

BOZZA DI RISULTATO SENZA IMPATTO SIGNIFICATIVO

Programma di pedaggio del Central Business District (CBD).

New York, New York

Agenzia Federale Capofila

Federal Highway Administration (Amministrazione Federale delle autostrade)

Sponsor del progetto

New York State Department of Transportation (Dipartimento dei trasporti dello Stato di New York)

Triborough Bridge and Tunnel Authority (Autorità ponti e tunnel Triborough)

New York City Department of Transportation (Dipartimento dei trasporti della Città di New York)



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**



**Department of
Transportation**



Aprile 2023

Perché la Federal Highway Administration (FHWA) pubblica una bozza di accertamento senza impatto significativo (FONSI)?

La natura di questa proposta di azione, se approvata, è la prima proposta nella nazione per gestire la congestione attraverso il cordon pricing. Ai sensi del regolamento del Council on Environmental Quality (40 CFR 1501.6) l'agenzia deve rendere disponibile il FONSI per la revisione pubblica per 30 giorni prima che l'agenzia prenda la decisione finale se preparare una dichiarazione di impatto ambientale e prima che l'azione possa iniziare.

BOZZA FONSI

FHWA ha stabilito che l'azione proposta descritta nell'EA finale non avrà alcun impatto significativo sull'ambiente umano o naturale. Questa bozza di FONSI si basa sull'EA finale, comprese le opportune misure di riduzione. FHWA ha valutato in modo indipendente e determinato di discutere in modo adeguato e accurato lo scopo e la necessità, i problemi ambientali e l'impatto dell'azione proposta e delle misure di riduzione appropriate. L'EA finale fornisce prove e analisi sufficienti per stabilire che non è richiesta una dichiarazione di impatto ambientale. FHWA si assume la piena responsabilità per l'accuratezza, la portata e il contenuto dell'EA finale.

Inviato da:

Allison L. C. de Cerreño, Ph.D.
Ufficiale capo operazioni
Triborough Bridge and Tunnel Authority (Autorità ponti e tunnel Triborough)

Data

Nicolas A. Choubah, P.E.
Ingegnere Capo
New York State Department of Transportation (Dipartimento dei trasporti dello Stato di New York)

Data

Eric Beaton
Vice commissario, Pianificazione e gestione dei trasporti
New York City Department of Transportation (Dipartimento dei trasporti della Città di New York)

Data

Approvato da:

Richard J. Marquis
Amministratore di divisione, divisione di New York
Federal Highway Administration (Amministrazione Federale delle autostrade)

Data

La Federal Highway Administration può pubblicare un avviso nel registro federale, ai sensi dell'articolo 23 del codice degli Stati Uniti (USC) § 139(l), indicando che una o più agenzie federali hanno intrapreso un'azione definitiva su permessi, licenze o approvazioni per un progetto di trasporto. Se tale avviso viene pubblicato, saranno precluse le richieste di revisione giudiziaria di tali azioni dell'agenzia federale a meno che tali richieste non siano presentate entro 150 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso, o entro un periodo di tempo più breve come specificato nelle leggi federali ai sensi delle quali la revisione giudiziaria dell'azione dell'agenzia federale è consentita. Se non viene pubblicato alcun avviso, si applicano i periodi di tempo altrimenti previsti dalle leggi federali che disciplinano tali reclami.

Sommario

1. Qual è l'azione proposta?	1
2. Quali sono gli effetti del Progetto?.....	2
3. Cosa è stato fatto dopo la valutazione ambientale finale (EA)? (Segnaposto)	28
4. Quali modifiche sono state apportate all'EA finale? (Segnaposto)	28
5. Quale feedback è stato ricevuto sull'EA finale? (Segnaposto)	28
6. Quali sono gli obiettivi del progetto?	28

Tabelle

Tabella 1. Riepilogo dei vantaggi e degli effetti dell'alternativa al pedaggio CBD confrontati con scenari di pedaggio	3
Tabella 2. Misure di riduzione regionali e locali	17
Tabella 3. Riepilogo dell'approccio alternativo di implementazione del pedaggio CBD per le misure di mitigazione e miglioramento]	18

Appendici

Fornito elettronicamente sul sito web del progetto. Verranno forniti collegamenti ipertestuali. (Segnaposto)

- Appendice A.Valutazione ambientale finale del programma di pedaggio del distretto centrale degli affari (CBD) (segnaposto)
- Appendice B.Feedback del pubblico sulla valutazione ambientale finale (segnaposto)
- Appendice C.Avviso al pubblico della disponibilità della valutazione ambientale finale e progetto di accertamento di impatto non significativo (Segnaposto)

1. Qual è l'azione proposta?

CBD Tolling Alternative (il Progetto) implementerebbe un programma di pedaggio veicolare per ridurre la congestione del traffico nel CBD di Manhattan, consistente con il Traffic Mobility Act.¹ Lo scopo del progetto è ridurre la congestione del traffico nel CBD di Manhattan in modo da generare entrate per futuri miglioramenti del trasporto, in base all'accettazione nel VPPP di FHWA.

Il CBD di Manhattan è costituito dall'area geografica di Manhattan a sud e comprende la 60th Street, ma non include Franklin D. Roosevelt Drive (FDR Drive), West Side Highway/Route 9A, Battery Park Underpass e qualsiasi porzione di carreggiata in superficie dello Hugh L. Carey Tunnel che collega a West Street (la West Side Highway/Route 9A). Con la CBD Tolling Alternative, Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA), un'affiliata della Metropolitan Transportation Authority (MTA), pagherebbe i veicoli che entrano o rimangono nel CBD di Manhattan tramite un sistema di pedaggio senza contanti. Il pedaggio si applicherebbe a tutti i veicoli immatricolati (ovvero quelli con targa) ad eccezione dei veicoli idonei che trasportano persone con disabilità e dei veicoli di emergenza autorizzati idonei.^{2, 3} I veicoli passeggeri pagherebbero il pedaggio non più di una volta al giorno.⁴ I veicoli che "rimangono" nel CBD di Manhattan sono veicoli rilevati all'uscita ma non rilevati all'ingresso lo stesso giorno. Dato che sono stati rilevati in partenza, devono aver attraversato il CBD di Manhattan per raggiungere il punto di rilevamento, e quindi "rimasti" al suo interno per una parte della giornata. Questi veicoli sarebbero stati addebitati quel giorno per rimanere nel CBD di Manhattan.

