

PROGRAMA DE PEAJE DEL DISTRITO COMERCIAL CENTRAL (CBD) EVALUACIÓN AMBIENTAL FINAL Resumen ejecutivo

Abril de 2023

Agencia federal principal



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**

Patrocinadores del Proyecto



**Department of
Transportation**



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

CONTENIDO

¿QUÉ ES EL PROGRAMA DE PEAJE DEL DISTRITO COMERCIAL CENTRAL?	ES-2
¿Dónde se propone el Proyecto?	ES-2
¿Cómo llegan y se mueven las personas y los bienes en el CBD de Manhattan en la actualidad?	ES-2
¿Dónde se producirán los beneficios y efectos del Proyecto?	ES-3
¿Qué es una Evaluación Ambiental (EA) y por qué es necesaria para este Proyecto?	ES-3
¿POR QUÉ SE CONSIDERA EL PROGRAMA DE PEAJE DEL CBD?.....	ES-5
PROPÓSITO, NECESIDAD Y OBJETIVOS DEL PROYECTO.....	ES-6
¿Por qué debemos reducir la congestión del tráfico?	ES-6
¿Por qué necesitamos dinero para la inversión en tránsito?	ES-6
¿Cuáles son los objetivos del Proyecto?	ES-7
¿CUÁLES SON LAS ALTERNATIVAS DEL PROYECTO?	ES-8
Alternativa de No Acción	ES-8
Alternativa de peaje del CBD (Alternativa de Acción)	ES-11
Efectos beneficiosos y adversos: ¿Qué es importante saber sobre los escenarios de peaje en la Alternativa de peaje del CBD?	ES-11
Precio de peaje para camiones	ES-13
Hora del día	ES-14
¿CÓMO CUMPLE LA ALTERNATIVA DE ACCIÓN LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO?	ES-14
¿Cuáles son los efectos del Proyecto?	ES-14
¿Cuáles son los efectos del Proyecto en las poblaciones de justicia ambiental?	ES-15
Conductores de bajos ingresos.	ES-15
Taxis y FHV	ES-18
[Cambios de tráfico en las comunidades de justicia ambiental	ES-18
Contaminantes del aire asociados con el tráfico y a la circulación de camiones....	ES-18
Past land-use and transportation practices, trends and burdens.....	ES-19
Resumen de los efectos en el tráfico de camiones.	ES-19
Resumen de los efectos en el tráfico no relacionado con camiones.	ES-20
Mitigación de desviaciones del tráfico.....	ES-20
¿Cambiarán las medidas de mitigación los resultados de la EA?]	ES-24
¿Cómo se ha involucrado el público?	ES-26
Grupo Asesor Técnico de Justicia Ambiental.	ES-27
Grupo de trabajo de partes interesadas en Justicia Ambiental.	ES-27
¿CUÁLES SON LOS EFECTOS DEL PROYECTO PARA LAS PROPIEDADES DE LA SECCIÓN 4(f)?	ES-51

Imágenes

Imagen ES-1. El área de estudio de la región de 28 condados	ES-2
Imagen ES-2. Personas que ingresan a [y salen de] el CBD de Manhattan (por modo).....	ES-3
Imagen ES-3. Áreas urbanas más congestionadas (2021)	ES-5
Imagen ES-4. Áreas de recursos y efectos evaluados en la EA	ES-15
[Imagen ES-5. <i>Trazos censales de justicia ambiental con altas cargas de contaminantes preexistentes y enfermedades crónicas donde la proximidad del tráfico de camiones podría aumentar potencialmente (escenario de peaje E)</i>	ES-21

Cuadros

Cuadro ES-1. Resultados de la evaluación preliminar de las Alternativas ¹	ES-9
Cuadro ES-2. Escenarios de peaje evaluados para la Alternativa de peaje del CBD	ES-12
Cuadro ES-3. Comparación de los resultados de la evaluación para las Alternativas de No Acción y de peaje del CBD	ES-14
[Cuadro ES-4. Medidas de mitigación regionales y basadas en el lugar].....	ES-22
Cuadro ES-[5].Resumen de los beneficios y efectos de la Alternativa de peaje del CBD con comparación de escenarios de peaje	ES-29
[Cuadro ES-6.Resumen del enfoque de implementación de la Alternativa de peaje del CBD para medidas de mitigación y mejora].....	ES-41
NOTAS FINALES	ES-52

El Resumen ejecutivo de la Evaluación Ambiental (Environmental Assessment, EA) para el Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (Central Business District, CBD) (el Proyecto) presenta un resumen de alto nivel del Proyecto, que incluye:

- El propósito, la necesidad y los objetivos del Proyecto
- Las alternativas
- Efectos del proyecto
- Resultados clave

Los detalles adicionales relacionados con la información de este Resumen ejecutivo se pueden encontrar en los capítulos y apéndices correspondientes de la EA.

[Con base en los comentarios recibidos durante el período de comentarios públicos y durante las discusiones adicionales del Grupo Asesor Técnico de Justicia Ambiental, así como la orientación de la Federal Highway Administration (FHWA), se revisó la EA, lo que resultó en una EA final para el Programa de Peaje del CBD. Cuando se utiliza el término "EA", se hace referencia a la EA final puesta a disposición del público en 2023, a menos que se especifique lo contrario. Las diferencias entre la EA y la EA final se describen en el "Prólogo"].

¿QUÉ ES EL PROGRAMA DE PEAJE DEL DISTRITO COMERCIAL CENTRAL?

La Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA), una filial de Metropolitan Transportation Authority (MTA), y el New York State Department of Transportation (NYSDOT)(colectivamente, los Patrocinadores del Proyecto) proponen el **Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (CBD)** (el Proyecto). El Proyecto, un tipo de tarifa por congestión, cobraría peaje a los vehículos que ingresen o permanezcan en el CBD de Manhattan para reducir la congestión del tráfico y generar ingresos para financiar \$15,000 millones para mejorar los sistemas de subterráneo, autobús y tren suburbano en el Plan de Capital 2020-2024 de MTA o planes sucesores.

¿Dónde se propone el Proyecto?

El CBD de Manhattan consiste en el área geográfica en el sur de Manhattan, incluida 60th Street, sin incluir Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive y West Side Highway/Route 9A, Battery Park Underpass y cualquier parte en la superficie de la carretera de Hugh L. Carey Tunnel que conecta con West Street (West Side Highway/Route 9A).

El CBD de Manhattan es el centro comercial de una gran región metropolitana de 28 condados en New York, New Jersey y Connecticut, que rodea e incluye a New York City (**Imagen ES-1**). Juntos, estos 28 condados albergan a 22.2 millones de residentes y más de 10.7 millones de puestos de trabajo, lo que la convierte en la región metropolitana más grande y económicamente más importante de los Estados Unidos.

Solo New York City contiene aproximadamente 4.6 millones (43%) de los puestos de trabajo de la región y 8.4 millones (38%) de la población de la región.¹ El CBD de Manhattan alberga 1.5 millones de puestos de trabajo, 450 millones de pies cuadrados de espacio de oficinas y más de 617,000 residentes.² También es un destino regional y nacional para el comercio, el entretenimiento y el turismo. **El Capítulo 1, “Introducción”**, proporciona más información sobre la configuración del Proyecto.

¿Cómo llegan y se mueven las personas y los bienes en el CBD de Manhattan en la actualidad?

Manhattan está conectada con el resto de la región por veinte puentes y túneles vehiculares, el tren suburbano más grande del país, el sistema de subterráneo más grande y dos de los cinco sistemas de tránsito de autobuses más grandes de los Estados Unidos,³ así como servicios de

Imagen ES-1. El área de estudio de la región de 28 condados

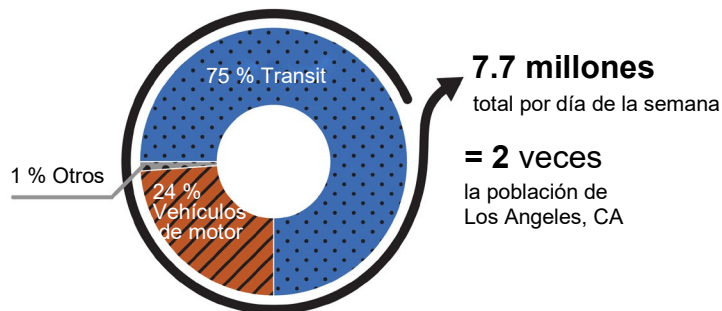


Fuente: ESRI, NYC Open Data, NYMTC 2020 TransCAD Highway Network

ferry privado y público y servicio de tranvía. Gran parte del transporte público funciona las 24 horas del día, los 7 días de la semana, los 365 días del año. **El Capítulo 4, “Transporte”, Subcapítulo 4B, “Transporte: Carreteras e intersecciones locales”, y el Subcapítulo 4C, “Transporte: Transit”,** proporcionan detalles sobre los sistemas de carreteras y tránsito de la región.

Las personas que viajan al CBD de Manhattan llegan en transporte público (tren, subterráneo, autobús, tranvía, ferry y paratransito), caminan o andan en bicicleta, o viajan en automóvil de

Imagen ES-2. Personas que ingresan a [y salen de] el CBD de Manhattan (por modo)



Fuente: NYMTC Hub Bound Travel Data Report, 2019

pasajeros, taxi, vehículo de alquiler (For-Hire Vehicle, FHV) o camión. La mayoría de las personas utilizan el transporte público para ingresar al CBD de Manhattan, tanto por trabajo como por placer. Según el *Informe de datos de viajes vinculados al hub de New York Metropolitan Transportation Council (NYMTC)*, aproximadamente 7,665,000 personas entraron y salieron del CBD de Manhattan en un día

laborable promedio en 2019, casi el doble de la población de Los Angeles, California (**Imagen ES-2**).⁴ El 75 % de estos viajes se realizaron en transporte público, pero se estima que 1,856,000 (24 %) se realizaron en automóvil, taxi, furgoneta o camión.⁵ **[Según la American Community Survey de 2012-2016, los viajeros utilizan el transporte público para acceder al CBD de Manhattan a tasas aún más altas, con un 85 % que utiliza el transporte público y un 11 % que utiliza vehículos de motor⁶].**

¿Dónde se producirán los beneficios y efectos del Proyecto?

La región metropolitana de 28 condados es la principal área de captación de viajes hacia y desde el CBD de Manhattan. El Proyecto afectaría los patrones de viaje dentro del CBD de Manhattan y en otras partes de la región. Los patrones de viaje cambian más intensamente al acercarse al y dentro del CBD de Manhattan. Para evaluar los efectos beneficiosos y adversos del Proyecto, la EA utiliza una combinación del área de estudio regional de 28 condados y varias áreas de estudio locales. Las áreas de estudio locales cambian de acuerdo con el problema que se está explorando en busca de efectos. Por ejemplo, el área de estudio local utilizada para evaluar los efectos visuales asociados con la instalación de la infraestructura de peaje y el equipo del sistema de peaje es mucho más pequeña que el área de estudio local para evaluar los cambios en la calidad del aire. Se proporciona una discusión adicional de estas áreas de estudio en el **Capítulo 3, "Marco de análisis ambiental"**, y en cada capítulo a lo largo de la EA.

¿Qué es una Evaluación Ambiental (EA) y por qué es necesaria para este Proyecto?

Antes de que una agencia federal tome una decisión, la National Environmental Policy Act, (NEPA) requiere que la agencia federal comprenda y divulgue los efectos ambientales de la acción. Se realiza una EA (40 CFR §15[1.5]) para garantizar que las agencias federales consideren los impactos ambientales de sus acciones en el proceso de toma de decisiones (40

CFR §1500.1(a)). Para una acción propuesta que probablemente no tenga efectos significativos, o cuando se desconoce la importancia del efecto (40 CFR §1501.5[(a)]), la EA ayuda a determinar la importancia de los efectos adversos. Si los efectos adversos no son significativos o pueden mitigarse por debajo de niveles significativos, la agencia federal puede emitir un Hallazgo de Impacto No Significativo (Finding of No Significant Impact, FONSI) (40 CFR §1501.6). Si hay efectos significativos que no se pueden mitigar, la agencia federal debe desarrollar una Declaración de Impacto Ambiental (Environmental Impact Statement, EIS) que conduzca a un Registro de Decisión (Record of Decision, ROD).

El Value Pricing Pilot Program (VPPP) y la National Environmental Policy Act (NEPA)

Establecido por el Congreso de los EE. UU. como el Programa Piloto de Tarificación por Congestión en 1991, y rebautizado en 1998, el VPPP tiene como objetivo demostrar si las estrategias de tarificación por congestión pueden reducir la congestión y en qué medida, al mismo tiempo que explora los efectos de estas estrategias en el "comportamiento del conductor, el volumen de tráfico, los pasajeros del transporte público, la calidad del aire y la disponibilidad de fondos para programas de transporte".

Promulgada en 1970, la NEPA requiere que las agencias federales evalúen los efectos ambientales de las acciones propuestas antes de tomar decisiones. La aprobación del Proyecto bajo el VPPP sería una acción de FHWA y, por lo tanto, está sujeta a la NEPA.

Fuentes:

FHWA. "Value Pricing Pilot Program".

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

United States Environmental Protection Agency. "What is the National Environmental Policy Act."

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

Algunas carreteras dentro del CBD de Manhattan son parte del Sistema Nacional de Carreteras y algunas han sido mejoradas con fondos del gobierno federal. Para el peaje de estas carreteras, los Patrocinadores del Proyecto necesitan la aprobación de la Transportation's Federal Highway Administration (FHWA) del Departamento de Transporte de EE. UU., en este caso a través de su Value Pricing Pilot Program (VPPP). Cuando FHWA revisa la solicitud del patrocinador de un proyecto al VPPP con la intención de tomar una acción, debe cumplir con la NEPA.

FHWA, como agencia federal principal para el proceso de la NEPA, determinó que una EA es la clase de acción apropiada para este Proyecto, ya que sus objetivos resultan principalmente en cambios operativos, con muy pocos impactos físicos en el medioambiente existente. El enfoque para reducir la

congestión en el CBD de Manhattan se presta a efectos beneficiosos sobre la calidad del aire y la calidad de vida.

FHWA reconoce que el Proyecto podría tener efectos en las poblaciones de justicia ambiental. Como resultado, FHWA solicitó que el proceso de la NEPA incluyera una mayor participación pública y coordinación con las agencias de recursos federales y estatales.

¿POR QUÉ SE CONSIDERA EL PROGRAMA DE PEAJE DEL CBD?

La congestión del tráfico ha sido un problema en el CBD de Manhattan durante muchos años,⁷ y ha sido uno de los problemas de política más desafiantes de New York City para las personas en general. A medida que la población regional y el comercio han crecido, el tráfico se ha enredado con tanta regularidad a lo largo de los años que se creó una nueva palabra para describirlo: embotellamiento.⁸

NYCDOT, MTA y otras agencias de transporte han implementado programas para reducir la congestión y mejorar la accesibilidad del transporte público, los peatones y las bicicletas en y hacia el CBD de Manhattan. NYCDOT ha reutilizado el estacionamiento en la acera para establecer carriles para bicicletas y aumentar el espacio para peatones con salientes en las aceras y las esquinas. También ha convertido los carriles junto a la acera y los carriles de tráfico de uso general en carriles exclusivos para autobuses en ciertas avenidas de Manhattan y en las calles transversales de este a oeste.

Además, MTA y otras agencias de tránsito ofrecen tarifas de tránsito reducidas para personas mayores, discapacitadas y niños en edad escolar, y a principios de 2022, MTA implementó la limitación de tarifas como parte de su nuevo lanzamiento del sistema de tarifas (OMNY), que permite viajes gratuitos e ilimitados a los clientes el resto de la semana una vez que han gastado \$33 (lo mismo que hacer 12 viajes). Muchos empleadores participan en un programa federal que permite a los empleados utilizar dólares antes de impuestos para pagar el tránsito, y muchas empresas han adoptado horarios de trabajo flexibles, incluidas opciones para trabajar de forma remota.

Imagen ES-3. Áreas urbanas más congestionadas (2021)

Estados Unidos
1. New York, NY
2. Chicago, IL
3. Philadelphia, PA
4. Boston, MA
5. Miami, FL

Fuente: INRIX, 2021

A pesar de estas iniciativas de reducción del tráfico y de la existencia de la red de transporte público más extensa y robusta del país, la congestión del tráfico persiste. En 2020 y 2021, la congestión del tráfico de New York City ocupó el peor lugar entre las ciudades de los Estados Unidos (**Figure ES-3**).⁹

Los funcionarios del estado y de New York City, las partes interesadas y los grupos de defensa han llevado a cabo varios estudios durante los últimos 45 años para determinar la forma más eficaz de abordar la congestión en el CBD de Manhattan. Estos estudios apuntaron abrumadoramente a la tarificación por congestión, o la introducción de peajes basados en los niveles de tráfico, como la herramienta más eficaz.

El Capítulo 2, “Alternativas del proyecto”, y el Apéndice 2A, “Alternativas del proyecto: Estudios y conceptos previos considerados”, proporcionan más información sobre otras alternativas y estos estudios anteriores.

PROPÓSITO, NECESIDAD Y OBJETIVOS DEL PROYECTO

El propósito del Proyecto es reducir la congestión del tráfico en el CBD de Manhattan de una manera que genere ingresos para futuras mejoras en el transporte, de conformidad con la aceptación en el VPPP de FHWA.

¿Por qué debemos reducir la congestión del tráfico?

Las velocidades de viaje bajas y los tiempos de viaje poco confiables hacia, desde y dentro del CBD de Manhattan aumentan los tiempos de desplazamiento y de viaje para los vehículos que utilizan las carreteras, erosionan la



la productividad de los trabajadores, reducen la calidad del servicio de autobuses y transporte alternativo, aumentan el costo de las entregas y el costo total de hacer negocios, y retrasan los vehículos de emergencia. Por lo tanto, existe la necesidad de reducir la congestión vehicular en el CBD de Manhattan para mejorar la confiabilidad y eficiencia del sistema de transporte.

¿Por qué necesitamos dinero para la inversión en tránsito?

“La única forma de acabar con los atascos de tráfico en Manhattan y sus accesos es mejorando el transporte público”.

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

Transit es fundamental para la economía general de New York City y para los residentes, trabajadores y visitantes de la región, y es necesaria una inversión continua en el transporte público para garantizar la movilidad y la accesibilidad continuas. **[De hecho, el sistema de tránsito de MTA, y en particular la red de autobuses, promueve la equidad al prestar servicio a las comunidades minoritarias y de bajos ingresos].**

En 2019, los subterráneos de MTA sirvieron a 1,700 millones de pasajeros y los autobuses de MTA transportaron a 677.6 millones de pasajeros, proporcionando acceso a empleo, atención médica, educación y la gama completa de servicios y opciones de entretenimiento disponibles en todo New York City. Las 10 estaciones de subterráneo más concurridas en el sistema de MTA se encuentran en el CBD de Manhattan, y dos de las 10 rutas de autobús más concurridas de MTA se encuentran en el CBD de Manhattan

La congestión en números

El costo de la congestión: 102 horas de tiempo perdido; casi \$1,595 por año por conductor en la región de New York City.*

Velocidades de viaje: Disminuyeron un [23 %] en el CBD de Manhattan, de 9.1 millas por hora (mph) a 7.1 mph entre 2010 y 2019.**

Registros de FHV: Se triplicaron en New York City, de menos de 40,000 a más de 120,000 entre 2010 y 2019. Debido a los efectos de la pandemia de COVID-19 y el límite continuo de registros de FHV en la ciudad, el número de FHV que realizan viajes se redujo a 70,000 en abril de 2022.†

Velocidades de autobuses locales: Disminuyeron un 28 % en el CBD de Manhattan desde 2010. La velocidad promedio de las rutas de Select Bus Service (el servicio de autobús de tránsito rápido de New York City Transit) en Manhattan es un 19 % más lenta que las rutas de Select Bus Service en otros distritos.††

Fuentes:

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

** NYCDOT. August 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. June 2019. *Improving Efficiency and Managing Growth in New York's For-Hire Vehicle Sector*, NYC TLC FHV trip data.

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

o lo sirven.¹⁰ Long Island Rail Road y Metro-North Railroad fueron los sistemas de trenes suburbanos más concurridos de los Estados Unidos en 2019, y Penn Station New York y Grand Central Terminal, ambas dentro del CBD de Manhattan, son las dos estaciones ferroviarias de pasajeros más concurridas en Norteamérica.¹¹

MTA emplea aproximadamente a 70,000 personas, lo que la convierte en uno de los empleadores individuales más grandes del estado de Nueva York (y más grande que muchas ciudades pequeñas). A través de su gasto de capital, MTA inyecta anualmente miles de millones de dólares en la economía local, tanto a través de grandes proyectos de infraestructura como de operaciones diarias y programas de mantenimiento, apoyando indirectamente miles de empleos adicionales mucho más allá de su empleo directo.¹²

A partir de 2017, las agencias operativas de MTA se involucraron en proyectos para abordar algunas de las causas fundamentales de la disminución del servicio que había comenzado en 2010 e implementaron mejoras en la infraestructura del tren suburbano y subterráneo. Como se documenta en el Programa de Capital 2020-2024 de MTA, estos proyectos resultaron en reducciones sustanciales en la demora y mejoras en el desempeño a tiempo.¹³

Los elementos del sistema de subterráneo y tren suburbano de MTA tienen más de 100 años de antigüedad, y las necesidades de capital siguen siendo esenciales para garantizar un buen estado y llevar los activos ferroviarios y de tránsito de MTA al siglo XXI. El Programa de Capital 2020-2024 tiene como objetivo “construir sobre estos logros, asegurando que las mejoras implementadas sean sostenibles en los años venideros”.¹⁴ El programa identifica \$52,000 millones en inversiones¹⁵ en el subterráneo, los autobuses y los trenes suburbanos de la región. Los siguientes son principios clave del Programa de Capital 2020-2024.

- Invertir para mejorar la confiabilidad
- Comprometidos con la sostenibilidad ambiental
- Construir un sistema de tránsito accesible para todos los neoyorquinos
- Aliviar la congestión y generar crecimiento
- Mejorar la seguridad y el servicio al cliente a través de la tecnología¹⁶

¿Cuáles son los objetivos del Proyecto?

FHWA y los Patrocinadores del Proyecto han establecido los siguientes objetivos para refinar aún más el propósito del proyecto y abordar las necesidades descritas anteriormente.

- Reducir las millas recorridas por vehículo (Vehicle-Miles Traveled, VMT) diarias dentro del CBD de Manhattan en al menos un 5 %
- Reducir el número de vehículos que ingresan diariamente al CBD de Manhattan en al menos un 10 %
- Crear una fuente de financiamiento para mejoras de capital y generar ingresos netos anuales suficientes para financiar \$15,000 millones para proyectos de capital para el Programa de Capital de MTA
- Establecer un programa de peaje coherente con los propósitos subyacentes de la legislación del Estado de Nueva York titulada MTA Reform and Traffic Mobility Act¹⁷

¿CUÁLES SON LAS ALTERNATIVAS DEL PROYECTO?

FHWA y los Patrocinadores del Proyecto evaluaron una serie de alternativas preliminares frente al propósito, la necesidad y tres de los cuatro objetivos del proyecto (**Cuadro ES-1**). **El Capítulo 2, "Alternativas del proyecto"**, proporciona este análisis con más detalle. La Alternativa de peaje del CBD es la alternativa que cumple con el propósito, la necesidad y los tres objetivos del Proyecto. Por lo tanto, a los efectos de esta EA, existen dos alternativas:

- **Alternativa de No Acción**, que no implementaría un programa de peaje vehicular en el CBD de Manhattan
- **Alternativa de peaje del CBD (Alternativa de Acción)**, que implementaría un programa de peaje vehicular en el CBD de Manhattan

Si bien la Alternativa de No Acción no cumple con el propósito y los objetivos del Proyecto, las reglamentaciones de la NEPA exigen que se evalúe y sirva como condición de referencia contra la cual se evalúan los posibles efectos de la Alternativa de peaje de CBD.

