rodovias que afeta adversamente as operações de ônibus, facilitando a ocorrência de viagens de ônibus mais rápidas e confiáveis. | Ônibus locais de Manhattan | Aumento ou redução percentual no ponto máximo de carga de passageiros | Aumentos de 0,5% a 1,2% | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| | | | Ônibus expressos do Bronx | | -1,6% a 2,2% | | | | | | | | |
| | | | Ônibus locais e expressos do Queens (pela ponte Ed Koch Queensboro) | | 2,0% a 2,8% | | | | | | | | |
| | | | Ônibus expressos do Queens (pelo túnel Queens-Midtown) | | -1,3% a 4,1% | | | | | | | | |
| | | | Ônibus expressos e locais do Brooklyn | | 1,3% a 2,6% | | | | | | | | |
| | | | Rotas expressas de Staten Island (pelo Brooklyn) | | 3,7% a 4,5% | | | | | | | | |
| | | | Rotas expressas de Staten Island (por New Jersey) | | 1,0% a 2,8% | | | | | | | | |
| | | | Ônibus de New Jersey/Oeste do Hudson (pelo túnel Holland) | | -1,4% a 1,4% | | | | | | | | |
| | | | Ônibus de New Jersey/Oeste do Hudson (pelo túnel Lincoln) | | 0,4% a 1,5% | | | | | | | | |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|--|-------------------------------------|--|---|---|--------------------|-----|------|------|------|------|-----|--------------------------------|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 4C – Transporte: Transporte coletivo (continuação) | Elementos do transporte coletivo | <p>O aumento da utilização afetaria os fluxos de passageiros, com potencialidade de efeitos adversos em certos elementos de circulação vertical (como escadas e escadas rolantes) em cinco estações de transporte coletivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hoboken Terminal, Hoboken, NJ PATH station ▪ Estação do metrô da Times Sq-42 St/42 St-Port Authority Bus Terminal no CBD de Manhattan (linhas N, Q, R, W e S; N° 1, 2, 3 e 7; e A, C e E) ▪ Estação do metrô Flushing-Main St, Queens (linha N° 7) ▪ Estação do metrô 14th Street-Union Square no CBD de Manhattan (linhas N° 4, 5 e 6; e L, N, Q, R e W) ▪ Estação do metrô Court Square, Queens (linhas N° 7 e E, G e M) | Escada 01/02 da estação Hoboken Terminal-PATH (New Jersey) | Aumento líquido de passageiros ou no horário de pico das escadas | 45 | 72 | 122 | 164 | 240 | 205 | 139 | Sim | Mitigação necessária para os Cenários de Pedágio E e F. A TBTA trabalhará com o NJ TRANSIT e o PANYNJ para monitorar os volumes de pedestres na Escada 01/02 um mês antes do início das operações de pedágio para estabelecer uma linha de base, e dois meses após o início das operações do Projeto. Caso uma comparação dos volumes de passageiros da Escada 01/02 antes e depois da implementação mostre uma alteração incremental maior ou igual a 205, a TBTA trabalhará com o NJ TRANSIT e o PANYNJ para implementar sistemas de sinalização e orientação para desviar algumas pessoas da Escada 01/02, empregando pessoal adicional, se necessário. |
| | | | Escada ML6/ML8 da estação do metrô 42 St-Times Square (Manhattan) que conecta o mezanino à plataforma de metrô das linhas 1/2/3 da parte alta da cidade | Aumento ou redução em relação aos volumes de passageiros na estação GERAL comparado(a) ao Cenário de Pedágio E (não apenas na escada ou local afetados) no horário ou período de pico | 63% | 59% | 68% | 82% | 100% | 82% | 56% | Sim | Mitigação necessária. A TBTA trabalhará com a MTA NYCT para implementar um plano de monitoramento neste local. O plano identificará uma linha de base, temporização específica e limiar para ação adicional. Se esse limiar for atingido, a TBTA trabalhará com a MTA NYCT para remover o corrimão central e padronizar o espelho de escada para que a escada cumpra o código sem a presença do corrimão. O limiar seria definido de modo a permitir tempo suficiente para implementar a mitigação, a fim de que o efeito adverso não ocorra. |
| | | | Escada rolante E456 da estação do metrô Flushing-Main St que conecta a rua ao nível do mezanino | Aumento ou redução em relação aos volumes de passageiros na estação GERAL comparado(a) ao Cenário de Pedágio E (não apenas na escada ou local afetados) no horário ou período de pico | 116% | 91% | 108% | 116% | 100% | 133% | 72% | Sim | Mitigação necessária. A TBTA trabalhará com a MTA NYCT para implementar um plano de monitoramento neste local. O plano identificará uma linha de base, temporização específica e limiar para ação adicional. Caso esse limiar seja atingido, a MTA NYCT aumentará a velocidade de 100 pés por minuto (fpm) para 120 fpm. |
| | | | Escada rolante E219 da estação do metrô Union Sq (Manhattan) que conecta a plataforma da linha L do metrô ao mezanino das linhas n° 4/5/6 | Aumento ou redução em relação aos volumes de passageiros na estação GERAL comparado(a) ao Cenário de Pedágio E (não apenas na escada ou local afetados) no horário ou período de pico | 63% | 82% | 87% | 102% | 100% | 95% | 61% | Sim | Mitigação necessária. A TBTA trabalhará com a MTA NYCT para implementar um plano de monitoramento neste local. O plano identificará uma linha de base, temporização específica e limiar para ação adicional. Caso esse limiar seja atingido, a MTA NYCT aumentará a velocidade da escada rolante de 100 fpm para 120 fpm. |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|---|--|--|--|---|---|-----|------|------|------|------|-----|--|--|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 4C – Transporte: Transporte coletivo (continuação) | Elementos do transporte coletivo (continuação) | O aumento da utilização afetaria os fluxos de passageiros, com potencialidade de efeitos adversos em certos elementos de circulação vertical (como escadas e escadas rolantes) em cinco estações de transporte coletivo (continuação) | Escada P2/P4 da estação do metrô Court Sq (Queens) para linha nº 7 com destino a Manhattan | Aumento ou redução em relação aos volumes de passageiros na estação GERAL comparado(a) ao Cenário de Pedágio E (não apenas na escada ou local afetados) no horário ou período de pico | 98% | 90% | 102% | 104% | 100% | 117% | 97% | Sim | Mitigação necessária. A TBTA trabalhará com a MTA NYCT para implementar um plano de monitoramento neste local. O plano identificará uma linha de base, temporização específica e limiar para ação adicional. Caso esse limiar seja atingido, a TBTA trabalhará com a MTA NYCT para construir uma nova escada da extremidade norte da plataforma nº 7 até a rua. O limiar seria definido de modo a permitir tempo suficiente para implementar a mitigação, a fim de que o efeito adverso não ocorra. |
| 4D – Transporte: Estacionamento | Condições de estacionamento | Todos os cenários de pedágio resultariam em uma redução na demanda por estacionamento dentro do CBD de Manhattan, de magnitude semelhante à redução das viagens de automóvel para dentro do CBD de Manhattan. Com uma troca da condução própria pelo transporte coletivo, haveria uma maior demanda de estacionamento nas estações de metrô e trens de passageiros e nas instalações tipo “park-and-ride” (estacione e embarque) fora do CBD de Manhattan. | CBD de Manhattan | Narrativa | Redução na demanda por estacionamentos devida à redução das viagens de automóvel para o CBD | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Efeitos benéficos |
| | | | Instalações de transporte coletivo | Narrativa | Pequenas mudanças na demanda por estacionamentos nas instalações de transporte coletivo, correspondentes ao aumento da utilização do metrô e dos trens de passageiros | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| 4E – Transporte: Pedestres e bicicletas | Circulação de pedestres | Aumento da atividade de pedestres nas calçadas fora das centrais de transporte coletivo por causa do aumento do uso do transporte coletivo. Em todos menos um dos locais do CBD de Manhattan (Herald Square/Penn Station), o aumento dos passageiros de transporte coletivo não geraria novos pedestres suficientes para afetar adversamente a circulação de pedestres na área da estação. Fora do CBD de Manhattan, a utilização do transporte coletivo nas estações individuais não aumentaria o suficiente para afetar adversamente as condições dos pedestres nas calçadas, faixas de pedestre ou esquinas próximas. | Herald Square/Penn Station NY | Calçadas, esquinas e faixas de pedestre com volumes de pedestres acima do limiar nos períodos de pico da manhã e tarde | Efeitos adversos na circulação de pedestres em um segmento de calçada e duas faixas de pedestre | | | | | | | Sim | Mitigação necessária. O [NYCDOT] irá implementar um plano de monitoramento neste local. O plano incluirá uma linha de base, temporização específica e limiar para ação adicional. Caso o limiar seja atingido, o [NYCDOT] aumentará o espaço para pedestres nas calçadas e faixas de pedestre através de alargamento físico e/ou remoção e realocação de obstruções. |
| | Bicicletas | Pequenos aumentos nas viagens de bicicleta perto de centrais de transporte coletivo e como modo de transporte | CBD de Manhattan | Narrativa | Pequenos aumentos nas viagens de bicicleta perto de centrais de transporte coletivo com os maiores aumentos ocorrendo no compartilhamento de viagens de pedestres | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| | | | Fora do CBD de Manhattan | Narrativa | Algumas trocas de automóveis para bicicletas | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| Segurança | Nenhum efeito adverso | Geral | Narrativa | Nenhum aumento substancial nos volumes de pedestres ou aumento nos problemas de segurança, inclusive em locais que apresentam altos níveis de colisões. Em geral, com menos viagens veiculares para entrar e sair do CBD de Manhattan, a Alternativa de Pedágios no CBD poderiam resultar na redução dos volumes de tráfego nesses locais. Isso ajudaria a reduzir os conflitos veículo-veículo e veículo-pedestre, trazendo um benefício geral para a segurança. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso | |
| 5A – Condições sociais: População | Benefícios | Benefícios no CBD de Manhattan e suas proximidades | Área de estudo de 28 condados | Narrativa | Benefícios no CBD de Manhattan e suas proximidades associados à economia de tempo de viagem, melhor confiabilidade de viagem-tempo, menor custo operacional dos veículos, melhor segurança, redução nas emissões de poluentes do ar e existência de uma fonte de receita previsível para melhorias no transporte coletivo. Isso afetaria positivamente as conexões comunitárias e o acesso a emprego, educação, serviços de saúde e recreação para os residentes. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Efeitos benéficos |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|---|--|--|-------------------------------|---------------------------|--|---|---|---|---|---|---|--------------------------|--|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| | Coessão comunitária | Alterações em padrões de viagem, incluindo um maior uso do transporte coletivo, resultante dos novos pedágios | Área de estudo de 28 condados | Narrativa | As alterações nos padrões de viagem, incluindo um maior uso do transporte coletivo, como resultado do Projeto, não afetariam adversamente a coessão comunitária nem tornariam mais difícil para as pessoas se conectarem umas com as outras em suas comunidades, dadas a extensa rede de transporte coletivo que conecta o CBD de Manhattan e a previsão de apenas um pequeno grau de alteração nas viagens. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso (consulte “Justiça ambiental” abaixo quanto à mitigação relacionada ao aumento de custos para motoristas de baixa renda). |
| 5A – Condições sociais: População (continuação) | Deslocamento indireto | Nenhuma alteração notável nas condições socioeconômicas ou no custo de vida a ponto de induzir o deslocamento involuntário potencial dos residentes | CBD de Manhattan | Narrativa | O Projeto não apresenta potencial para deslocamentos residenciais indiretos (involuntário). Não traria mudanças substanciais nas condições de mercado a ponto de provocar alterações nos preços dos imóveis, considerando que os valores de imóveis no CBD de Manhattan já são suficientemente altos e os diversos fatores que afetam as decisões de cada família quanto a onde morar. Ademais, os residentes de baixa renda do CBD não sofreriam uma aumento notável de custo de vida como resultado do Projeto devido à falta de alteração nos custos de habitação, às muitas unidades habitacionais protegidas por meio de programas de controle de aluguéis, estabilização de aluguéis e outros semelhantes de New York (Nova Iorque), ao crédito fiscal disponível para os residentes do CBD com renda menor que US\$ 60.000 e à conclusão de que o custo das mercadorias não aumentaria como resultado do Projeto (consulte “Condições econômicas” abaixo). | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| | Instalações e serviços comunitários | Aumento do custo para instalações e prestadores de serviços comunitários no CBD de Manhattan, seus funcionários que dirigem e a clientela que chega dirigindo de fora do CBD | CBD de Manhattan | Narrativa | O Projeto aumentaria os custos dos prestadores de serviços comunitários que operam veículos entrando e saindo do CBD de Manhattan e para as pessoas que se deslocam com veículos para instalações e serviços comunitários no CBD de Manhattan, assim como para residentes do CBD e funcionários de instalações comunitárias que usam veículos para se deslocar para instalações comunitárias fora do CBD. Dado o amplo leque de opções de deslocamento além de dirigir um veículo, o custo pago pelos usuários para dirigir até as instalações e serviços comunitários não constituiria um efeito adverso para as instalações e serviços comunitários. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| | Efeitos sobre grupos sociais vulneráveis | Benefícios para grupos sociais vulneráveis advindos do novo custeio do Programa Capital da MTA | Área de estudo de 28 condados | Narrativa | <p>O Projeto beneficiaria alguns grupos sociais vulneráveis, incluindo populações idosas, pessoas com deficiência, populações dependentes do transporte coletivo e populações não motoristas criando uma fonte de custeio para o Programa Capital da MTA de 2020-2024 (e programas capitais subsequentes, além da redução do congestionamento no CBD de Manhattan).</p> <p>Os idosos se beneficiariam com as melhorias no tempo de deslocamento e confiabilidade do serviço de ônibus com a Alternativa de Pedágios no CBD, pois os passageiros dos ônibus tendem a ser mais velhos que os passageiros das outras formas de transporte coletivo, como o metrô e, como descrito acima, os passageiros de ônibus do CBD de Manhattan se beneficiariam com as economias de tempo de deslocamento resultantes da diminuição dos congestionamentos.</p> <p>As pessoas acima de 65 anos com deficiência qualificadora desfrutariam de uma tarifa reduzida nos metrô e ônibus da MTA, e os idosos com deficiência qualificadora também podem desfrutar do serviço de transporte por chamada da MTA, incluindo táxis e veículos de aplicativo que operam em nome da MTA para transportar usuários de transporte por chamada. Os idosos com deficiências e pessoas de baixa renda que dirigem para o CBD de Manhattan teriam direito à mesma mitigação e aprimoramentos propostos para as populações de baixa renda e com deficiência em geral. Outros idosos que dirigem para o CBD de Manhattan pagariam o pedágio.</p> | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|---|---|---|--|---------------------------|---|---|---|---|---|---|---|--------------------------|--|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| | Acesso ao emprego | Aumento de custo para um pequeno número de pessoas que dirigem para o trabalho | Área de estudo de 28 condados | Narrativa | Redução nas viagens a trabalho por modo de direção, entrando e saindo do CBD de Manhattan, com um aumento compensador na utilização do transporte coletivo. As pessoas que dirigem apesar do pedágio do CBD o fariam com base na necessidade ou conveniência de dirigir e seriam beneficiadas com a redução do congestionamento no CBD de Manhattan. Efeito desprezível (menor que 0,1%) nos deslocamentos para o trabalho dentro do CBD de Manhattan e nas viagens de saída do trabalho do CBD devido à grande variedade de opções de transporte coletivo disponíveis e ao pequeno número de motoristas que dirigem para o trabalho hoje. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| 5B – Condições sociais: Caráter dos bairros | | Nenhuma alteração notável no caráter dos bairros | CBD de Manhattan | Narrativa | É improvável que as alterações nos padrões de tráfego nas ruas locais mudem os elementos definidores do caráter dos bairros no CBD de Manhattan. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| | | | Área próxima do limite da 60th Street com o CBD de Manhattan | Narrativa | As alterações na demanda por estacionamento perto do limite da 60th Street no CBD (incluindo aumentos ao norte da 60th Street e diminuições ao sul) não criariam um clima de desinvestimento que poderia levar a efeitos adversos no caráter dos bairros, nem alterar os elementos definidores do caráter do bairro nesta área. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| 5C – Condições sociais: Política pública | | Nenhum efeito | Área de estudo de 28 condados | Narrativa | O Projeto seria consistente com os planos de transporte regional e outras políticas públicas em andamento para a área de estudo regional e o CBD de Manhattan. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| 6 – Condições econômicas | Benefícios | Benefícios para a economia regional | Área de estudo de 28 condados | Narrativa | Benefício econômico através do alívio do congestionamento em termos de economia de tempo de viagem e melhorias na confiabilidade dos tempos de viagem, que aumentariam a produtividade e o rendimento, trazendo também melhorias de segurança e uma redução nos custos operacionais dos veículos associados à redução dos congestionamentos. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Efeitos benéficos |
| | Efeitos econômicos sobre os custos do pedágio | Custo do novo pedágio para os trabalhadores e negócios do CBD que dependem de veículos | CBD de Manhattan | Narrativa | Nenhum efeito adverso para nenhum setor ou categoria ocupacional específicos no CBD de Manhattan. Dado o alto nível de acesso ao transporte coletivo no CBD e a alta porcentagem de compartilhamento de transporte coletivo, o pedágio afetaria apenas uma pequena porcentagem da força de trabalho geral. Isso não teria efeitos adversos sobre o funcionamento dos negócios no CBD de Manhattan ou sobre a viabilidade de qualquer tipo de negócio, incluindo o setor de táxis/veículos de aplicativo. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso [Novo na EA final - Aprimoramentos Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se em estabelecer um Grupo de Trabalho para Pequenas Empresas (SBWG), que se reunirá 6 meses antes e 6 meses depois da implementação do Projeto, a anualmente depois disso, para solicitar um retorno contínuo quanto a se as empresas estão sendo afetadas, e como. Como parte da mitigação para outros tópicos, a TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0:00 hs às 4:00 hs na estrutura final de pedágios do CBD, o que beneficiará alguns trabalhadores e empresas.] |