I residenti la cui residenza principale si trova all'interno del Manhattan CBD e il cui reddito lordo regolato nello Stato di New York è inferiore a \$60.000 avrebbero diritto a un credito d'imposta dello Stato di New York pari all'importo dei pedaggi del Manhattan CBD pagati durante l'anno fiscale.

L'importo del pedaggio sarebbe variabile, con pedaggi più elevati addebitati durante i periodi di punta quando il traffico è maggiore. Poiché gli effetti sono strettamente correlati al tipo di pedaggio, la CBD Tolling Alternative ha valutato una serie di pedaggio all'interno di uno scenario di pedaggi definito. Nella maggior parte di questi scenari di pedaggio, le tariffe di pedaggio per diversi tipi di veicoli, come i camion per le consegne, sono diverse dalle tariffe di pedaggio per i veicoli passeggeri non commerciali. Le tariffe e la struttura dei pedaggi saranno stabilite dal TBTA, come spiegato nella Sezione 6.

¹ Il Traffic Mobility Act ha modificato parti di alcune leggi dello Stato di New York, tra cui la legge sui veicoli e sul traffico, la legge sulle autorità pubbliche e la legge fiscale. **Appendice 2B dell'EA finale, "Alternative al progetto: Legge sulla riforma dell'MTA e sulla mobilità del traffico"**, fornisce il testo modificato di tali leggi.

² Il veicolo di emergenza autorizzato qualificato è definito nel Testo Unico dello Stato di New York, Vehicle and Traffic Law, Titolo 1, Articolo 1 Sezione 101. Come attualmente definiti, i veicoli idonei per il trasporto di persone con disabilità includono veicoli con targa per disabili rilasciata dal governo e veicoli di flotte di proprietà o gestiti da organizzazioni e utilizzati esclusivamente per fornire il trasporto a persone con disabilità.

³ Il pedaggio non si applicherebbe ai veicoli che non sono soggetti a requisiti di immatricolazione, come biciclette, monopattini elettrici, biciclette con assistenza elettrica ("e-bike").

⁴ Il veicolo passeggeri è definito dal Testo Unico dello Stato di New York, Vehicle and Traffic Law, Titolo 4, Articolo 14 Sezione 401(6).

2. Quali sono gli effetti del Progetto?

La Tabella 1 riassume i potenziali effetti del Progetto come identificati nell'EA finale e gli impegni di monitoraggio e riduzione assunti dagli Sponsor del Progetto che FHWA ha determinato non comporteranno impatti significativi. Le tabelle 2 e 3 stabiliscono inoltre lo sponsor o gli sponsor del progetto e le agenzie locali competenti che implementerebbero le misure di riduzione e miglioramento identificate e l'autorità degli sponsor del progetto per attuare la riduzione identificata.

Tabella 1. Riepilogo dei vantaggi e degli effetti dell'alternativa al pedaggio CBD confrontati con scenari di pedaggio

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
4A - Trasporto: Effetti sui trasporti regionali e modelli	Dimensioni del veicolo		Luoghi di attraversamento verso Manhattan CBD	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri che entrano nel CBD di Manhattan rispetto all'alternativa No Action	-15%	-16%	-17%	-19%	-20%	-18%	-17%	No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti positivi
	Viaggi in auto a Manhattan CBD	Diminuzioni complessive dei viaggi giornalieri in auto verso il CBD di Manhattan. Alcune deviazioni verso diversi incroci per Manhattan CBD o intorno al Manhattan CBD nel loro complesso, a seconda dello scenario di pedaggio. Poiché il traffico, compresi i viaggi in camion, aumenta su alcune autostrade circonfenziali, contemporaneamente si verifica una riduzione del traffico su altri segmenti autostradali verso il CBD.	Manhattan CBD	% Aumento o diminuzione dei viaggi in auto dei lavoratori verso Manhattan CBD rispetto a No Action Alternative Aumento o diminuzione dei viaggi in auto dei lavoratori verso Manhattan CBD rispetto a No Action Alternative	-5%	-5%	-7%	-9%	-11%	-10%	-6%	No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti positivi
	Viaggi in camion attraverso il CBD di Manhattan	Le deviazioni aumenterebbero o diminuirebbero i volumi di traffico agli incroci locali vicino agli incroci di Manhattan CBD.	Manhattan CBD	Aumento o diminuzione dei viaggi giornalieri in camion attraverso Manhattan CBD (senza origine o destinazione nel CBD) rispetto all'alternativa No Action	-4.645 (-55%)	-4.967 (-59%)	-5.253 (-63%)	-5.687 (-68%)	-6.604 (-79%)	-6.784 (-81%)	[-1.734] (-21%)	No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti positivi
	Viaggi di transito	Diminuzione complessiva delle miglia percorse dal veicolo (VMT) nel CBD di Manhattan e nella regione in generale in tutti gli scenari di pedaggio e qualche passaggio dal veicolo alla modalità di transito.	Manhattan CBD	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri che entrano nel CBD di Manhattan rispetto all'alternativa No Action	+1 to +3%							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
	Conseguenze sul traffico		Manhattan CBD	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri rispetto all'alternativa No Action	-9% a -7%							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti benefici a Manhattan CBD, New York City (non CBD), a nord di New York City e Connecticut; anche se ci sarebbero aumenti di VMT a Long Island e nel New Jersey, gli effetti non sarebbero negativi.
			NYC (non-Manhattan CBD)		-1 a 0%								
New York al nord di NYC			-1% a 0%										
Long Island			Meno di (+) 0,2% di modifiche										
New Jersey			Meno di (+) 0,2% di modifiche										
Connecticut	Meno di (+) 0,2% di modifiche												