Alternativa de No Acción

La Alternativa de No Acción asume que las siguientes políticas y programas existentes continuarían y se implementarían una serie de iniciativas planificadas, que incluyen lo siguiente:

- Se mantendría un límite en el número de licencias de FHV en New York City.
- Los carriles para bicicletas protegidos de doble sentido en Brooklyn Bridge, implementados por NYCDOT en el otoño de 2021, permanecerían.¹⁸
- NYCDOT continuaría con la configuración actual de dos carriles en cada dirección entre Atlantic Avenue y Brooklyn Bridge en Brooklyn-Queens Expressway; iniciaría las reparaciones de los puentes y estructuras entre Atlantic Avenue y Sands Street.¹⁹
- NYCDOT convertiría un carril de tráfico en una pasarela peatonal en el nivel inferior de Ed Koch Queensboro Bridge, y el camino de uso compartido existente en el lado norte del nivel inferior se usaría solo para bicicletas.
- TBTA y Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ) continuarían cobrando peaje en sus puentes y túneles, mientras que los puentes de East River y Harlem River permanecerían sin peaje. **El Capítulo 1, "Introducción"**, proporciona más información sobre los peajes **[existentes]**.
- MTA continuaría implementando proyectos de mejora del transporte público y el ferrocarril en su Programa de Capital 2020-2024, según los fondos disponibles. **El Apéndice 4A.1, Cuadro 4A.1-3**, proporciona información sobre proyectos recientes de mejora del transporte público y del ferrocarril incluidos en el análisis de EA.
- NYCDOT y otras agencias de New York City continuarían con los programas establecidos en respuesta a la pandemia de COVID-19, incluido el cierre de ciertas secciones de calles al tráfico vehicular ("Calles abiertas") y el uso de los carriles de estacionamiento en la acera para comer al aire libre ("Restaurantes abiertos").
- NYCDOT continuaría desarrollando infraestructura para bicicletas y autobuses, incluidos nuevos carriles.²⁰ **El Capítulo 4E, "Transporte: Peatones y bicicletas"**, proporciona más información sobre las mejoras para bicicletas recientemente implementadas y planificadas.

Cuadro ES-1. Resultados de la evaluación preliminar de las Alternativas¹

ALTERNATIVA	PROPÓSITO Y NECESIDAD: Reducir la congestión del tráfico en el CBD de Manhattan de una manera que genere ingresos para futuras mejoras en el transporte	OBJETIVO 1: Reducir las millas recorridas por vehículo (VMT) diarias dentro del CBD de Manhattan Criterio: Reducir en un 5 % (relativa a No acción)	OBJETIVO 2: Reducir el número de vehículos que ingresan diariamente al CBD de Manhattan Criterio: Reducir en un 10 % (relativa a No acción)	OBJETIVO 3: Crear una fuente de financiamiento para mejoras de capital y generar ingresos netos anuales suficientes para financiar \$15,000 millones para proyectos de capital para el Programa de Capital de MTA
NA-1: No Acción	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple
NTP-1: Estrategias de precios de estacionamiento	No cumple	No cumple (consultar la nota 2)	No cumple	No cumple (consultar la nota 2)
T-1: Precios en carreteras completas: Aumentar los peajes o implementar peajes variables en las instalaciones de peaje existentes	No cumple	No cumple (consultar la nota 3)	No cumple (consultar la nota 3)	No cumple
T-2: Precios en carreteras completas: Peaje para puentes de East River y Harlem River	No cumple (consultar la nota 4)	Cumple	Cumple	No cumple (consultar la nota 4)
T-3: Carriles de peaje de alta ocupación (High-occupancy toll, HOT)	No cumple (consultar la nota 5)	No cumple	No cumple	No cumple (consultar la nota 5)
T-4: Precios basados en zonas: Programa de Peaje del CBD	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
O-1: Precios de estacionamiento Reducir los permisos de estacionamiento emitidos por el gobierno	No cumple	[No cumple (consultar la nota 6)]	[No cumple (consultar la nota 6)]	No cumple
O-2: Proporcionar paradas de taxis adicionales para reducir los viajes en cruceo	No cumple	No cumple (consultar la nota [7])	No cumple	No cumple
O-3: Crear incentivos para el teletrabajo	No cumple	No cumple	No cumple(consultar la nota [8])	No cumple
O-4: Racionamiento de matrículas	No cumple	Cumple	Cumple	No cumple
O-5: Obligación de compartir automóvil	No cumple	Cumple	Cumple	No cumple
O-6: Restricciones para camiones de entrega según la hora del día	No cumple	No cumple(consultar la nota [9])	No cumple (consultar la nota [9])	No cumple

Notas para el Cuadro ES-1

- ¹ La evaluación se basó en una variedad de estudios y documentos anteriores, incluidos los siguientes: New York City Traffic Congestion Mitigation Commission, “Congestion Mitigation Strategies: Alternatives to the City’s Plan” (December 10, 2007); y “Report to the Traffic Congestion Mitigation Commission & Recommended Implementation Plan” (January 31, 2008), y sus apéndices, incluidos Cambridge Systematics, Inc., “Technical Memorandum: Telecommuting Incentives,” prepared for New York City Economic Development Corporation and New York City Department of Transportation (December 10, 2007); Cambridge Systematics, Inc., “Technical Memorandum: Night Delivery Incentives,” prepared for New York City Economic Development Corporation and New York City Department of Transportation (December 10, 2007); Cambridge Systematics, Inc., “Technical Memorandum: Congestion Reduction Policies Involving Taxis,” prepared for New York City Economic Development Corporation and New York City Department of Transportation (December 10, 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 (December 10, 2007).
- ² Para NTP-1: La reducción de las VMT se estimó en sustancialmente menos del 1%. Además, no existe ninguna ley o acuerdo vigente entre New York City y MTA que dirija los ingresos generados por esta alternativa a MTA para respaldar el Programa de Capital.
- ³ Para T-1: Esta alternativa generaría ingresos, pero los ingresos netos anuales no serían suficientes para financiar \$15 mil millones para proyectos de capital para el Programa de Capital de MTA. Los ingresos, así como la reducción en las VMT y el número de vehículos con esta alternativa, dependen de qué tan alto se aumente el peaje y si se aumentan solo en las instalaciones de Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) o tanto en las de TBTA como en las de Port Authority of New York and New Jersey. Sin embargo, con algunos cruces sin peaje, el tráfico se desviaría a instalaciones sin peaje, lo que reduciría los ingresos y no reduciría el tráfico. Además, esta alternativa no abordaría la congestión en el CBD de Manhattan, dado que permanecerían disponibles varios puntos de entrada gratuitos al CBD de Manhattan.
- ⁴ Para T-2: Estudios anteriores demostraron que esta alternativa reduciría la congestión y podría generar ingresos por peaje equivalentes a los objetivos del proyecto. Sin embargo, no existe ninguna ley o acuerdo vigente entre New York City y MTA que dirija los ingresos a MTA para apoyar el Programa de Capital. **[Además, el Estudio de New York City Traffic Congestion Mitigation Commission de 2008 identificó una serie de desventajas de esta alternativa, incluyendo que no abordaría los viajes que comienzan y terminan dentro de Manhattan, como viajes que comienzan o terminan en Upper East Side y Upper West Side; y que esta alternativa afectaría negativamente los viajes locales entre el sur del Bronx y Harlem/Washington Heights, lo que podría resultar en un impacto económico local adverso en dos comunidades de justicia ambiental].**
- ⁵ Para T-3: Los carriles HOT pueden ser generadores de ingresos efectivos, pero su capacidad para reducir la congestión y recaudar suficientes ingresos para cumplir con el objetivo es limitada debido a la disponibilidad de carriles gratuitos en la misma carretera.
- ^[6] **[Para O-1: Estudios anteriores concluyeron que la reducción de los carteles de estacionamiento emitidos a los empleados del gobierno reduciría las VMT al sur de 86th Street entre un 0.1 y un 0.3 %, según el tamaño de la reducción (las reducciones evaluadas oscilaron entre 3,000 y 10,000 carteles). Con este nivel de reducciones de VMT, esta alternativa tampoco reduciría el número de vehículos que ingresan al CBD de Manhattan lo suficiente como para cumplir con el objetivo del Proyecto].**
- ^[7] Para O-2: La provisión de paradas de taxis adicionales no tendría ningún efecto sobre el número de taxis que ingresan al CBD de Manhattan y no necesariamente reduciría las VMT, ya que los taxis tendrían que viajar de regreso a una parada de taxis después de dejar a los clientes. Además, esta alternativa no abordaría ampliamente las VMT para todos los vehículos, ni reduciría el número que ingresa al CBD de Manhattan.
- ^[8] Para O-3: Estudios anteriores concluyeron que esta alternativa reduciría los viajes al trabajo en New York City en menos del 2 %. La experiencia reciente con la pandemia de COVID-19 ha respaldado esa conclusión. A medida que la región regresa a las actividades comerciales normales, luego del teletrabajo a gran escala y de tiempo completo, muchos trabajadores de oficina continúan teletrabajando, pero los niveles de tráfico están regresando a los niveles previos a la pandemia de COVID-19 (para obtener más información, consulte el **Capítulo 1, “Introducción”, Sección 1.4.1**). Con un impacto tan mínimo, incluso la combinación de esta alternativa con otras como NTP-1 u O-2 no generaría reducciones de congestión y nuevos ingresos para cumplir con el propósito, la necesidad y los objetivos del proyecto.
- ^[9] Para O-6: Para tener éxito, las restricciones de la hora del día de los camiones requerirían que los receptores estén abiertos y dispuestos a recibir los vehículos durante la noche. Además, dependiendo de cómo se implementen las restricciones, algunos camiones grandes podrían enviar varios camiones pequeños, lo que aumentaría el número de vehículos y VMT.

Alternativa de peaje del CBD (Alternativa de Acción)

La Alternativa de peaje del CBD cobraría peaje a los vehículos que ingresen o permanezcan en el CBD de Manhattan. A los vehículos de pasajeros no comerciales que ingresen al CBD se les cobraría peaje una vez al día. Los vehículos que permanecen en el CBD de Manhattan son aquellos que se detectan al salir, pero sin haber detectado su ingreso el mismo día. Dado que fueron detectados al salir, deben haber conducido a través del CBD de Manhattan y, por lo tanto, permanecieron allí una parte del día. A los vehículos de pasajeros no comerciales se les cobrará peaje no más de una vez al día. Habría exenciones para los vehículos que califiquen que transporten a una persona con discapacidades y los vehículos de emergencia autorizados que califiquen.

Los residentes cuya residencia principal esté dentro del CBD de Manhattan y cuyo ingreso bruto ajustado del estado de Nueva York sea inferior a \$60,000 serían elegibles para un crédito fiscal del estado de Nueva York equivalente al monto de los peajes del CBD de Manhattan pagados durante el año fiscal.

El monto del peaje sería variable, con peajes más altos durante los períodos pico cuando la congestión es mayor. Debido a que los efectos están estrechamente relacionados con la estructura de peaje, la Alternativa de peaje de CBD evaluó una variedad de estructuras de peaje en escenarios de peaje definidos. En la mayoría de estos escenarios de peaje, las tarifas de peaje para diferentes tipos de vehículos, como camiones de reparto, son diferentes a las tarifas de peaje para vehículos de pasajeros no comerciales.

Efectos beneficiosos y adversos: ¿Qué es importante saber sobre los escenarios de peaje en la Alternativa de peaje del CBD?

Se tomará una decisión sobre la estructura de peaje real después de que se complete la EA. Una Junta de Revisión de Movilidad del Tráfico (TMRB) [se ha establecido de conformidad con la **MTA Reform and Traffic Mobility Act**] para desarrollar recomendaciones sobre tarifas de peaje, exenciones, créditos de cruce aplicados contra el peaje CBD para peajes pagados en otros túneles o puentes de peaje, o descuentos. Para la EA, a fin de explorar la gama de efectos que podrían ocurrir con la Alternativa de peaje del CBD, los Patrocinadores del Proyecto desarrollaron inicialmente seis escenarios de peaje (A-F). Cada escenario incluye diferentes combinaciones de créditos de cruce, posibles descuentos (en forma de límites) y exenciones (**Cuadro ES-2**). Después de la participación pública inicial, y dadas las preocupaciones expresadas con respecto a las desviaciones del tráfico de camiones, se agregó un séptimo escenario (G) para evitar algunos de estos efectos en el tráfico. **El Capítulo 2, "Alternativas del proyecto"**, proporciona más detalles sobre cada escenario, mientras que **El Subcapítulo 4A, "Transporte: Efectos y modelado del transporte regional"** y **Subcapítulo 4B, "Transporte: Carreteras e intersecciones locales"** proporciona más información sobre los efectos del tráfico.

¿Cómo y cuándo me cobrarían el peaje?

A continuación se muestran algunos ejemplos de cuándo y cómo se aplicaría el peaje.

- Un automóvil ingresa al CBD de Manhattan el lunes por la mañana y sale antes de la medianoche. Se detectaría cuando entra y cuando sale del CBD de Manhattan. Debido a que los vehículos de pasajeros se cobrarían solo una vez al día, se cobraría un solo peaje.
- Un automóvil ingresa al CBD de Manhattan el lunes y se estaciona hasta que sale el miércoles. Se le cobraría la entrada el lunes y la permanencia cuando atravesara el CBD de Manhattan el miércoles para salir. No se le cobraría las 24 horas completas del martes que hubiera estado estacionado.
- Un automóvil hace dos viajes de ida y vuelta al CBD de Manhattan el mismo día. Se cobraría un único peaje, ya que los vehículos de pasajeros se cobrarían una sola vez al día.
- Un automóvil se estaciona toda la semana dentro del CBD de Manhattan y luego sale del CBD para un viaje de un día el sábado y regresa antes de la medianoche. El automóvil se detectaría al salir (luego de permanecer) y al entrar en el CBD de Manhattan el mismo día. Debido a que los vehículos de pasajeros se cobrarían solo una vez al día, el sábado se le cobraría un solo peaje.
- Un automóvil se estaciona toda la semana dentro del CBD de Manhattan y luego sale del CBD el viernes y regresa el lunes. El automóvil se detectaría al salir (tras permanecer) el viernes y al entrar el lunes. Se le cobraría el viernes por permanecer y el lunes por ingresar. No se le cobraría ningún otro día que hubiera estado estacionado todo el día en el CBD de Manhattan, ni los días que estuviera fuera.

Cuadro ES-2. Escenarios de peaje evaluados para la Alternativa de peaje del CBD

PARÁMETRO ¹	ESCENARIO A	ESCENARIO B	ESCENARIO C	ESCENARIO D	ESCENARIO E	ESCENARIO F	ESCENARIO G
	Plan base	Plan base con límites y exenciones	Créditos de cruce bajo para vehículos que usan túneles para acceder al CBD, con algunos límites y exenciones	Créditos de cruce alto para vehículos que usan túneles para acceder al CBD	Créditos de cruce alto para vehículos que usan túneles para acceder al CBD, con algunos límites y exenciones	Créditos de cruce alto para vehículos que usan puentes y túneles de Manhattan para acceder al CBD, con algunos límites y exenciones	Plan base con los mismos peajes para todas las clases de vehículos
Períodos de tiempo²							
Horas pico: Días de semana	6 a. m. a 8 p. m.	6 a. m. a 8 p. m.	6 a. m. a 8 p. m.	6 a. m. a 8 p. m.	6 a. m. a 8 p. m.	6 a. m. a 10 a. m.; 4 p. m. a 8 p. m.	6 a. m. a 8 p. m.
Horas pico: Fines de semana	10 a. m. a 10 p. m.	10 a. m. a 10 p. m.	10 a. m. a 10 p. m.	10 a. m. a 10 p. m.	10 a. m. a 10 p. m.	10 a. m. a 10 p. m.	10 a. m. a 10 p. m.
Fuera de horas pico: Días de semana	8 p. m. a 10 p. m.	8 p. m. a 10 p. m.	8 p. m. a 10 p. m.	8 p. m. a 10 p. m.	8 p. m. a 10 p. m.	10 a. m. a 4 p. m.	8 p. m. a 10 p. m.
Noche: Días de semana	10 p. m. a 6 a. m.	10 p. m. a 6 a. m.	10 p. m. a 6 a. m.	10 p. m. a 6 a. m.	10 p. m. a 6 a. m.	8 p. m. a 6 a. m.	10 p. m. a 6 a. m.
Noche de fines de semana	10 p. m. a 10 a. m.	10 p. m. a 10 a. m.	10 p. m. a 10 a. m.	10 p. m. a 10 a. m.	10 p. m. a 10 a. m.	10 p. m. a 10 a. m.	10 p. m. a 10 a. m.
Posibles créditos de cruce							
Crédito para el peaje del CBD por los peajes pagados en los túneles Queens-Midtown, Hugh L. Carey, Lincoln, Holland	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No
Crédito para el peaje del CBD por los peajes pagados en los puentes Robert F. Kennedy, Henry Hudson y George Washington	No	No	No	No	No	Sí	No
Posibles exenciones y límites en el número de peajes por día							
Automóviles, motos, furgonetas comerciales	Una vez al día	Una vez al día	Una vez al día	Una vez al día	Una vez al día	Una vez al día	Una vez al día
Taxis	Sin límite	Una vez al día	Exento	Sin límite	Exento	Una vez al día	Sin límite
FHV	Sin límite	Una vez al día	Tres veces al día	Sin límite	Tres veces al día	Una vez al día	Sin límite
Camiones grandes y pequeños	Sin límite	Dos veces al día	Sin límite	Sin límite	Sin límite	Una vez al día	Sin límite
Autobuses	Sin límite	Exento	Sin límite	Sin límite	Autobuses de tránsito – Exento Sin límite en otras	Exento	Sin límite
Tarifa de peaje aproximada asumida³							
Horas pico	\$9	\$10	\$14	\$19	\$23	\$23	\$12
Fuera de horas pico	\$7	\$8	\$11	\$14	\$17	\$17	\$9
Noche	\$5	\$5	\$7	\$10	\$12	\$12	\$7

¹ Los parámetros en este cuadro se asumieron con fines de modelado para evaluar el rango de los posibles efectos que resultarían de la implementación de la Alternativa de peaje de CBD. Las tarifas de peaje reales, los posibles créditos, exenciones o descuentos, y la hora del día en que se aplicarían las tarifas de peaje serían determinadas por la Junta de TBTA después de que la Junta de Revisión de Movilidad del Tráfico haga las recomendaciones. El **Apéndice 2E, "Alternativas del proyecto: Definición de escenarios de peaje"**, proporciona información más detallada sobre las tarifas, posibles créditos de cruce, exenciones o descuentos asumidos para cada escenario de peaje.

² Los peajes serían más altos durante los períodos pico cuando el tráfico es mayor. Estos estarían establecidos por la TBTA en el cronograma de peaje final. Todos los escenarios de peaje incluyen un peaje más alto en los días designados de "Alerta de embotellamiento", aunque el modelo realizado para el Proyecto no reflejó este peaje más alto, ya que considera días típicos en lugar de días con niveles de tráfico inusualmente altos.

³ Las tarifas de peaje son para automóviles, furgonetas comerciales y motocicletas que usan E-ZPass, y están redondeados. Para todos los escenarios de peaje, se aplicarían diferentes tarifas para los vehículos que no usan E-ZPass; para los escenarios de peaje A a F, diferentes clases de vehículos pagarían peajes diferentes (ver **Apéndice 2E, "Definición de escenarios de peaje"**). El rango máximo de tarifas de E-ZPass (redondeado) en escenarios de peaje para camiones pequeños sería de \$12 a \$65; para camiones grandes, el rango sería de \$12 a \$82.

Hay varios componentes en la estructura de peaje, pero el factor más importante en la magnitud y distribución de los efectos del Proyecto es la tarifa del peaje. En general, el Proyecto generaría un beneficio de congestión tanto a nivel regional como dentro del CBD de Manhattan. A nivel local, dependiendo de la estructura de peaje, cerca y adyacente al CBD de Manhattan habría aumentos o disminuciones en los volúmenes de tráfico a medida que los vehículos se desviarán a otras rutas para evitar el peaje. **El Cuadro ES-[5]** proporciona información adicional sobre estos efectos y la mitigación propuesta. Es importante comprender las siguientes tendencias:

- Todos los escenarios de peaje reducirían el tráfico que ingresa al CBD de Manhattan.
- Todos los escenarios de peaje tendrían un beneficio neto general en la reducción de la congestión para la región.
- La adición de descuentos, créditos de cruce y exenciones requeriría que las tarifas generales de peaje aumentaran, lo que conduciría a una mayor reducción de la congestión.
- Tarifas de peaje más altas reducirían el tráfico y aumentarían el número de pasajeros que ingresaría al CBD de Manhattan en transporte público.
- Las tarifas de peaje más altas aumentarían las desviaciones del tráfico en la medida en que los conductores evitarían el peaje. Esto conduciría a menos tráfico en el CBD de Manhattan y cambios en los patrones de tráfico fuera del CBD, con aumentos y disminuciones del tráfico en ubicaciones localizadas en otros lugares.
- Los créditos de cruce, que acreditarían parte de la cantidad que los conductores pagan por los peajes de TBTA o PANYNJ para el peaje del CBD, acercarían los costos totales de las diferentes rutas al CBD a la paridad y, por lo tanto, cambiarían el grado y el equilibrio de dónde se producen las reducciones de tráfico.
 - ❖ Los escenarios de peaje con créditos de cruce tendrían menos efecto en la reducción del tráfico que ingresa al CBD de Manhattan desde Queens, y mucho menos efecto en la reducción del tráfico que ingresa desde New Jersey que los escenarios de peaje sin créditos de cruce. Los escenarios de peaje con créditos de cruce conducirían a mayores reducciones en el tráfico que ingresa desde el norte de 60th Street y Brooklyn.
 - ❖ Los créditos de cruce animarían a algunos conductores a pasar de los puentes del East River, actualmente gratuitos, a los túneles con peaje de TBTA. Como resultado, el tráfico aumentaría en Queens-Midtown Tunnel y Hugh L. Carey Tunnel, lo que generaría más tráfico en Long Island Expressway y un cambio de tráfico a lo largo de Gowanus Expressway de BQE a Hugh L. Carey Tunnel, así como como aumentos en el tráfico en las calles locales de Manhattan que alimentan el tráfico hacia y desde estos túneles.

Respuesta de participación pública

En respuesta a las inquietudes planteadas durante la participación pública inicial relacionada con el aumento del tráfico de camiones en Cross Bronx Expressway y el hecho de que los camiones no tienen un modo de viaje alternativo para evitar el peaje, se agregó el escenario G. Este escenario cobra la misma tarifa de peaje para automóviles y camiones y reduce significativamente los desvíos de camiones en el sur del Bronx y Staten Island. Consulte el **Capítulo 4A, "Efectos y modelado del transporte regional"**.

Además de la tarifa de peaje y los créditos de cruce, varios otros factores juegan un papel en la generación de efectos beneficiosos y adversos.

Precio de peaje para camiones. A diferencia de los automóviles, los camiones no pueden cambiar a un modo diferente (por ejemplo, transporte público). Para los camiones que viajan por el CBD en ruta a su destino final, la única alternativa a pagar el peaje es no hacer el viaje o desviarse fuera del CBD de Manhattan. De manera similar al tráfico general, el aumento de los peajes reduce el tráfico de camiones que ingresan al CBD de Manhattan. El desvío de camiones aumenta con los aumentos en el peaje (similar al tráfico general). En particular, los camiones se desviarían a rutas en carreteras en Staten Island y en el sur del Bronx.

Hora del día. Bajar el peaje en el período nocturno reduciría los desvíos a rutas alternativas, disminuyendo los efectos fuera del CBD de Manhattan y alentando a los vehículos de reparto a cambiar al período nocturno menos congestionado. Aunque no tan sustanciales con este cobro nocturno más bajo, aún se producirían reducciones de tráfico.

¿CÓMO CUMPLE LA ALTERNATIVA DE ACCIÓN LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO?

FHWA considerará las Alternativas de No Acción y de peaje del CBD (Alternativa de Acción) como un todo, teniendo en cuenta que la Alternativa de Acción incluye una variedad de posibles escenarios de peaje. El **Cuadro ES-3** resume cómo las Alternativas de No Acción y Acción cumplen con el propósito, las necesidades y los objetivos del Proyecto.