| | Preço das mercadorias | O custo do novo pedágio não resultaria em alterações nos custos da maioria das mercadorias para os consumidores | CBD de Manhattan | Narrativa | Improvável resultar em alteração significativa no custo da maioria dos bens de consumo. Qualquer aumento de custo associado ao novo pedágio na Alternativa de Pedágios no CBD que pudesse ser repassado para os negócios receptores seria distribuído entre vários consumidores por tarifa de pedágio (pois os caminhões fazem múltiplas entregas) especialmente para negócios, incluindo pequenas e microempresas, que recebem pequenas entregas. Isso minimizaria o custo para qualquer negócio individual. Alguns setores de commodities (materiais de construção, produtos eletrônicos, bebidas) apresentam maior tendência a aumentos devido à menor concorrência dentro do mercado de entregas. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|---|---|--|--|---|---|-----------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|--------------------------|--|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| | Setor de táxis e veículos de aplicativo | Dependendo do cenário de pedágio, o pedágio poderia reduzir as receitas de táxis e veículos de aplicativo por causa da redução na VMT dos táxis/veículos de aplicativo com passageiros dentro do CBD. Embora isso possa afetar adversamente os motoristas individuais (consulte “Justiça ambiental” abaixo), o setor permaneceria viável de maneira geral. | Área de estudo de 28 condados | Alteração líquida na VMT diária de táxis/veículos de aplicativo na região | -126.993 (-2,9%) | -14.028 (-0,3%) | -73.413 (-1,7%) | -217.477 (-5,0%) | -116.065 (-2,7%) | -4.888 (-1,0%) | -137.815 (-3,2%) | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso (consulte “Justiça ambiental” abaixo quanto à mitigação relacionada aos efeitos sobre motoristas de táxi e veículos de aplicativo). |
| | | Alteração líquida na VMT diária de táxis/veículos de aplicativo no CBD | | -21.498 (-6,6%) | +15.020 (+4,6%) | -11.371 (-3,5%) | -54.476 (-16,8%) | -25.621 (-7,9%) | +4.962 (+1,5%) | -27.757 (-8,6%) | | | |
| | Efeitos econômicos locais | Alterações na demanda por estacionamento perto do limite da 60th Street com o CBD | Área próxima do limite da 60th Street com o CBD de Manhattan | Narrativa | As alterações na demanda por estacionamento perto do limite da 60th Street com o CBD de Manhattan (incluindo aumentos ao norte da 60th Street e diminuições ao sul) poderiam prejudicar a viabilidade de um ou mais estacionamentos na área ao sul da 60th Street, mas não criariam um clima de desinvestimento que poderia causar efeitos adversos no caráter do bairro. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| 7 – Parques e recursos recreacionais | | Nova infraestrutura de pedágios, equipamentos de sistemas de pedágio e sinalização na parte sul do Central Park | CBD de Manhattan | Narrativa | O Projeto substituiria quatro postes de iluminação de rua existentes em três locais de detecção no Central Park perto da 59th Street, e em duas calçadas adjacentes fora do muro do parque. Estes postes ficariam nos mesmos locais dos postes existentes e não reduziram a quantidade de espaço de parque, nem afetariam as características e atividades do parque. O Projeto também colocaria a infraestrutura de pedágio abaixo da estrutura da High Line, fora da área de parque que fica acima da estrutura da High Line. Por meio de um processo de envolvimento público, a FHWA está solicitando comentários do público com relação aos efeitos do Projeto nesses parques (consulte o Capítulo 19, “Seção 4 (f) Avaliação”). | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Consulte o Capítulo 7, “Parques e recursos recreacionais”, para ver uma lista de medidas para evitar efeitos adversos nos parques. |
| 8 – Recursos históricos e culturais | | Nova infraestrutura de pedágio e equipamentos de sistema de pedágio em propriedades históricas ou em suas proximidades | 45 propriedades históricas dentro da Área de Efeitos Potenciais do Projeto (APE) | Narrativa | Com base na análise do Projeto de acordo com a Seção 106 da lei denominada National Historic Preservation Act, a FHWA determinou que o Projeto não teria Nenhum Efeito Adverso sobre propriedades históricas, com a concordância do State Historic Preservation Office. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Consulte o Capítulo 8, “Recursos históricos e culturais” para ver uma lista de medidas para evitar efeitos adversos em propriedades históricas. |
| 9 – Recursos visuais | | Mudanças no ambiente visual resultantes da nova infraestrutura de pedágios e equipamentos de sistema de pedágio | Área de efeito visual | Narrativa | A infraestrutura e os equipamentos teriam forma semelhante à dos postes de iluminação, postes de sinalização ou estruturas similares já em uso na cidade de New York (Nova Iorque). As câmeras incluídas no conjunto de equipamentos do sistema de pedágio usariam iluminação infravermelha à noite para permitir a coleta das imagens das placas dos veículos sem necessidade de luz visível. O Projeto teria um efeito neutro sobre grupos visualizadores e nenhum efeito adverso sobre recursos visuais. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|--|---|---|--|------------------------------|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|--|----------------------------|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 10 – Qualidade do ar | Aumentos ou reduções nas emissões relacionados aos desvios do tráfego de caminhões ...Continua abaixo... | Cross Bronx Expressway na Macombs Road, Bronx, NY | Aumento ou redução nas Viagens Diárias Médias Anuais [Tráfego] (AADT) | 3.901 | 3.996 | 2.056 | 1.766 | 3.757 | 2.188 | 3.255 | Não | <p>Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso</p> <p>Aprimoramentos</p> <p>1. Consulte o aprimoramento geral do monitoramento no final desta tabela.</p> <p>2. [A TBTA trabalhará com o DOHMH NYC] para expandir a rede existente de sensores para monitorar locais prioritários e complementar um número menor de monitores de PM_{2.5} em tempo real, para que forneçam informações sobre os padrões de horários e tornem possível determinar se as mudanças na poluição do ar poderão ser atribuídas às mudanças no tráfego que ocorrerem após a implementação do Projeto. [Os Patrocinadores do Projeto selecionarão os locais adicionais de monitoramento considerando a análise da qualidade do ar na EA e as informações provenientes dos interessados da justiça ambiental. O Departamento de Conservação Ambiental do Estado de Nova Iorque (NYSDEC) e outras agências que realizam monitoramentos também serão consultados antes da finalização da abordagem de monitoramento]. Os Patrocinadores do Projeto monitorarão a qualidade do ar antes da implementação (para estabelecer uma linha de base) e dois anos após a implementação. Após o período de análise inicial de dois anos pós-implementação [e à parte do monitoramento e da elaboração de relatórios contínuos sobre a qualidade do ar], os Patrocinadores do Projeto avaliarão a magnitude e a variabilidade das alterações na qualidade do ar para determinar se serão necessários [mais locais] de monitoramento. [Os dados coletados através do programa de monitoramento serão disponibilizados publicamente conforme ficarem disponíveis e a análise for concluída.</p> | |
| | | | Aumento ou redução percentual no número diário de caminhões | 509 | 704 | 170 | 510 | 378 | 536 | 50 | | | |
| | | | Efeitos potenciais adversos na qualidade do ar resultantes de desvios de caminhões | Não | Não | Não | Não | Não | Não | Não | | | |
| | | I-95, Bergen County, NJ | Aumento ou redução de AADT | 9.843 | 11.459 | 7.980 | 5.003 | 7.078 | 5.842 | 12.506 | Não | | |
| | | | Aumento ou redução percentual no número diário de caminhões | 801 | 955 | 729 | 631 | 696 | 637 | -236 | | | |
| | | | Efeitos potenciais adversos na qualidade do ar resultantes de desvios de caminhões | Não | Não | Não | Não | Não | Não | Não | | | |
| | | Ponte RFK, NY | Aumento ou redução de AADT | 18.742 | 19.440 | 19.860 | 19.932 | 20.465 | 20.391 | 21.006 | Não | | |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|---|--------|---|---|--|---|-------|-------|-------|-------|-------|-----|--------------------------|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| | | | | Aumento ou redução percentual no número diário de caminhões | 2.257 | 2.423 | 2.820 | 3.479 | 4.116 | 3.045 | 432 | | <p><i>Os dados dos monitores em tempo real estarão disponíveis on line continuamente a partir do início do monitoramento pré-implantação].</i></p> <p>3. A MTA está realizando atualmente a transição de sua frota para ônibus de emissão zero, que reduzirá os poluentes do ar e melhorará a qualidade do ar perto de terminais de ônibus e ao longo das rotas de ônibus. A MTA está comprometida em priorizar comunidades tradicionalmente mal servidas e impactadas pela má qualidade do ar e mudança climática, tendo desenvolvido uma abordagem para incorporar ativamente essas prioridades no processo de faseamento da implementação da transição. ...Continua abaixo...</p> |
| 10 – Qualidade do ar (continuação) | | Aumentos ou reduções nas emissões relacionados aos desvios do tráfego de caminhões (continuação) | Ponte RFK, NY (continuação) | Efeitos potenciais adversos na qualidade do ar resultantes de desvios de caminhões | Não | Não | Não | Não | Não | Não | Não | Não | <p>Com base no retorno recebido durante a divulgação realizada para o Projeto e nas preocupações levantadas por membros das comunidades de justiça ambiental, a TBTA trabalhou com a MTA NYCT, que está comprometida em priorizar o Kingsbridge Depot e o Gun Hill Depot, ambos localizados e voltados para o atendimento de comunidades de justiça ambiental em Upper Manhattan e no Bronx, quando os ônibus elétricos forem recebidos na próxima grande compra da MTA de ônibus elétricos a bateria, que [foi iniciada] no [final] de 2022. Este esforço independente da MTA NYCT está sendo antecipado para proporcionar os benefícios de qualidade do ar às comunidades de justiça ambiental do Bronx..</p> |
| 11 – Energia | | Reduções no consumo regional de energia | Área de estudo de 28 condados | Narrativa | Reduções na VMT regional reduziram o consumo de energia | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Efeitos benéficos |
| 12 – Ruído | | Aumentos ou reduções imperceptíveis nos níveis de ruído resultantes das alterações nos volumes de tráfego | Cruzamentos de pontes e túneis | Narrativa | Os aumentos máximos de nível de ruído (2,9 dB(A)), cuja ocorrência foi prevista nos arredores do Túnel Queens-Midtown no Cenário de Pedágio D, não seriam perceptíveis. | | | | | | | Não | Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso |
| | | | Ruas locais | Narrativa | O Cenário de Pedágio C foi usado para avaliar as alterações no nível de ruído em Downtown Brooklyn, e o Cenário de Pedágio D foi usado em todos os outros locais avaliados. Os aumentos máximos de nível de ruído (2,5 dB(A)), cuja ocorrência foi prevista nos arredores de Trinity Place e Edgar Street, não seriam perceptíveis. Não houve aumento previsto nos níveis de ruído nos pontos de Downtown Brooklyn. | | | | | | | Não | Aprimoramento Consulte o aprimoramento geral do monitoramento no final desta tabela. |
| 13 – Recursos naturais | | Atividades de construção para instalar a infraestrutura de pedágio perto de recursos naturais | Locais de infraestrutura de pedágio e de equipamentos de sistema de pedágio | Narrativa | Nenhum efeito sobre águas superficiais, áreas alagadas ou várzeas. Os efeitos potenciais sobre recursos ecológicos e de águas pluviais serão gerenciados por meio de compromissos de construção. O Projeto é consistente com as políticas de zonas costeiras. | | | | | | | Não | Consulte o Capítulo 13, “Recursos naturais” , para ver uma lista de compromissos de construção para evitar, minimizar ou mitigar efeitos negativos potenciais. |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|--|--------|--|---|------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|--------------------------------|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 14 – Resíduos perigosos | | Potencial de perturbação dos materiais contaminados ou perigosos existentes durante a construção | Locais de infraestrutura de pedágio e de equipamentos de sistema de pedágio | Narrativa | Perturbação do solo durante a construção e a alteração, remoção ou perturbação potenciais da infraestrutura rodoviária e de serviços públicos existente que poderiam conter materiais com amianto, tintas à base de chumbo ou outras substâncias perigosas. Os efeitos potenciais serão gerenciados por meio de compromissos de construção. | | | | | | | Não | Consulte o Capítulo 14, “Materiais contendo amianto, tintas à base de chumbo, resíduos perigosos e materiais contaminados” , para ver uma lista dos compromissos de construção para evitar, minimizar ou mitigar efeitos negativos potenciais. |
| 15 – Efeitos da construção | | Perturbação potencial relacionada à construção para a instalação da infraestrutura do pedágio | Locais de infraestrutura de pedágio e de equipamentos de sistema de pedágio | Narrativa | Perturbações temporárias nos padrões de tráfego e de pedestres e geração de ruído das atividades de construção, com uma duração de menos de um ano em geral, e aproximadamente duas semanas em qualquer local considerado. Estes efeitos potenciais serão gerenciados por meio de compromissos de construção. | | | | | | | Não | Consulte o Capítulo 15, “Efeitos da construção” , para ver uma lista dos compromissos de construção para evitar, minimizar ou mitigar os efeitos negativos potenciais. |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|--------------------------------------|---------------------------|--|-------------------------------|---------------------------|--|---|---|---|---|---|---|--------------------------|--|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 17 – Justiça ambiental | Motoristas de baixa renda | [A EA, na sua forma publicada em agosto de 2022, descobriu] que o aumento do custo para os motoristas resultante do novo pedágio do CBD afetaria desproporcionalmente os motoristas de baixa renda que dirigem para o CBD de Manhattan e que não têm uma alternativa [razoável] para chegar até lá. [Com uma maior análise da população afetada e a adição de uma nova mitigação, a EA final conclui que não haveria um efeito adverso e desproporcionalmente alto sobre os motoristas de baixa renda. ...Continua abaixo...] | Área de estudo de 28 condados | Narrativa | O aumento do custo para os motoristas [ocorreria sob] todos os cenários de pedágio. | | | | | | | Sim | <p>Mitigação necessária. O Projeto incluirá um crédito fiscal para os pedágios pagos no CBD pelos residentes do CBD de Manhattan cuja renda bruta ajustada em New York (Nova Iorque) no ano fiscal for menor que US\$ 60.000. A TBTA trabalhará com o New York State Department of Taxation and Finance (NYS DTF) para garantir a disponibilidade da documentação necessária para os motoristas elegíveis para receber o crédito fiscal do NYS.</p> <p>A TBTA publicará informações sobre o crédito fiscal no site do Projeto, com um link para o local apropriado no site do NYS DTF para orientar os motoristas elegíveis para possam obter informações sobre a solicitação do crédito.</p> <p>A TBTA eliminará o depósito reembolsável de US\$ 10 atualmente requerido dos clientes do E-ZPass que não possuem um cartão de crédito vinculado a suas contas, o que por vezes se configura como uma barreira ao acesso.</p> <p>A TBTA fará uma promoção ampliada das opções existentes de planos e pagamentos do E-ZPass, incluindo a possibilidade de os motoristas pagarem por percurso (em vez de terem um saldo [pré-pago]), de abastecerem suas contas com dinheiro nas lojas participantes e descontar planos já iniciados, a fim de informar as pessoas que ainda não conheçam tais opções.</p> <p>A TBTA trabalhará com a MTA para promover a divulgação e educação sobre a elegibilidade para produtos e programas de tarifas de transporte coletivo com descontos existentes, inclusive para pessoas de 65 anos ou mais, pessoas com deficiências e de baixa renda, a fim de informar as pessoas que ainda não conheçam tais opções.</p> <p>Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se em estabelecer um Grupo Comunitário de Justiça Ambiental que [se reunirá] com frequência [trimestral], com a primeira reunião [ocorrendo antes da] implementação do Projeto, a fim de compartilhar dados e análises atualizados e ouvir as potenciais preocupações. [Como isso está relacionado à justiça ambiental, os Patrocinadores do Projeto continuarão proporcionando oportunidades significativas de participação e engajamento, compartilhando dados e análises atualizados, ouvindo as preocupações e buscando um retorno quanto ao processo de implantação dos pedágios.] ...Continua abaixo...</p> |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|--|--|--|----------------------------------|---|--|--------------------|--------------------|--|--------------------|-------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 17 – Justiça ambiental (continuação) | Motoristas de baixa renda (continuação) | [A EA, na sua forma publicada em agosto de 2022, descobriu] que o aumento do custo para os motoristas resultante do novo pedágio do CBD afetaria desproporcionalmente os motoristas de baixa renda que dirigem para o CBD de Manhattan e que não têm uma alternativa [razoável] para chegar até lá. [Com uma maior análise da população afetada e a adição de uma nova mitigação, a EA final conclui que não haveria um efeito adverso e desproporcionalmente alto sobre os motoristas de baixa renda. (Continuação)]. | Área de estudo de 28 condados | Narrativa | O aumento do custo para os motoristas com a implantação do novo pedágio do CBD [ocorreria em] todos os cenários de pedágio (continuação). | | | | | | | Sim | [Novo na EA final – A TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0:00 hs às 4:00 hs na estrutura final de pedágios do CBD, o que beneficiará alguns motoristas de baixa renda que se deslocam nesse horário. [Novo na EA final – Por cinco anos, a TBTA compromete-se com um Plano de Desconto de Baixa Renda para motoristas frequentes de baixa renda, que se beneficiarão de um desconto de 25 por cento sobre a tarifa integral de pedágio do E-ZPass do CBD na faixa de horário aplicável e após as primeiras 10 viagens a cada mês (não incluindo o período noturno, que já conta com um grande desconto). Aprimoramento A TBTA compromete a trabalhar com a MTA NYCT para melhorar o serviço de Ônibus nas áreas identificadas na EA conforme o avanço das Reelaborações de Linhas dos ônibus do Brooklyn e de Manhattan]. |
| | Motoristas de táxis e veículos de aplicativo | [A EA, na sua forma publicada em agosto de 2022, descobriu que um] efeito potencial adverso e desproporcionalmente alto ocorreria com os motoristas de táxi e veículos de aplicativo da cidade de New York (Nova Iorque), que se identificam fortemente como populações minoritárias, nos cenários de pedágio que impõem cobranças a seus veículos mais de uma vez por dia. Isso ocorreria nos Cenários de Pedágio A, D e G não modificados; para os motoristas de veículos de aplicativo, e também ocorreria nos Cenários de Pedágio C e E. O efeito adverso estaria relacionado ao custo do novo pedágio do CBD e à redução da VMT para táxis e veículos de aplicativo, que resultariam em uma diminuição das rendas que poderia resultar em perdas de emprego. [Com o acréscimo da nova mitigação, a EA final conclui que não haveria em efeito adverso e desproporcionalmente alto para os motoristas de táxi e veículos de aplicativo]. | Cidade de New York (Nova Iorque) | Narrativa | O efeito potencial adverso ocorreria nos Cenários de Pedágio A, D e G, que não teriam limites ou isenções para motoristas de táxi ou FHV. | | | | | | | Sim | [Novo na EA final – Mitigação necessária. A TBTA garantirá que uma estrutura de pedágio com tarifas cobradas não mais de uma vez por dia para táxis e veículos de aplicativo seja incluída na estrutura final de pedágios do CBD]. |
| | | | | Alteração na VMT diária de táxis/veículos de aplicativo com passageiros no CBD comparada à Alternativa de Não Ação: Cenários incluídos na EA | -21.498 (-6,6%) | +15.020 (+4,6%) | -11.371 (-3,5%) | -54.476 (-16,8%) | -25.621 (-7,9%) | +4.962 (+1,5%) | -27.757 (-8,6%) | | |
| | | | | Alteração líquida nos percursos diários de táxis/veículos de aplicativo para o CBD relacionada aos cenários incluídos na EA: Análise adicional para avaliar os efeitos de limites ou isenções | Pedágios limitados a 1x /dia: +2% | — | — | Pedágios limitados a 1x /dia: +3% Isentos: +50% | — | — | Pedágios limitados a 1x /dia: +2% | | |