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
4B - Trasporto: Autostrade e incroci	Traffico-Segmenti autostradali	L'introduzione del programma di pedaggio CBD può produrre una maggiore congestione sui segmenti autostradali in avvicinamento alle strade circolari utilizzate per evitare i pedaggi CBD di Manhattan, con conseguente aumento dei ritardi e delle code nelle ore di punta di mezzogiorno e pomeridiane su alcuni segmenti in alcuni scenari di pedaggio: <ul style="list-style-type: none"> Long Island Expressway in direzione ovest (I-495) vicino al Queens-Midtown Tunnel (mezzogiorno) Si avvicina al ponte George Washington in direzione ovest sulla I-95 (mezzogiorno) FDR Drive in direzione sud e nord tra la East 10th Street e il Brooklyn Bridge (PM) Altre località vedranno una diminuzione della congestione associata, in particolare sulle rotte che si avvicinano al CBD di Manhattan. 	10 segmenti autostradali (AM) 10 segmenti autostradali (mezzogiorno) 10 segmenti autostradali (PM)	Tratti autostradali con maggiori ritardi e code nelle ore di punta che provocherebbero effetti negativi	0 corridoi autostradali su 10 nello scenario a pedaggio analizzato (Scenario a pedaggio D) 2 corridoi autostradali su 10 nello scenario a pedaggio analizzato (Scenario a pedaggio D) allo stesso modo gli scenari E e F 1 corridoi autostradali su 10 nello scenario a pedaggio analizzato (Scenario a pedaggio D) allo stesso modo gli scenari E e F							Si	Riduzione necessaria. Gli sponsor del progetto implementeranno un piano di monitoraggio prima dell'implementazione con i dati post-implementation raccolti circa tre mesi dopo l'inizio delle operazioni di [pedaggio] e includendo soglie per gli effetti; se le soglie vengono raggiunte o superate, gli sponsor del progetto attueranno misure di gestione della domanda di trasporto (TDM), come la misurazione della rampa, le informazioni sugli automobilisti, la segnaletica in tutte le località autostradali identificate con effetti negativi sull'attuazione del progetto. [NYSDOT possiede e mantiene i relativi segmenti della Long Island Expressway e della I-95. Il segmento rilevante di FDR Drive è di proprietà del NYSDOT a sud di Montgomery Street e del NYCDOT a nord di Montgomery Street. L'attuazione delle misure TDM sarà coordinata tra i proprietari delle autostrade e i proprietari di eventuali beni rilevanti per l'attuazione del TDM.] Dopo l'implementazione [delle misure TDM] , gli sponsor del progetto monitoreranno gli effetti e, se necessario, TBTA modificherà le tariffe di pedaggio, i crediti di attraversamento, le esenzioni e/o gli sconti [entro i parametri del piano di pedaggio adottato] per ridurre gli effetti avversi.
	Incroci	I cambiamenti nei modelli di traffico, con aumenti del traffico in alcune località e diminuzioni in altre località, cambierebbero le condizioni in alcuni incroci locali all'interno e vicino al CBD di Manhattan. Dei 102 incroci analizzati, la maggior parte degli incroci vedrebbe una riduzione del ritardo. Potenziali effetti negativi su quattro incroci locali a Manhattan: Trinity Place e Edgar Street (mezzogiorno); East 36th Street e Second Avenue (mezzogiorno); East 37th Street e Third Avenue (mezzogiorno); East 125th Street e Second Avenue (AM, PM)	363 zone (tutto il giorno) 102 zone (AM) 102 zone (mezzogiorno) 102 zone (PM) 57 zone (notte) 4 zone	Numero di istanze di incroci con un aumento dei volumi di 50 o più veicoli nelle ore di punta. Luoghi con potenziali effetti negativi che [saranno] affrontati con aggiustamenti della temporizzazione del segnale	9 2 1 1 5 0	10 2 2 1 5 0	24 3 4 1 16 0	50 3 16 10 21 4	48 3 16 9 20 4	50 3 17 9 21 4	10 2 0 1 5 0	Si	Riduzione necessaria. [NYCDOT] monitorerà gli incroci in cui [potenziali] effetti avversi sono stati identificati e sono stati implementati opportuni aggiustamenti della temporizzazione del segnale per ridurre l'effetto, secondo la normale pratica del NYCDOT. Aumento Fare riferimento al miglioramento generale sul monitoraggio alla fine di questa tabella.