Cuadro ES-3. Comparación de los resultados de la evaluación para las Alternativas de No Acción y de peaje del CBD

CRITERIO DE EVALUACIÓN	ALTERNATIVA DE NO ACCIÓN	ALTERNATIVA DE PEAJE DEL CBD (ACCIÓN)
Propósito y necesidad: Reducir la congestión del tráfico en el CBD de Manhattan de una manera que genere ingresos para futuras mejoras en el transporte	NO CUMPLE	CUMPLE
Objetivo 1: Reducir las millas recorridas por vehículo (VMT) diarias dentro del CBD de Manhattan Criterio: Reducir en un 5 % (relativa a No acción) <i>Reducción diaria de las VMT (2023)</i>	NO CUMPLE	CUMPLE
	0 %	7.1 % - 9.2 %
Objetivo 2: Reducir el número de vehículos que ingresan diariamente al CBD de Manhattan Criterio: Reducir en un 10 % (relativa a No acción) <i>Reducción diaria de vehículos (2023)</i>	NO CUMPLE	CUMPLE
	0 %	15.4 % - 19.9 %
Objetivo 3: Crear una fuente de financiamiento para mejoras de capital y generar ingresos netos anuales suficientes para financiar \$15,000 millones para proyectos de capital para el Programa de Capital de MTA	NO CUMPLE	CUMPLE ¹
<i>Ingresos netos para apoyar el Programa de Capital de MTA²</i>	\$0	\$1.02 mil millones a \$1.48 mil millones
Objetivo 4: Establecer un programa de peaje coherente con los propósitos subyacentes de la legislación del Estado de Nueva York titulada "MTA Reform and Traffic Mobility Act"	NO CUMPLE	CUMPLE

¹ Aunque el escenario de peaje B no cumpliría el objetivo 3 con las tarifas de peaje identificadas y evaluadas en esta Evaluación Ambiental (EA), se realizó un análisis adicional para demostrar que cumpliría este objetivo con una mayor tasa de peaje; la reducción de las VMT y los ingresos resultantes para ese escenario modificado estarían dentro del rango de los otros escenarios presentados. El **Capítulo 16, "Resumen de los efectos"**, proporciona más información sobre el escenario de peaje B modificado.

² Los ingresos netos necesarios para financiar \$15 mil millones dependen de una serie de factores económicos, incluidos, entre otros, las tasas de interés y el plazo. Para los fines de esta EA, el modelo asume que el Proyecto debe proporcionar al menos mil millones anuales en ingresos netos totales, que se invertirían o vincularían para generar fondos suficientes. Los valores de ingresos netos proporcionados en este cuadro están redondeados y se basan en el modelado del proyecto.

Como se describe en la EA, la Junta de TBTA adoptaría una estructura de peaje final, incluidas las tarifas de peaje y cualquier crédito, descuento o exención de cruce, informado por las recomendaciones hechas por la Junta de Revisión de Movilidad del Tráfico y luego de una audiencia pública de acuerdo con la State Administrative Procedure Act.

¿Cuáles son los efectos del Proyecto?

Esta EA analiza 18 áreas de recursos. La **Imagen ES-4** identifica aquellas donde solo habría efectos beneficiosos o no adversos del Proyecto, y aquellas áreas que han identificado posibles efectos adversos que se mitigarán. En el caso de posibles efectos adversos, algunos solo

ocurrirían en ciertos escenarios de peaje. **El Cuadro ES-[5]** proporciona más detalles sobre qué escenarios de peaje generarían efectos beneficiosos o adversos, en qué medida, **y qué medidas de mitigación se instituirán. El Cuadro ES-6 resume cuándo y cómo los Patrocinadores del Proyecto implementarán estas medidas de mitigación**. Cada capítulo respectivo proporciona una descripción y discusión adicionales.

Imagen ES-4. Áreas de recursos y efectos evaluados en la EA

Áreas con solo efectos beneficiosos o sin efectos adversos	Áreas con posibles efectos adversos
Transporte: Transporte regional Transporte: Estacionamiento Condiciones sociales: Población Condiciones sociales: Carácter del vecindario Condiciones sociales: Política pública Condiciones económicas Energía Parques y recursos recreativos Recursos históricos y culturales Recursos visuales Calidad del aire Energía Ruido Recursos naturales Residuos peligrosos/Materiales contaminados Efectos de construcción	Transporte: Carreteras e intersecciones Transporte: Transit Transporte: Peatones y bicicletas Justicia ambiental

¿Cuáles son los efectos del Proyecto en las poblaciones de justicia ambiental?

Algunos de los efectos del Proyecto ocurren en ciertos lugares, por lo que se prestó atención a si estos efectos ocurrieron ampliamente en toda la región o población, o si afectan a comunidades o poblaciones de bajos ingresos o históricamente subrepresentadas (comunidades o poblaciones de justicia ambiental). Los siguientes párrafos proporcionan explicaciones adicionales sobre los efectos beneficiosos o adversos relacionados.

La reducción del tráfico beneficiaría a todos los conductores que viajan hacia y cerca del CBD de Manhattan, incluidas las poblaciones de justicia ambiental, al mejorar los tiempos de viaje, reducir los costos operativos de los vehículos y mejorar la seguridad. **[Las inversiones en tránsito también beneficiarían a las poblaciones de justicia ambiental que usan los subterráneos y autobuses de la MTA para acceder al trabajo, la escuela, la atención médica y más]**. El Proyecto mejoraría la calidad del aire regional, y la mayoría de las poblaciones de justicia ambiental que viven en el CBD de Manhattan experimentarían emisiones contaminantes localizadas más bajas debido a la reducción del tráfico. Los beneficios adicionales se describen en el **Capítulo 17, “Justicia ambiental”**.

Conductores de bajos ingresos.

El costo del nuevo peaje de CBD no sería asumido predominantemente por conductores de bajos ingresos. Sin embargo, para los conductores de bajos ingresos que no tienen otra alternativa **[razonable]** para llegar al CBD de Manhattan que no sea un vehículo privado, el efecto de ese costo sería más oneroso porque el costo del peaje consumiría un porcentaje mayor de sus ingresos disponibles. **[Por lo tanto, la EA, tal como se publicó en agosto de 2022, concluyó que podría producirse un efecto desproporcionadamente elevado y adverso para los conductores de bajos ingresos en el CBD de Manhattan que no disponen de un modo de**

transporte alternativo razonable para llegar al CBD de Manhattan. Esto es especialmente relevante para los conductores frecuentes de bajos ingresos que van al CBD de Manhattan.²² Además de la mitigación ofrecida anteriormente, que reducirá las barreras para beneficiarse de las tarifas de peaje más bajas de E-ZPass (en comparación con los peajes por correo) y los descuentos de peaje existentes disponibles para determinados clientes de E-ZPass, además de la nueva medida de mitigación de un peaje significativamente reducido durante el período nocturno, TBTA también se compromete a un plan de descuento para personas de bajos ingresos para estos conductores.

Específicamente, TBTA se asegurará de que durante los primeros cinco años del Proyecto, la estructura de peaje final incluya una tarifa de peaje con descuento para los conductores frecuentes de bajos ingresos que tengan un ingreso bruto ajustado federal informado en su declaración de impuestos sobre la renta del año calendario anterior por un monto de no más de \$50,000 o comprobante de inscripción en un programa calificado basado en los ingresos provisto por el gobierno (como el Programa de Asistencia Nutricional Suplementaria (Supplemental Nutrition Assistance Program, SNAP) o el Programa Especial de Nutrición Suplementaria para Mujeres, Bebés y niños (Special Supplemental Nutrition Program for Women, Infants, and Children, WIC)).²³ Como ejemplos, un conductor "frecuente" podría ser alguien que viaja al trabajo o alguien que visita regularmente un centro para recibir atención médica.

Mediante el uso de su etiqueta de E-ZPass y un plan de descuento para personas de bajos ingresos asociado en su cuenta E-ZPass, los conductores que califiquen se beneficiarán de un descuento del 25 % en la tarifa de peaje total de CBD E-ZPass para el hora del día aplicable después de los primeros 10 viajes en cada mes calendario. (Este descuento no incluirá el período nocturno, que ya tendrá un gran descuento).

Esta nueva mitigación, combinada con las otras medidas de mitigación descritas en la EA, varias de las cuales eliminan las barreras para convertirse en un cliente de E-ZPass,²⁴ garantizará que el Proyecto no resulte en un efecto desproporcionadamente alto y adverso para los conductores de bajos ingresos que viajan al CBD de Manhattan.

El siguiente cuadro describe todas las medidas de mitigación asociadas con los conductores de bajos ingresos. [Encontrará información adicional sobre cada una de ellas en los Cuadros ES-5 y ES-6 al final del Resumen Ejecutivo].

Para [garantizar que el Proyecto no resulte en un posible] efecto desproporcionadamente alto y adverso en los conductores de bajos ingresos que [no tienen otra alternativa razonable a la conducción], los Patrocinadores del Proyecto instituirán las siguientes [medidas] de mitigación y mejora.

MITIGACIÓN

El Proyecto incluirá un crédito fiscal para los peajes del CBD pagados por los residentes del CBD de Manhattan cuyo ingreso bruto ajustado de New York para el año fiscal sea inferior a \$60,000. TBTA coordinará con el Departamento de Impuestos y Finanzas del Estado de Nueva York (New York State Department of Taxation and Finance, NYS DTF) para garantizar la disponibilidad de la documentación necesaria para los conductores elegibles para el crédito fiscal del Estado de Nueva York.*

TBTA publicará información relacionada con el crédito fiscal en el sitio web del Proyecto, con un enlace a la ubicación adecuada en el sitio web del NYS DTF para guiar a los conductores elegibles a información sobre cómo reclamar el crédito.

TBTA eliminará la tarifa de depósito de etiqueta de E-ZPass de \$10 para clientes sin respaldo de tarjeta de crédito.

TBTA proporcionará una promoción mejorada de las opciones de planes y pagos de E-ZPass existentes, incluida la posibilidad de que los conductores paguen por viaje (en lugar de un saldo de precarga), recarguen sus cuentas con dinero en efectivo en los establecimientos minoristas participantes y los planes de descuento ya existentes, de los que pueden no ser conscientes.

TBTA proporcionará información y educación sobre la elegibilidad de los productos y programas existentes de tarifas de transporte con descuento, incluidos los destinados a las personas de 65 años o más, los discapacitados y las personas con bajos ingresos, de los que muchos pueden no ser conscientes.

Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a establecer un Grupo Comunitario de Justicia Ambiental que se reunirá [trimestralmente], [con la primera reunión antes de la implementación del Proyecto], para compartir datos y análisis actualizados y escuchar posibles inquietudes.

[TBTA se asegurará de que la tarifa de peaje durante la noche se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final de peaje del CBD, lo que beneficiará a los conductores de bajos ingresos que viajen durante este tiempo].

[TBTA se compromete a que durante los primeros cinco años del Proyecto, la estructura de peaje final incluirá una tarifa de peaje con descuento para los conductores frecuentes de bajos ingresos que tengan un ingreso bruto ajustado federal informado en su declaración de impuestos sobre la renta del año calendario anterior por un monto de no más de \$50,000 o comprobante de inscripción en un programa calificado basado en los ingresos provisto por el gobierno. Mediante el uso de su etiqueta de E-ZPass y un plan de descuento para personas de bajos ingresos asociado en su cuenta E-ZPass, los conductores que califiquen se beneficiarán de un descuento del 25 % en la tarifa de peaje total de CBD E-ZPass para la hora del día aplicable después de los primeros 10 viajes en cada mes calendario (sin incluir el período nocturno, que ya tendrá un gran descuento)].

MEJORA

Los autobuses de New York City sirven a una mayor proporción de hogares de minorías y de bajos ingresos en comparación con otros modos de transporte, incluido el subterráneo. [MTA NYCT, al rediseñar sus redes de autobuses, tomó en consideración las áreas con índices más altos de hogares de minorías y de bajos ingresos]. Los rediseños de la red de autobuses implementados recientemente en Staten Island y el Bronx han sido bien recibidos. Los rediseños de la red en Queens y Brooklyn están progresando. TBTA se compromete a trabajar con MTA NYCT para abordar las áreas identificadas en la EA donde el servicio de autobús podría mejorarse a medida que avanzan los rediseños de la red de autobuses de Brooklyn y Manhattan.

[*Aunque es posible que algunas personas no ganen lo suficiente anualmente como para tener que presentar una declaración de impuestos, aún pueden optar por presentar una declaración de impuestos para solicitar el crédito. Los programas gratuitos de declaración de impuestos están disponibles para las personas que califiquen a través del Departamento de Impuestos y Finanzas del Estado de Nueva York y el Departamento de Protección al Consumidor y al Trabajador de la Ciudad de Nueva York (Department of Consumer and Worker Protection, DCWP)].

Taxis y FHV

Los escenarios de peaje **[B, C, E y F]** incluyen exenciones o descuentos (en forma de límites) en el número de viajes que se puede cobrar por taxis o FHV. Las exenciones y los límites reducen la carga de peaje para los conductores de taxis/FHV, al tiempo que aumentan la tarifa de peaje para otros conductores para cumplir con los objetivos de congestión e ingresos del Proyecto. Si se cobrara a los taxis y FHV por cada viaje **[como en los escenarios de peaje A, D y G]**, la demanda de su servicio disminuiría, particularmente en New York City, lo que reduciría los viajes y cumpliría mejor los objetivos del Proyecto, pero generaría nuevos costos directos o posible inseguridad laboral. **El Cuadro ES-[5]** proporciona información sobre la magnitud de estos efectos. Debido a que muchos conductores de taxis y FHV de New York City se identifican como parte de una población de justicia ambiental, esto daría lugar a **[posibles]** efectos desproporcionadamente altos y adversos **[sin mitigación]**.

[La EA publicada en agosto de 2022 propuso varias medidas de mitigación para abordar la posible inseguridad laboral. Sin embargo, como resultado de los aportes durante el período de comentarios públicos, en esta EA final, se propone una nueva mitigación en lugar de esas medidas. Específicamente, TBTA se asegurará de que a estos vehículos no se les cobre peaje más de una vez al día. Con la adición de este nuevo compromiso de mitigación, el Proyecto no generará un efecto desproporcionadamente alto y adverso en los conductores de taxis y FHV en New York City²⁵].

[Para garantizar que el Proyecto no resulte en un posible efecto desproporcionadamente alto y adverso en los conductores de taxis y FHV de New York City, TBTA instituirá la siguiente mitigación.

MITIGACIÓN

TBTA se asegurará de que a los taxis y FHV de New York City no se les cobre más de una vez al día en la estructura de peaje adoptada por CBD*].

[* El subcapítulo 4A describe los posibles efectos adversos y también proporciona una descripción adicional sobre lo que ocurriría en los escenarios de peaje A, D y G si estos vehículos tuvieran un límite una vez por día o quedarán exentos del peaje de CBD. En cada caso, los posibles efectos caen dentro del rango de efectos explorados a través de los escenarios de peaje en la EA. Además, en la página ES-24 de este Resumen Ejecutivo, hay una discusión adicional sobre el rango de efectos, con atención específica a cómo las medidas de mitigación podrían cambiar los efectos del Proyecto. Como se explicó, el análisis adicional realizado demuestra que los resultados de estas medidas de mitigación seguirán estando dentro del rango de efectos explorados en la EA. Finalmente, para una discusión relacionada con la forma en que esta mitigación afecta los análisis de cada capítulo, consulte el Capítulo 3, "Marco de evaluación ambiental", Sección 3.3.3].

[Cambios de tráfico en las comunidades de justicia ambiental

Como resultado de las desviaciones del tráfico que se producirán cuando los conductores intentan evitar el nuevo peaje, algunas comunidades de justicia ambiental experimentarían volúmenes de tráfico más bajos, mientras que otras experimentarían un aumento. Después de la publicación de la EA en agosto de 2022, y con base en los comentarios públicos y los aportes del Grupo Asesor Técnico de Justicia Ambiental, los Patrocinadores del Proyecto realizaron un análisis adicional relacionado con estas posibles desviaciones. Para el análisis completo, consulte el Apéndice 17D, "Memorándum técnico"; los siguientes párrafos proporcionan un resumen de alto nivel de los resultados y conclusiones.

Contaminantes del aire asociados con el tráfico y a la circulación de camiones. El Apéndice 17D, "Memorándum técnico" describe cómo y por qué el transporte, y en particular la circulación de camiones, contribuye a las cargas de contaminantes y la asociación entre estas cargas y los resultados de salud. Específicamente, los vehículos contribuyen a los contaminantes del aire como el monóxido de carbono, los tóxicos del

aire de fuentes móviles, los óxidos de nitrógeno y las partículas a través de las partículas de los frenos y los neumáticos, la dispersión del polvo en las carreteras y la quema de combustibles fósiles en los motores de combustión.²⁶

Aunque todos los vehículos de motor producen contaminantes del aire, las emisiones de los camiones son especialmente preocupantes para la calidad del aire cerca de las carreteras, en parte debido a los contaminantes que emiten, pero también porque contribuyen de manera desproporcionada con más emisiones que otros tipos de vehículos.²⁷ Por lo tanto, gran parte del análisis se centra en la circulación de camiones; sin embargo, para garantizar que se explore la gama completa de efectos, el Apéndice 17D, "Memorándum técnico", también explora los efectos del Proyecto en el tráfico no relacionado con camiones.

Past land-use and transportation practices, trends and burdens. El análisis en el Apéndice 17D, "Memorándum técnico" también proporciona un contexto más amplio al describir las cargas de contaminantes preexistentes y enfermedades crónicas, así como las políticas anteriores del uso del suelo y las tendencias relacionadas con las emisiones de contaminantes y los resultados de salud asociados. La red de carreteras de la región se desarrolló a mediados del siglo XX y, en muchos casos, la construcción de carreteras atravesó bloques de apartamentos, desplazando a residentes y negocios. En otros casos, las carreteras formaban límites físicos entre los vecindarios, aislando a los residentes de los centros comerciales y de los antiguos vecindarios (por ejemplo, Cross Bronx Expressway). Con el tiempo, muchos vecindarios adyacentes a las carreteras experimentaron un éxodo de residentes que fueron reemplazados por nuevos grupos étnicos o económicos, lo que provocó un marcado cambio de vecindario en algunos lugares, ya que los nuevos residentes establecieron nuevos enclaves étnicos, muchos de ellos minoritarios o de bajos ingresos.²⁸ Más allá del uso del suelo y las prácticas de transporte, otras políticas y prácticas han contribuido a estos efectos o los han amplificado. Por ejemplo, en algunas áreas, las prácticas inmobiliarias discriminatorias, como la línea roja, restringieron severamente los lugares donde las poblaciones minoritarias podían ubicarse, concentrando las comunidades minoritarias en ciertas áreas.²⁹

La calidad del aire regional ha estado mejorando durante muchos años, pero los habitantes de la región de estudio de 10 condados, ya sea que vivan en comunidades designadas como comunidades de justicia ambiental o en otras comunidades, soportan la carga de altos niveles de contaminantes del aire y enfermedades crónicas asociadas, en comparación con el resto de los Estados Unidos (consulte el Apéndice 17D, "Memorándum técnico" para obtener detalles sobre ubicaciones específicas).

Resumen de los efectos en el tráfico de camiones. Todos los 434 tramos censales dentro de los 300 metros de una carretera³⁰, tanto los que son comunidades de justicia ambiental como los que no lo son, tienen al menos una carga contaminante en el percentil nacional 80 o superior o al menos una carga de enfermedad crónica por encima del percentil 66.66, incluidos 284 tramos censales que podrían experimentar disminuciones o aumentos en la proximidad del tráfico de camiones (una medida de la exposición al tráfico de camiones) como resultado del Proyecto.³¹ La proporción de tramos censales de justicia ambiental que existen dentro de los 300 metros de una carretera (71.7 %) refleja la proporción general de tramos censales de justicia ambiental en el área de estudio de justicia ambiental de 10 condados como un todo (70.6 %).

Los aumentos en el tráfico de camiones en las comunidades actualmente sobrecargadas, en relación con los percentiles nacionales, constituirían un efecto adverso. El análisis encontró que un mayor número de tramos censales identificados como tramos de justicia

ambiental (56) experimentarían una reducción en la proximidad del tráfico de camiones en comparación con los tramos que no son de justicia ambiental (23); en esencia, más tramos de justicia ambiental que tramos censales no ambientales se beneficiarían de las reducciones en el tráfico de camiones relacionadas con el Proyecto. Además, aproximadamente la misma proporción de comunidades de justicia ambiental y comunidades que no son de justicia ambiental verían disminuciones en la proximidad del tráfico de camiones relacionada con el Proyecto. Sin embargo, mientras que el 41 % de los tramos censales que no son de justicia ambiental experimentarían aumentos en la proximidad del tráfico de camiones, el 50 % de los tramos censales de justicia ambiental experimentaría aumentos que no se aliviarían por completo con los efectos beneficiosos generales del Proyecto.

Resumen de los efectos en el tráfico no relacionado con camiones. Se realizó un modelado similar para los cambios de proximidad en el tráfico no relacionado con camiones como resultado del Proyecto. En este caso, 35 comunidades de justicia ambiental con al menos un tramo censal que demuestre una carga de contaminantes del aire preexistente o una carga de enfermedades crónicas experimentarían potencialmente una disminución en la proximidad del tráfico de carreteras no relacionado con camiones. Sin embargo, 33 comunidades con estas mismas cargas de contaminantes del aire preexistentes o enfermedades crónicas podrían experimentar un aumento en la proximidad del tráfico no relacionado con camiones. Todas menos 11 de estas comunidades también fueron identificadas durante el análisis del tráfico de camiones. Los resultados de este análisis y las inquietudes planteadas por las comunidades de justicia ambiental llamaron especialmente la atención sobre un aumento previsto del tráfico en FDR Drive, adyacente a las comunidades en Lower Manhattan y Lower East Side.

Mitigación de desviaciones del tráfico. Para abordar las posibles desviaciones del tráfico relacionadas con el Proyecto, los contaminantes del aire relacionados y los efectos en la salud asociados, los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a un paquete de mitigación regional y basado en el lugar para las comunidades que pueden experimentar aumentos del tráfico relacionados con el Proyecto.³² Los tramos censales específicos que experimentarían cambios en el tráfico varían ligeramente según el escenario de peaje, pero las comunidades siguen siendo en gran medida las mismas en todos los escenarios de peaje.³³

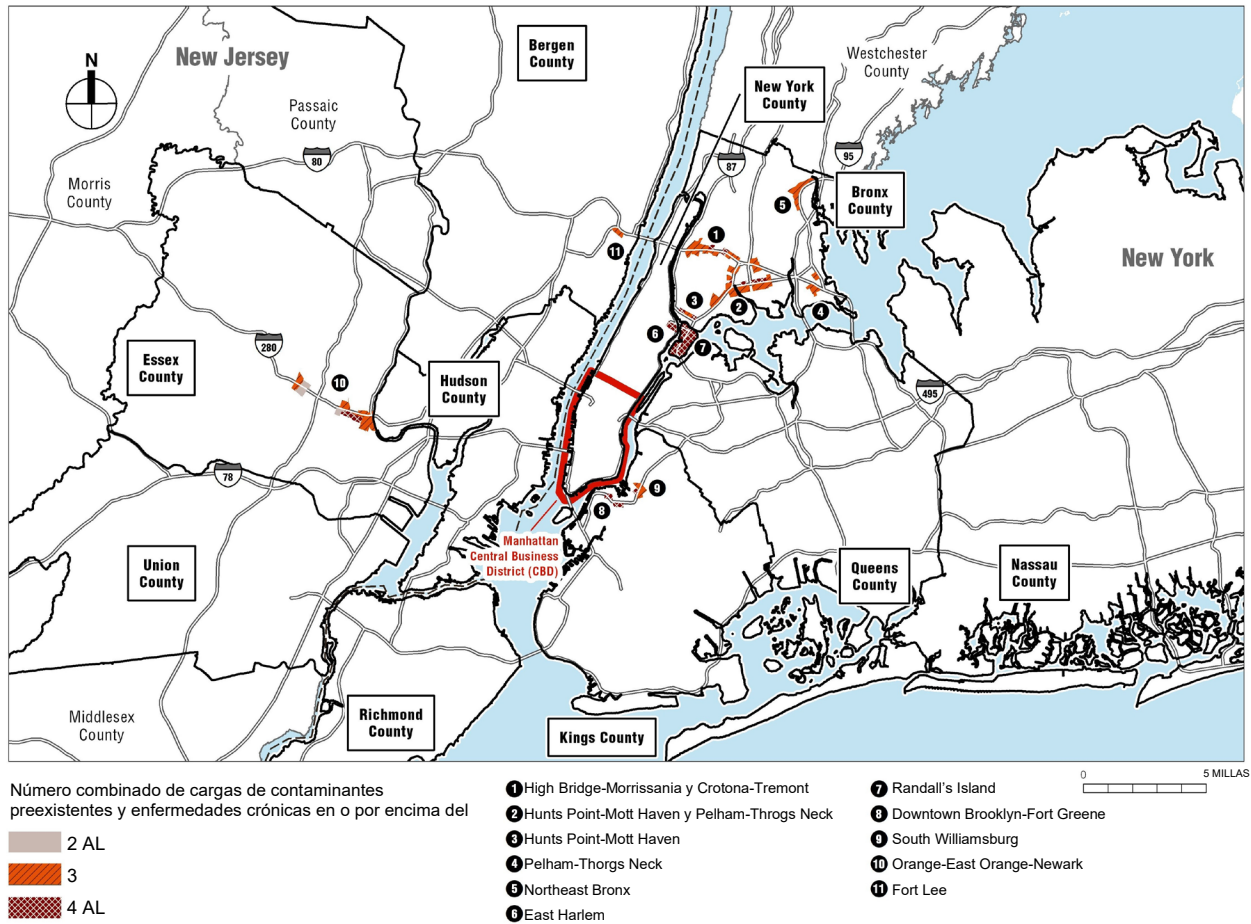
Con respecto a los posibles aumentos en el tráfico de camiones, aquellas comunidades que ya experimentan cargas de contaminantes preexistentes o enfermedades crónicas en o por encima del percentil 90, en comparación con la nación, se beneficiarían de las medidas regionales de mitigación. Las comunidades que ya experimentan cargas de contaminantes preexistentes y enfermedades crónicas por encima del percentil 90, en comparación con la nación, se beneficiarían de las medidas regionales, así como de la mitigación basada en el lugar (Imagen ES-5).