| CAPÍTULO DA EA / CATEGORIA AMBIENTAL | TÓPICO | RESUMO DOS EFEITOS | LOCAL | DADOS MOSTRADOS NA TABELA | CENÁRIO DE PEDÁGIO | | | | | | | EFEITO ADVERSO POTENCIAL | MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS |
|--|--|--|---|---------------------------|--|---|---|---|---|---|---|--------------------------|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| [17 – Justiça ambiental (continuação)] | Aumentos ou reduções no tráfego, como resultado dos desvios de tráfego, em comunidades já sobrecarregadas por poluição aérea e doenças crônicas pré-existentes | Algumas comunidades de justiça ambiental seriam beneficiadas com a diminuição do tráfego; algumas comunidades que já se encontram sobrecarregadas com poluição aérea e doenças crônicas pré-existentes poderiam experimentar um efeito adverso como resultado do aumento do tráfego. | Os setores censitários específicos que teriam aumento ou diminuição de tráfego mudam ligeiramente dependendo do cenário de pedágio. As seguintes comunidades poderiam ter setores censitários que mereceriam uma mitigação de base local: High Bridge, Morrisania e Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx, East Harlem, Randall's Island, Lower East Side/Lower Manhattan, Downtown Brooklyn, Fort Greene, South Williamsburg, Orange, East Orange, Newark e Fort Lee. (Consulte a nota 1). | Narrativa | Os setores censitários com cargas pré-existentes de poluentes aéreos e doenças crônicas que se beneficiariam da redução do tráfego, e aqueles afetados por um aumento do tráfego apresentariam algumas variações; porém, as comunidades identificadas permaneceriam, em geral, as mesmas em diferentes cenários de pedágio. Sob o Cenário de Pedágio G, Fort Lee não teria aumentos. | | | | | | | Sim | <p>Novo na EA final – Mitigação necessária.</p> <p>Mitigação regional</p> <p>A TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0:00 hs às 4:00 hs na estrutura final de pedágios, o que reduzirá os desvios de tráfego.</p> <p>O NYCDOT expandirá o Programa de Caminhões Limpos de NYC para acelerar a substituição dos caminhões a diesel elegíveis, que viajam em rodovias em algumas comunidades de justiça ambiental onde o Projeto espera um aumento do tráfego de caminhões, substituindo-os por veículos elétricos de baixa emissão, híbridos, a gás natural comprimido ou à base de diesel limpo.</p> <p>O NYCDOT expandirá o programa de entregas em horários alternativos nos locais onde o Projeto espera um aumento dos desvios de caminhões para reduzir o tráfego de caminhões durante o dia e aumentar a segurança nas rodovias em certas comunidades de justiça ambiental.</p> <p>Mitigação de base local</p> <p>A TBTA cobrará pedágio dos veículos que se deslocam para o norte na FDR Drive saindo da East Houston Street e depois viram imediatamente para a direção sul na FDR Drive; isso irá mitigar os aumentos do tráfego de não caminhões modelado na FDR Drive entre a Brooklyn Bridge e a East Houston Street.</p> <p>O NYCDOT coordenará a substituição dos TRUs a diesel no Hunts Point por veículos mais limpos.</p> <p>O NYSDOT coordenará a expansão da infraestrutura de carregamento de caminhões elétricos.</p> <p>Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação para plantar vegetação lateral a fim de melhorar a qualidade do ar próximo às rodovias.</p> <p>Os Patrocinadores do Projeto renovarão parques e áreas verdes.</p> <p>Os Patrocinadores do Projeto irão instalar ou melhorar as unidades de filtragem de ar nas escolas.</p> <p>Os Patrocinadores do Projeto coordenarão a expansão os programas existentes de gerenciamento de casos de asma e criarão novos programas para asma de base comunitária por meio de um centro de asma de bairro localizado no Bronx.]</p> |