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
4C – Trasporti: Transito	Sistemi di transito	Il progetto genererebbe una fonte di entrate dedicata per gli investimenti nel sistema di transito. Il numero di passeggeri in transito aumenterebbe dell'1-2% a livello di sistema per i viaggi da e verso il Manhattan CBD, perché alcune persone passerebbero al trasporto pubblico anziché alla guida. L'aumento del numero di passeggeri in transito non comporterebbe effetti negativi sulla capacità di trasporto di linea su nessuna rotta di transito.	Transito all'interno di New York	% Aumento o diminuzione del numero totale di passeggeri giornalieri di transito a livello di sistema	1,5% a 2,1%							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
			PATH		0,8% a 2,0%								
			Strada ferroviaria di Long Island		0,6% a 2,0%								
			Metro-Ferrovia Nord		0,6% a 1,9%								
			Ferrovia per pendolari NJ TRANSIT		0,3% a 2,3%								
			Autobus MTA/NYCT		1,3% a 1,6%								
			Autobus NJTRANSIT		0,5% a 1,1%								
			Altri autobus (operatori suburbani e privati)		0,0% a 0,9%								
			Traghetti (Traghetto per Staten Island, Traghetto per New York, NY Waterway, Seastreak)		2,5% a 3,5%								
			Tram dell'isola di Roosevelt		1,7% a 4,1%								
	Effetti del sistema bus	La diminuzione dei volumi di traffico all'interno del CBD di Manhattan e vicino al confine della 60th Street del CBD di Manhattan ridurrebbe la congestione stradale che influisce negativamente sulle operazioni degli autobus, facilitando viaggi in autobus più affidabili e veloci.	Autobus locali di Manhattan	% Aumento o diminuzione al punto di carico massimo passeggeri	0,5% a 1,2%							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
			Autobus espresso del Bronx		-1,6% a 2,2%								
			Autobus locali ed espressi del Queens (tramite Ed Koch Queensboro Bridge)		2,0% a 2,8%								
			Autobus Queens express (via Queens-Midtown Tunnel)		-1,3% a 4,1%								
			Autobus locale ed espresso del Bronx		1,3% a 2,6%								
			Rotte esprese di Staten Island (via Brooklyn)		3,7% a 4,5%								
			Rotte esprese di Staten Island (via NJ)		1,0% a 2,8%								
			Autobus NJ/Ovest di Hudson (tramite Holland Tunnel)		-1,4% a 1,4%								
			Autobus di NJ/West of Hudson (tramite Lincoln Tunnel)		0,4% a 1,5%								

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
4C – Trasporti: Transito (Continua)	Elementi di transito	<p>L'aumento del numero di passeggeri influenzerebbe i flussi di passeggeri con potenziali effetti negativi su determinati elementi di circolazione verticale (ad esempio scale e scale mobili) in cinque stazioni di transito:</p> <ul style="list-style-type: none"> Terminal di Hoboken, stazione di Hoboken, NJ PATH Stazione della metropolitana Times Sq-42 St/42 St-Port Authority Bus Terminal nel CBD di Manhattan (linee N, Q, R, W e S; linee n. 1, 2, 3 e 7 e A, C, E) Stazione della metropolitana Flushing-Main St, Queens (linea n. 7) Stazione della metropolitana 14th Street-Union Square nel CBD di Manhattan (n. 4, 5 e 6; e linee L, N, Q, R, W) Stazione della metropolitana di Court Square, Queens (linee n. 7 e linee E, G, M) 	Hoboken Terminal– Stazione PATH (NJ) Scala 01/02	I passeggeri netti aumentano o salgono le scale nell'ora di punta	45	72	122	164	240	205	139	Si	Riduzione necessaria per gli scenari di pedaggio E ed F. La TBTA si coordinerà con l'NJ TRANSIT e PANYNJ per monitorare i volumi pedonali sulla scala 01/02 un mese prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio per stabilire una linea di base e due mesi dopo l'inizio delle operazioni del progetto. Se un confronto dei volumi di passeggeri della Scala 01/02 prima e dopo l'implementazione mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 205, TBTA si coordinerà con NJ TRANSIT e PANYNJ per implementare una migliore segnaletica e orientamento per deviare alcune persone dalla Scala 01/02 e personale supplementare se necessario.
			42 St-Times Square– stazione della metropolitana (Manhattan) Scala ML6/ML8 che collega il mezzanino al binario della metropolitana delle linee 1/2/3 dei quartieri alti	Aumento o diminuzione relativa del volume di passeggeri alla stazione COMPLESSIVA rispetto allo scenario di pedaggio E (non solo alla scala o alla posizione interessata) nell'ora di punta, periodo di punta	63%	59%	68%	82%	100%	82%	56%	Si	Riduzione necessaria. TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, TBTA si coordinerà con MTA NYCT per rimuovere il corrimano centrale e standardizzare il montante, in modo che la scala soddisfi il codice senza il corrimano. La soglia sarà fissata per consentire un tempo sufficiente per attuare la riduzione in modo che l'effetto negativo non si verifichi.
			Stazione della metropolitana Flushing-Main St (Queens) – Scala mobile E456 che collega la strada al piano mezzanino	Aumento o diminuzione relativa del volume di passeggeri alla stazione COMPLESSIVA rispetto allo scenario di pedaggio E (non solo alla scala o alla posizione interessata) nell'ora di punta, periodo di punta	116%	91%	108%	116%	100%	133%	72%	Si	Riduzione necessaria. TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, MTA NYCT aumenterà la velocità da 100 piedi al minuto (fpm) a 120 fpm.
			Stazione della metropolitana di Union Square (Manhattan) – Scala mobile E219 che collega il binario della linea della metropolitana L al mezzanino della linea 4/5/6	Aumento o diminuzione relativa del volume di passeggeri alla stazione COMPLESSIVA rispetto allo scenario di pedaggio E (non solo alla scala o alla posizione interessata) nell'ora di punta, periodo di punta	63%	82%	87%	102%	100%	95%	61%	Si	Riduzione necessaria. TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, MTA NYCT aumenterà la velocità da 100 piedi al minuto (fpm) a 120 fpm.