Para el tráfico no relacionado con camiones, se identificó la mitigación para FDR Drive adyacente a Lower East Side y Lower Manhattan. El modelado indicó que el aumento en esta área podría mitigarse asegurándose de que los vehículos que viajen a Manhattan por Brooklyn Bridge que conduzcan hacia el norte por FDR Drive y usen la salida en East Houston Street para girar inmediatamente a la izquierda y dirigirse hacia el sur por FDR Drive, estarían sujetos a peaje, lo que desalentaría las desviaciones del tráfico no relacionado con camiones. Esta mitigación se implementará como parte del paquete de medidas de mitigación basadas en el lugar.

Las medidas de mitigación regionales y basadas en el lugar se resumen en el Cuadro ES-4. Para financiar estas medidas de mitigación, los Patrocinadores del Proyecto han

comprometido \$155 millones durante 5 años. Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a aplicar estas medidas, independientemente de la estructura de peaje que finalmente se adopte. Se usará un enfoque de gestión adaptativa que incluirá el seguimiento de la eficacia de la mitigación, la consulta a las partes interesadas y los ajustes necesarios. Es importante destacar que con estos compromisos de mitigación incorporados, el Proyecto no resultaría en un efecto desproporcionadamente alto y adverso en las comunidades de justicia ambiental.

[Imagen ES-5. Tramos censales de justicia ambiental con altas cargas de contaminantes preexistentes y enfermedades crónicas donde la proximidad del tráfico de camiones podría aumentar potencialmente (escenario de peaje E)]



Fuente: USEPA NATA y Agency Air Quality System mediante datos de EJScreen 2021; CDC PLACES Estimates 2020 mediante datos de EJI 2022; BPM, WSP 2021.

Nota: Los percentiles son nacionales. Census Tract 3009, Condado de Nassau no indicado. Los posibles aumentos y disminuciones del volumen de camiones en las carreteras dentro del tramo se anularían en última instancia entre sí y no darían lugar a ningún cambio en la proximidad del tráfico de camiones para las poblaciones residenciales dentro del tramo.

[Cuadro ES-4. Medidas de mitigación regionales y basadas en el lugar]¹

MEDIDAS DE MITIGACIÓN	BENEFICIO Y RESULTADO DE LA MITIGACIÓN	FINANCIAMIENTO A 5 AÑOS	UBICACIONES RELEVANTES	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	JEFE DE IMPLEMENTACIÓN
Mitigación regional					
Mayor reducción del peaje nocturno	Minimizar/evitar las desviaciones de camiones	\$30 millones	Área de estudio de justicia ambiental de 10 condados	Programa de Peaje del CBD	TBTA
Ampliar el programa NYC Clean Trucks	Reducciones de NOx y PM _{2.5} de ~500 nuevos camiones limpios	\$20 millones		Programa de Peaje del CBD	NYCDOT
Ampliar el programa de entrega fuera de horario de NYCDOT	Beneficios de seguridad y reducción de emisiones resultantes de la reducción del tráfico de camiones durante el día	\$5 millones		Programa de Peaje del CBD	NYCDOT
Mitigación basada en el lugar					
Peaje de vehículos que viajan hacia el norte por FDR Drive que salen en East Houston Street y luego viajan hacia el sur por FDR Drive	Se podría mitigar del 25 al 35 % de los aumentos de tráfico no relacionado con camiones en FDR Drive	No corresponde	FDR Drive entre Brooklyn Bridge y East Houston Street	No corresponde	TBTA
Reemplazo de unidades de refrigeración de transporte (Transport Refrigeration Units, TRU) en Hunts Point Produce Market	Importantes reducciones de NOx y PM _{2.5} a partir del reemplazo de hasta 1,000 TRU	\$15 millones ²	Hunts Point	Programa MTA CMAQ	NYCDOT
Implementar una infraestructura de carga de camiones eléctricos	Reducciones de NOx y PM _{2.5} de vehículos eléctricos utilizando 35 nuevos cargadores (en siete estaciones)	\$20 millones	Una vez que se establezcan las tarifas de peaje, se llevará a cabo un proceso que incluye análisis adicionales y aportes de la comunidad para determinar las ubicaciones específicas.	\$10 millones para CRP Federal + \$10 millones para el Programa de Peaje del CBD	NYSDOT
Instalar vegetación a los costados de las carreteras para mejorar la calidad del aire en las inmediaciones	Mejorar la calidad del aire en las proximidades de la carretera mediante la captura de contaminantes a partir de ~4,000 árboles y ~40,000 arbustos	\$10 millones		Programa de Peaje del CBD	TBTA con agencias estatales y locales relevantes
Renovar parques y espacios verdes en comunidades de justicia ambiental	Aumentar el bienestar general de la comunidad. De 2 a 5 renovaciones de parques/espacios verdes según el tamaño y la complejidad.	\$25 millones		Programa de Peaje del CBD	TBTA con agencias estatales y locales relevantes
Instalar unidades de filtración de aire en escuelas cercanas a carreteras	Eliminar los contaminantes del aire de las aulas. Entre 25 y 40 escuelas, dependiendo del tamaño de la escuela y de la complejidad del sistema HVAC existente.	\$10 millones		Programa de Peaje del CBD	TBTA con agencias estatales y locales relevantes
Establecer el Programa de Gestión de Casos de Asma y del Bronx Center	Reducción de las hospitalizaciones y las visitas al médico, disminución de los días y noches con síntomas y de los días escolares perdidos: ampliación del programa hasta 25 escuelas	\$20 millones		Programa de Peaje del CBD	NYC DOHMH

¹ Se han asignado \$5 millones adicionales para medidas de mitigación y mejora relacionadas con el monitoreo en otros temas, junto con \$47.5 millones para el descuento en el peaje para personas de bajos ingresos que se mencionó anteriormente. Las medidas de mejora incluyen el monitoreo de la calidad del aire que ampliará la red de monitoreo existente de New York City. Las ubicaciones se seleccionarán teniendo en cuenta los análisis de tráfico y calidad del aire en la EA y en coordinación con las partes interesadas en la justicia ambiental y las agencias estatales y locales pertinentes. Esto complementará las medidas de mitigación regionales y basadas en el lugar relacionadas con las desviaciones del tráfico descritas en el Cuadro ES-5 (consulte el **Capítulo 10, "Calidad del aire"**, para obtener más detalles).

² Después de tres años, los fondos restantes designados para reemplazos de TRU también podrán utilizarse para vales de reemplazo de camiones limpios a través del programa NYC Clean Trucks.

Proceso para la ubicación definitiva de las medidas de mitigación. De las siete medidas de mitigación identificadas basadas en el lugar, cinco son flexibles en cuanto a dónde se pueden implementar, mientras que el peaje de los movimientos hacia el CBD de Manhattan en East Houston Street y el reemplazo de las unidades de refrigeración de transporte (TRU) en Hunts Point Produce Market son específicas para esas ubicaciones en particular.

Una vez que se adopten las tarifas de peaje reales, se llevará a cabo un proceso que incluye análisis adicionales y aportes de la comunidad para determinar los emplazamientos de las otras cinco medidas de mitigación basadas en el lugar (por ejemplo, en qué escuelas instalar unidades de filtración de aire, o en qué carreteras plantar vegetación). Esto requerirá coordinación entre los Patrocinadores del Proyecto, el Grupo Comunitario de Justicia Ambiental (que representa el área de estudio de justicia ambiental de 10 condados, y como se describe más detalladamente en el Cuadro ES-6), las comunidades que reciben la mitigación basada en el lugar y las agencias de implementación locales, e incluirá evaluaciones de necesidades y análisis de viabilidad para determinar el rango de posibilidades.

Los Patrocinadores del Proyecto trabajarán con las agencias de implementación pertinentes a través de los procesos de participación y compromiso público existentes para luego priorizar y seleccionar las ubicaciones específicas. Las ubicaciones específicas de mitigación basadas en el lugar se pondrán a disposición del público a través del sitio web del Proyecto, así como de correos electrónicos directos a los miembros del público que se hayan registrado para recibir información sobre el Proyecto.

Los factores de viabilidad específicos y las formas de participación varían en función de la mitigación e incluyen:

- **Infraestructura de carga de camiones eléctricos** Esta mitigación se implementará a través del Carbon Reduction Program (CRP) utilizando los fondos recibidos por NYSDOT y, por lo tanto, se limitará a ubicaciones en New York. Las consideraciones de ubicación incluirán los posibles impactos visuales, la proximidad a las carreteras (para minimizar los viajes en las carreteras locales) y el estudio de los posibles impactos del tráfico y el ruido. El NYMTC Clean Freight Corridors Study -un estudio desarrollado por la organización de planificación metropolitana en consulta con transportistas, empresas de servicios públicos, fabricantes/proveedores de infraestructura de combustible, operadores de paradas de camiones, empresas inmobiliarias industriales y organizaciones comunitarias y de defensa- se utilizará para ayudar a identificar ubicaciones prioritarias. Dichos grupos volverán a participar, según proceda, junto con funcionarios estatales y locales, para que aporten su opinión en el curso de la identificación de las ubicaciones apropiadas.
- **Vegetación a los costados de las carreteras para mejorar la calidad del aire en las inmediaciones:** Los Patrocinadores del Proyecto trabajarán con las agencias locales y estatales pertinentes para evaluar la disponibilidad de espacio a los costados de las carreteras y la presencia de plantas existentes, así como las consideraciones de acceso y mantenimiento, para identificar lugares apropiados cerca de receptores sensibles (por ejemplo, escuelas, guarderías, centros comunitarios o para personas de la tercera edad, o instalaciones recreativas al aire libre) como ubicaciones para nuevas plantaciones. Para alinearse con las prioridades de la comunidad, los Patrocinadores del Proyecto se comprometerán con las partes interesadas de la comunidad, los funcionarios electos y el Grupo Comunitario de Justicia Ambiental.
- **Parques y espacios verdes en comunidades de justicia ambiental:** Los Patrocinadores del Proyecto trabajarán con las agencias estatales y locales pertinentes para evaluar posibles ubicaciones para inversiones en parques y espacios verdes en las

comunidades afectadas, incluidos los parques existentes donde sea viable la ampliación de espacios verdes, la plantación de árboles u otras mejoras. Las agencias solicitarán aportes sobre la priorización de ubicaciones y tratamientos al Grupo Comunitario de Justicia Ambiental, a los funcionarios locales y a otras partes interesadas de la comunidad.

- **Unidades de filtración de aire en escuelas cercanas a carreteras: Los Patrocinadores del Proyecto trabajarán con las autoridades escolares pertinentes para evaluar las necesidades y analizar la viabilidad de mejorar los sistemas de filtración existentes en las escuelas en los tramos censales dentro de los 300 metros de las carreteras donde se prevé que aumente el tráfico de camiones. Los factores incluirán el diseño y el rendimiento de los sistemas HVAC existentes, la proximidad de las instalaciones a las carreteras y las tasas de asma del área, así como los proyectos de capital programados. Los Patrocinadores del Proyecto trabajarán con las agencias estatales y locales pertinentes y solicitarán aportes de las partes interesadas de la comunidad para determinar las ubicaciones donde las mejoras de filtración de aire tendrán un mayor impacto.**
- **Programa y Centro de Gestión de Casos de Asma: Esta mitigación ampliará el éxito de los programas municipales existentes que operan en los cinco condados de New York City.**
 - ❖ **Programa de Gestión de Casos de Asma: NYC Department of Health and Mental Hygiene (DOHMH) llevará a cabo una evaluación de necesidades para identificar las escuelas en los tramos censales afectados con altos índices de asma. Además, NYC DOHMH colaborará con los líderes escolares en la ampliación del Programa de Gestión de Casos de Asma y solicitará la opinión del Grupo Comunitario de Justicia Ambiental, los padres y otras partes interesadas de la comunidad sobre las ubicaciones preferentes a las que se debe dar prioridad y cómo llegar mejor a las familias de los niños con asma.**
 - ❖ **Centro para el asma: la selección de una ubicación en el Bronx incluirá la consideración de los índices de asma, la concentración de la población, la proximidad a receptores sensibles, la ubicación de las instalaciones y servicios existentes, la accesibilidad a través del transporte público y la disponibilidad de espacio adecuado. NYC DOHMH trabajará con las partes interesadas de la comunidad para solicitar aportes sobre la programación y las estrategias de divulgación para garantizar que el centro maximice su beneficio para las personas con asma.**

¿Cambiarán las medidas de mitigación los resultados de la EA?

La respuesta corta es no, las medidas de mitigación no requieren un cambio en los escenarios de peaje utilizados para los análisis en la EA, ni cambian las conclusiones fundamentales de la EA. En la EA final, los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a adoptar una serie de medidas de mitigación que afectan la estructura de peaje o el costo del Programa de Peaje del CBD. Estas incluyen: 1) un peaje nocturno más reducido para camiones y otros vehículos; 2) peajes de no más de una vez por día para taxis y FHV; 3) medidas de mitigación para abordar el aumento potencial de los volúmenes de tráfico en ciertas comunidades de justicia ambiental como resultado de las desviaciones del tráfico relacionadas con el Proyecto; y 4) una tarifa de peaje con descuento para conductores frecuentes de bajos ingresos durante los primeros cinco años del Proyecto.

Si bien algunos de los escenarios de peaje analizados en la EA reflejan este tratamiento de taxis y FHV (escenarios de peaje B, F y escenarios modificados A, D y G), ninguno incluye el peaje nocturno más reducido ni la tarifa de peaje con descuento para personas de bajos ingresos. Por lo tanto, se llevó a cabo un análisis adicional para asegurar que

con estas medidas de mitigación incluidas, los efectos potenciales del Proyecto seguirían estando dentro del rango de efectos modelados para la EA.

Para analizar los efectos de las otras medidas de mitigación, se desarrolló un escenario de peaje utilizando como base el escenario B1 modificado (una versión del escenario B que cumple con el objetivo de ingresos, como se describe en el Apéndice 2E, página 2E-2; y Apéndice 4A, página 4A.2-1). Este escenario de peaje incluye un tope en los peajes para taxis y FHV de una vez por día y un período completamente gratuito de 12:00 a. m. a 6:00 a. m. para todos los vehículos, incluidos los camiones. Para este análisis, el rango de tiempo y la reducción de la tarifa de peaje para la mitigación nocturna más reducida se ampliaron más allá de los compromisos en la EA final (peajes que están en o por debajo del 50 % de la tarifa de peaje pico de al menos 12 :00 a. m. a 4:00 a. m.) para capturar cualquier diferencia en los efectos de los escenarios de peaje utilizados en el EA. Este escenario modificado, denominado B2 en el siguiente texto, demuestra que las medidas de mitigación descritas en la EA final podrían incorporarse en el Programa de Peaje del CBD, con los efectos potenciales aún dentro del rango de efectos explorados a través de los escenarios de peaje actuales. Específicamente:

- 1. VMT y objetivos de reducción de volumen del Proyecto. El escenario de peaje B2 da como resultado una reducción de las VMT del 8.4 % y una reducción del 17 % de los vehículos que ingresan al CBD de Manhattan. Estos se encuentran dentro del rango de efectos ya modelados en la EA (descritos en los Cuadros 4A-7 y 4A-5).**
- 2. Tarifa de peaje. El escenario de peaje B2 requiere una tarifa máxima de peaje de E-ZPass de \$13.20, que se mantiene dentro del rango de los escenarios de peaje en la EA (consulte el Cuadro 2-3).**
- 3. Objetivo de ingresos. B2 cumple con el objetivo de ingresos, generando \$1,070 millones, que es suficiente para cubrir el costo de las nuevas medidas de mitigación a las que se comprometieron los Patrocinadores del Proyecto en la EA final (incluida la tarifa de peaje con descuento para los conductores frecuentes de bajos ingresos) y, nuevamente, no excede el rango de escenarios de peaje en la EA.**

Es importante destacar que, dado que daría lugar a efectos dentro del rango de efectos identificados anteriormente, el escenario de peaje B2 no tendría efectos en las desviaciones del tráfico (carreteras e intersecciones), o en la calidad del aire relacionada, o en las poblaciones de justicia ambiental, más allá de los ya descritos en la EA.

- 4. Desviaciones del tráfico en las comunidades de justicia ambiental. De los escenarios de peaje evaluados en la EA para las desviaciones del tráfico cerca de las poblaciones de justicia ambiental, el escenario de peaje B tuvo el mayor aumento de camiones en Cross Bronx Expressway en Macombs Road (consulte el Capítulo 10, "Calidad del aire", Sección 10. 3.2.3). El escenario de peaje B2 tendría menos camiones en este tramo en comparación con el escenario B y tendría aumentos en el volumen de camiones dentro del rango identificado en las otras dos ubicaciones donde se realizó el análisis de enlaces de carreteras en la EA (I-95 al oeste de George Washington Bridge y en el acceso a Queens del Robert F. Kennedy Bridge).**

Los Patrocinadores del Proyecto concluyeron además que los efectos en el tráfico de la tarifa de peaje con descuento para los conductores de bajos ingresos estarían dentro del rango de efectos explorados a través de los escenarios de peaje en la EA, dado el pequeño número de conductores frecuentes de bajos ingresos que no tienen una alternativa razonable, en relación con el número total de conductores.

Como se señaló, el escenario de peaje B2 incluía un período completamente gratuito desde las 12:00 a. m. hasta las 6:00 a. m., que es una tarifa de peaje más baja y un período nocturno más largo que el requerido por la legislación o lo comprometido en la EA final. Además, el escenario de peaje B2 incluía otros dos elementos que no son requeridos por la legislación y no forman parte de los compromisos de mitigación en la EA final: un tope en los peajes para camiones dos veces al día y una exención para todos los autobuses. Esto demuestra además que los compromisos de mitigación en la EA final no producirían efectos más allá de los ya descritos. Lo que es más importante, el análisis adicional demuestra que estos cambios en los escenarios de peaje no cambian las conclusiones fundamentales de la EA.]

¿Cómo se ha involucrado el público?

Los Patrocinadores del Proyecto implementaron un sólido plan de participación pública y de agencias para solicitar aportes de residentes, empresas, agencias federales/regionales/estatales/locales, en el área de estudio de 28 condados. La información sobre el Proyecto y el proceso se transmitió a través del sitio web del Proyecto, una Hoja de datos del Proyecto, redes sociales, correo electrónico directo y múltiples medios de comunicación impresos. Durante el período de participación inicial, se llevaron a cabo 10 sesiones de participación pública virtual y 9 sesiones de seminarios web sobre justicia ambiental, para un total de 19 sesiones. Se proporcionaron respuestas en tiempo real a quienes enviaron por escrito preguntas fácticas, técnicas y logísticas relacionadas con el Proyecto y el proceso. Los seminarios web, que permanecen disponibles para su visualización, se transmitieron en vivo en YouTube y las grabaciones se publicaron posteriormente en YouTube para su visualización bajo demanda. En febrero de 2022, hubo más de 14,000 vistas de estas grabaciones combinadas. Se pidió a los asistentes a la reunión que completaran una encuesta opcional; de las 309 respuestas recibidas, aproximadamente un tercio se identificaron como minoría.

[La EA se hizo pública el 10 de agosto de 2022, iniciando un período formal de comentarios públicos de 30 días, que posteriormente se extendió por 14 días, hasta el 23 de septiembre de 2022, en respuesta a las solicitudes. Durante el período de comentarios de 44 días, se recibieron más de 14,000 presentaciones individuales y más de 55,000 cartas modelo. Muchas presentaciones tenían varios comentarios, lo que resultó en más de 22,000 comentarios individuales recopilados por los Patrocinadores del Proyecto y la FHWA a través de una combinación de correo electrónico, correo tradicional, correo de voz, fax y un formulario en línea, así como a través del testimonio oral proporcionado en seis audiencias virtuales sobre la EA. Durante las audiencias virtuales, 552 oradores ofrecieron testimonio oral y muchos más participaron durante la transmisión en vivo o vieron más tarde a través del sitio web del Proyecto o YouTube (más de 11,200 visitas en diciembre de 2022)].

Para fomentar un compromiso significativo con las poblaciones de justicia ambiental, FHWA y los Patrocinadores del Proyecto organizaron reuniones más pequeñas en forma de un grupo de asesoramiento técnico y un grupo de trabajo de partes interesadas.

Grupo Asesor Técnico de Justicia Ambiental. FHWA y los Patrocinadores del Proyecto invitaron a participar a líderes comunitarios y representantes de grupos de defensa con conocimiento y experiencia con poblaciones de justicia ambiental. Treinta y siete grupos fueron invitados, de los cuales 16 grupos aceptaron y 14 grupos han participado en una o más de las reuniones hasta la fecha. El Grupo Asesor Técnico de Justicia Ambiental se reunió tres veces antes de la publicación de esta EA y **[, posteriormente, cuatro veces hasta enero de 2023]**.

Grupo de trabajo de partes interesadas en Justicia Ambiental. Durante la participación inicial, las personas de las poblaciones de toda el área de estudio pudieron solicitar la participación o sugerir a otros como participantes en este grupo mediante un formulario en el sitio web del Proyecto o comunicándose con los Patrocinadores del Proyecto. Las veintisiete personas que fueron nominadas o expresaron interés en participar fueron invitadas a unirse al Grupo de Trabajo, y 22 personas asistieron a una o ambas reuniones. Este grupo se reunió dos veces antes de la publicación de esta EA y nuevamente durante el período de comentarios de la EA.

En ambos grupos, las agendas fueron impulsadas en gran medida por los participantes, mientras que los Patrocinadores del Proyecto escucharon y respondieron a las preguntas. Las discusiones durante estas sesiones, junto con los comentarios escuchados durante los seminarios web de participación pública y justicia ambiental, llevaron a los Patrocinadores del Proyecto a realizar análisis adicionales y desarrollar medidas de mitigación adicionales **[como se describió anteriormente]**.

Respuesta de participación de Justicia Ambiental

Como acción independiente, MTA actualmente está haciendo la transición de su flota a autobuses de cero emisiones. MTA se compromete a priorizar las comunidades tradicionalmente desatendidas y las afectadas por la mala calidad del aire y el cambio climático y ha desarrollado un nuevo marco de puntuación de justicia ambiental para incorporar activamente estas prioridades en el proceso de implementación por fases de la transición.