APRIMORAMENTO GERAL DO PROJETO. Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se a monitorar e reportar continuamente os efeitos potenciais do Projeto, incluindo, por exemplo, o tráfego que entra no CBD, a milhagem percorrida pelos veículos no CBD, a utilização do transporte coletivo de provedores de toda a região, as velocidades dos ônibus dentro do CBD, as tendências de qualidade do ar e emissões, estacionamento e a receita do Projeto. Os dados serão coletados antes e depois da implementação do Projeto. Um relatório formal sobre os efeitos do Projeto será emitido um ano após sua implementação, e depois a cada dois anos. Além disso, um site de relatórios disponibilizará dados, análises e visualizações em formato de dados abertos, na maior extensão [possível]. Atualizações serão fornecidas no mínimo semestralmente conforme os dados sejam disponibilizados e a análise seja concluída. [Estes dados também serão usados para apoiar uma abordagem de gerenciamento adaptativa para monitorar a eficácia da mitigação, e os devidos ajustes].

[Nota:

1 Os Patrocinadores do Projeto comprometeram-se com uma política de pedágios que reduzirá a tarifa de pedágio noturna, ao menos das 0:00 hs às 4:00 hs. Com base na modelagem assumida para os cenários de pedágio analisados na EA, espera-se que esta política evite uma parte substancial dos desvios de caminhões projetados, pois muitos desses desvios de caminhões foram projetados para ocorrer durante o horário noturno. Após a adoção da estrutura de pedágios do CBD pelo Conselho da TBTA, que incluirá este desconto/isenção noturno(a), a modelagem da estrutura de pedágio adotada será assumida para determinar onde os desvios de caminhões deverão ocorrer. Depois da confirmação das comunidades e setores censitários através da análise do horário de pedágio adotado, a determinação dos locais específicos para as medidas de mitigação de base local exigirá uma maior coordenação entre os Patrocinadores do Projeto, o Grupo Comunitário de Justiça Ambiental (representando a área de estudo de justiça ambiental de 10 condados), as comunidades relevantes que receberão a mitigação de base local e as agências locais e estaduais de implementação relevantes].

[Tabela ES-6. Resumo da abordagem de implementação da alternativa de pedágios no CBD para medidas de mitigação e aprimoramento]

| CAPÍTULO DA EA – TÓPICO | LOCAL(IS) RELEVANTE(S) | DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO | CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS | CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | AGÊNCIA LÍDER |
|---|---|---|--|--|---|--|
| 4B – Transporte: Rodovias e intersecções locais – Transporte coletivo-Segmentos de rodovias | Três segmentos de rodovias: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Westbound Long Island Expressway (I-495) perto do túnel Queens-Midtown (meio-dia) ▪ Chegadas à ponte George Washington pelo lado oeste na I-95 (meio-dia) ▪ FDR Drive nas direções norte e sul, entre a East 10th Street e a Brooklyn Bridge (final da tarde) | <p>Os Patrocinadores do Projeto implementarão um plano de monitoramento antes da implementação, com uma coleta de dados pós-implementação realizada aproximadamente três meses após o início das operações de pedágio e incluindo limiares para efeitos; se os limiares forem atingidos ou ultrapassados, os Patrocinadores do Projeto implementarão as medidas de mitigação denominadas Transportation Demand Management (TDM), como medição de rampas, informações aos motoristas e sinalização em todos os locais de rodovias identificados com efeitos adversos após a implementação do Projeto. O NYSDOT é proprietário e mantenedor dos segmentos relevantes da Long Island Expressway e da I-95. O segmento relevante da FDR Drive é de propriedade do NYSDOT ao sul da Montgomery Street e do NYCDOT ao norte da Montgomery Street. A implementação das medidas da TDM será coordenada entre os proprietários das rodovias e os proprietários de quaisquer ativos relevantes para a implementação da TDM.</p> <p>Na fase pós-implementação das medidas da TDM, os Patrocinadores do Projeto irão monitorar os efeitos e, se necessário, a TBTA irá modificar as tarifas de pedágio, créditos de cruzamento, isenções e/ou descontos dentro dos parâmetros do cronograma de pedágios adotado para reduzir os efeitos adversos.</p> | <p>O cronograma exato da coleta de dados será baseado na sazonalidade e em outros fatores, como atividade de construção, de acordo com as melhores práticas de contagem de tráfego do NYCDOT. A modelagem para quantificar atrasos será concluída dentro de 60 dias a partir da coleta de dados.</p> <p>Os dados da linha de base serão coletados nos seis meses anteriores à implementação do Projeto. Os dados pós-implementação serão coletados aproximadamente três meses após o início das operações de pedágio.</p> <p>Caso as medidas de TDM sejam implementadas, serão coletados dados adicionais dentro de seis meses após sua implementação a fim de determinar se conseguiram sanar o efeito adverso.</p> | <p>Um aumento de 2,5 minutos ou mais no atraso médio no período de pico nos dias úteis.</p> <p>Os métodos de coleta e avaliação de dados seguirão práticas padrão que obedecem às orientações do Manual de Projeto de Rodovias do NYSDOT 5.2 e os procedimentos dos Serviços de Dados do NYSDOT.</p> | <p>O plano de monitoramento será acordado entre o líder relevante e as agências parceiras antes da emissão de um documento de decisão.</p> <p>As medidas de TDM serão implementadas em um período de dois a dezoito meses após a confirmação dos atrasos que ultrapassarem o limiar para as próximas etapas. As medidas de implementação mais fácil (ex.: avisos com mensagens variáveis) serão implementadas primeiro. Atualmente, o NYSDOT possui dois projetos de TDM em andamento nos segmentos relevantes do LIE e Cross Bronx (I-95), sendo que as medidas de TDM poderiam ser coordenadas com esses projetos, se necessário.</p> <p>Modificações nas tarifas de pedágio, créditos de cruzamento, isenções e/ou descontos serão feitos após a confirmação de que os atrasos que ultrapassarem os limiares para as próximas etapas persistam após a implementação das medidas de TDM, a fim de permitir a análise de quais deverão ser as modificações e do alcance público quanto a quaisquer alterações.</p> | <p>O NYSDOT irá liderar em parceria com a TBTA e o NYCDOT.</p> |
| 4B – Transporte: Rodovias e intersecções locais – Intersecções | Quatro locais de intersecção em Manhattan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trinity Place e Edgar Street (meio-dia) ▪ East 36th Street e Second Avenue (meio-dia) ▪ East 37th Street e Third Avenue (meio-dia) ▪ East 125th Street e Second Avenue (manhã e tarde) | <p>O NYCDOT irá monitorar essas intersecções onde foram identificados efeitos adversos potenciais, e irá implementar ajustes de temporização de sinais apropriados para mitigar o efeito, segundo a prática normal do NYCDOT.</p> | <p>O cronograma exato da coleta de dados será baseado na sazonalidade e em outros fatores, como atividade de construção, de acordo com as melhores práticas de contagem de tráfego do NYCDOT. A modelagem para quantificar atrasos será concluída dentro de 60 dias a partir da coleta de dados.</p> <p>Os dados da linha de base serão coletados nos seis meses anteriores à implementação do Projeto.</p> <p>Os dados pós-implementação serão coletados dentro de seis meses após a implementação do Projeto.</p> | <p>Nas intersecções de LOS E ou F pré-implementação, um aumento no atraso médio da intersecção maior que cinco segundos.</p> <p>Nas intersecções de LOS D ou melhor pré-implementação, um aumento no atraso da intersecção maior que cinco segundos em LOS para E ou F.</p> | <p>Serão feitos ajustes na temporização de sinais dentro de 90 dias a partir da confirmação de atrasos que ultrapassem o limiar para as próximas etapas.</p> | <p>O NYCDOT irá liderar em parceria com a TBTA.</p> |