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
4C – Trasporti: Transito (Continua)	Elementi di transito (Continua)	L'aumento del numero di passeggeri influenzerebbe i flussi di passeggeri con potenziali effetti negativi su determinati elementi di circolazione verticale (ad esempio scale e scale mobili) in cinque stazioni di transito (continua)	Stazione della metropolitana di Court Sq (Queens) – Stair P2/P4 per la linea n. 7 in direzione Manhattan	Aumento o diminuzione relativa del volume di passeggeri alla stazione COMPLESSIVA rispetto allo scenario di pedaggio E (non solo alla scala o alla posizione interessata) nell'ora di punta, periodo di punta	98%	90%	102%	104%	100%	117%	97%	Si	Riduzione necessaria. TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, TBTA si coordinerà con MTA NYCT per costruire una nuova scala dall'estremità settentrionale della piattaforma n. 7 alla strada. La soglia sarà fissata per consentire un tempo sufficiente per attuare la riduzione in modo che l'effetto negativo non si verifichi.
4D - Trasporti: Parcheggio	Condizioni di parcheggio:	Tutti gli scenari di pedaggio si tradurrebbero in una riduzione della domanda di parcheggi all'interno del CBD di Manhattan di entità simile alla riduzione dei viaggi in auto nel CBD di Manhattan. Con il passaggio dalla guida al trasporto pubblico, ci sarebbe un aumento della domanda di parcheggio nelle stazioni della metropolitana e dei treni pendolari e nelle strutture di parcheggio e corsa al di fuori del CBD di Manhattan.	Manhattan CBD	Descrizione	Riduzione della domanda di parcheggio a causa della riduzione dei viaggi in auto verso CBD							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti positivi
			Strutture di transito	Descrizione	Piccoli cambiamenti nella domanda di parcheggio presso le strutture di transito, corrispondenti a un aumento del numero di utenti ferroviari e della metropolitana							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
4E - Trasporti: Pedoni e biciclette	Circolazione pedonale	Aumento dell'attività pedonale sui marciapiedi all'esterno degli snodi di transito a causa del maggiore utilizzo del transito. In tutte le località tranne una nel CBD di Manhattan (Herald Square/Penn Station), l'aumento dei passeggeri in transito non genererebbe abbastanza nuovi pedoni da influenzare negativamente la circolazione pedonale nell'area della stazione. Al di fuori del CBD di Manhattan, l'utilizzo del transito nelle singole stazioni non aumenterebbe abbastanza da influire negativamente sulle condizioni dei pedoni sui marciapiedi, sugli incroci o sugli angoli vicini.	Herald Square/Penn Station NY	Marciapiedi, angoli e strisce pedonali con volumi pedonali sopra la soglia nei periodi di punta mattutina/pomeridiana	Effetti negativi sulla circolazione pedonale in un segmento di marciapiede e due strisce pedonali							Si	Riduzione necessaria. [NYCDOT] implementerà un piano di monitoraggio in questa sede. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, [NYCDOT] incrementerà lo spazio pedonale sui marciapiedi e sugli attraversamenti pedonali attraverso l'ampliamento fisico e/o rimuovendo o spostando le ostruzioni.
	Biciclette	Piccoli aumenti dei viaggi in bicicletta vicino agli snodi di transito e come modalità di viaggio	Manhattan CBD	Descrizione	Piccoli aumenti dei viaggi in bicicletta vicino agli snodi di transito con aumenti più elevati nella quota di viaggi pedonali							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
			Fuori dal CBD di Manhattan	Descrizione	Alcuni passaggi dall'automobile alle biciclette							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
Sicurezza	Nessun effetto negativo	Panoramica	Descrizione	Nessun aumento sostanziale dei volumi di pedoni o maggiori problemi di sicurezza, anche nei luoghi esistenti ad alto rischio di incidenti. Complessivamente, con meno viaggi veicolari in entrata e in uscita dal CBD di Manhattan, l'alternativa al pedaggio CBD potrebbe comportare una riduzione dei volumi di traffico in queste località. Ciò contribuirebbe a ridurre i conflitti veicolo-veicolo e veicolo-pedone, portando a un beneficio generale per la sicurezza.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo	
5A - Condizioni sociali: Popolazione	Benefici	Vantaggi dentro e vicino al CBD di Manhattan	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Vantaggi all'interno e vicino al CBD di Manhattan relativi al risparmio sui tempi di viaggio, maggiore affidabilità dei tempi di viaggio, riduzione dei costi operativi dei veicoli, maggiore sicurezza, riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici e fonte di finanziamento prevedibile per miglioramenti del transito. Ciò influenzerebbe positivamente le connessioni della comunità e l'accesso a lavoro, istruzione, assistenza sanitaria e attività ricreative per i residenti.							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti positivi