*Con base en los comentarios recibidos durante la participación realizada para el Programa de Peaje del CBD y las inquietudes planteadas por los miembros de las comunidades de justicia ambiental, MTA se compromete a priorizar Kingsbridge Depot y Gun Hill Depot, ambos ubicados y sirviendo principalmente a comunidades de justicia ambiental en Upper Manhattan y el Bronx, cuando se reciban autobuses eléctricos en la próxima adquisición importante de autobuses eléctricos de batería de MTA, que **[comenzó]** a **[finales]** de 2022. Se anticipa que este*

Cuadro ES-[5]. Resumen de los beneficios y efectos de la Alternativa de peaje del CBD con comparación de escenarios de peaje

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS	
					A	B	C	D	E	F	G			
4A: Transporte: Efectos y modelado del transporte regional	Volúmenes de vehículos		Ubicaciones de cruce al CBD de Manhattan	% de aumento o disminución en los vehículos diarios que ingresan al CBD de Manhattan en relación con la Alternativa de No Acción	-15 %	-16 %	-17 %	-19 %	-20 %	-18 %	-17 %	No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos	
	Viajes en automóvil al CBD de Manhattan	Disminuciones en los viajes diarios de vehículos al CBD de Manhattan en general. Algunos desvíos a diferentes cruces al CBD de Manhattan o alrededor del CBD de Manhattan en total, según el escenario de peaje. A medida que aumenta el tráfico, incluidos los viajes de camiones, en algunas carreteras circunferenciales, simultáneamente hay una reducción en el tráfico en otros tramos de carretera hacia el CBD. Los desvíos aumentarían o disminuirían los volúmenes de tráfico en las intersecciones locales cerca de los cruces del CBD de Manhattan.	CBD de Manhattan	% de aumento o disminución en los viajes en automóvil de los trabajadores al CBD de Manhattan en relación con la Alternativa de No Acción	-5 %	-5 %	-7 %	-9 %	-11 %	-10 %	-6 %	No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos	
			Aumento o disminución absolutos en los viajes diarios en automóvil de los trabajadores al CBD de Manhattan en relación con la Alternativa de No Acción	-12,571	-12,883	-17,408	-24,017	-27,471	-24,433	-14,578				
	Viajes en camión por el CBD de Manhattan		CBD de Manhattan	Aumento o disminución de los viajes diarios de camiones a través del CBD de Manhattan (sin origen ni destino en el CBD) en relación con la Alternativa de No Acción	-4,645 (-55 %)	[-4,967] (-59 %)	-5,253 (-63 %)	-5,687 (-68 %)	-6,604 (-79 %)	-6,784 (-81 %)	[-1,734] (-21 %)	No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos	
	Viajes de tránsito		CBD de Manhattan	% de aumento o disminución en los viajes de tránsito diarios relacionados con el CBD de Manhattan en relación con la Alternativa de No Acción	+1 % a +3 %							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos	
	Resultados de tráfico			CBD de Manhattan		-9 % a -7 %							No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos en el CBD de Manhattan, New York City (no CBD), el norte de New York City y Connecticut; aunque habría aumentos de las VMT en Long Island y New Jersey, los efectos no serían adversos.
				NYC (CBD fuera de Manhattan)		-1 % a 0 %								
				New York al norte de NYC	% de aumento o disminución en las VMT diarias en relación con la Alternativa de No Acción	-1 % a 0 %								
				Long Island		Menos de (+) 0.2 % de cambio								
				New Jersey		Menos de (+) 0.2 % de cambio								
			Connecticut		Menos de (+) 0.2 % de cambio									

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS																																			
					A	B	C	D	E	F	G																																					
4B: Transporte: Carreteras e intersecciones locales	Tramos de tráfico- carretera	<p>La introducción del Programa de peaje del CBD puede producir una mayor congestión en los tramos de carretera que se aproximan en las carreteras circunferenciales utilizadas para evitar los peajes del CBD de Manhattan, lo que resulta en mayores demoras y colas en las horas pico del mediodía y de la tarde en ciertos tramos en algunos escenarios de peaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> Long Island Expressway en dirección oeste (I-495) cerca de Queens-Midtown Tunnel (mediodía) Accesos a George Washington Bridge en dirección oeste en la I-95 (mediodía) FDR Drive en dirección sur y norte entre East 10th Street y Brooklyn Bridge (p. m.) Otros lugares verán una disminución asociada en la congestión particularmente en las rutas que se acercan al CBD de Manhattan 	<p>10 tramos de carretera (a. m.)</p> <p>10 tramos de carretera (mediodía)</p> <p>10 tramos de carretera (p. m.)</p>	<p>Tramos de carretera con mayores retrasos y colas en horas pico que resultarían en efectos adversos</p>	<p>0 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (escenario de Peaje D)</p> <p>2 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (escenario de peaje D), así como los escenarios de Peaje E y F</p> <p>1 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (escenario de Peaje D), así como los escenarios de Peaje E y F</p>							Sí	<p>Se necesita mitigación. Los Patrocinadores del Proyecto aplicarán un plan de monitoreo antes de la implementación con datos posteriores a la implementación recopilados aproximadamente tres meses después del inicio de las operaciones de [peaje] e incluidos los umbrales para los efectos; si se alcanzan o cruzan los umbrales, los Patrocinadores del Proyecto implementarán medidas de gestión de la demanda de transporte (Transportation Demand Management, TDM), como medición de rampa, información para automovilistas, señalización en todas las ubicaciones de carreteras identificadas con efectos adversos sobre la implementación del Proyecto. [NYSDOT posee y mantiene los tramos pertinentes de Long Island Expressway y la I-95. El tramo pertinente de FDR Drive es propiedad de NYSDOT al sur de Montgomery Street y NYCDOT al norte de Montgomery Street. La implementación de las medidas de TDM será coordinada entre los propietarios de las carreteras y los propietarios de cualquier activo relevante para implementar la TDM].</p> <p>Después de la implementación [de las medidas de TDM], los Patrocinadores del Proyecto monitorearán los efectos y, si es necesario, TBTA modificará las tarifas de peaje, créditos de cruce, exenciones o descuentos [dentro de los parámetros del horario de peaje adoptado] para reducir los efectos adversos.</p>																																			
	Intersecciones	<p>Los cambios en los patrones de tránsito, con aumentos en el tránsito en algunos lugares y disminuciones en otros, cambiarían las condiciones en algunas intersecciones locales dentro y cerca del CBD de Manhattan. De las 102 intersecciones analizadas, la mayoría mostraría reducciones en la demora.</p> <p>Posibles efectos adversos en cuatro intersecciones locales en Manhattan: Trinity Place y Edgar Street (mediodía); East 36th Street y Second Avenue (mediodía); East 37th Street y Third Avenue (mediodía); East 125th Street y Second Avenue (a. m., p. m.)</p>	<p>363 ubicaciones (Todo el día)</p> <p>102 ubicaciones (a. m.)</p> <p>102 ubicaciones (mediodía)</p> <p>102 ubicaciones (p. m.)</p> <p>57 ubicaciones (durante la noche)</p> <p>4 ubicaciones</p>	<p>Número de instancias de intersecciones con aumento de volúmenes de 50 o más vehículos en las horas pico.</p> <p>Ubicaciones con posibles efectos adversos que se [abordarán] con ajustes de sincronización de señales</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	Sí
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 EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
4C: Transporte: Transit	Sistemas de tránsito	El Proyecto generaría una fuente de ingresos dedicada a la inversión en el sistema de tránsito. El número de pasajeros del transporte público aumentaría entre un 1 y un 2 % en todo el sistema para viajar hacia y desde el CBD de Manhattan, porque algunas personas cambiarían al transporte público en lugar de conducir. Los aumentos en el tránsito de pasajeros no tendrían efectos adversos en la capacidad de transporte de línea en ninguna ruta de transporte público.	New York City Transit	% de aumento o disminución en el número total de pasajeros de transporte público diario en todo el sistema	1.5 % a 2.1 %							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			PATH		0.8 % a 2.0 %								
			Long Island Rail Road		0.6 % a 2.0 %								
			Metro-North Railroad		0.6 % a 1.9 %								
			Tren suburbano NJ TRANSIT		0.3 % a 2.3 %								
			Autobuses MTA/NYCT		1.3 % a 1.6 %								
			Autobús NJ TRANSIT		0.5 % a 1.1 %								
			Otros autobuses (operadores suburbanos y privados)		0.0 % a 0.9 %								
			Ferris (Staten Island Ferry, NYC Ferry, NY Waterway, Seastreak)		2.5 % a 3.5 %								
			Roosevelt Island Tram		1.7 % a 4.1 %								
	Efectos del sistema de autobús	Las disminuciones en los volúmenes de tráfico dentro del CBD de Manhattan y cerca del límite de 60th Street del CBD de Manhattan reducirían la congestión vial que afecta negativamente las operaciones de los autobuses, lo que facilitaría viajes en autobús más rápidos y confiables.	Autobuses locales de Manhattan	% de aumento o disminución en el punto máximo de carga de pasajeros	Aumentos del 0.5 % al 1.2 %							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			Autobuses exprés del Bronx		-1.6 % a 2.2 %								
			Autobuses locales y exprés de Queens (a través de Ed Koch Queensboro Bridge)		2.0 % a 2.8 %								
			Autobuses exprés de Queens (a través de Queens-Midtown Tunnel)		-1.3 % a 4.1 %								
			Autobuses exprés y locales de Brooklyn		1.3 % a 2.6 %								
			Rutas exprés de Staten Island (a través de Brooklyn)		3.7 % a 4.5 %								
			Rutas exprés de Staten Island (a través de NJ)		1.0 % a 2.8 %								
			Autobuses NJ/Oeste de Hudson (a través de Holland Tunnel)		-1.4 % a 1.4 %								
			Autobuses NJ/Oeste de Hudson (a través de Lincoln Tunnel)		0.4 % a 1.5 %								

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
4C: Transporte: Transit (continuación)	Elementos de tránsito	<p>El aumento del número de pasajeros afectaría los flujos de pasajeros con los posibles efectos adversos en ciertos elementos de circulación vertical (es decir, escaleras y escaleras mecánicas) en cinco estaciones de tránsito:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hoboken Terminal, Hoboken, NJ PATH station ▪ Estación de subterráneo Times Sq-42 St/42 St-Port Authority Bus Terminal en el CBD de Manhattan (líneas N, Q, R, W y S; números 1, 2, 3 y 7; y líneas A, C, E) ▪ Estación de subterráneo Flushing-Main St, Queens (línea N.º 7) ▪ Estación de subterráneo 14th Street-Union Square en el CBD de Manhattan (n.º 4, 5 y 6; y líneas L, N, Q, R, W) ▪ Estación de subterráneo Court Square, Queens (líneas N.º 7 y E, G, M) 	Hoboken Terminal–Estación PATH (NJ) Escalera 01/02	Aumentos netos de pasajeros o en escalera en la hora pico	45	72	122	164	240	205	139	Sí	Se necesita mitigación para los escenarios de peaje E y F. TBTA coordinará con NJ TRANSIT y PANYNJ para monitorear los volúmenes de peatones en la Escalera 01/02 un mes antes de comenzar las operaciones del peaje para establecer una línea de base, y dos meses después de que comiencen las operaciones del proyecto. Si una comparación de los volúmenes de pasajeros de la Escalera 01/02 antes y después de la implementación muestra un cambio incremental mayor o igual a 205, entonces TBTA coordinará con NJ TRANSIT y PANYNJ para implementar señalización mejorada y orientación para desviar a algunas personas de la escalera 01/02, y personal suplementario en caso de ser necesario.
			Estación de subterráneo 42 St-Times Square (Manhattan) Escalera ML6/ML8 que conecta la <i>entrepunta</i> con la plataforma del subterráneo de las líneas 1/2/3 de la parte alta	Aumento o disminución relativa en el volumen de pasajeros en la estación EN GENERAL en comparación con el escenario de peaje E (no solo en la escalera o ubicación afectada) en la hora pico, período pico	63 %	59 %	68 %	82 %	100 %	82 %	56 %	Sí	Se necesita mitigación. TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, TBTA coordinará con MTA NYCT para quitar el pasamanos central y estandarizar la contrahuella, de modo que la escalera cumpla con el código sin el pasamanos. El umbral se establecerá para permitir suficiente tiempo para implementar la mitigación de modo que no ocurra el efecto adverso.
			Estación de subterráneo Flushing-Main St (Queens): escalera mecánica E456 que conecta la calle con la <i>entrepunta</i>	Aumento o disminución relativa en el volumen de pasajeros en la estación EN GENERAL en comparación con el escenario de peaje E (no solo en la escalera o ubicación afectada) en la hora pico, período pico	116 %	91 %	108 %	116 %	100 %	133 %	72 %	Sí	Se necesita mitigación. TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, MTA NYCT aumentará la velocidad de 100 pies por minuto (fpm) a 120 fpm.
			Estación de subterráneo Union Sq (Manhattan): escalera mecánica E219 que conecta el andén de la línea de subterráneo L con la <i>entrepunta</i> de las líneas N.º 4/5/6	Aumento o disminución relativa en el volumen de pasajeros en la estación EN GENERAL en comparación con el escenario de peaje E (no solo en la escalera o ubicación afectada) en la hora pico, período pico	63 %	82 %	87 %	102 %	100 %	95 %	61 %	Sí	Se necesita mitigación. TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, MTA NYCT aumentará la velocidad de la escalera mecánica de 100 fpm a 120 fpm.

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
4C: Transporte: Transit (continuación)	Elementos de tránsito (continuación)	El aumento del número de pasajeros afectaría los flujos de pasajeros con los posibles efectos adversos en ciertos elementos de circulación vertical (es decir, escaleras y escaleras mecánicas) en cinco estaciones de tránsito (continuación)	Estación de subterráneo Court Sq (Queens): escalera P2/P4 hasta la línea No. 7 con destino a Manhattan	Aumento o disminución relativa en el volumen de pasajeros en la estación EN GENERAL en comparación con el escenario de peaje E (no solo en la escalera o ubicación afectada) en la hora pico, período pico	98 %	90 %	102 %	104 %	100 %	117 %	97 %	Si	Se necesita mitigación. TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, TBTA coordinará con MTA NYCT para construir una nueva escalera desde el extremo norte de la plataforma N.º 7 hasta la calle. El umbral se establecerá para permitir suficiente tiempo para implementar la mitigación de modo que no ocurra el efecto adverso.
4D: Transporte: Estacionamiento	Condiciones de estacionamiento	Todos los escenarios de peaje darían como resultado una reducción en la demanda de estacionamiento dentro del CBD de Manhattan de una magnitud similar a la reducción de los viajes en automóvil al CBD de Manhattan. Con un cambio de la conducción al transporte público, habría una mayor demanda de estacionamiento en las estaciones de trenes subterráneos y suburbanos y en las instalaciones de estacionamiento fuera del CBD de Manhattan.	CBD de Manhattan	Narrativa	Reducción en la demanda de estacionamiento debido a la reducción en los viajes en automóvil al CBD							No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos
			Instalaciones de tránsito	Narrativa	Pequeños cambios en la demanda de estacionamiento en las instalaciones de tránsito, correspondientes al aumento en el número de pasajeros de trenes suburbanos y del subterráneo							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
4E: Transporte: Peatones y bicicletas	Circulación peatonal	Mayor actividad peatonal en las aceras fuera de los centros de tránsito debido al mayor uso del transporte público. En todas menos una ubicación en el CBD de Manhattan (Herald Square/Penn Station), el aumento en los pasajeros en transporte público no generaría suficientes peatones nuevos como para afectar negativamente la circulación de peatones en el área de la estación. Fuera del CBD de Manhattan, el uso del transporte público en estaciones individuales no aumentaría lo suficiente como para afectar negativamente las condiciones de los peatones en las aceras, los cruces peatonales o las esquinas cercanas.	Herald Square/Penn Station New York	Aceras, esquinas y cruces peatonales con volúmenes de peatones por encima del umbral en los períodos pico de la mañana y la tarde	Efectos adversos sobre la circulación de peatones en un tramo de acera y dos cruces peatonales							Si	Se necesita mitigación. [NYCDOT] implementará un plan de monitoreo en este lugar. El plan incluirá una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, [NYCDOT] aumentará el espacio para peatones en las aceras y los cruces peatonales mediante la ampliación física o la eliminación o reubicación de obstrucciones.
	Bicicletas	Pequeños aumentos en los viajes en bicicleta cerca de los centros de tránsito y como modo de viaje	CBD de Manhattan	Narrativa	Pequeños aumentos en los viajes en bicicleta cerca de los centros de tránsito con los mayores aumentos en la proporción de viajes peatonales							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			Fuera del CBD de Manhattan	Narrativa	Algunos cambios del automóvil a la bicicleta							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
	Seguridad	Sin efectos adversos	En términos generales	Narrativa	Sin aumentos sustanciales en el volumen de peatones ni mayores problemas de seguridad, incluso en las ubicaciones identificadas de alta colisión existentes. En general, con menos viajes vehiculares que entren y salgan del CBD de Manhattan, la alternativa de peaje del CBD podría resultar en volúmenes de tráfico reducidos en estos lugares. Esto ayudaría a reducir los conflictos vehículo-vehículo y vehículo-peatón, lo que generaría un beneficio general para la seguridad.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
5A: Condiciones sociales: Población	Beneficios	Beneficios en y cerca del CBD de Manhattan	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	Beneficios en y cerca del CBD de Manhattan relacionados con ahorros en el tiempo de viaje, mayor confiabilidad en el tiempo de viaje, reducción de los costos operativos de los vehículos, mayor seguridad, reducción de las emisiones de contaminantes del aire y una fuente de financiamiento predecible para las mejoras del tránsito. Esto afectaría positivamente las conexiones comunitarias y el acceso al empleo, la educación, la atención médica y la recreación para los residentes.							No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos
	Cohesión comunitaria	Cambios en los patrones de viaje, incluido un mayor uso del transporte público, como resultado de un nuevo peaje	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	Los cambios en los patrones de viaje, incluido un mayor uso del transporte público, como resultado del Proyecto no afectarían negativamente la cohesión de la comunidad ni harían más difícil que las personas se conectaran con otros en su comunidad, dada la extensa red de transporte que se conecta con el CBD de Manhattan y el pequeño cambio en los viajes previstos.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos (consulte "Justicia ambiental" a continuación para conocer la mitigación relacionada con el aumento de los costos para los conductores de bajos ingresos).