| CAPÍTULO DA EA – TÓPICO | LOCAL(IS) RELEVANTE(S) | DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO | CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS | CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | AGÊNCIA LÍDER |
|--|---|--|--|--|--|--|
| | Escada 01/02 da estação Hoboken Terminal-PATH (New Jersey) | A TBTA se coordenará com o NJ TRANSIT e o PANYNJ para monitorar os volumes de pedestres na Escada 01/02 um mês antes do início das operações de pedágio a fim de estabelecer uma linha de base, e dois meses após o início das operações do Projeto. Caso uma comparação dos volumes de passageiros da Escada 01/02 antes e depois da implementação do Projeto mostre uma alteração incremental maior ou igual a 205, a TBTA trabalhará com o NJ TRANSIT e o PANYNJ para implementar sistemas de sinalização e orientação para desviar algumas pessoas da Escada 01/02, além de empregar pessoal adicional, se necessário. | Para os volumes de passageiros nas escadas, os dados da linha de base serão coletados um mês antes do início das operações de pedágio para estabelecer uma linha de base, e dois meses antes do início das operações do Projeto. Os dados sobre a utilização da estação são coletados e avaliados de maneira contínua pelo NJ TRANSIT e o PANYNJ. | Para sinalização, se uma comparação dos volumes de passageiros na Escada 01/02 no horário de pico, antes e depois da implementação do Projeto, mostrar uma alteração incremental de 205 ou mais. Para pessoal adicional, se o limiar de sinalização tiver sido atingido mas a sinalização ainda não tiver sido instalada, e se a utilização geral no Terminal Hoboken estiver a 90 por cento dos níveis de 2019 30 dias antes do início das operações de pedágio. | O plano de monitoramento será acordado entre a TBTA, o PANYNJ e o NJ TRANSIT antes da emissão de um documento de decisão, com a elaboração de uma MOU em seguida. A MOU será executada dentro de 120 dias após a definição das tarifas de pedágio. A elaboração da sinalização começará após a execução da MOU. A fabricação e instalação da sinalização começarão imediatamente após a observação dos volumes de passageiros que ultrapassarem o limiar para as próximas etapas. Se necessário, haverá pessoal suplementar alocado dentro de 45 dias após a observação dos volumes de passageiros que ultrapassarem o limiar para as próximas etapas. O pessoal suplementar será usado até que a sinalização seja fabricada e instalada. | A TBTA irá liderar e coordenar-se com o NJ TRANSIT e o PANYNJ. |
| 4C – Transporte: Transporte coletivo - Elementos do transporte coletivo | Escada ML6/ML8 da estação do metrô 42 St-Times Square (Manhattan) que conecta o mezanino à plataforma de metrô das linhas 1/2/3 da parte alta da cidade | A TBTA trabalhará com a MTA NYCT para implementar um plano de monitoramento neste local. O plano identificará uma linha de base, temporização específica e limiar para ação adicional. Se esse limiar for atingido, a TBTA trabalhará com a MTA NYCT para remover o corrimão central e padronizar o espelho de escada para que a escada cumpra o código sem a presença do corrimão. O limiar seria definido de modo a permitir tempo suficiente para implementar a mitigação, a fim de que o efeito adverso não ocorra. | O cronograma exato será baseado na sazonalidade e em outros fatores, como alterações de serviço e atividade de construção na estação. Para os volumes de passageiros nas escadas, os dados da linha de base serão coletados nos seis meses anteriores à implementação do Projeto. Os dados pós-implantação serão coletados durante o primeiro ano após a implementação do Projeto. Os dados sobre a utilização da estação são coletados e avaliados de maneira contínua pela MTA NYCT com base nos dados de entrada e saída das catracas por todo o sistema. | Se uma comparação dos volumes de passageiros na Escada ML6/ML8 no horário de pico, antes e depois da implementação do Projeto, mostrar uma alteração incremental de 92 passageiros ou mais no horário de pico dos dias úteis, e se a utilização geral na estação do metrô 42 St-Times Square for de 90 por cento dos níveis de 2019. Os métodos de coleta e avaliação de dados seguirão práticas padrão que obedecem às orientações do <i>Manual Técnico do CEQR</i> e serão coordenados com o NYCT. | O projeto e a alocação dos recursos começarão imediatamente após a ultrapassagem do limiar do volume de passageiros, com a remoção do corrimão ocorrendo antes da utilização geral na estação exceder 90 por cento dos níveis de 2019. | A TBTA irá liderar em parceria com a MTA NYCT. |
| | Escada rolante E456 da estação do metrô Flushing-Main St que conecta a rua ao nível do mezanino | A TBTA trabalhará com a MTA NYCT para implementar um plano de monitoramento neste local. O plano identificará uma linha de base, temporização específica e limiar para ação adicional. Caso esse limiar seja atingido, a MTA NYCT aumentará a velocidade de 100 pés por minuto (fpm) para 120 fpm. | O cronograma exato será baseado na sazonalidade e em outros fatores, como alterações de serviço e atividade de construção na estação. Para os volumes de passageiros nas escadas rolantes, os dados da linha de base serão coletados nos seis meses anteriores à implementação do Projeto. Os dados pós-implantação serão coletados durante o primeiro ano após a implementação do Projeto. | Se uma comparação dos volumes de passageiros na Escada Rolante E456 no horário de pico, antes e depois da implementação do Projeto, mostrar uma alteração incremental de 26 passageiros ou mais no horário de pico dos dias úteis, e se a utilização geral na estação do metrô Flushing-Main St for de 90 por cento dos níveis de 2019. Os métodos de coleta e avaliação de dados seguirão práticas padrão que obedecem às orientações do <i>Manual Técnico do CEQR</i> e serão coordenados com o NYCT. | Antes que a utilização geral na estação exceda 90 por cento dos níveis de 2019. | A TBTA irá liderar em parceria com a MTA NYCT. |

| CAPÍTULO DA EA – TÓPICO | LOCAL(IS) RELEVANTE(S) | DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO | CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS | CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | AGÊNCIA LÍDER |
|--|---|---|--|--|--|---|
| 4C – Transporte: Transporte coletivo - Elementos do transporte coletivo (continuação) | Escada rolante E219 da estação do metrô Union Sq (Manhattan) que conecta a plataforma da linha L do metrô ao mezanino das linhas nº 4/5/6 | A TBTA trabalhará com a MTA NYCT para implementar um plano de monitoramento neste local. O plano identificará uma linha de base, temporização específica e limiar para ação adicional. Caso esse limiar seja atingido, a MTA NYCT aumentará a velocidade da escada rolante de 100 fpm para 120 fpm. | <p>O cronograma exato será baseado na sazonalidade e em outros fatores, como alterações de serviço e atividade de construção na estação.</p> <p>Para os volumes de passageiros nas escadas rolantes, os dados da linha de base serão coletados nos seis meses anteriores à implementação do Projeto. Os dados pós-implantação serão coletados durante o primeiro ano após a implementação do Projeto.</p> <p>Os dados sobre a utilização da estação são coletados e avaliados de maneira contínua pela MTA NYCT com base nos dados de entrada e saída das catracas por todo o sistema.</p> | <p>Se uma comparação dos volumes de passageiros na Escada Rolante E219 no horário de pico, antes e depois da implementação do Projeto, mostrar uma alteração incremental de 21 passageiros ou mais no horário de pico dos dias úteis, e se a utilização geral na estação do metrô Union Sq for de 90 por cento dos níveis de 2019.</p> <p>Os métodos de coleta e avaliação de dados seguirão práticas padrão que obedecem às orientações do <i>Manual Técnico do CEQR</i> e serão coordenados com o NYCT.</p> | <p>Antes que a utilização geral na estação exceda 90 por cento dos níveis de 2019.</p> | <p>A TBTA irá liderar em parceria com a MTA NYCT.</p> |
| | Escada P2/P4 da estação do metrô Court Sq (Queens) para linha nº 7 com destino a Manhattan | A TBTA trabalhará com a MTA NYCT para implementar um plano de monitoramento neste local. O plano identificará uma linha de base, temporização específica e limiar para ação adicional. Caso esse limiar seja atingido, a TBTA trabalhará com a MTA NYCT para construir uma nova escada da extremidade norte da plataforma nº 7 até a rua. O limiar seria definido de modo a permitir tempo suficiente para implementar a mitigação, a fim de que o efeito adverso não ocorra. | <p>O cronograma exato será baseado na sazonalidade e em outros fatores, como alterações de serviço e atividade de construção na estação.</p> <p>Para os volumes de passageiros nas escadas, os dados da linha de base serão coletados nos seis meses anteriores à implementação do Projeto. Os dados pós-implantação serão coletados durante o primeiro ano após a implementação do Projeto.</p> <p>Os dados sobre a utilização da estação são coletados e avaliados de maneira contínua pela MTA NYCT com base nos dados de entrada e saída das catracas por todo o sistema.</p> | <p>Se uma comparação dos volumes de passageiros na Escada P2/P4 no horário de pico dos dias úteis, antes e depois da implementação do Projeto, mostrar uma alteração incremental de 101 passageiros ou mais no horário de pico dos dias úteis, e se a utilização geral na estação do metrô Court Sq for de 90 por cento dos níveis de 2019, e se não houver probabilidade de construção por um empreendedor imobiliário externo no futuro previsível.</p> <p>Os métodos de coleta e avaliação de dados seguirão práticas padrão que obedecem às orientações do <i>Manual Técnico do CEQR</i> e serão coordenados com o NYCT.</p> | <p>O projeto e a alocação dos recursos começarão imediatamente após a ultrapassagem do limiar do volume de passageiros, e serão implementados antes que a utilização geral da estação exceda 90 por cento dos níveis de 2019 (se não houver probabilidade de construção por um empreendedor imobiliário externo no futuro previsível).</p> | <p>A TBTA irá liderar em parceria com a MTA NYCT.</p> |
| 4E – Transporte: Pedestres e bicicletas - Circulação de pedestres | Herald Square/Penn Station NY | O NYCDOT irá implementar um plano de monitoramento neste local. O plano incluirá uma linha de base, temporização específica e limiar para ação adicional. Caso o limiar seja atingido, o NYCDOT aumentará o espaço para pedestres nas calçadas e faixas de pedestre através de alargamento físico e/ou remoção e realocação de obstruções. | <p>O cronograma exato será baseado na sazonalidade e em outros fatores, como atividade de construção.</p> <p>Os dados da linha de base serão coletados nos seis meses anteriores à implementação do Projeto.</p> <p>Os dados pós-implantação serão coletados durante o primeiro ano após a implementação do Projeto.</p> | <p>Um número adicional de 221 pedestres por hora (pph) durante o horário de pico dos dias úteis pela manhã ou 204 pph durante o horário de pico da tarde na calçada oeste da Eighth Avenue entre as ruas West 34th e West 35th, 265 pph durante o horário de pico da manhã ou 259 pph durante o horário de pico da tarde faixa de pedestres norte na Sixth Avenue e na West 34th Street, e/ou 221 pph durante o horário de pico da manhã na faixa de pedestres norte na Seventh Avenue e na West 32nd Avenue.</p> <p>Os métodos de coleta e avaliação de dados seguirão práticas padrão que obedecem às orientações do <i>Manual Técnico do CEQR</i> e serão coordenados com o NYCDOT.</p> | <p>Em 90 dias a partir da observação da contagem de pedestres que ultrapassarem o limiar para as próximas etapas.</p> | <p>O NYCDOT irá liderar.</p> |