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
	Coesione comunitaria	Modifiche alle modalità di viaggio, compreso un maggiore utilizzo del transito, a seguito di nuovi pedaggi	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Le modifiche ai modelli di viaggio, compreso un maggiore uso del trasporto, a seguito del Progetto non influirebbero negativamente sulla coesione della comunità o renderebbero più difficile per le persone connettersi con gli altri nella loro comunità, data l'ampia rete di transito che collega al Manhattan CBD e il piccolo cambiamento nei viaggi previsti.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo (vedi "Giustizia ambientale" di seguito per la riduzione relativa all'aumento dei costi per i conducenti a basso reddito).
	Spostamento indiretto	Nessun cambiamento di rilievo nelle condizioni socioeconomiche o nel costo della vita tale da indurre un potenziale spostamento involontario dei residenti	Manhattan CBD	Descrizione	Il progetto non comporterebbe il potenziale sfollamento residenziale indiretto (involontario). Non comporterebbe modifiche sostanziali delle condizioni di mercato tali da portare a variazioni dei prezzi delle abitazioni, dato che i valori immobiliari nel CBD di Manhattan sono già elevati e i tanti fattori che influenzano le decisioni di ogni famiglia su dove vivere. Inoltre, i residenti a basso reddito della CBD non sperimenterebbero un aumento notevole del costo della vita a causa del Progetto a causa della mancata variazione dei costi abitativi, delle numerose unità abitative protette attraverso il controllo degli affitti di New York, stabilizzazione e altri programmi simili, il credito d'imposta disponibile per i residenti CBD con redditi fino a \$60.000 e la conclusione che il costo dei beni non aumenterebbe come risultato del Progetto (vedi "Condizioni economiche" di seguito).							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
	Strutture e servizi comunitari	Aumento dei costi per le strutture della comunità e i fornitori di servizi nel CBD di Manhattan, i loro dipendenti che guidano e la clientela che guida dall'esterno del CBD	Manhattan CBD	Descrizione	Il progetto aumenterebbe i costi per i fornitori di servizi per la comunità che operano veicoli in entrata e in uscita dal CBD di Manhattan e per le persone che viaggiano in veicolo verso le strutture e i servizi della comunità nel CBD di Manhattan, nonché per i residenti del CBD e per i dipendenti delle strutture della comunità che utilizzano veicoli per viaggiare verso le strutture della comunità al di fuori del CBD. Data l'ampia gamma di opzioni di viaggio diverse dalla guida, il costo per gli utenti di guidare verso le strutture e i servizi della comunità non costituirebbe un effetto negativo sulle strutture e sui servizi della comunità.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
5A - Condizioni sociali: Popolazione (Continua)	Effetti sui gruppi sociali vulnerabili	Vantaggi per i gruppi sociali vulnerabili derivanti da nuovi finanziamenti per il programma MTA Capital	Area di studio di 28 contee	Descrizione	<p>Il progetto andrebbe a beneficio di alcuni gruppi sociali vulnerabili, comprese le popolazioni anziane, le persone con disabilità, le popolazioni dipendenti dal transito e le popolazioni non guidate, creando una fonte di finanziamento per il programma MTA 2020–2024 Capital (e successivi programmi di capitale e riducendo la congestione nel CBD di Manhattan).</p> <p>Le persone anziane trarrebbero vantaggio dai miglioramenti in termini di tempo di viaggio e affidabilità del servizio di autobus con l'alternativa a pedaggio CBD, poiché i passeggeri degli autobus tendono ad essere più anziani dei passeggeri su altre forme di trasporto, come la metropolitana e, come descritto sopra, i passeggeri degli autobus nel CBD di Manhattan trarrebbero vantaggio dal risparmio di tempo di viaggio dovuto alla diminuzione della congestione..</p> <p>Le persone di età superiore ai 65 anni con disabilità qualificante ricevono una tariffa ridotta su metropolitana e autobus MTA e anche gli anziani con disabilità qualificante possono ricevere il servizio di paratransit di MTA, inclusi taxi e FHV che operano per conto di MTA per il trasporto di utenti paratransit. Le persone anziane con disabilità e le persone a basso reddito che guidano verso il CBD di Manhattan avrebbero diritto alla stessa riduzione e miglioramento proposti per le popolazioni a basso reddito e disabili, in generale. Altre persone anziane che guidano fino al CBD di Manhattan pagherebbero il pedaggio.</p>							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
	Accesso al lavoro	Aumento dei costi per un numero limitato di persone che guidano per andare al lavoro	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Diminuzione dei viaggi di lavoro con modalità di guida verso e all'interno del CBD di Manhattan, con un aumento compensativo dei passeggeri in transito. Coloro che guidano nonostante il pedaggio del CBD lo farebbero in base alla necessità o alla comodità di guidare e beneficerebbero della riduzione della congestione nel CBD di Manhattan. Effetto trascurabile (meno dello 0,1%) sul viaggio verso il lavoro all'interno del CBD di Manhattan e sul pendolarismo inverso dal CBD a causa dell'ampia gamma di opzioni di trasporto disponibili e del piccolo numero di pendolari che guidano oggi.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
5B - Condizioni sociali: Identità di quartiere		Nessun cambiamento evidente nel carattere del quartiere	Manhattan CBD	Descrizione	È improbabile che i cambiamenti nei modelli di traffico sulle strade locali cambino gli elementi che definiscono il carattere del quartiere del CBD di Manhattan.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
			Area vicino al confine del CBD di 60th Street Manhattan	Descrizione	I cambiamenti nella domanda di parcheggi vicino al confine del CBD della 60th Street (compresi gli aumenti appena a nord della 60th Street e le diminuzioni appena a sud) non creerebbero un clima di disinvestimento che potrebbe portare a effetti negativi sul carattere del quartiere, né altererebbero gli elementi che definiscono il carattere del quartiere di questa zona.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
5C - Condizioni sociali: Ordine pubblico		Nessun effetto	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Il progetto sarebbe coerente con i piani di trasporto regionale e altre politiche pubbliche in atto per l'area di studio regionale e il CBD di Manhattan.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
6 - Condizioni economiche	Benefici	Benefici economici regionali	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Vantaggio economico attraverso la riduzione della congestione in termini di risparmio sui tempi di viaggio e miglioramenti dell'affidabilità dei tempi di viaggio, che aumenterebbero la produttività e l'utilità, nonché miglioramenti della sicurezza e riduzione dei costi operativi dei veicoli associati alla riduzione della congestione.							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti positivi
	Effetti economici dei costi dei pedaggi	Costo del nuovo pedaggio per i lavoratori e le imprese nel CBD che fanno affidamento sui veicoli	Manhattan CBD	Descrizione	Nessun effetto negativo per nessun settore particolare o categoria professionale nel CBD di Manhattan. Dato l'elevato livello di accesso al transito nella CBD e l'elevata percentuale di quota di transito, il pedaggio riguarderebbe solo una piccola percentuale della forza lavoro complessiva. Ciò non influirebbe negativamente sulle operazioni delle aziende nel CBD di Manhattan o sulla redditività di qualsiasi tipo di attività, compreso il settore dei taxi/FHV.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo <i>[Novità nel Final EA - Miglioramenti Gli sponsor del progetto si impegnano a istituire un gruppo di lavoro per le piccole imprese (SBWG) che si riunirà 6 mesi prima e 6 mesi dopo l'attuazione del progetto, e successivamente ogni anno, per sollecitare input continui su se e in che modo le aziende sono interessate. Come parte della riduzione per altri argomenti, TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o al di sotto del pedaggio massimo dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura finale del pedaggio CBD; questo andrà a vantaggio anche di alcuni lavoratori e aziende.]</i>
	Prezzo delle merci	Il costo del nuovo pedaggio non comporterebbe variazioni nel costo della maggior parte dei beni di consumo	Manhattan CBD	Descrizione	È improbabile che si traduca in una variazione significativa dei costi per la maggior parte dei beni di consumo. Qualsiasi aumento dei costi associato al nuovo pedaggio nell'alternativa al pedaggio CBD che verrebbe trasferito alle aziende riceventi, sarebbe distribuito tra diversi clienti per tariffa di pedaggio (poiché i camion effettuano consegne multiple) in particolare per le aziende, comprese le piccole imprese e le microimprese, che ricevono consegne minori. Ciò ridurrebbe al minimo i costi per qualsiasi attività individuale. È più probabile che alcuni settori delle materie prime (materiali da costruzione, elettronica, bevande) aumentino a causa della minore concorrenza all'interno dei mercati di consegna.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
	Industria Taxi e FHV	A seconda dello scenario di pedaggio, il pedaggio potrebbe ridurre le entrate di taxi e FHV a causa della riduzione del taxi/FHV VMT con passeggeri all'interno della CBD. Sebbene ciò possa influire negativamente sui singoli conducenti (vedere "Giustizia ambientale" di seguito), l'industria rimarrebbe complessivamente redditizia.	Area di studio di 28 contee	Variazione netta dei taxi giornalieri/FHV VMT a livello regionale	-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	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo (vedi di seguito "Giustizia ambientale" per l'attenuazione relativa agli effetti sui taxi e sui conducenti di FHV).
			Cambio netto in taxi giornaliero/FHV VMT nel 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%)			