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
5A: Condiciones sociales: Población (continuación)	Desplazamiento indirecto	Sin cambios notables en las condiciones socioeconómicas o el costo de vida que induzcan un posible desplazamiento involuntario de los residentes	CBD de Manhattan	Narrativa	El Proyecto no daría lugar a la posibilidad de desplazamiento residencial indirecto (involuntario). No daría lugar a cambios sustanciales en las condiciones del mercado como para generar cambios en los precios de la vivienda, dado que los valores inmobiliarios en el CBD de Manhattan ya son altos y los muchos factores que afectan las decisiones de cada hogar sobre dónde vivir. Además, los residentes de bajos ingresos del CBD no experimentarían un aumento notable en el costo de vida como resultado del Proyecto debido a la falta de cambio en los costos de vivienda, las muchas unidades de vivienda protegidas a través del control de alquileres de Nueva York, la estabilización de alquileres y otros programas similares, el crédito fiscal disponible para los residentes de CBD con ingresos de hasta \$60,000 y la conclusión de que el costo de los bienes no aumentaría como resultado del Proyecto (Consulte "Condiciones económicas" a continuación).							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
	Instalaciones y servicios comunitarios	Mayor costo para las instalaciones comunitarias y los proveedores de servicios en el CBD de Manhattan, sus empleados que conducen y la clientela que maneja desde fuera del CBD	CBD de Manhattan	Narrativa	El Proyecto aumentaría los costos para los proveedores de servicios comunitarios que operan vehículos dentro y fuera del CBD de Manhattan y para las personas que viajan en vehículos a las instalaciones y servicios comunitarios en el CBD de Manhattan, así como también para los residentes del CBD y los empleados de las instalaciones comunitarias que utilizan vehículos para viajar a las instalaciones comunitarias fuera del CBD. Dada la amplia gama de opciones de viaje además de conducir, el costo para los usuarios de conducir a las instalaciones y servicios comunitarios no constituiría un efecto adverso en las instalaciones y servicios comunitarios.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
	Efectos sobre los grupos sociales vulnerables	Beneficios a grupos sociales vulnerables de nuevo financiamiento del Programa Capital de MTA	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	El Proyecto beneficiaría a ciertos grupos sociales vulnerables, incluidas las poblaciones de adultos mayores, las personas con discapacidades, las poblaciones dependientes del transporte público y las poblaciones que no conducen mediante la creación de una fuente de financiamiento para el Programa de Capital 2020-2024 de MTA (y los programas de capital posteriores) y la reducción la congestión en el CBD de Manhattan. Las personas mayores se beneficiarían de las mejoras en el tiempo de viaje y la confiabilidad del servicio de autobús con la Alternativa de peaje del CBD, ya que los pasajeros de autobús tienden a ser mayores que los pasajeros de otras formas de transporte, como el subterráneo y, como se describe anteriormente, los pasajeros de autobús en el CBD de Manhattan se beneficiarían del ahorro de tiempo de viaje debido a la disminución de la congestión. Las personas mayores de 65 años con una discapacidad que califique reciben una tarifa reducida en los subterráneos y autobuses de MTA, y las personas mayores con una discapacidad que califique también pueden recibir el servicio de paratransito de MTA, incluidos los taxis y los FHV que operan en nombre de MTA para transportar a los usuarios del paratransito. Las personas mayores con discapacidades y las personas de bajos ingresos que manejan hasta el CBD de Manhattan tendrían derecho a la misma mitigación y mejoras propuestas para las poblaciones discapacitadas y de bajos ingresos, en general. Otras personas mayores que conduzcan hasta el CBD de Manhattan pagarían el peaje.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
	Acceso al empleo	Mayor costo para un pequeño número de personas que conducen al trabajo	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	Disminución en los viajes de trabajo por modos de conducción hacia y dentro del CBD de Manhattan, con un aumento compensatorio en el tránsito de pasajeros. Quienes conduzcan a pesar del peaje del CBD lo harán en función de la necesidad o conveniencia de conducir y se beneficiarán de la reducción de la congestión en el CBD de Manhattan. Efecto insignificante (menos del 0.1%) en los viajes al trabajo dentro del CBD de Manhattan y los desplazamientos inversos desde el CBD debido a la amplia gama de opciones de tránsito disponibles y al pequeño número de personas que conducen hoy en día.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
5B: Condiciones sociales: Carácter del vecindario	Ningún cambio notable en el carácter del vecindario		CBD de Manhattan	Narrativa	Es improbable que los cambios en los patrones de tráfico en las calles locales cambien los elementos definitorios del carácter de vecindario del CBD de Manhattan.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			Área cerca del límite de 60th Street del CBD de Manhattan	Narrativa	Los cambios en la demanda de estacionamiento cerca del límite de 60th Street del CBD (incluidos los aumentos hacia el norte de 60th Street y las disminuciones hacia el sur) no crearían un clima de desinversión que pudiera tener efectos adversos en el carácter del vecindario ni alterarían los elementos definitorios del carácter del vecindario de esta zona.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
5C: Condiciones sociales: Política pública	Sin efecto		Área de estudio de 28 condados	Narrativa	El Proyecto sería coherente con los planes de transporte regional y otras políticas públicas vigentes para el área de estudio regional y el CBD de Manhattan.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
6: Condiciones económicas	Beneficios	Beneficios económicos regionales	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	Beneficio económico a través del alivio de la congestión en términos de ahorro de tiempo de viaje y mejoras en la confiabilidad del tiempo de viaje, lo que aumentaría la productividad y la utilidad, así como mejoras en la seguridad y costos de operación vehicular reducidos asociados con reducciones en la congestión.							No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos
	Efectos económicos de los costos de peaje	Costo del nuevo peaje para trabajadores y empresas en el CBD que dependen de vehículos	CBD de Manhattan	Narrativa	Sin efectos adversos para ninguna industria o categoría ocupacional en particular en el CBD de Manhattan. Dado el alto nivel de acceso al tránsito en el CBD y el alto porcentaje de participación del tránsito, el peaje afectaría solo a un pequeño porcentaje de la fuerza laboral total. Esto no afectaría negativamente las operaciones de los negocios en el CBD de Manhattan ni la viabilidad de ningún tipo de negocio, incluida la industria de taxis/FHV.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos [Nuevo en la EA final: Mejoras Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a crear un Grupo de Trabajo de Pequeñas Empresas (Small Business Working Group, SBWG) que se reunirá 6 meses antes y 6 meses después de la implementación del Proyecto, y anualmente a partir de entonces, para solicitar información continua sobre si las empresas se ven afectadas y de qué manera. Como parte de la mitigación de otros temas, TBTA se asegurará que el peaje durante la noche, para camiones y otros vehículos, se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final de peaje del CBD; esto también beneficiará a algunos trabajadores y empresas].
	Precio de los bienes	El costo del nuevo peaje no daría lugar a cambios en el costo de la mayoría de los bienes de consumo	CBD de Manhattan	Narrativa	Es poco probable que resulte en un cambio significativo en el costo de la mayoría de los bienes de consumo. Cualquier aumento de costo asociado con el nuevo peaje en la Alternativa de peaje del CBD que se pasaría a las empresas receptoras se distribuiría entre varios clientes por cargo de peaje (ya que los camiones realizan múltiples entregas), especialmente para las empresas, incluidas las pequeñas empresas y las microempresas, que reciben entregas más pequeñas. Esto minimizaría el costo para cualquier negocio individual. Algunos sectores de productos básicos (materiales de construcción, electrónica, bebidas) son más propensos a los aumentos debido a la menor competencia en el mercado de entrega.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
	Industria del Taxi y FHV	Dependiendo del escenario de peaje, el peaje podría reducir los ingresos de taxi y FHV debido a una reducción en las VMT de taxis/FHV con pasajeros dentro del CBD. Si bien esto podría afectar negativamente a los conductores individuales (consulte "Justicia ambiental" a continuación), la industria seguiría siendo viable en general.	Área de estudio de 28 condados	Cambio neto en las VMT diarias de taxis/FHV en toda la región	-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 %)	No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos (consulte "Justicia ambiental" a continuación para conocer la mitigación relacionada con los efectos en los conductores de taxis y FHV).
				Cambio neto en las VMT diarias de taxis/FHV en el 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 %)		
	Efectos económicos locales	Cambios en la demanda de estacionamiento cerca del límite de 60th Street del CBD	Área cerca del límite de 60th Street del CBD de Manhattan	Narrativa	Los cambios en la demanda de estacionamiento cerca del límite de 60th Street del CBD de Manhattan (incluidos los aumentos hacia el norte de 60th Street y las disminuciones hacia el sur) podrían poner en peligro la viabilidad de una o más instalaciones de estacionamiento en el área al sur de 60th Street, pero no crearían un clima de desinversión que pudiera tener efectos adversos en el carácter del vecindario.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
7 - Parques y recursos recreativos		Nueva infraestructura de peaje, equipo del sistema de peaje y señalización en la parte sur de Central Park	CBD de Manhattan	Narrativa	El Proyecto reemplazaría cuatro postes de alumbrado público existentes en tres ubicaciones de detección en Central Park cerca de 59th Street y en dos aceras adyacentes fuera del muro del parque. Estos postes estarían en los mismos lugares que los postes existentes y no reducirían la cantidad de espacio del parque ni afectarían sus características y actividades. El Proyecto también colocaría infraestructura de peaje debajo de la estructura de High Line, fuera del área del parque encima de la estructura de High Line. A través del proceso de participación pública, FHWA solicita opiniones públicas relacionadas con los efectos del Proyecto en estos parques (consulte el Capítulo 19, "Sección 4(f) Evaluación").							No	No se necesita mitigación. Consulte el Capítulo 7, "Parques y recursos recreativos" , para obtener una lista de medidas para evitar efectos adversos en los parques.
8 - Recursos históricos y culturales		Nueva infraestructura de peaje y equipo de sistema de peaje en o cerca de propiedades históricas	45 propiedades históricas dentro del Área de Posibles Efectos (Area of Potential Effects, APE) del Proyecto	Narrativa	Con base en una revisión del Proyecto de acuerdo con la Sección 106 de la National Historic Preservation Act, FHWA ha determinado que el Proyecto no tendría ningún efecto adverso en las propiedades históricas y la Oficina Estatal de Preservación Histórica está de acuerdo.							No	No se necesita mitigación. Consulte el Capítulo 8, "Recursos históricos y culturales" , para obtener una lista de medidas para evitar efectos adversos en las propiedades históricas.
9 - Recursos visuales		Cambios en el entorno visual resultantes de la nueva infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Área de efecto visual	Narrativa	La infraestructura y el equipo serían similares en forma a los postes de alumbrado público, postes de señalización o estructuras similares que ya están en uso en todo New York City. Las cámaras incluidas en el conjunto de equipos del sistema de peaje utilizarían iluminación infrarroja durante la noche para permitir la recopilación de imágenes de matrículas sin necesidad de luz visible. El Proyecto tendría un efecto neutral en los grupos de espectadores y ningún efecto adverso en los recursos visuales.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
10 - Calidad del aire	Aumentos o disminuciones en las emisiones relacionadas con las desviaciones del tráfico de camiones ... Continúa más adelante...	Cruce de Bronx Expressway en Macombs Road, Bronx, NY	Aumento o disminución del promedio anual de [tráfico] diario (Annual Average Daily Trips, AADT)	3,901	3,996	2,056	1,766	3,757	2,188	3,255	No	<p>No se necesita mitigación. Sin efectos adversos</p> <p>Mejoras</p> <p>1. Consulte la mejora general sobre el monitoreo al final de este cuadro.</p> <p>2. [TBTA trabajará con NYC DOHMH] para ampliar la red existente de sensores para monitorear ubicaciones prioritarias y complementará un número menor de monitores de PM_{2.5} en tiempo real para proporcionar información sobre los patrones de la hora del día para determinar si los cambios en la contaminación del aire se pueden atribuir a cambios en el tráfico que ocurren después de la implementación del Proyecto. [Los Patrocinadores del Proyecto seleccionarán las ubicaciones de monitoreo adicionales considerando el análisis de la calidad del aire en la EA y los aportes de las partes interesadas en la justicia ambiental. También se consultará al Departamento de Conservación Ambiental del Estado de Nueva York (NYS Department of Environmental Conservation, NYSDEC) y otras agencias que realizan el monitoreo antes de finalizar el enfoque de monitoreo.] Los Patrocinadores del Proyecto monitorearán la calidad del aire antes de la implementación (estableciendo una línea de base) y dos años después de la implementación. Luego del período inicial de análisis posterior a la implementación de dos años, [y al margen del monitoreo y los informes continuos de la calidad del aire], los Patrocinadores del Proyecto evaluarán la magnitud y la variabilidad de los cambios en la calidad del aire para determinar si se necesitan más [sitios] de monitoreo. [Los datos recopilados a lo largo del programa de monitoreo se pondrán a disposición del público a medida que estén disponibles y se complete el análisis. Los datos de los monitores en tiempo real estarán disponibles en línea de forma continua desde el inicio del monitoreo previo a la implementación].</p> <p>3. MTA actualmente está haciendo la transición de su flota a autobuses de cero emisiones, lo que reducirá los contaminantes del aire y mejorará la calidad del aire cerca de los depósitos de autobuses y a lo largo de las rutas de autobuses. MTA se compromete a priorizar a las comunidades tradicionalmente desatendidas y las afectadas por la mala calidad del aire y el cambio climático y ha desarrollado un enfoque que incorpora activamente estas prioridades en el proceso de implementación por fases de la transición. ... Continúa más adelante...</p>	
			Aumento o disminución en el número diario de camiones	509	704	170	510	378	536	50			
			Posibles efectos adversos en la calidad del aire por desvíos de camiones	No	No	No	No	No	No	No			
		I-95, Bergen County, NJ	Aumento o disminución del AADT	9,843	11,459	7,980	5,003	7,078	5,842	12,506	No		
			Aumento o disminución en el número diario de camiones	801	955	729	631	696	637	-236			
			Posibles efectos adversos en la calidad del aire por desvíos de camiones	No	No	No	No	No	No	No			
		RFK Bridge, NY	Aumento o disminución del AADT	18,742	19,440	19,860	19,932	20,465	20,391	21,006	No		
			Aumento o disminución en el número diario de camiones	2,257	2,423	2,820	3,479	4,116	3,045	432			

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
10 - Calidad del aire (continuación)		Aumentos o disminuciones en las emisiones relacionadas con las desviaciones del tráfico de camiones (continuación)	RFK Bridge, NY (continuación)	Posibles efectos adversos en la calidad del aire por desvíos de camiones	No	No	No	No	No	No	No	No	Con base en los comentarios recibidos durante la participación realizada para el Proyecto y las inquietudes planteadas por los miembros de las comunidades de justicia ambiental, TBTA coordinó con MTA NYCT, que se compromete a priorizar Kingsbridge Depot y Gun Hill Depot, ambos ubicados y sirviendo principalmente a comunidades de justicia ambiental en Upper Manhattan y el Bronx, cuando se reciban autobuses eléctricos en la próxima adquisición importante de autobuses eléctricos de batería de MTA, que [comenzó] a [finales] de 2022. Se anticipa que este esfuerzo independiente de MTA NYCT proporcionará beneficios de calidad del aire a las comunidades de justicia ambiental en el Bronx.
11 - Energía		Reducciones en el consumo de energía regional	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	Las reducciones en las VMT regionales reducirían el consumo de energía							No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos
12 - Ruido		Aumentos o disminuciones imperceptibles en los niveles de ruido como resultado de cambios en los volúmenes de tráfico	Cruces de puentes y túneles	Narrativa	Los aumentos máximos del nivel de ruido (2.9 dB(A)) que se predijeron junto a Queens-Midtown Tunnel en el escenario de peaje D no serían perceptibles.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			Calles locales	Narrativa	El escenario de peaje C se utilizó para evaluar los cambios en el nivel de ruido en Downtown Brooklyn, el escenario de peaje D se utilizó en todos los demás lugares evaluados. Los aumentos máximos del nivel de ruido previstos (2.5 dB(A)) que se produjeron en Trinity Place y Edgar Street no serían perceptibles. No se pronosticó un aumento en los niveles de ruido en las ubicaciones de Downtown Brooklyn.							No	Mejora Consulte la mejora general sobre el monitoreo al final de este cuadro.
13 - Recursos naturales		Actividades de construcción para instalar infraestructura de peaje cerca de recursos naturales	Sitios de infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Narrativa	Sin efectos en aguas superficiales, humedales o llanuras aluviales. Los posibles efectos sobre las aguas pluviales y los recursos ecológicos se gestionarán mediante compromisos de construcción. El Proyecto es coherente con las políticas de la zona costera.							No	Consulte el Capítulo 13, "Recursos naturales", para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.
14 - Residuos peligrosos		Posibilidad de perturbación de materiales contaminados o peligrosos existentes durante la construcción	Sitios de infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Narrativa	La alteración del suelo durante la construcción y la posible alteración, remoción o perturbación de la infraestructura vial y los servicios públicos existentes que podrían contener materiales que contengan asbesto, pintura a base de plomo u otras sustancias peligrosas. Los posibles efectos se gestionarán mediante compromisos de construcción.							No	Consulte el Capítulo 14, "Materiales que contienen asbesto, pintura a base de plomo, desechos peligrosos y materiales contaminados", para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.
15 - Efectos de construcción		Posible interrupción relacionada con la construcción para la instalación de infraestructura de peaje	Sitios de infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Narrativa	Interrupciones temporales en los patrones de tráfico y peatones, y el ruido de las actividades de construcción, con una duración de menos de un año en general y aproximadamente dos semanas en cualquier lugar determinado. Estos efectos se gestionarán mediante compromisos de construcción.							No	Consulte el Capítulo 15, "Efectos de la construcción", para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
17 - Justicia ambiental	Conductores de bajos ingresos	[La EA publicada en agosto de 2022 concluyó] que el aumento del costo para los conductores con el nuevo peaje del CBD afectaría de manera desproporcionada a los conductores de bajos ingresos del CBD de Manhattan que no tienen una alternativa [razonable] para llegar al CBD de Manhattan. [Con un análisis más detallado de la población afectada y la adición de nuevas medidas de mitigación, la EA final concluye que no habría un efecto desproporcionadamente alto y adverso en los conductores de bajos ingresos. ...Continúa más adelante...]	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	El aumento del costo para los conductores [ocurrirá en] todos los escenarios de peaje.							Sí	<p>Se necesita mitigación. El Proyecto incluirá un crédito fiscal para los peajes del CBD pagados por los residentes del CBD de Manhattan cuyo ingreso bruto ajustado de Nueva York para el año fiscal sea inferior a \$60,000. TBTA coordinará con el Departamento de Impuestos y Finanzas del Estado de Nueva York (New York State Department of Taxation and Finance, NYS DTF) para garantizar la disponibilidad de la documentación necesaria para los conductores elegibles para el crédito fiscal del Estado de Nueva York.</p> <p>TBTA publicará información relacionada con el crédito fiscal en el sitio web del Proyecto, con un enlace a la ubicación adecuada en el sitio web del NYS DTF para guiar a los conductores elegibles a información sobre cómo reclamar el crédito.</p> <p>TBTA eliminará el depósito reembolsable de \$10 que actualmente se requiere para los clientes de E-ZPass que no tienen una tarjeta de crédito vinculada a su cuenta y que a veces es una barrera de acceso.</p> <p><i>TBTA proporcionará una promoción mejorada de las opciones de planes y pagos de E-ZPass existentes, incluida la posibilidad de que los conductores paguen por viaje (en lugar de un saldo precarga[do]), recarguen sus cuentas con dinero en efectivo en los establecimientos minoristas participantes y los planes de descuento ya existentes, de los que pueden no ser conscientes.</i></p> <p>TBTA coordinará con MTA para proporcionar información y educación sobre la elegibilidad de los productos y programas existentes de tarifas de transporte con descuento, incluidos los destinados a las personas de 65 años o más, los discapacitados y las personas con bajos ingresos, de los que muchos pueden no ser conscientes.</p> <p>Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a establecer un Grupo Comunitario de Justicia Ambiental que [se] reunirá [trimestralmente], con una primera reunión [que tendrá lugar antes de] la implementación del Proyecto, para compartir datos y análisis actualizados y conocer posibles inquietudes. [En lo que respecta a la justicia ambiental, los Patrocinadores del Proyecto continuarán proporcionando oportunidades significativas para la participación y el compromiso compartiendo datos y análisis actualizados, escuchando inquietudes y solicitando comentarios sobre el proceso de establecimiento de peajes]. ...Continúa más adelante...</p>

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS							
					A	B	C	D	E	F	G									
17 – Justicia ambiental (continuación)	Conductores de bajos ingresos (continuación)	[La EA publicada en agosto de 2022 concluyó] que el aumento del costo para los conductores con el nuevo peaje del CBD afectaría de manera desproporcionada a los conductores de bajos ingresos del CBD de Manhattan que no tienen una alternativa [razonable] para llegar al CBD de Manhattan. [Con un análisis más detallado de la población afectada y la adición de nuevas medidas de mitigación, la EA final concluye que no habría un efecto desproporcionadamente alto y adverso en los conductores de bajos ingresos. (continuación).]	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	El aumento del costo para los conductores con el nuevo peaje del CBD [ocurrirá en] todos los escenarios de peaje (continuación).							Sí	<p>[Nuevo en la EA final: TBTA se asegurará de que el peaje durante la noche, para camiones y otros vehículos, se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final de peaje del CBD; esto beneficiará a los conductores de bajos ingresos que viajan durante ese tiempo.</p> <p>Nuevo en la EA final: Durante cinco años, TBTA se compromete a poner en marcha un plan de descuento para conductores frecuentes de bajos ingresos que se beneficiarán de un descuento del 25 % en la tarifa de peaje total de CBD E-ZPass para la hora del día aplicable después de los primeros 10 viajes en cada mes calendario (sin incluir el período nocturno, que ya tendrá un gran descuento).</p> <p>Mejora TBTA coordinará con MTA NYCT para mejorar el servicio de autobuses en las áreas identificadas en la EA a medida que avanzan los rediseños de la red de autobuses de Brooklyn y Manhattan].</p>							
	Conductores de taxis y FHV	[La EA publicada en agosto de 2022, encontró un] posible efecto adverso y desproporcionadamente alto que se produciría para los conductores de taxis y FHV en New York City, que en gran medida se identifican como poblaciones minoritarias, en escenarios de peaje que cobran peaje a sus vehículos más de una vez al día. Esto se produciría en los escenarios de peaje A, D y G sin modificar; para los conductores de FHV, también se produciría en los escenarios de peaje C y E. El efecto adverso estaría relacionado con el costo del nuevo peaje del CBD y la reducción de las VMT para taxis y FHV, lo que resultaría en una disminución en los ingresos que podría generar pérdidas de empleo. [Con la adición de nuevas medidas de mitigación, la EA final concluye que no habría un efecto desproporcionadamente alto y adverso en los conductores de taxis y en FHV].	New York City	<p>Narrativa</p> <p>Cambio en las VMT diarias de taxis/FHV con pasajeros en el CBD relativo a la Alternativa de No Acción: Escenarios incluidos en EA</p> <p>Cambio neto en viajes diarios de taxis/FHV al CBD en relación con los escenarios incluidos en EA: Análisis adicional para evaluar los efectos de límites o exenciones</p>	<p>El posible efecto adverso ocurriría en los escenarios de peaje A, D y G, que no tendrían límites ni exenciones para los conductores de taxis y FHV.</p> <table border="1"> <tr> <td>-21,498 (-6.6 %)</td> <td>+15,020 (+4.6 %)</td> <td>-11,371 (-3.5 %)</td> <td>-54,476 (-16.8 %)</td> <td>-25,621 (-7.9 %)</td> <td>+4,962 (+1.5 %)</td> <td>-27,757 (-8.6 %)</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>Peajes limitados a 1x/día: +2 %</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>Peajes limitados a 1x/día: +3 % Exento: +50 %</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>Peajes limitados a 1x/día: +2 %</td> </tr> </table>	-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 %)	Peajes limitados a 1x/día: +2 %	—	—	Peajes limitados a 1x/día: +3 % Exento: +50 %	—	—	Peajes limitados a 1x/día: +2 %	Sí
-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 %)														
Peajes limitados a 1x/día: +2 %	—	—	Peajes limitados a 1x/día: +3 % Exento: +50 %	—	—	Peajes limitados a 1x/día: +2 %														

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
[17 – Justicia ambiental (continuación)]	Aumentos o disminuciones en el tráfico, como resultado de desviaciones del tráfico, en comunidades ya sobrecargadas por la contaminación del aire preexistente y las enfermedades crónicas	Ciertas comunidades de justicia ambiental se beneficiarían de la disminución del tráfico; algunas comunidades que ya están sobrecargadas por la contaminación del aire preexistente y las enfermedades crónicas podrían ver un efecto adverso como resultado del aumento del tráfico.	Los tramos censales específicos que experimentarían un aumento o disminución del tráfico cambiarían ligeramente dependiendo del escenario de peaje. Las siguientes comunidades podrían tener tramos censales que merezcan una mitigación basada en el lugar: High Bridge, Morrisania y 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 y Fort Lee. (consultar nota 1).	Narrativa	Los tramos censales con cargas de contaminantes del aire preexistentes y enfermedades crónicas que se beneficiarían de la reducción del tráfico, y aquellos afectados por el aumento del tráfico variarían un poco, pero las comunidades identificadas siguen siendo en gran medida las mismas en todos los escenarios de peaje. Bajo el escenario de peaje G, Fort Lee no experimentaría aumentos.							Sí	<p>Nuevo en la EA final: Se necesita mitigación.</p> <p>Mitigación regional TBTA se asegurará de que el peaje para camiones y otros vehículos durante la noche se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final de peaje; esto reducirá las desviaciones de camiones. NYCDOT ampliará el Programa NYC Clean Trucks para acelerar el reemplazo de camiones diésel elegibles, que viajan en carreteras en ciertas comunidades de justicia ambiental donde se prevé que el Proyecto aumente el tráfico de camiones, por vehículos eléctricos, híbridos, de gas natural comprimido y diésel limpios de bajas emisiones. NYCDOT ampliará su programa de entrega fuera del horario laboral en lugares donde se prevé que el Proyecto aumente las desviaciones de camiones para reducir el tráfico de camiones durante el día y aumentar la seguridad vial en ciertas comunidades de justicia ambiental.</p> <p>Mitigación basada en el lugar TBTA cobrará peaje a los vehículos que viajen hacia el norte por FDR Drive que salgan en East Houston Street y luego giren para viajar inmediatamente hacia el sur por FDR Drive; esto mitigará los aumentos modelados de tráfico no relacionado con camiones en FDR Drive entre Brooklyn Bridge y East Houston Street. NYCDOT coordinará para reemplazar las TRU que quemán diésel en Hunts Point por vehículos limpios. NYSDOT coordinará para ampliar la infraestructura de carga de camiones eléctricos. Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán para instalar vegetación a los costados de las carreteras para mejorar la calidad del aire en las inmediaciones. Los Patrocinadores del Proyecto renovarán parques y espacios verdes. Los Patrocinadores del Proyecto instalarán o actualizarán unidades de filtración de aire en las escuelas. Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán para ampliar los programas existentes de gestión de casos de asma y crear nuevos programas de asma basados en la comunidad a través de un centro de asma de vecindario en el Bronx].</p>

MEJORA GENERAL DEL PROYECTO. Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a monitorear e informar continuamente sobre los posibles efectos del Proyecto, incluidos, por ejemplo, el tráfico que ingresa al CBD, las millas recorridas por vehículos en el CBD; el número de pasajeros de proveedores de transporte público en toda la región; las velocidades de los autobuses dentro del CBD; las tendencias de la calidad del aire y las emisiones; el estacionamiento, y los ingresos del Proyecto. Los datos se recopilarán antes y después de la ejecución del Proyecto. Se emitirá un informe formal sobre los efectos del Proyecto un año después de la implementación y luego cada dos años. Además, un sitio web de informes hará que los datos, análisis y visualizaciones estén disponibles en formato de datos abiertos en la mayor medida **[factible]**. Se proporcionarán actualizaciones al menos dos veces al año a medida que los datos estén disponibles y se complete el análisis. **[Estos datos también se utilizarán para apoyar un enfoque de gestión adaptativa para monitorear la eficacia de la mitigación, y los ajustes necesarios].**

[Nota:

- Los Patrocinadores del Proyecto se han comprometido a una política de peaje que reducirá la tarifa de peaje durante la noche desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. Según el modelo realizado para los escenarios de peaje analizados en la EA, se esperaba que esta política evitara una parte sustancial de las desviaciones de camiones proyectadas, ya que se proyectó que muchos de estos camiones desviados ocurrirían durante las horas de la noche. Después de la adopción de la estructura de peaje del CBD por parte de la Junta de TBTA, que incluirá esta exención/descuento nocturno, se realizará un modelo de la estructura de peaje adoptada para determinar dónde se espera que ocurran desviaciones de camiones. Después de que las comunidades y los tramos censales se confirmen a través del análisis del cronograma de peaje adoptado, la ubicación específica de las medidas de mitigación basadas en el lugar requerirá una mayor coordinación entre los Patrocinadores del Proyecto, el Grupo Comunitario de Justicia Ambiental (que representa el área de estudio de justicia ambiental de 10 condados), las comunidades pertinentes que reciben la mitigación basada en el lugar y las agencias de implementación locales y estatales pertinentes].