| CAPÍTULO DA EA – TÓPICO | LOCAL(IS) RELEVANTE(S) | DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO | CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS | CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | AGÊNCIA LÍDER |
|---|--|---|--|---|---|---|
| 6 – Condições econômicas - Efeitos econômicos dos custos do pedágio | CBD de Manhattan | Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se em estabelecer um Grupo de Trabalho para Pequenas Empresas (SBWG), que se reunirá seis meses antes e seis meses depois da implementação do Projeto, e anualmente depois disso, para solicitar um retorno contínuo quanto a se as empresas estão sendo afetadas, e como. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | A adesão será confirmada seis meses antes da implementação do Projeto, com a ocorrência da primeira reunião antes da implementação, da segunda dentro de seis meses após a implementação, e de reuniões anuais daí por diante. | A TBTA irá liderar em parceria com o NYSDOT e o NYCDOT. |
| | Múltiplos(as) em toda a área de estudo | Novo na EA final: A TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0:00 hs às 4:00 hs na estrutura final de pedágios do CBD, o que beneficiará alguns trabalhadores e empresas. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Simultâneo(a) com a implementação do Projeto. | A TBTA irá liderar. |
| 7 – Parques e recursos recreacionais | CBD de Manhattan | Consulte o Capítulo 7, “Parques e recursos recreacionais” , para ver uma lista de medidas para evitar efeitos adversos nos parques. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Ocorrerá durante o projeto, desenvolvimento, testagem e/ou construção segundo o contrato. | A TBTA garantirá que os fornecedores cumpram os requisitos contratuais. |
| 8 – Recursos históricos e culturais | 45 propriedades históricas dentro da Área de Efeitos Potenciais do Projeto (APE) | Consulte o Capítulo 8, “Recursos históricos e culturais” para ver uma lista de medidas para evitar efeitos adversos em propriedades históricas. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Ocorrerá durante o projeto, desenvolvimento, testagem e/ou construção segundo o contrato. | A TBTA garantirá que os fornecedores cumpram os requisitos contratuais. |
| 10 – Qualidade do ar | Cidade de New York (Nova Iorque) | A TBTA se coordenará com o NYC DOHMH para expandir a rede existente de sensores da cidade, a fim de monitorar locais prioritários e complementar um número menor de monitores de PM _{2.5} em tempo real, para que forneçam informações sobre os padrões de horários e tornem possível determinar se as mudanças na poluição do ar poderão ser atribuídas às mudanças no tráfego que ocorrerem após a implementação do Projeto. Os Patrocinadores do Projeto selecionarão os locais adicionais de monitoramento considerando a análise da qualidade do ar na EA e as informações provenientes dos interessados da justiça ambiental. O NYSDEC e outras agências que realizam monitoramentos também serão consultados antes da finalização da abordagem de monitoramento. Os Patrocinadores do Projeto monitorarão a qualidade do ar antes da implementação (para estabelecer uma linha de base) e dois anos após a implementação. Após o período de análise inicial de dois anos pós-implementação, e separadamente do monitoramento e da elaboração de relatórios contínuos sobre a qualidade do ar, os Patrocinadores do Projeto avaliarão a magnitude e a variabilidade das alterações na qualidade do ar para determinar se serão necessários mais locais de monitoramento. Os dados coletados pelo programa de monitoramento serão disponibilizados à medida que os dados se tornarem disponíveis e a análise for concluída. Os dados dos monitores em tempo real estarão disponíveis on line continuamente a partir do início do monitoramento pré-implementação. | No ano anterior à implementação do Projeto (estabelecendo uma linha de base) e dois anos após a implementação do Projeto. Os locais e durações serão determinados considerando os usos da terra e fontes de emissões não relacionados ao Projeto, e com informações trazidas pelos interessados da justiça ambiental. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | A alocação de recursos e a aprovação do plano de trabalho estão em andamento. Os dados da linha de base serão coletados no ano anterior à implementação do Projeto, mas o início e duração exatos dependerão do cronograma de implementação do Projeto. Os locais de monitoramento serão confirmado no mínimo quatro meses antes da coleta de dados. Os dados da linha de base serão coletados não menos de seis meses antes da implementação do Projeto. | A TBTA irá liderar em parceria com o NYC DOHMH e o NYSDEC. |

| CAPÍTULO DA EA – TÓPICO | LOCAL(IS) RELEVANTE(S) | DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO | CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS | CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | AGÊNCIA LÍDER |
|---|---|--|--|---|--|---|
| 10 – Qualidade do ar (continuação) | Upper Manhattan e Bronx | A MTA está realizando atualmente a transição de sua frota para ônibus de emissão zero, que reduzirá os poluentes do ar e melhorará a qualidade do ar perto de terminais de ônibus e ao longo das rotas de ônibus. A MTA está comprometida em priorizar comunidades tradicionalmente mal servidas e impactadas pela má qualidade do ar e mudança climática, tendo desenvolvido uma abordagem para incorporar ativamente essas prioridades no processo de faseamento da implementação da transição. Com base no retorno recebido durante a divulgação realizada para o Projeto e nas preocupações levantadas por membros das comunidades de justiça ambiental, a TBTA trabalhou com a MTA NYCT, que está comprometida em priorizar o Kingsbridge Depot e o Gun Hill Depot, ambos localizados e voltados para o atendimento de comunidades de justiça ambiental em Upper Manhattan e no Bronx, quando os ônibus elétricos forem recebidos na próxima grande compra da MTA de ônibus elétricos a bateria, que foi iniciada no final de 2022. Este esforço independente da MTA NYCT está sendo antecipado para proporcionar os benefícios de qualidade do ar às comunidades de justiça ambiental do Bronx.. | Os dados sobre o número e a localização dos ônibus elétricos a bateria da MTA são coletados de forma contínua. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | A priorização foi concluída. O prazo para o recebimento dos ônibus é o primeiro trimestre de 2025. | A TBTA irá liderar em parceria com a MTA NYCT. |
| 13 – Recursos naturais | Locais de infraestrutura de pedágio e de equipamentos de sistema de pedágio | Consulte o Capítulo 13, “Recursos naturais” , para ver uma lista de compromissos de construção para evitar, minimizar ou mitigar efeitos negativos potenciais. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Ocorrerá durante o projeto, desenvolvimento, testagem e/ou construção segundo o contrato. | A TBTA garantirá que os fornecedores cumpram os requisitos contratuais. |
| 14 – Resíduos perigosos | Locais de infraestrutura de pedágio e de equipamentos de sistema de pedágio | Consulte o Capítulo 14, “Materiais contendo amianto, tintas à base de chumbo, resíduos perigosos e materiais contaminados” , para ver uma lista dos compromissos de construção para evitar, minimizar ou mitigar efeitos negativos potenciais. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Ocorrerá durante o projeto, desenvolvimento, testagem e/ou construção segundo o contrato. | A TBTA garantirá que os fornecedores cumpram os requisitos contratuais. |
| 15 – Efeitos da construção | Locais de infraestrutura de pedágio e de equipamentos de sistema de pedágio | Consulte o Capítulo 15, “Efeitos da construção” , para ver uma lista dos compromissos de construção para evitar, minimizar ou mitigar os efeitos negativos potenciais. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Ocorrerá durante o projeto, desenvolvimento, testagem e/ou construção segundo o contrato. | A TBTA garantirá que os fornecedores cumpram os requisitos contratuais. |

| CAPÍTULO DA EA – TÓPICO | LOCAL(IS) RELEVANTE(S) | DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO | CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS | CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | AGÊNCIA LÍDER |
|--|---|--|---|---|---|---|
| 17 – Justiça ambiental - Motoristas de baixa renda | Área de estudo de 28 condados | O Projeto incluirá um crédito fiscal para os pedágios pagos no CBD pelos residentes do CBD de Manhattan cuja renda bruta ajustada em New York (Nova Iorque) no ano fiscal for menor que US\$ 60.000. A TBTA trabalhará com o New York State Department of Taxation and Finance (NYS DTF) para garantir a disponibilidade da documentação necessária para os motoristas elegíveis para receber o crédito fiscal do NYS. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. Os dados sobre a utilização de créditos fiscais para tarifas de pedágio do CBD pagas serão coletados pelo NYS DTF. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | A coordenação com o NYS DTF começará imediatamente após a aprovação do Projeto, se aprovado. | A TBTA irá liderar e fazer a coordenação com o NYS DTF. |
| | | A TBTA publicará informações sobre o crédito fiscal no site do Projeto, com um link para o local apropriado no site do NYS DTF para orientar os motoristas elegíveis para possam obter informações sobre a solicitação do crédito. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Serão disponibilizadas ao público informações sobre os créditos fiscais durante as campanhas de informação pública, no mínimo 60 dias antes da implementação do Projeto. As informações serão fornecidas por meio de uma combinação de métodos, que poderão incluir publicações impressas, rádio, cartazes, sites, mídias sociais e ativos existentes da MTA, como sinalização digital nas estações de metrô e anúncios nos ônibus. As informações serão fornecidas em vários idiomas e geograficamente direcionadas. | A TBTA irá liderar e fazer a coordenação com o NYS DTF. |
| 17 – Justiça ambiental - Motoristas de baixa renda (continuação) | Área de estudo de 28 condados (continuação) | A TBTA eliminará o depósito reembolsável de US\$ 10 atualmente requerido dos clientes do E-ZPass que não possuem um cartão de crédito vinculado a suas contas, o que por vezes se configura como uma barreira ao acesso. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | 60 dias antes da implementação do Projeto. | A TBTA irá liderar. |
| | | A TBTA fará uma promoção ampliada das opções existentes de planos e pagamentos do E-ZPass, incluindo a possibilidade de os motoristas pagarem por percurso (em vez de terem um saldo pré-pago), de abastecerem suas contas com dinheiro nas lojas participantes e descontar planos já iniciados, a fim de informar as pessoas que ainda não conheçam tais opções. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. As informações sobre o escopo e o alcance dos esforços de promoção serão documentadas, e os dados sobre tipos e volumes de contas E-ZPass serão coletados de forma contínua. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | A promoção fará parte das campanhas de informação pública no mínimo 60 dias antes da implementação do Projeto. | A TBTA irá liderar. |
| | | A TBTA trabalhará com a MTA para promover a divulgação e educação sobre a elegibilidade para produtos e programas de tarifas de transporte coletivo com descontos existentes, inclusive para pessoas de 65 anos ou mais, pessoas com deficiências e de baixa renda, a fim de informar as pessoas que ainda não conheçam tais opções. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. As informações sobre o escopo e o alcance dos esforços de divulgação serão documentadas. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | A divulgação fará parte das campanhas de informação pública no mínimo 60 dias antes da implementação do Projeto. | A TBTA irá liderar em parceria com a MTA. |
| | | Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se a estabelecer um Grupo Comunitário de Justiça Ambiental, que se reunirá trimestralmente, realizando a primeira reunião antes da implementação do projeto. Como isso está relacionado à justiça ambiental, os Patrocinadores do Projeto continuarão proporcionando oportunidades significativas de participação e engajamento, compartilhando dados e análises atualizados, ouvindo as preocupações e buscando um retorno quanto ao processo de implantação dos pedágios. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | A adesão será confirmada seis meses antes da implementação do Projeto, com a ocorrência da primeira reunião antes da implementação, da segunda dentro de seis meses após a implementação, e de reuniões anuais daí por diante. | A TBTA irá liderar em parceria com o NYSDOT e o NYCDOT. |
| | | Novo na EA final: A TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0:00 hs às 4:00 hs na estrutura final de pedágios do CBD, o que beneficiará alguns motoristas de baixa renda que se deslocam nesse horário. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Simultâneo(a) com a implementação do Projeto. | A TBTA irá liderar. |

| CAPÍTULO DA EA – TÓPICO | LOCAL(IS) RELEVANTE(S) | DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO | CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS | CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | AGÊNCIA LÍDER |
|---|----------------------------------|--|---|---|--|----------------------------------|
| | | Novo na EA final: Por cinco anos, a TBTA compromete-se com um Plano de Desconto de Baixa Renda para motoristas frequentes de baixa renda, que se beneficiarão de um desconto de 25 por cento sobre a tarifa integral de pedágio do E-ZPass do CBD na faixa de horário aplicável e após as primeiras 10 viagens a cada mês (não incluindo o período noturno, que já conta com um grande desconto). | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado; o processo de inscrição começará com vários meses de antecedência em relação ao início das operações de pedágio. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Simultâneo(a) com a implementação do Projeto. | A TBTA irá liderar. |
| | Cidade de New York (Nova Iorque) | A TBTA trabalhará com a MTA NYCT para melhorar o serviço de ônibus nas áreas identificadas na EA conforme o avanço das Reelaborações de Linhas de Ônibus do Brooklyn e de Manhattan. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | A coordenação entre a TBTA e o NYCT é contínua e aumentará após a definição das tarifas de pedágio. A Minuta do Plano de Reelaboração das Linhas de Ônibus do Brooklyn foi publicada em 2022, e será redefinida em 2023. A próxima etapa da Reelaboração das Linhas de Ônibus de Manhattan é o Relatório das Condições Existentes. | A TBTA se coordenará com o NYCT. |
| 17 – Justiça ambiental - Motoristas de táxis e veículos de aplicativo | Cidade de New York (Nova Iorque) | Novo na EA final: A TBTA garantirá que uma estrutura de pedágio com tarifas cobradas não mais de uma vez por dia para táxis e veículos de aplicativo seja incluída na estrutura final de pedágios do CBD. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Simultâneo(a) com a implementação do Projeto. | A TBTA irá liderar. |