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
	Effetti economici locali	Cambiamenti nella domanda di parcheggio vicino al confine della 60th Street CBD	Area vicino al confine del CBD di 60th Street Manhattan	Descrizione	I cambiamenti nella domanda di parcheggio vicino al confine con il CBD della 60th Street Manhattan (compresi gli aumenti appena a nord della 60th Street e le diminuzioni appena a sud) potrebbero mettere a repentaglio la fattibilità di uno o più parcheggi nell'area a sud della 60th Street ma non creerebbero un clima di disinvestimenti che potrebbero avere effetti negativi sul carattere del vicinato.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
7 - Parchi e Risorse Ricreative		Nuova infrastruttura di pedaggio, apparecchiature per il sistema di pedaggio e segnaletica nella parte meridionale di Central Park	Manhattan CBD	Descrizione	Il progetto sostituirà quattro pali dei lampioni esistenti in tre punti di rilevamento a Central Park vicino alla 59th Street e su due marciapiedi adiacenti all'esterno del muro del parco. Questi pali sarebbero nelle stesse posizioni dei pali esistenti e non ridurrebbero la quantità di spazio del parco né influenzerebbero le caratteristiche e le attività del parco. Il progetto collocherebbe anche un'infrastruttura di pedaggio sotto la struttura della High Line, all'esterno dell'area del parco in cima alla struttura della High Line. FHWA attraverso il processo di coinvolgimento pubblico sta sollecitando contributi pubblici relativi agli effetti del Progetto su questi parchi (vedi Capitolo 19, "Sezione 4(f) Valutazione").							No	Nessuna riduzione necessaria. Fare riferimento al Capitolo 7 del Final EA, "Parchi e risorse ricreative", per un elenco delle misure per evitare effetti negativi sui parchi.
8 - Risorse storiche e culturali		Nuova infrastruttura di pedaggio e apparecchiature del sistema di pedaggio su o vicino a proprietà storiche	45 immobili storici all'interno dell'Area dei Potenziali Effetti (APE) del Progetto	Descrizione	Sulla base di una revisione del progetto in conformità con la sezione 106 del National Historic Preservation Act, FHWA ha stabilito che il progetto non avrebbe alcun effetto negativo sulle proprietà storiche e l'Ufficio statale per la conservazione storica è d'accordo.							No	Nessuna riduzione necessaria. Fare riferimento al Capitolo 8 del Final EA, "Risorse storiche e culturali", per un elenco delle misure per evitare effetti negativi sui beni storici.
9 - Risorse visive		Cambiamenti nell'ambiente visivo derivanti dalla nuova infrastruttura di pedaggio e dalle apparecchiature del sistema di pedaggio	Area di effetto visivo	Descrizione	Le infrastrutture e le attrezzature sarebbero simili nella forma ai pali dei lampioni, ai pali della segnaletica o a strutture simili già in uso in tutta New York City. Le telecamere incluse nella gamma di apparecchiature del sistema di pedaggio userebbero l'illuminazione a infrarossi di notte per consentire la raccolta di immagini delle targhe senza bisogno di luce visibile. Il progetto avrebbe un effetto neutro sui gruppi di spettatori e nessun effetto negativo sulle risorse visive							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
10 - Qualità dell'aria		Aumenti o diminuzioni delle emissioni correlate alle deviazioni del traffico di camion ... Continua sotto...	Attraversa la Bronx Expressway a Macombs Road, Bronx, NY	Aumento o diminuzione dei viaggi giornalieri medi annuali [Traffico] (AADT)	3.901	3.996	2.056	1.766	3.757	2.188	3.255	No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo Aumento 1. Fare riferimento al miglioramento generale sul monitoraggio alla fine di questa tabella. 2. [TBTA collaborerà con NYC DOHMH] per espandere la rete esistente di sensori per monitorare le posizioni prioritarie e integrare un numero minore di monitor PM _{2.5} in tempo reale, per fornire informazioni sui modelli dell'ora del giorno e per determinare se i cambiamenti nell'inquinamento atmosferico possono essere attribuiti ai cambiamenti nel traffico che si verificano dopo l'implementazione del Progetto. [Gli sponsor del progetto selezioneranno i luoghi di monitoraggio aggiuntivi in considerazione dell'analisi della qualità dell'aria nell'EA e del contributo delle parti interessate della giustizia ambientale. Anche il Dipartimento per la conservazione ambientale dello Stato di New York (NYSDEC) e altre agenzie che conducono il
				Aumento o diminuzione del numero giornaliero di camion	509	704	170	510	378	536	50		
				Potenziali effetti negativi sulla qualità dell'aria causati dai divertimenti dei camion	No	No	No	No	No	No	No		
			I-95, Bergen County, NJ	Aumento o diminuzione dell'AADT	9.843	11.459	7.980	5.003	7.078	5.842	12.506	No	
Aumento o diminuzione del numero giornaliero di camion	801	955		729	631	696	637	-236					
			RFK Bridge, NY	Aumento o diminuzione dell'AADT	18.742	19.440	19.860	19.932	20.465	20.391	21.006	No	