[Cuadro ES-6. Resumen del enfoque de implementación de la Alternativa de peaje del CBD para medidas de mitigación y mejora]

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
4B: Transporte: Carreteras e intersecciones locales – Tramos de tráfico-carretera	Tres tramos de carretera <ul style="list-style-type: none"> Long Island Expressway en dirección oeste (I-495) cerca de Queens-Midtown Tunnel (mediodía) Accesos a George Washington Bridge en dirección oeste en la I-95 (mediodía) FDR Drive en dirección sur y norte entre East 10th Street y Brooklyn Bridge (p. m.) 	<p>Los Patrocinadores del Proyecto aplicarán un plan de monitoreo antes de la implementación con datos posteriores a la implementación recopilados aproximadamente tres meses después del inicio de las operaciones de peaje e incluidos los umbrales para los efectos; si se alcanzan o cruzan los umbrales, los Patrocinadores del Proyecto aplicarán medidas de gestión de la demanda de transporte (Transportation Demand Management, TDM), como medición de rampa, información para automovilistas, señalización en todas las ubicaciones de carreteras identificadas con efectos adversos sobre la implementación del Proyecto. NYSDOT posee y mantiene los tramos pertinentes de Long Island Expressway y la I-95. El tramo pertinente de FDR es propiedad de NYSDOT al sur de Montgomery Street y NYCDOT al norte de Montgomery Street. La implementación de las medidas de TDM será coordinada entre los propietarios de las carreteras y los propietarios de cualquier activo relevante para implementar la TDM.</p> <p>Después de la implementación de las medidas de TDM, los Patrocinadores del Proyecto monitorearán los efectos y, si es necesario, TBTA modificará las tarifas de peaje, créditos de cruce, exenciones o descuentos dentro de los parámetros del horario de peaje adoptado para reducir los efectos adversos.</p>	<p>El momento exacto para la recopilación de datos se basará en la estacionalidad y otros factores, como la actividad de construcción, de acuerdo con las mejores prácticas de conteo de tráfico de NYCDOT. El modelo para cuantificar el retraso se completará dentro de los 60 días posteriores a la recopilación de datos.</p> <p>Los datos de referencia se recopilarán dentro de los seis meses anteriores a la implementación del Proyecto. Los datos posteriores a la implementación se recopilarán aproximadamente tres meses después del inicio de las operaciones de peaje.</p> <p>Si se implementan medidas de TDM, se recopilarán datos adicionales dentro de los seis meses posteriores a su implementación para determinar si han abordado el efecto adverso.</p>	<p>Un aumento de 2.5 minutos o más en el retraso promedio del período de horas pico entre semana.</p> <p>Los métodos de recopilación y evaluación de datos seguirán las prácticas estándar de conformidad con las directrices del Manual de diseño de carreteras del NYSDOT 5.2 y los procedimientos de Servicios de datos del NYSDOT.</p>	<p>El plan de monitoreo será acordado por las agencias principales y asociadas pertinentes antes de que se emita un documento de decisión.</p> <p>Las medidas de TDM se implementarán durante un período de dos a dieciocho meses después de confirmar retrasos que superan el umbral para los próximos pasos. Las medidas más fáciles de implementar (por ejemplo, señales de mensajes variables) se completarán primero. NYSDOT actualmente tiene dos proyectos TDM en progreso en los tramos pertinentes de LIE y Cross Bronx (I-95) y las medidas de TDM podrían coordinarse con estos proyectos, según sea necesario.</p> <p>Las modificaciones a las tarifas de peaje, los créditos de cruce, las exenciones o los descuentos se realizarán después de confirmar que persisten los retrasos que superan el umbral para los próximos pasos después de la implementación de las medidas de TDM, para permitir el análisis de cuáles deberían ser las modificaciones y la participación pública sobre cualquier cambio.</p>	NYSDOT liderará en asociación con TBTA y NYCDOT.
4B: Transporte: Carreteras e intersecciones locales – Intersecciones	Cuatro intersecciones locales en Manhattan: <ul style="list-style-type: none"> Trinity Place y Edgar Street (mediodía) East 36th Street y Second Avenue (mediodía) East 37th Street y Third Avenue (mediodía) East 125th Street y Second Avenue (a. m., p. m.) 	NYCDOT monitoreará aquellas intersecciones donde se identificaron los posibles efectos adversos e implementarán los ajustes de sincronización de señales apropiados para mitigar el efecto, según la práctica normal de NYCDOT.	<p>El momento exacto para la recopilación de datos se basará en la estacionalidad y otros factores, como la actividad de construcción, de acuerdo con las mejores prácticas de conteo de tráfico de NYCDOT. El modelo para cuantificar el retraso se completará dentro de los 60 días posteriores a la recopilación de datos.</p> <p>Los datos de referencia se recopilarán dentro de los seis meses anteriores a la implementación del Proyecto.</p> <p>Los datos posteriores a la implementación se recopilarán dentro de los seis meses posteriores a la implementación del Proyecto.</p>	<p>Para intersecciones en LOS E o F antes de la implementación, un aumento en el retraso promedio de intersección de más de cinco segundos.</p> <p>Para intersecciones en LOS D o mejor antes de la implementación, un aumento del retraso en la intersección de más de cinco segundos en LOS a E o F.</p>	<p>Los ajustes de sincronización de señales se realizarán dentro de los 90 días después de confirmar retrasos que superen el umbral para los próximos pasos.</p>	NYCDOT liderará en asociación con TBTA.

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
	Hoboken Terminal–Estación PATH (NJ) Escalera 01/02	TBTA coordinará con NJ TRANSIT y PANYNJ para monitorear los volúmenes de peatones en la escalera 01/02 un mes antes de comenzar las operaciones del peaje para establecer una línea de base, y dos meses después de que comiencen las operaciones del Proyecto. Si una comparación de los volúmenes de pasajeros de la escalera 01/02 antes y después de la implementación del Proyecto muestra un cambio incremental mayor o igual a 205, entonces TBTA coordinará con NJ TRANSIT y PANYNJ para implementar señalización mejorada y orientación para desviar a algunas personas de la escalera 01/02, y personal suplementario en caso de ser necesario.	Para los volúmenes de pasajeros de escaleras, los datos de referencia se recopilarán un mes antes de comenzar las operaciones de peaje para establecer una línea de base, y dos meses después de que comiencen las operaciones del Proyecto. NJ TRANSIT y PANYNJ recopilan y evalúan los datos de los pasajeros de las estaciones de manera continua.	Para la señalización, si una comparación de los volúmenes de pasajeros en la hora pico de la escalera 01/02 antes y después de la implementación del Proyecto muestra un cambio incremental mayor o igual a 205. Para el personal suplementario, si se ha alcanzado el umbral de señalización, pero aún no se ha instalado, y el número total de pasajeros en Hoboken Terminal es el 90 % de los niveles de 2019 30 días antes de comenzar las operaciones de peaje.	El plan de monitoreo será acordado por TBTA, PANYNJ y NJ TRANSIT antes de que se emita un documento de decisión y se redactará un MOU a partir de entonces. El MOU se ejecutará dentro de los 120 días posteriores a la fijación de las tarifas de peaje. El diseño de la señalización comenzará después de que se ejecute el MOU. La fabricación e instalación de señalización comenzará inmediatamente después de que se observe que el volumen de pasajeros supera el umbral para dar los siguientes pasos. El personal suplementario, si es necesario, se destinará dentro de los 45 días después de que se observe que el volumen de pasajeros supera el umbral para dar los siguientes pasos. Se utilizará personal suplementario hasta que se fabrique e instale la señalización.	TBTA liderará y coordinará con NJ TRANSIT y PANYNJ.
4C: Transporte: Transit Elementos de tránsito	Estación de subterráneo 42 St-Times Square (Manhattan) escalera ML6/ML8 que conecta la <i>entrepunta</i> con la plataforma del subterráneo de las líneas 1/2/3 de la parte alta	TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, TBTA coordinará con MTA NYCT para quitar el pasamanos central y estandarizar la contrahuella, de modo que la escalera cumpla con el código sin el pasamanos. El umbral se establecerá para permitir suficiente tiempo para implementar la mitigación de modo que no ocurra el efecto adverso.	El momento exacto se basará en la estacionalidad y otros factores, como los cambios en el servicio y la actividad de construcción en la estación. Para los volúmenes de pasajeros de escaleras, los datos de referencia se recopilarán dentro de los seis meses anteriores a la implementación del Proyecto. Los datos posteriores a la implementación se recopilarán dentro del primer año posterior a la implementación del Proyecto. MTA NYCT recopila y evalúa los datos de los pasajeros de las estaciones de manera continua basándose en los datos de entrada y salida de los torniquetes de todo el sistema.	Si una comparación de los volúmenes de pasajeros en la hora pico entre semana de la escalera ML6/ML8 antes y después de la implementación del Proyecto muestra un cambio incremental que es mayor o igual a 92 pasajeros en la hora pico entre semana, y el número total de pasajeros en la estación de subterráneo 42 St-Times Square está al 90 % de los niveles de 2019. Los métodos de recopilación y evaluación de datos seguirán las prácticas estándar de conformidad con las directrices del <i>Manual técnico de CEQR</i> y se coordinarán con NYCT.	El diseño y la asignación de recursos comenzarán inmediatamente después de que se supere el umbral de volumen de pasajeros, y el pasamanos se retirará antes de que la cantidad total de pasajeros en la estación supere el 90 % de los niveles de 2019.	TBTA liderará en asociación con MTA NYCT.
	Estación de subterráneo Flushing-Main St (Queens): escalera mecánica E456 que conecta la calle con la <i>entrepunta</i>	TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, MTA NYCT aumentará la velocidad de 100 pies por minuto (fpm) a 120 fpm.	El momento exacto se basará en la estacionalidad y otros factores, como los cambios en el servicio y la actividad de construcción en la estación. Para los volúmenes de pasajeros de escaleras mecánicas, los datos de referencia se recopilarán dentro de los seis meses anteriores a la implementación del Proyecto. Los datos posteriores a la implementación se recopilarán dentro del primer año posterior a la implementación del Proyecto.	Si una comparación de los volúmenes de pasajeros en la hora pico entre semana de la escalera E456 antes y después de la implementación del Proyecto muestra un cambio incremental que es mayor o igual a 26 pasajeros en la hora pico entre semana, y el número total de pasajeros en la estación de subterráneo Flushing-Main St está al 90 % de los niveles de 2019. Los métodos de recopilación y evaluación de datos seguirán las prácticas estándar de conformidad con las directrices del <i>Manual técnico de CEQR</i> y se coordinarán con NYCT.	Antes de que la cantidad total de pasajeros en la estación supere el 90 % de los niveles de 2019.	TBTA liderará en asociación con MTA NYCT.

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
4C: Transporte: Transit Elementos de tránsito (continuación)	Estación de subterráneo Union Sq (Manhattan): escalera mecánica E219 que conecta el andén de la línea de subterráneo L con la <i>entrepanta</i> de las líneas N.º 4/5/6	TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, MTA NYCT aumentará la velocidad de la escalera mecánica de 100 fpm a 120 fpm.	El momento exacto se basará en la estacionalidad y otros factores, como los cambios en el servicio y la actividad de construcción en la estación. Para los volúmenes de pasajeros de escaleras mecánicas, los datos de referencia se recopilarán dentro de los seis meses anteriores a la implementación del Proyecto. Los datos posteriores a la implementación se recopilarán dentro del primer año posterior a la implementación del Proyecto. MTA NYCT recopila y evalúa los datos de los pasajeros de las estaciones de manera continua basándose en los datos de entrada y salida de los torniquetes de todo el sistema.	Si una comparación de los volúmenes de pasajeros en la hora pico entre semana de la escalera E219 antes y después de la implementación del Proyecto muestra un cambio incremental que es mayor o igual a 21 pasajeros en la hora pico entre semana, y el número total de pasajeros en la estación de subterráneo Union Sq está al 90 % de los niveles de 2019. Los métodos de recopilación y evaluación de datos seguirán las prácticas estándar de conformidad con las directrices del <i>Manual técnico de CEQR</i> y se coordinarán con NYCT.	Antes de que la cantidad total de pasajeros en la estación supere el 90 % de los niveles de 2019.	TBTA liderará en asociación con MTA NYCT.
	Estación de subterráneo Court Sq (Queens): escalera P2/P4 hasta la línea No. 7 con destino a Manhattan	TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, TBTA coordinará con MTA NYCT para construir una nueva escalera desde el extremo norte de la plataforma N.º 7 hasta la calle. El umbral se establecerá para permitir suficiente tiempo para implementar la mitigación de modo que no ocurra el efecto adverso.	El momento exacto se basará en la estacionalidad y otros factores, como los cambios en el servicio y la actividad de construcción en la estación. Para los volúmenes de pasajeros de escaleras, los datos de referencia se recopilarán dentro de los seis meses anteriores a la implementación del Proyecto. Los datos posteriores a la implementación se recopilarán dentro del primer año posterior a la implementación del Proyecto. MTA NYCT recopila y evalúa los datos de los pasajeros de las estaciones de manera continua basándose en los datos de entrada y salida de los torniquetes de todo el sistema.	Si una comparación de los volúmenes de pasajeros en la hora pico entre semana de la escalera P2/P4 antes y después de la implementación del Proyecto muestra un cambio incremental que es mayor o igual a 101 pasajeros en hora pico entre semana, y el número total de pasajeros en la estación de subterráneo de Court Sq es el 90 % de los niveles de 2019, y si la construcción por parte de un desarrollador externo no es probable en un futuro previsible. Los métodos de recopilación y evaluación de datos seguirán las prácticas estándar de conformidad con las directrices del <i>Manual técnico de CEQR</i> y se coordinarán con NYCT.	El diseño y la asignación de recursos comenzarán inmediatamente después de que se supere el umbral de volumen de pasajeros y se implementarán antes de que la cantidad total de pasajeros en la estación supere el 90 % de los niveles de 2019 (si la construcción por parte de un desarrollador externo no es probable en un futuro previsible).	TBTA liderará en asociación con MTA NYCT.
4E: Transporte: Peatones y bicicletas - Circulación peatonal	Herald Square/Penn Station New York	NYCDOT implementará un plan de monitoreo en este lugar. El plan incluirá una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, NYCDOT aumentará el espacio para peatones en las aceras y los cruces peatonales mediante la ampliación física o la eliminación o reubicación de obstrucciones.	El momento exacto se basará en la estacionalidad y otros factores como la actividad de construcción. Los datos de referencia se recopilarán dentro de los seis meses anteriores a la implementación del Proyecto. Los datos posteriores a la implementación se recopilarán dentro del primer año posterior a la implementación del Proyecto.	221 peatones adicionales por hora (pph) durante la hora pico de la mañana entre semana o 204 pph durante la hora pico de la tarde a lo largo de la acera oeste de Eighth Avenue entre West 34th y West 35th Streets, 265 pph durante la hora pico de la mañana o 259 pph durante la hora pico de la tarde en el cruce peatonal norte en Sixth Avenue y West 34th Street, o 221 pph durante la hora pico de la mañana en el cruce peatonal norte en Seventh Avenue y West 32nd Street. Los métodos de recopilación y evaluación de datos seguirán las prácticas estándar de conformidad con las directrices del <i>Manual técnico de CEQR</i> y se coordinarán con NYCDOT.	Dentro de los 90 días posteriores a la observación de conteos de peatones que superen el umbral para los próximos pasos.	NYCDOT liderará.

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
6: Condiciones económicas: Efectos económicos de los costos de peaje	CBD de Manhattan	Nuevo en la EA final: Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a crear un Grupo de Trabajo de Pequeñas Empresas (Small Business Working Group, SBWG) que se reunirá seis meses antes y seis meses después de la implementación del Proyecto, y anualmente a partir de entonces, para solicitar información continua sobre si las empresas se ven afectadas y de qué manera.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	La membresía se confirmará seis meses antes de la implementación del Proyecto, con la primera reunión antes de la implementación, la segunda reunión dentro de los seis meses posteriores a la implementación y reuniones anuales a partir de entonces.	TBTA liderará en asociación con NYSDOT y NYCDOT.
	Múltiples en toda el área de estudio	Nuevo en la EA final: TBTA se asegurará de que el peaje durante la noche, para camiones y otros vehículos, se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final; esto también beneficiará a algunos trabajadores y empresas.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Simultáneamente a la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.
7 - Parques y recursos recreativos	CBD de Manhattan	Consulte el Capítulo 7, "Parques y recursos recreativos" , para obtener una lista de medidas para evitar efectos adversos en los parques.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Se producirá durante el diseño, el desarrollo, las pruebas o la construcción, según lo estipulado en el contrato.	TBTA se asegurará de que los contratistas cumplan con los requisitos del contrato.
8 - Recursos históricos y culturales	45 propiedades históricas dentro del Área de Posibles Efectos (Area of Potential Effects, APE) del Proyecto	Consulte el Capítulo 8, "Recursos históricos y culturales" , para obtener una lista de medidas para evitar efectos adversos en las propiedades históricas.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Se producirá durante el diseño, el desarrollo, las pruebas o la construcción, según lo estipulado en el contrato.	TBTA se asegurará de que los contratistas cumplan con los requisitos del contrato.
10 - Calidad del aire	New York City	TBTA coordinará con NYC DOHMH para ampliar la red existente de sensores en la Ciudad para monitorear ubicaciones prioritarias y complementará un número menor de monitores de PM2.5 en tiempo real para proporcionar información sobre los patrones de la hora del día para determinar si los cambios en la contaminación del aire se pueden atribuir a cambios en el tráfico que ocurren después de la implementación del Proyecto. Los Patrocinadores del Proyecto seleccionarán las ubicaciones de monitoreo adicionales considerando el análisis de la calidad del aire en la EA y los aportes de las partes interesadas en la justicia ambiental. También se consultará a NYSDEC y otras agencias que realizan el monitoreo antes de finalizar el enfoque de monitoreo. Los Patrocinadores del Proyecto monitorearán la calidad del aire antes de la implementación (estableciendo una línea de base) y dos años después de la implementación. Luego del período inicial de análisis posterior a la implementación de dos años, y al margen del monitoreo y los informes continuos de la calidad del aire, los Patrocinadores del Proyecto evaluarán la magnitud y la variabilidad de los cambios en la calidad del aire para determinar si se necesitan más sitios de monitoreo. Los datos recopilados a lo largo del programa de monitoreo se pondrán a disposición del público a medida que los datos estén disponibles y se complete el análisis. Los datos de los monitores en tiempo real estarán disponibles en línea de forma continua desde el inicio del monitoreo previo a la implementación.	En el año anterior a la implementación del Proyecto (estableciendo una línea de base), y dos años después de la implementación del Proyecto. Las ubicaciones y las duraciones se determinarán teniendo en cuenta los usos de la tierra y las fuentes de emisiones ajenas al Proyecto y con aportes de las partes interesadas en la justicia ambiental.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	La asignación de recursos y la aprobación del plan de trabajo están en marcha. Los datos de referencia se recopilarán en el año anterior a la implementación del Proyecto, pero el inicio y la duración exactos dependerán del momento de la implementación del Proyecto. Los lugares de monitoreo se confirmarán al menos cuatro meses antes de la recopilación de datos. Se recopilarán al menos seis meses de datos antes de la implementación del Proyecto.	TBTA liderará en asociación con NYC DOHMH y NYSDEC.

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
10 - Calidad del aire (continuación)	Upper Manhattan y el Bronx	MTA actualmente está haciendo la transición de su flota a autobuses de cero emisiones, lo que reducirá los contaminantes del aire y mejorará la calidad del aire cerca de los depósitos de autobuses y a lo largo de las rutas de autobuses. MTA se compromete a priorizar a las comunidades tradicionalmente desatendidas y las afectadas por la mala calidad del aire y el cambio climático y ha desarrollado un enfoque que incorpora activamente estas prioridades en el proceso de implementación por fases de la transición. Con base en los comentarios recibidos durante la participación realizada para el Proyecto y las inquietudes planteadas por los miembros de las comunidades de justicia ambiental, TBTA coordinó con MTA NYCT, que se compromete a priorizar Kingsbridge Depot y Gun Hill Depot, ambos ubicados y sirviendo principalmente a comunidades de justicia ambiental en Upper Manhattan y el Bronx, cuando se reciban autobuses eléctricos en la próxima adquisición importante de autobuses eléctricos de batería de MTA, que comenzó a finales de 2022. Se anticipa que este esfuerzo independiente de MTA NYCT proporcionará beneficios de calidad del aire a las comunidades de justicia ambiental en el Bronx.	Los datos sobre el número y la ubicación de los autobuses eléctricos de batería de MTA se recopilan de manera continua.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Se ha completado el establecimiento de prioridades. El plazo de recepción de los autobuses es el primer trimestre de 2025.	TBTA liderará en asociación con MTA NYCT.
13 - Recursos naturales	Sitios de infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Consulte el Capítulo 13, "Recursos naturales" , para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Se producirá durante el diseño, el desarrollo, las pruebas o la construcción, según lo estipulado en el contrato.	TBTA se asegurará de que los contratistas cumplan con los requisitos del contrato.
14 – Residuos peligrosos	Sitios de infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Consulte el Capítulo 14, "Materiales que contienen asbesto, pintura a base de plomo, desechos peligrosos y materiales contaminados" , para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Se producirá durante el diseño, el desarrollo, las pruebas o la construcción, según lo estipulado en el contrato.	TBTA se asegurará de que los contratistas cumplan con los requisitos del contrato.
15 - Efectos de construcción	Sitios de infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Consulte el Capítulo 15, "Efectos de la construcción" , para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Se producirá durante el diseño, el desarrollo, las pruebas o la construcción, según lo estipulado en el contrato.	TBTA se asegurará de que los contratistas cumplan con los requisitos del contrato.

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
17 - Justicia ambiental Conductores de bajos ingresos	Área de estudio de 28 condados	El Proyecto incluirá un crédito fiscal para los peajes del CBD pagados por los residentes del CBD de Manhattan cuyo ingreso bruto ajustado de Nueva York para el año fiscal sea inferior a \$60,000. TBTA coordinará con el Departamento de Impuestos y Finanzas del Estado de Nueva York (New York State Department of Taxation and Finance, NYS DTF) para garantizar la disponibilidad de la documentación necesaria para los conductores elegibles para el crédito fiscal del Estado de Nueva York.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada. Los datos sobre la utilización de créditos fiscales para los peajes del CBD pagados serán recopilados por NYS DTF.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	La coordinación con NYS DTF comenzará inmediatamente después de la aprobación del Proyecto, si se aprueba.	TBTA liderará y coordinará con NYS DTF.
		TBTA publicará información relacionada con el crédito fiscal en el sitio web del Proyecto, con un enlace a la ubicación adecuada en el sitio web del NYS DTF para guiar a los conductores elegibles a información sobre cómo reclamar el crédito.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	La información sobre el crédito fiscal se pondrá a disposición del público durante las campañas de información pública al menos 60 días antes de la implementación del Proyecto. La información se proporcionará a través de una combinación de métodos que pueden incluir publicaciones impresas, radio, vallas publicitarias, sitios web, redes sociales y activos existentes de MTA, como señales digitales en estaciones de subterráneo y publicidad en autobuses. La información se proporcionará en varios idiomas y se orientará geográficamente.	TBTA liderará y coordinará con NYS DTF.
17 - Justicia ambiental Conductores de bajos ingresos (continuación)	Área de estudio de 28 condados (continuación)	TBTA eliminará el depósito reembolsable de \$10 que actualmente se requiere para los clientes de E-ZPass que no tienen una tarjeta de crédito vinculada a su cuenta y que a veces es una barrera de acceso.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	60 días antes de la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.
		TBTA proporcionará una promoción mejorada de las opciones de planes y pagos de E-ZPass existentes, incluida la posibilidad de que los conductores paguen por viaje (en lugar de un saldo precargado), recarguen sus cuentas con dinero en efectivo en los establecimientos minoristas participantes y los planes de descuento ya existentes, de los que pueden no ser conscientes.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada. Se documentará la información sobre el ámbito y el alcance de los esfuerzos de promoción, y se recopilarán datos sobre el tipo y el volumen de la cuenta E-ZPass de manera continua.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	La promoción formará parte de las campañas de información pública al menos 60 días antes de la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.
		TBTA coordinará con MTA para proporcionar información y educación sobre la elegibilidad de los productos y programas existentes de tarifas de transporte con descuento, incluidos los destinados a las personas de 65 años o más, los discapacitados y las personas con bajos ingresos, de los que muchos pueden no ser conscientes.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada. Se documentará la información sobre el ámbito y el alcance de los esfuerzos de participación.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	La participación formará parte de las campañas de información pública al menos 60 días antes de la implementación del Proyecto.	TBTA liderará en asociación con MTA.
		Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a establecer un Grupo Comunitario de Justicia Ambiental que se reunirá trimestralmente con una primera reunión que tendrá lugar antes de la implementación del Proyecto. En lo que respecta a la justicia ambiental, los Patrocinadores del Proyecto continuarán proporcionando oportunidades significativas para la participación y el compromiso compartiendo datos y análisis actualizados, escuchando inquietudes y solicitando comentarios sobre el proceso de establecimiento de peajes.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	La membresía se confirmará seis meses antes de la implementación del Proyecto, con la primera reunión antes de la implementación, la segunda reunión dentro de los seis meses posteriores a la implementación y reuniones trimestrales a partir de entonces.	TBTA liderará en asociación con NYSDOT y NYCDOT.