| CAPÍTULO DA EA – TÓPICO | LOCAL(IS) RELEVANTE(S) | DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO | CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRE E POS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS | CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | AGÊNCIA LÍDER |
|--|---|--|---|---|--|--|
| 17 – Justiça ambiental – Desvios de tráfego em comunidades já sobrecarregadas por poluição aérea e doenças crônicas pré-existentes (Consulte a Nota 1) | Múltiplos(as) em toda a área de estudo de justiça ambiental | Novo na EA final: A TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0:00 hs às 4:00 hs na estrutura final, o que reduzirá os desvios de tráfego. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Simultâneo(a) com a implementação do Projeto. | A TBTA irá liderar. |
| | | Novo na EA final: O NYCDOT expandirá o Programa de Caminhões Limpos de NYC para acelerar a substituição dos caminhões a diesel antigos elegíveis, que viajam em rodovias em algumas comunidades de justiça ambiental onde o Projeto espera um aumento do tráfego de caminhões, substituindo-os por veículos elétricos de baixa emissão, híbridos, a gás natural comprimido ou à base de diesel limpo. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | O engajamento com empresas proprietárias de caminhões terá início após a definição das tarifas de pedágio; a implementação começará dentro de seis meses após o início das operações de pedágio. | O NYCDOT irá liderar. |
| | | Novo na EA final: O NYCDOT expandirá o programa de entregas em horários alternativos nos locais onde o Projeto espera um aumento dos desvios de caminhões para reduzir o tráfego de caminhões durante o dia e aumentar a segurança nas rodovias em certas comunidades de justiça ambiental. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | O engajamento com expedidores e recebedores terá início após a definição das tarifas de pedágio; a implementação começará dentro de seis meses após o início das operações de pedágio. | O NYCDOT irá liderar. |
| | FDR Drive entre Brooklyn Bridge e East Houston Street | Novo na EA final: A TBTA cobrará pedágio dos veículos que se deslocam para o norte na FDR Drive saindo da East Houston Street e depois viram imediatamente para a direção sul na FDR Drive; isso irá mitigar os aumentos do tráfego de não caminhões modelado na FDR Drive entre a Brooklyn Bridge e a East Houston Street. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Simultâneo(a) com a implementação do Projeto. | A TBTA irá liderar. |
| | Hunts Point Produce Market | Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação para substituir as TRUs a diesel por veículos mais limpos no Hunts Point Produce Market. | N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | O engajamento com os proprietários das TRUs para a substituição dessas TRUs terá início imediatamente após o recebimento da aprovação do Projeto. | O NYCDOT irá liderar. |
| | Os setores censitários específicos que teriam aumento ou diminuição no tráfego de caminhões mudam ligeiramente dependendo do cenário de pedágio. As seguintes comunidades poderiam ter setores censitários que mereceriam uma mitigação de base local: High Bridge, Morrisania e Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx, East Harlem, Randall's Island, Downtown Brooklyn, Fort Greene, South Williamsburg, Orange, East Orange, Newark e Fort Lee. (Consulte a nota 2). | Novo na EA final: O NYSDOT coordenará a expansão da infraestrutura de carregamento de caminhões elétricos. | Após a definição das tarifas de pedágio, serão realizadas análises da estrutura de pedágio adotada, conforme descrito no Apêndice 17D , a fim de determinar onde se espera a ocorrência dos desvios de caminhões. Com esta análise e através do engajamento contínuo com o Grupo Comunitário de Justiça Ambiental e outros interessados, serão determinados os locais específicos para a mitigação de base local. Os dados sobre o escopo e o impacto das medidas de mitigação implementadas serão coletados de forma contínua. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | Os locais específicos serão determinados após a definição das tarifas de pedágio; a implementação começará dentro de seis meses após o início das operações de pedágio. | O NYSDOT irá liderar. |
| | | Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação para plantar vegetação lateral a fim de melhorar a qualidade do ar próximo às rodovias. | | | Os locais específicos serão determinados com as comunidades afetadas após a definição das tarifas de pedágio; a implementação começará dentro de seis meses após o início das operações de pedágio. | Os Patrocinadores do Projeto se coordenarão com as agências estaduais e locais relevantes. |
| | | Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto renovarão parques e áreas verdes. | | | Os locais específicos serão determinados com as comunidades afetadas após a definição das tarifas de pedágio; o cronograma de implementação será determinado após a confirmação dos locais. | Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação com as agências locais relevantes. |
| | | Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto irão instalar ou melhorar as unidades de filtragem de ar nas escolas. | | | Após a definição das tarifas de pedágio, haverá uma avaliação de locais/necessidades antes do início das operações de pedágio; o cronograma de implementação será determinado após a confirmação dos locais. | Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação com as agências locais relevantes. |
| | | Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto trabalharão com o NYC DOHMH para expandir os programas existentes de gerenciamento de casos de asma, e criarão novos programas para asma de base comunitária por meio de um centro de asma de bairro localizado no Bronx. | | | Após a definição das tarifas de pedágio, haverá uma avaliação de locais/necessidades antes do início das operações de pedágio; o cronograma de implementação será determinado após a confirmação dos locais. | Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação com o NYC DOHMH. |

| CAPÍTULO DA EA – TÓPICO | LOCAL(IS) RELEVANTE(S) | DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO | CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS | CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS | AGÊNCIA LÍDER |
|---------------------------------------|---|---|---|---|--|---|
| Aprimoramento geral do Projeto | CBD de Manhattan e locais dos efeitos potenciais do Projeto | Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se a monitorar e reportar continuamente os efeitos potenciais do Projeto, incluindo, por exemplo, o tráfego que entra no CBD, a milhagem percorrida pelos veículos no CBD, a utilização do transporte coletivo de provedores de toda a região, as velocidades dos ônibus dentro do CBD, as tendências de qualidade do ar e emissões, estacionamento e a receita do Projeto. Os dados serão coletados antes e depois da implementação do Projeto. Um relatório formal sobre os efeitos do Projeto será emitido um ano após sua implementação, e depois a cada dois anos. Além disso, um site de relatórios disponibilizará dados, análises e visualizações disponíveis em formato de dados abertos, na maior extensão possível. Atualizações serão fornecidas no mínimo semestralmente conforme os dados sejam disponibilizados e a análise seja concluída. Estes dados também serão usados para apoiar uma abordagem de gerenciamento adaptativa para monitorar a eficácia da mitigação, e os devidos ajustes. | A coleta de dados de linha de base começou em 2019, e deverá continuar ao longo da implementação do Projeto conforme os dados de fontes externas forem disponibilizados (sendo que alguns conjuntos de dados serão publicados apenas anualmente ou trimestralmente) e a análise de dados for concluída. Após a implementação do Projeto, estes conjuntos de dados continuarão sendo coletados conforme forem disponibilizados, e novos conjuntos de dados, como a receita do Projeto, começarão a ser coletados. | N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada. | O site de relatórios começará a reportar os dados da linha de base e os dados pós-implantação do sistema de pedágio assim que praticável, após a implementação do Projeto. Um relatório formal sobre os efeitos do Projeto será emitido um ano após sua implementação, e depois a cada dois anos. Além disso, o site de relatórios disponibilizará dados, análises e visualizações disponíveis em formato de dados abertos, na maior extensão possível. Atualizações serão fornecidas no mínimo semestralmente conforme os dados sejam disponibilizados e a análise seja concluída. Estes dados também serão usados para apoiar uma abordagem de gerenciamento adaptativa para monitorar a eficácia da mitigação, e os devidos ajustes. | A TBTA irá liderar, em parceria com o NYCDOT, o NYSDOT, em coordenação com outras agências e entidades de dados, conforme apropriado. |

Notas:

- 1 Para custear as medidas de mitigação para este tópico, os Patrocinadores do Projeto comprometeram US\$ 155 milhões em um período de cinco anos. Os Patrocinadores do Projeto comprometeram-se com essas medidas, independentemente da estrutura de pedágio eventualmente adotada. A alocação dos fundos é descrita no **Capítulo 17, “Justiça ambiental”**. Um valor adicional de US\$ 5 milhões foi alocado para medidas de mitigação e aprimoramento relacionadas ao monitoramento de outros tópicos, juntamente com US\$ 47,5 milhões para o desconto de pedágio de baixa renda.
- 2 Os Patrocinadores do Projeto comprometeram-se com uma política de pedágios que reduzirá a tarifa de pedágio noturna, ao menos das 0:00 hs às 4:00 hs. Com base na modelagem assumida para os cenários de pedágio analisados na EA, espera-se que esta política evite uma parte substancial dos desvios de caminhões projetados, pois muitos desses desvios de caminhões foram projetados para ocorrer durante o horário noturno. Após a adoção da estrutura de pedágios do CBD pelo Conselho da TBTA, que incluirá este desconto/isenção noturno(a), a modelagem da estrutura de pedágio adotada será assumida para determinar onde os desvios de caminhões deverão ocorrer. Após esta análise, a determinação dos locais específicos para as medidas de mitigação de base local exigirá uma maior coordenação entre os Patrocinadores do Projeto, o Grupo Comunitário de Justiça Ambiental (representando a área de estudo de justiça ambiental de 10 condados), as comunidades relevantes que receberão a mitigação de base local e as agências locais e estaduais de implementação relevantes.

QUAIS SÃO OS EFEITOS DO PROJETO NAS PROPRIEDADES DA SEÇÃO 4(f)?

A Seção 4(f) da lei denominada U.S. Department of Transportation Act, de 1966 (agora 49 USC Seção 303 e 23 USC Seção 138), proíbe as agências do USDOT, incluindo a FHWA, de aprovar qualquer programa ou projeto que exija o “uso” de quaisquer terras de parques, área recreacional ou refúgio de vida selvagem ou aves aquáticas de propriedade pública; ou quaisquer terras de locais históricos de propriedade pública ou privada de significância nacional, estadual ou local (coletivamente denominados recursos da Seção 4(f)), exceto se: (1) não houver alternativa de evitação razoável ou prudente ao uso das terras e a ação incluir todo o planejamento possível para minimizar os danos ao recurso da Seção 4(f); ou (2) a agência determinar que o uso da propriedade terá um impacto mínimo.

Um projeto utiliza uma propriedade da Seção 4(f) se tal propriedade:

- Incorporar permanentemente terras da propriedade da Seção 4(f) a uma instalação de transporte;
- Ocupa temporariamente terras que fazem parte de uma propriedade da Seção 4(f) como, por exemplo, durante a construção; ou
- Resulta em um uso “construtivo” da propriedade da Seção 4(f), no qual não há incorporação permanente ou ocupação temporária da terra, mas os impactos de proximidade (ex.: visual e ruído) de um projeto são tão severos que as atividades, recursos ou atributos protegidos que qualificam um recurso para proteção sob a Seção 4(f) são substancialmente prejudicados.

Um impacto mínimo envolve o uso da propriedade da Seção 4(f) que seja geralmente menor em natureza e que não resulte em efeitos adversos em um local histórico, e não resulte em efeitos adversos às atividades, recursos ou atributos que qualificam um parque, área recreacional ou refúgio de proteção segundo a Seção 4(f).

A FHWA avaliou os efeitos potenciais do Projeto nas propriedades da Seção 4(f) e determinou que a Alternativa de Pedágios no CBD não resultaria em nenhum uso de propriedades da Seção 4(f) exceto pelo Central Park e a High Line, pelos seguintes motivos:

- Central Park: Os equipamentos do sistema de pedágio deverão ser instalados em quatro postes, em três locais de detecção em estradas do parque que ficam exatamente dentro dele, perto da 59th Street. Os equipamentos seriam montados em postes, que substituiriam os postes existentes nos mesmos locais e impediriam que veículos autorizados usassem o parque para entrar no CBD de Manhattan sem pagar o pedágio. Como os Patrocinadores do Projeto precisam de acesso contínuo aos postes para manutenção, a FHWA pretende confirmar que a Alternativa de Pedágios no CBD resultaria em um impacto mínimo no Central Park.
- High Line: A Alternativa de Pedágios no CBD colocaria equipamentos de sistema de pedágio na High Line, um antigo viaduto ferroviário que é agora um parque linear situado nos antigos trilhos.²⁰ Os equipamentos do sistema de pedágio seriam montados abaixo da estrutura dos trilhos sobre um tubo de metal, preso às antigas vigas do viaduto. Nenhuma infraestrutura de pedágio ou nenhum equipamento de sistema de pedágio ficaria dentro da área do parque publicamente acessível localizada acima da High Line, nem seria visível a partir dela. Como os Patrocinadores do Projeto precisam de acesso permanente aos equipamentos de pedágio situados na parte baixa da High Line, a FHWA pretende confirmar que a Alternativa de Pedágios no CBD resultaria em um impacto mínimo na High Line.

[A EA, conforme publicada em agosto de 2022, descreveu a constatação proposta pela FHWA] de que a Alternativa de Pedágios no CBD resultaria em um impacto mínimo sobre o Central Park e a High Line, sendo que os funcionários com jurisdição sobre esses recursos

concordaram com esta constatação e o New York State Historic Preservation Office concordou com a determinação da FHWA de que não haveria efeitos adversos no Central Park como propriedade histórica. **[A EA, conforme publicada em agosto de 2022, também descreveu a constatação proposta pela FHWA de que a Alternativa de Pedágios no CBD não prejudicaria as atividades, recursos ou atributos protegidos que qualificam o Central Park para proteção sob a Seção 4(f) e, portanto, a ocupação temporária do Central Park não é um uso de propriedade desta Seção 4(f).**

[Após a consideração do retorno público recebido durante o período de consulta pública, a FHWA concluiu que a Alternativa de Pedágios no CBD não afetaria as atividades, recursos e atributos que qualificam a High Line para proteção sob a Seção 4(f), e que a Alternativa de Pedágios no CBD teria um impacto mínimo no Central Park].