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
		Nuevo en la EA final: TBTA se asegurará de que el peaje durante la noche, para camiones y otros vehículos, se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final de peaje del CBD; esto beneficiará a los conductores de bajos ingresos que viajan durante ese tiempo.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Simultáneamente a la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.
		Nuevo en la EA final: Durante cinco años, TBTA se compromete a poner en marcha un plan de descuento para conductores de bajos ingresos frecuentes que se beneficiarán de un descuento del 25 % en la tarifa de peaje total de CBD E-ZPass para la hora del día aplicable después de los primeros 10 viajes en cada mes calendario (sin incluir el período nocturno, que ya tendrá un gran descuento).	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada; el proceso de solicitud comenzará varios meses antes del inicio de las operaciones de peaje.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Simultáneamente a la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.
	New York City	TBTA coordinará con MTA NYCT para mejorar el servicio de autobuses en las áreas identificadas en la EA a medida que avanzan los rediseños de la red de autobuses de Brooklyn y Manhattan.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	La coordinación entre TBTA y NYCT está en curso y aumentará después de que se establezcan las tarifas de peaje. El Proyecto del plan de rediseño de la red de autobuses de Brooklyn se publicó en diciembre de 2022 y se perfeccionará en 2023. El siguiente paso en el rediseño de la red de autobuses de Manhattan es un informe sobre las condiciones existentes.	TBTA coordinará con NYCT.
17 - Justicia ambiental Conductores de taxis y FHV	New York City	Nuevo en la EA final: TBTA se asegurará de que se incluya una estructura de peaje con peajes de no más de una vez por día para taxis o FHV en la estructura de peaje final del CBD.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Simultáneamente a la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
17 - Justicia ambiental Desviación del tráfico a ciertas comunidades que ya están sobrecargadas por la contaminación del aire preexistente y las enfermedades crónicas (Consulte la Nota 1) Los tramos censales específicos que experimentarían un aumento o disminución del tráfico de camiones cambiarían ligeramente dependiendo del escenario de peaje. Las siguientes comunidades podrían tener tramos censales que merezcan una mitigación basada en el lugar: High Bridge, Morrisania y 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 y Fort Lee. (Consultar nota 2).	Múltiples en toda el área de estudio de justicia ambiental	<p>Nuevo en la EA final: TBTA se asegurará de que el peaje durante la noche, para camiones y otros vehículos, se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final; esto reducirá las desviaciones de camiones.</p> <p>Nuevo en la EA final: NYCDOT ampliará el Programa NYC Clean Trucks para acelerar el reemplazo de los viejos camiones diésel elegibles, que viajan en carreteras en ciertas comunidades de justicia ambiental donde se prevé que el Proyecto aumente el tráfico de camiones, por vehículos eléctricos, híbridos, de gas natural comprimido y diésel limpios de bajas emisiones.</p> <p>Nuevo en la EA final: NYCDOT ampliará su programa de entregas fuera del horario laboral en lugares donde se prevé que el Proyecto aumente el tráfico de camiones para reducir el tráfico de camiones durante el día y aumentar la seguridad vial en ciertas comunidades de justicia ambiental.</p>	<p>N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p> <p>N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p> <p>N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p>	<p>N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p> <p>N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p> <p>N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p>	<p>Simultáneamente a la implementación del Proyecto.</p> <p>El compromiso con las empresas propietarias de camiones comenzará después de que se establezcan las tarifas de peaje; la implementación comenzará dentro de los seis meses posteriores al inicio de las operaciones de peaje.</p> <p>El compromiso con los remitentes y los destinatarios comenzará después de que se establezcan las tarifas de peaje; la implementación comenzará dentro de los seis meses posteriores al inicio de las operaciones de peaje.</p>	<p>TBTA liderará.</p> <p>NYCDOT liderará.</p> <p>NYCDOT liderará.</p>
	FDR Drive entre Brooklyn Bridge y East Houston Street	<p>Nuevo en la EA final: TBTA cobrará peaje a los vehículos que viajen hacia el norte por FDR Drive que salgan en East Houston Street y luego giren para viajar inmediatamente hacia el sur por FDR Drive; esto mitigará los aumentos modelados de tráfico no relacionado con camiones en FDR Drive entre Brooklyn Bridge y East Houston Street.</p>	<p>N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p>	<p>N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p>	<p>Simultáneamente a la implementación del Proyecto.</p>	<p>TBTA liderará.</p>
	Hunts Point Produce Market	<p>Nuevo en la EA final: Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán para reemplazar las TRU que queman diésel por vehículos limpios en Hunts Point Produce Market.</p>	<p>N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p>	<p>N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p>	<p>El compromiso con los propietarios y arrendatarios de TRU para el reemplazo de TRU comenzará inmediatamente después de recibir la aprobación del Proyecto.</p>	<p>NYCDOT liderará.</p>
		<p>Nuevo en la EA final: NYSDOT coordinará para ampliar la infraestructura de carga de camiones eléctricos.</p>			<p>Las ubicaciones específicas se determinarán después de que se establezcan las tarifas de peaje; la implementación comenzará dentro de los seis meses posteriores al inicio de las operaciones de peaje.</p>	<p>NYSDOT liderará.</p>
		<p>Nuevo en la EA final: Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán para instalar vegetación a los costados de las carreteras para mejorar la calidad del aire en las inmediaciones.</p>	<p>Después de establecer las tarifas de peaje, se realizarán análisis de la estructura de peaje adoptada como se describe en el Apéndice 17D para determinar dónde se espera que se produzcan desviaciones de camiones. Con este análisis y mediante el compromiso continuo con el Grupo Comunitario de Justicia Ambiental y otras partes interesadas, se determinarán ubicaciones específicas para la mitigación basada en el lugar.</p>		<p>Las ubicaciones específicas se determinarán con las comunidades afectadas después de que se establezcan las tarifas de peaje; la implementación comenzará dentro de los seis meses posteriores al inicio de las operaciones de peaje.</p>	<p>Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán con las agencias estatales y locales pertinentes.</p>
		<p>Nuevo en la EA final: Los Patrocinadores del Proyecto renovarán parques y espacios verdes.</p>		<p>N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p>	<p>Las ubicaciones específicas se determinarán con las comunidades afectadas después de que se establezcan las tarifas de peaje; el tiempo de implementación se determinará después de que se confirmen las ubicaciones.</p>	<p>Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán con las agencias locales pertinentes.</p>
		<p>Nuevo en la EA final: Los Patrocinadores del Proyecto instalarán o actualizarán unidades de filtración de aire en las escuelas.</p>	<p>Los datos sobre el alcance y el impacto de las medidas de mitigación implementadas se recopilarán de manera continua.</p>		<p>Después de establecer las tarifas de peaje, se realizará una evaluación de la ubicación/necesidades antes del inicio de las operaciones de peaje; el tiempo de implementación se determinará después de que se confirmen las ubicaciones.</p>	<p>Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán con las agencias locales pertinentes.</p>
		<p>Nuevo en la EA final: Los Patrocinadores del Proyecto trabajarán con NYC DOHMH para ampliar su programa de gestión de casos de asma y crear nuevos programas de asma basados en la comunidad a través de un centro de asma de vecindario en el Bronx.</p>			<p>Después de establecer las tarifas de peaje, se realizará una evaluación de la ubicación/necesidades antes del inicio de las operaciones de peaje; el tiempo de implementación se determinará después de que se confirmen las ubicaciones.</p>	<p>Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán con NYC DOHMH.</p>

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
Mejora general del Proyecto	CBD de Manhattan y ubicaciones de posibles efectos del Proyecto	Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a monitorear e informar continuamente sobre los posibles efectos del Proyecto, incluidos, por ejemplo, el tráfico que ingresa al CBD, las millas recorridas por vehículos en el CBD; el número de pasajeros de proveedores de transporte público en toda la región; las velocidades de los autobuses dentro del CBD; las tendencias de la calidad del aire y las emisiones; el estacionamiento, y los ingresos del Proyecto. Los datos se recopilarán antes y después de la ejecución del Proyecto. Se emitirá un informe formal sobre los efectos del Proyecto un año después de la implementación y luego cada dos años. Además, un sitio web de informes hará que los datos, análisis y visualizaciones estén disponibles en formato de datos abiertos en la mayor medida posible. Se proporcionarán actualizaciones al menos dos veces al año a medida que los datos estén disponibles y se complete el análisis. Estos datos también se utilizarán para apoyar un enfoque de gestión adaptativa para monitorear la eficacia de la mitigación, y los ajustes necesarios.	La recopilación de datos de referencia comenzó en 2019 y continuará durante la implementación del Proyecto a medida que los datos de fuentes externas estén disponibles (con algunos conjuntos de datos publicados solo anualmente o trimestralmente) y se complete el análisis de datos. Después de la implementación del Proyecto, estos conjuntos de datos se seguirán recopilando a medida que estén disponibles y se comenzarán a recopilar nuevos conjuntos de datos, como los ingresos del Proyecto.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	El sitio web de informes comenzará a informar los datos de referencia y los datos posteriores a la implementación del sistema de peaje tan pronto como sea posible, después de la implementación del Proyecto. Se emitirá un informe formal sobre los efectos del Proyecto un año después de la implementación y luego cada dos años. Además, el sitio web de informes hará que los datos, análisis y visualizaciones estén disponibles en formato de datos abiertos en la mayor medida factible. Se proporcionarán actualizaciones al menos dos veces al año a medida que los datos estén disponibles y se complete el análisis. Estos datos también se utilizarán para apoyar un enfoque de gestión adaptativa para monitorear la eficacia de la mitigación, y los ajustes necesarios.	TBTA liderará en asociación con NYCDOT, NYSDOT, con coordinación con otras agencias y entidades para obtener datos según corresponda.

Notas:

- 1 Para financiar las medidas de mitigación de este tema, los Patrocinadores del Proyecto han comprometido \$155 millones durante cinco años. Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a aplicar estas medidas, independientemente de la estructura de peaje que finalmente se adopte. La asignación de fondos se describe con mayor detalle en el **Capítulo 17, "Justicia ambiental"**. Se han asignado \$5 millones adicionales para medidas de mitigación y mejora relacionadas con el monitoreo en otros temas, junto con \$47.5 millones para el descuento en el peaje para personas de bajos ingresos.
- 2 Los Patrocinadores del Proyecto se han comprometido a una política de peaje que reducirá la tarifa de peaje durante la noche desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. Según el modelo realizado para los escenarios de peaje analizados en la EA, se esperaba que esta política evitara una parte sustancial de las desviaciones de camiones proyectadas, ya que se proyectó que muchos de estos camiones desviados ocurrirían durante las horas de la noche. Después de la adopción de la estructura de peaje del CBD por parte de la Junta de TBTA, que incluirá esta exención/descuento nocturno, se realizará un modelo de la estructura de peaje adoptada para determinar dónde se espera que ocurran desviaciones de camiones. Después de este análisis, la ubicación específica de las medidas de mitigación basadas en el lugar requerirá una mayor coordinación entre los Patrocinadores del Proyecto, el Grupo Comunitario de Justicia Ambiental (que representa el área de estudio de justicia ambiental de 10 condados), las comunidades pertinentes que reciben la mitigación basada en el lugar y las agencias de implementación locales y estatales pertinentes.

¿CUÁLES SON LOS EFECTOS DEL PROYECTO PARA LAS PROPIEDADES DE LA SECCIÓN 4(f)?

La Sección 4(f) de la U.S. Department of Transportation Act de 1966 (ahora 49 USC Sección 303 y 23 USC Sección 138) prohíbe a las agencias del USDOT, incluida FHWA, aprobar cualquier programa o proyecto que requiera el “uso” de cualquier parque de propiedad pública, área de recreación o refugio de vida silvestre y aves acuáticas; o cualquier terreno de un sitio histórico de propiedad pública o privada de importancia nacional, estatal o local (colectivamente, recursos de la Sección 4(f), a menos que: (1) no exista una alternativa viable y prudente para evitar el uso del terreno, y la acción incluye toda la planificación posible para minimizar el daño al recurso de la Sección 4(f); o (2) la agencia determine que el uso de la propiedad tendrá un *impacto mínimo*.

Un proyecto utiliza una propiedad de la Sección 4(f) si:

- Incorpora permanentemente terrenos de la propiedad de la Sección 4(f) a una instalación de transporte;
- Ocupa temporalmente un terreno que es parte de una propiedad de la Sección 4(f), como durante la construcción; o
- Resulta en un uso “constructivo” de la propiedad de la Sección 4(f), donde no hay incorporación permanente u ocupación temporal de la tierra, pero los impactos de proximidad (p. ej., visuales y de ruido) de un proyecto son tan severos que las actividades protegidas, características o atributos que califican un recurso para la protección bajo la Sección 4(f) están sustancialmente deteriorados.

Un impacto mínimo involucra el uso de la propiedad de la Sección 4(f) que generalmente es de naturaleza menor y no produce ningún efecto adverso a un sitio histórico ni a las actividades, características o atributos que califican un parque, área de recreación o refugio para la protección bajo la Sección 4(f).

FHWA evaluó los posibles efectos del Proyecto en las propiedades de la Sección 4(f) y determinó que la Alternativa de peaje del CBD no daría como resultado ningún uso de las propiedades de la Sección 4(f) que no sean Central Park y High Line por las siguientes razones:

- **Central Park:** Se propone un equipo de sistema de peaje en cuatro postes en tres ubicaciones de detección en las vías del parque justo dentro del parque cerca de 59th Street. El equipo se montaría en postes en reemplazo de los existentes en los mismos lugares y evitaría que los vehículos autorizados utilicen el parque para ingresar al CBD de Manhattan sin pagar el peaje. Debido a que los Patrocinadores del Proyecto deben tener acceso continuo a los postes para el mantenimiento, FHWA tiene la intención de determinar que la Alternativa de peaje del CBD resultaría en un impacto mínimo en Central Park.
- **High Line:** La Alternativa de peaje del CBD uniría el equipo del sistema de peaje a High Line, un antiguo viaducto ferroviario que ahora tiene un parque lineal en el antiguo lecho de la vía.²⁰ El equipo del sistema de peaje se montaría debajo de la estructura del lecho de la vía, en una tubería de metal sujeta a las vigas existentes del viaducto. Ninguna infraestructura de peaje o equipo del sistema de peaje estaría dentro o sería visible desde el parque de acceso público que se encuentra en la parte superior de High Line. Debido a que los Patrocinadores del Proyecto requieren acceso permanente al equipo de peaje adjunto a la parte inferior de High Line, FHWA tiene la intención de determinar que la Alternativa de peaje del CBD resultaría en un impacto mínimo en High Line.

[La EA publicada en agosto de 2022 describió la conclusión propuesta por FHWA] de que la Alternativa de peaje del CBD generaría un impacto mínimo en Central Park y High Line, y los funcionarios con jurisdicción sobre estos recursos coincidieron con este hallazgo y la Oficina de Preservación Histórica del Estado de Nueva York coincidió con la determinación de FHWA de

que no habría ningún efecto adverso en Central Park como propiedad histórica. **[La EA publicada en agosto de 2022 también describió el hallazgo propuesto por FHWA de que la ocupación temporal de Central Park para la construcción de la Alternativa de peaje del CBD no afectaría las actividades, características o atributos protegidos que califican a Central Park para su protección en virtud de la Sección 4(f), y por lo tanto, la ocupación temporal de Central Park no es un uso de esta propiedad de la Sección 4(f)].**

[Luego de la consideración de los aportes públicos recibidos durante el período de comentarios públicos, FHWA ha concluido que la Alternativa de peaje del CBD no afectaría las actividades, características y atributos que califican a High Line para su protección en virtud de la Sección 4(f) , y la Alternativa de peaje del CBD tendría un impacto mínimo en Central Park].

El Capítulo 19, “Sección 4(f) Evaluación”, proporciona más detalles y respaldo a este hallazgo.

NOTAS FINALES

- 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. New York City’s Office Market report; U.S. Census Bureau. American Community Survey, 2015 to 2019.
- 3 American Public Transportation Association. 2021 *Public Transportation Fact Book*, Table 10. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>
- 4 Al 1 de julio de 2021, la población estimada de Los Angeles era de 3,849,297. U.S. Census Bureau. Quickfacts. <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/losangelescitycalifornia,losangelescountycalifornia,CA/PST045221>.
- 5 New York Metropolitan Transportation Council. Enero de 2021. *Hub Bound Travel Data Report 2019*. Transit incluye subterráneo, tren suburbano, autobús, ferry y tranvía. NYMTC se basa en los recuentos de pasajeros, vehículos y bicicletas para preparar los datos vinculados al hub, y estos recuentos incluyen viajes de trabajo y no laborales. Por lo tanto, los porcentajes de viajes por modo varían con respecto a los datos del 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 Tal como lo define la MTA Reform and Traffic Mobility Act, el CBD de Manhattan consiste en el área geográfica en el sur de Manhattan, incluida 60th Street, en la medida de lo posible, pero sin incluir Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive y West Side Highway/Route 9A, incluido Battery Park Underpass y cualquier parte en la superficie de la carretera del Hugh L. Carey Tunnel que conecta con 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>. El número de pasajeros en autobús refleja las cifras anuales totales reportadas por New York City Transit y MTA Bus Company.
- 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*. Prepared for The Partnership of New York City. March 2019. <https://pfnyc.org/wp-content/uploads/2020/01/MTA-Capital-Plan-2020-24-Econ-Impacts.pdf>.
- 13 MTA. October 1, 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 *Ibíd.*

- 15 Esto refleja la parte del programa de capital para mejoras de tránsito; incluye \$254 millones adicionales para otros proyectos de tránsito no identificados aquí, así como una enmienda de diciembre de 2021 que aumentó la parte del programa relacionada con el tránsito y el ferrocarril en \$535 millones. El Programa de Capital completo, incluidas las mejoras que no son de tránsito, incluye \$55.3 mil millones en proyectos.
- 16 MTA. October 1, 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 En abril de 2019, la legislatura aprobó la MTA Reform and Traffic Mobility Act que autorizó a TBTA a diseñar, desarrollar, construir y operar el Proyecto. Entre las disposiciones, la Ley requiere que se establezca una Junta de Revisión de Movilidad del Tráfico (Traffic Mobility Review Board, TMRB) para hacer recomendaciones sobre las tarifas de peaje, así como para desarrollar recomendaciones sobre créditos, exenciones o descuentos de cruce. Consulte el **Apéndice 2B, “Alternativas del proyecto: MTA Reform and Traffic Mobility Act”**.
- 18 El modelo de demanda de viajes realizado para esta EA y descrito en el **Subcapítulo 4A, “Transporte: Efectos y modelado del transporte regional”**, incluyó los carriles para bicicletas como parte de la alternativa de no acción, pero no como la condición existente.
- 19 *Ibíd.*
- 20 Se incorporaron nuevos carriles para bicicletas y para autobuses en el modelo de transporte realizado para esta EA y se describe en el **Subcapítulo 4A, “Transporte: Efectos y modelado del transporte regional”**, según corresponda.
- 20 High Line también es una propiedad histórica (es decir, elegible para ser incluida en el Registro Nacional), pero está exenta de ser considerada como un recurso de la Sección 4(f) como propiedad histórica como una antigua propiedad ferroviaria (23 CFR 774.13).
- 22 **[Como ejemplos, un conductor “frecuente” podría ser alguien que viaja regularmente al trabajo o alguien que visita regularmente un centro para recibir atención médica].**
- 23 **[Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a un período de cinco años para la tarifa de peaje con descuento para dar tiempo a que los conductores frecuentes de bajos ingresos prueben alternativas o ajusten sus hábitos de viaje a medida que los proyectos de capital aumenten la fiabilidad y el acceso].**
- 24 **[Es importante destacar que, en muchos casos, una vez que estos clientes tengan E-ZPass, también se beneficiarán de tarifas de peaje más bajas (en comparación con los peajes por correo) en otras instalaciones, incluidos, entre otros, los túneles y puentes de Port Authority of NY & NJ, los puentes y túneles de TBTA, los puentes de New York State Bridge Authority y New York State Thruway, con lo que se reducirá su gasto total en peajes].**
- 25 **[Este compromiso no impediría que los conductores de taxis y FHV de New York City se beneficien de las medidas de mitigación para conductores de bajos ingresos, incluido el Plan de descuento para personas de bajos ingresos para sus vehículos que no tengan licencia como taxis o FHV, siempre que puedan demostrar elegibilidad].**
- 26 **[USEPA. 2014. “Near Roadway Air Pollution and Health: Frequently Asked Questions.” [US]EPA-420-F-14-044. August. <https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100NFFD.PDF?Dockey=P100NFFD.PDF>. pag. 1.; según la definición de la USEPA, los tóxicos del aire, a menudo denominados contaminantes peligrosos del aire (hazardous air pollutants, HAP), son contaminantes que se sabe o se sospecha que causan cáncer u otros efectos graves para la salud, como efectos reproductivos o defectos congénitos, o efectos ambientales adversos. [US]EPA regula 187 sustancias químicas bajo su programa HAP (USEPA, 2009d). La mayoría de los tóxicos del aire proceden del transporte y la industria, incluidos los vehículos de motor, las instalaciones industriales y las centrales eléctricas. USEPA. EJSCREEN Environmental Justice Mapping and Screening Tool: EJSCREEN Technical Documentation. September 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. January. <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. August. <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 Expressway 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. August 21, 2020. <https://rpa.org/latest/lab/housing-segregation-is-a-choice>.]**
- 30 **[Aunque EJScreen usa una distancia de 500 metros (aproximadamente 1,600 pies) para calcular la proximidad del tráfico, el cálculo de la proximidad del tráfico de camiones que se presenta aquí usa 300 metros (aproximadamente 1,000 pies). Esta decisión se basó en la documentación técnica de**

EJScreen y en una revisión de otros estudios que consideraron la proximidad de las carreteras y la contaminación, incluido un informe reciente del Urban Institute que establece que, tras una revisión bibliográfica, los autores del informe "determinaron... que es más probable que la contaminación persista dentro de límites más cercanos". 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>. November; Kim, Deajin, et. al. 2022. Dynamic grid-receptor method for regional-level near-road air quality analysis. Environment. 105. April. <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. January. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2021.106898>].]

³¹ [Para el análisis se usó la proximidad del tráfico de camiones, ya que es un mejor indicador de la exposición al tráfico. El escenario de peaje E se usó para los cambios en el tráfico de camiones, ya que era el escenario de peaje con las máximas desviaciones del tráfico de camiones. Ambos escenarios de peaje E y G se usaron para explorar desviaciones del tráfico no relacionado con camiones: el escenario de peaje E se usó para determinar si el tráfico de camiones y el tráfico no relacionado con camiones se comportaban de manera similar y luego se usó el escenario de peaje G ya que tenía el mayor incremento potencial de tráfico no relacionado con camiones. En el apéndice 17D, "Memorándum técnico", se proporciona una explicación adicional sobre la metodología.]

³² [El Apéndice 17D, "Memorándum técnico" describe y evalúa los efectos del Proyecto usando el percentil 80 para contaminantes del aire y el percentil 66.66 para cargas de enfermedades crónicas. El uso del percentil 90 para determinar las ubicaciones para la mitigación es coherente con la metodología de la Herramienta de Evaluación de la Justicia Climática y Económica de la Calidad Ambiental para abordar las ubicaciones de inversión].

³³ [Las siguientes comunidades podrían tener tramos censales que merezcan una mitigación basada en el lugar: High Bridge, Morrisania y Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx en el Bronx, NY; East Harlem, Randall's Island y Lower East Side/Lower Manhattan en Manhattan, NY; Downtown Brooklyn, Fort Greene y South Williamsburg en Brooklyn, NY; Orange, East Orange y Newark en el condado de Essex, NJ, y Fort Lee en el condado de Bergen, NJ (excepto en el escenario de peaje G)].