O Capítulo 19, “Avaliação da Seção 4(f)”, fornece mais detalhes e apoio para esta constatação.

NOTAS FINAIS

- ¹ U.S. Census Bureau. American Community Survey, 2015-2019; U.S. Census Bureau, 2012–2016 Census Transportation Planning Package.
- ² U.S. Census Bureau, 2012–2016 Census Transportation Planning Package; New York State Comptroller. 2017. Relatório do New York City’s Office Market; U.S. Census Bureau. American Community Survey, 2015 a 2019.
- ³ American Public Transportation Association. 2021 *Public Transportation Fact Book*, Tabela 10. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>
- ⁴ Em 1º de julho de 2021, a população estimada de Los Angeles era de 3.849.297. U.S. Census Bureau. Fatos rápidos. <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/losangelescalitycalifornia,losangelescountycalifornia,CA/PST045221>.
- ⁵ New York Metropolitan Transportation Council. Janeiro de 2021. *Hub Bound Travel Data Report 2019 (Relatório de dados de viagens ao centro 2019)*. O transporte coletivo inclui metrô, ferrovias urbanas, ônibus, balsa e bonde. O NYMTC confia em contagens de passageiros, veículos e bicicletas para preparar os dados de viagens ao centro, e essas contagens incluem viagens a trabalho e a lazer. Portanto, as porcentagens de viagens por modo variam em relação aos dados do censo. https://www.nymtc.org/Portals/0/Pdf/Hub%20Bound/2019%20Hub%20Bound/DM_TDS_Hub_Bound_Travel_2019.pdf?ver=GS5smEoyHSsHsyX_t_Zriw%3d%3d.
- ⁶ **[U.S. Census Bureau, 2012–2016 Census Transportation Planning Package.]**
- ⁷ Segundo a definição da MTA Reform and Mobility Act, o CBD de Manhattan consiste na área geográfica do sul de Manhattan, incluindo a 60th Street e excetuando-se a Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive e a West Side Highway/Route 9A, incluindo a passagem subterrânea do Battery Park e todas as partes de rodovias de superfície do Túnel Hugh L. Carey que se conectam com a West Street (West Side Highway/Route 9A).
- ⁸ Merriam-Webster, “How did ‘gridlock’ move so quickly?” <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/the-history-of-gridlock>.
- ⁹ INRIX 2021 Global Traffic Scorecard. <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>.
- ¹⁰ MTA Subway and Bus Ridership for 2019. <https://new.mta.info/coronavirus/ridership>. A utilização de ônibus reflete os números totais anuais reportados do Transporte Coletivo da cidade de New York (Nova Iorque) e da Empresa de Ônibus da MTA.
- ¹¹ American Public Transportation Association. 2021 *Public Transportation Fact Book*, Table 10. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>; American Public Transit Association. “Public Transportation Ridership Report: Fourth Quarter 2021.” <https://www.apta.com/wp-content/uploads/2021-Q4-Ridership-APTA.pdf>.
- ¹² Ernst & Young, LLP, *Economic impacts of the Metropolitan Transportation Authority’s 2020-2024 Capital Investment Strategy*. Preparada para The Partnership of New York City. Março de 2019. <https://pfnyc.org/wp-content/uploads/2020/01/MTA-Capital-Plan-2020-24-Econ-Impacts.pdf>.

- 13 MTA. 1º de outubro de 2019. *2020–2024 Capital Program: Executive Summary*.
<https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.
- 14 Ibidem.
- 15 Isso reflete a parte do programa capital para melhorias no transporte coletivo; inclui US\$ 254 milhões adicionais para outros projetos de transporte coletivo não identificados aqui, bem como a emenda de dezembro de 2021 que aumentou a parte do programa relacionada a transporte coletivo e ferrovias em US\$ 535 milhões. O programa capital completo, incluindo melhorias não relacionadas ao transporte coletivo, inclui US\$ 55,3 bilhões em projetos.
- 16 MTA. 1º de outubro de 2019. *2020–2024 Capital Program: Executive Summary*.
<https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.
- 17 Em abril de 2019, a legislatura aprovou a lei denominada MTA Reform and Traffic Mobility Act, que autorizou a TBTA a projetar, desenvolver, construir e operar o Projeto. Entre suas cláusulas, esta lei requer que seja estabelecido um conselho denominado Traffic Mobility Review Board (TMRB) para fazer recomendações sobre as taxas de pedágio, assim como desenvolver recomendações sobre o cruzamento de créditos, isenções ou descontos. Consulte o **Apêndice 2B**, “**Alternativas ao Projeto: MTA Reform and Traffic Mobility Act.**”
- 18 Uma modelagem da demanda de viagens conduzida para esta EA e descrita no **Subcapítulo 4A**, “**Transporte: efeitos e modelo de transporte regional**”, incluiu as ciclovias como parte da Alternativa de Não Ação, porém não na condição existente.
- 19 Ibidem.
- 20 Novas ciclovias e faixas de ônibus foram incorporadas à modelagem de transporte conduzida para esta EA e descrita no **Subcapítulo 4A**, “**Transporte: efeitos e modelagem de transporte regional**”, conforme apropriado.
- 20 A High Line também é uma propriedade histórica (ou seja, elegível para listagem no Patrimônio Nacional), mas está isenta de consideração como recurso da Seção 4(f) como propriedade histórica e como antiga propriedade ferroviária (23 CFR 774.13).
- 22 **[Como exemplos, um motorista “frequente” poderia ser alguém que se desloca regularmente para o trabalho ou que visita regularmente uma instituição de atendimento médico].**
- 23 **[Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se a estabelecer um período de cinco anos para a taxa de pedágio com desconto para permitir um tempo para que os motoristas frequentes de baixa renda experimentem alternativas e/ou ajustem seus hábitos de viagem enquanto os projetos principais aumentam sua confiabilidade e acesso].**
- 24 **[É importante ressaltar que, em muitos casos, quando esses clientes possuem o E-ZPass, também serão beneficiados por taxas de pedágio menores (comparadas ao Tolls by Mail) em outros locais, incluindo, entre outros, os túneis e pontes da Port Authority de New York e New Jersey, as pontes e túneis da TBTA, as pontes da New York State Bridge Authority e a New York State Thruway, reduzindo assim suas despesas totais com pedágios].**
- 25 **[Este compromisso não impediria que os motoristas de táxi e de veículos de aplicativo da cidade de New York (Nova Iorque) se beneficiassem das medidas de mitigação para motoristas de baixa renda, incluindo o Plano de Desconto de Baixa Renda para seus veículos que não estão licenciados como táxis ou veículos de aplicativo, contanto que eles possam demonstrar sua elegibilidade].**
- 26 **[USEPA. 2014. “Near Roadway Air Pollution and Health: Frequently Asked Questions.”]**
US]EPA-420-F-14-044. Agosto. <https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100NFFD.PDF?Dockey=P100NFFD.PDF>, p. 1.; Conforme definido pela USEPA, os tóxicos aéreos, comumente denominados poluentes aéreos perigosos (HAPs), são poluentes que causam ou podem causar câncer ou ter outros efeitos graves sobre a saúde, como sobre a reprodução ou causar defeitos congênitos, ou ter efeitos adversos sobre o meio-ambiente. A [US]EPA regula 187 substâncias químicas sobre seu programa de HAP (USEPA, 2009d). A maioria dos tóxicos aéreos se origina do transporte e da indústria, incluindo veículos motorizados, instalações industriais e usinas elétricas. USEPA. EJSCREEN Environmental Justice Mapping and Screening Tool: EJSCREEN Technical Documentation. Setembro de 2019. https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-04/documents/ejscreen_technical_document.pdf.]
- 27 **[USEPA. 2021. “Diesel Particulate Matter (PM) Air Toxics.” EnviroAtlas National Data Fact Sheet. Janeiro. <https://enviroatlas.epa.gov/enviroatlas/DataFactSheets/pdf/Supplemental/DieselPMairtoxics.pdf>; USEPA. 2014. “Near Roadway Air Pollution and Health: Frequently Asked Questions.” [US]EPA-420-F-14-044. Agosto. <https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100NFFD.PDF?Dockey=P100NFFD.PDF>, p. 3; Lattanzio, Richard. 2022. Heavy Duty Vehicles, Air Pollution, and Climate Change. Report IF12043. Washington, DC: Congressional Research Service. <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF12043>.]**
- 28 **[Grace Brennan, Park on the Highway: Building a Cap Park as a Solution to Decades of Devastation Caused by the Construction of the Cross-Bronx Expressway, 49 Fordham Urb. L.J. 825 (2022). <https://ir.lawnet.fordham.edu/ulj/vol49/iss4/4>; Sooyoung Kim, Zafar Zafari, Martine Bellanger, and Peter Alexander Muennig, 2018. “Cost-Effectiveness of Capping Freeways for Use as Parks: The New York Cross Bronx Express Case Study.” American Journal of Public Health 108. P. 379-384. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2017.304243>.]**

- ²⁹ [Negret, Marcel, and Carlos Mandeville. 2020. "Housing Segregation Is a Choice." Regional Plan Association. 21 de agosto de 2020. <https://rpa.org/latest/lab/housing-segregation-is-a-choice.>]
- ³⁰ [Embora a EJScreen use uma distância de 500 metros (aproximadamente 1.600 pés) para calcular a proximidade do tráfego, o cálculo da proximidade do tráfego de caminhões apresentado aqui usa 300 metros (aproximadamente 1.000 pés). Esta decisão foi baseada na documentação técnica da EJScreen e em uma análise de outros estudos que consideraram a proximidade de rodovias e a poluição, incluindo um relatório recente do Urban Institute, que afirma que, após uma revisão da literatura, os autores do relatório "determinaram...que a poluição tem maior probabilidade de persistir dentro de limites mais fechados". USEPA. 2019. EJSCREEN Technical Documentation. https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-04/documents/ejscreen_technical_document.pdf. p. 50; Samuels, Gabe and Yonah Freemark. 2022. The Polluted Life Near the Highway: A review of national scholarship and a Louisville case study. The Urban Institute. <https://www.urban.org/sites/default/files/2022-11/The%20Polluted%20Life%20Near%20the%20Highway.pdf>. p 5; American Lung Association. 2022. Living Near Highways and Air Pollution. <https://www.lung.org/clean-air/outdoors/who-is-at-risk/highways>. Novembro; Kim, Deajin, et al. 2022. Dynamic grid-receptor method for regional-level near-road air quality analysis. Environment. 105. Abril. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103232>; Carter, Sarah A., et al. In utero exposure to near-roadway air pollution and autism spectrum disorder in children. Environment International. 158. Janeiro. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2021.106898>.]
- ³¹ [A proximidade do tráfego de caminhões foi usada para a análise por ser um melhor medidor da exposição ao tráfego. O Cenário de Pedágio E foi usado para alterações no tráfego de caminhões por ser o cenário de pedágio com o número máximo de desvios de tráfego de caminhões. Tanto os Cenários de Pedágio E quanto G foram usados para explorar desvios no tráfego de veículos que não são caminhões; o Cenário de Pedágio E foi usado para determinar se o tráfego de caminhões e o tráfego de não caminhões se comportavam de maneira semelhante e, em seguida, o Cenário de Pedágio G foi usado por ter os maiores aumentos potenciais no tráfego de não caminhões. Uma explicação adicional sobre a metodologia é fornecida no Apêndice 17D, "Memorando técnico"].
- ³² [O Apêndice 17D, "Memorando técnico", descreve e avalia os efeitos do Projeto usando o 80º percentil para poluentes aéreos e o 66,66º percentil para cargas de doenças crônicas. O uso do 90º percentil para certos locais com fins de mitigação é consistente com a metodologia da Ferramenta de Justiça Econômica e Climática da Qualidade Ambiental para a abordagem de locais para investimentos].
- ³³ [As seguintes comunidades poderiam ter setores censitários que mereceriam uma mitigação de base local: High Bridge, Morrisania e Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx no Bronx, NY; East Harlem, Randall's Island, e o Lower East Side/Lower Manhattan em Manhattan, NY; Downtown Brooklyn, Fort Greene, e South Williamsburg no Brooklyn, NY; Orange, East Orange, e Newark em Essex County, NJ, e Fort Lee em Bergen County, NJ (exceto sob o Cenário de Pedágio G)].