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
				Aumento o diminuzione del numero giornaliero di camion	2.257	2.423	2.820	3.479	4.116	3.045	432		monitoraggio saranno consultati prima di finalizzare l'approccio di monitoraggio.] Gli sponsor del progetto monitoreranno la qualità dell'aria prima dell'implementazione (fissando una linea di base) e due anni dopo l'implementazione. Dopo il periodo di analisi post-implementation iniziale di due anni, [e separatamente dal monitoraggio e dalla comunicazione in corso sulla qualità dell'aria,] gli sponsor del progetto valuteranno l'entità e la variabilità dei cambiamenti nella qualità dell'aria per determinare se un maggiore monitoraggio [dei siti è] necessario. [I dati raccolti durante il programma di monitoraggio saranno resi disponibili pubblicamente non appena i dati saranno disponibili e l'analisi sarà completata. I dati dei monitor in tempo reale saranno disponibili online continuamente dall'inizio del monitoraggio pre-implementation.]
10 - Qualità dell'aria (continua)		Aumenti o diminuzioni delle emissioni legate alle deviazioni del traffico dei camion (Cont'd)	RFK Bridge, NY (Cont'd)	Potenziali effetti negativi sulla qualità dell'aria causati dai divertimenti dei camion	No	No	No	No	No	No	No	No	3. MTA sta attualmente passando la sua flotta ad autobus a emissioni zero, che ridurranno gli inquinanti atmosferici e miglioreranno la qualità dell'aria vicino ai depositi degli autobus e lungo le linee degli autobus. MTA si impegna a dare la priorità alle comunità tradizionalmente sottoservite e a quelle colpite dalla scarsa qualità dell'aria e dai cambiamenti climatici e ha sviluppato un approccio che incorpora attivamente queste priorità nel processo di implementazione graduale della transizione. Sulla base del feedback ricevuto durante la sensibilizzazione condotta per il progetto e delle preoccupazioni sollevate dai membri delle comunità di giustizia ambientale, TBTA si è coordinata con MTA NYCT, che si impegna a dare la priorità al deposito di Kingsbridge e al deposito di Gun Hill, entrambi situati e al servizio principalmente delle comunità di giustizia ambientale in Upper Manhattan e nel Bronx, quando gli autobus elettrici vengono ricevuti nel prossimo importante appalto di autobus elettrici a batteria di MTA, che [è iniziato] alla [fine] del 2022. Si prevede che questo impegno indipendente dell'MTA NYCT fornirà vantaggi in termini di qualità dell'aria alle comunità di giustizia ambientale nel Bronx.
11-Energia		Riduzioni dei consumi energetici regionali	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Le riduzioni del VMT regionale ridurrebbero il consumo di energia							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti positivi
12 – Rumore		Incrementi o diminuzioni impercettibili dei livelli di rumore derivanti da variazioni dei volumi di traffico	Attraversamenti di ponti e gallerie	Descrizione	L'aumento massimo del livello di rumore (2.9 dB(A)), previsto presso il Queens-Midtown Tunnel nello scenario di pedaggio D, non sarebbe percepibile.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
			Strade Locali	Descrizione	Lo scenario a pedaggio C è stato utilizzato per valutare le variazioni del livello di rumore nel centro di Brooklyn, lo scenario a pedaggio D è stato utilizzato in tutte le altre località valutate. L'aumento massimo del livello di rumore (2.5 dB(A)), previsto presso il Queens-Midtown Tunnel nello scenario di pedaggio D, non sarebbe percepibile. Non è stato previsto alcun aumento dei livelli di rumore nelle località del centro di Brooklyn.							No	Aumento Fare riferimento al miglioramento generale sul monitoraggio alla fine di questa tabella.
13 - Risorse naturali		Attività di costruzione per l'installazione di infrastrutture di pedaggio in prossimità di risorse naturali	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Descrizione	Nessun effetto su acque superficiali, zone umide o pianure alluvionali. I potenziali effetti sulle acque piovane e sulle risorse ecologiche saranno gestiti attraverso impegni di costruzione. Il Progetto è coerente con le politiche delle zone costiere.							No	Fare riferimento al Capitolo 13 del Final EA, "Risorse naturali" , per un elenco degli impegni di costruzione volti ad evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.
14 – Rifiuti Pericolosi		Potenziale di disturbo dei materiali contaminati o pericolosi esistenti durante la costruzione	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Descrizione	Disturbo del suolo durante la costruzione e potenziale alterazione, rimozione o disturbo delle infrastrutture stradali e dei servizi pubblici esistenti che potrebbero contenere materiali contenenti amianto, vernici a base di piombo o altre sostanze pericolose. I potenziali effetti saranno gestiti attraverso impegni di costruzione.							No	Fare riferimento al Capitolo 14 del Final EA, "Materiali contenenti amianto, vernici a base di piombo, rifiuti pericolosi e materiali contaminati" , per un elenco degli impegni di costruzione volti ad evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.
15 - Effetti della costruzione		Potenziale interruzione relativa alla costruzione per l'installazione di infrastrutture di pedaggio	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Descrizione	Interruzioni temporanee del traffico e della circolazione pedonale e rumore da attività di costruzione, con una durata complessiva inferiore a un anno e circa due settimane in un determinato luogo. I potenziali effetti saranno gestiti attraverso impegni di costruzione.							No	Fare riferimento al Capitolo 15 del Final EA, "Effetti della costruzione" , per un elenco degli impegni di costruzione volti ad evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
17 – Giustizia ambientale	Conducenti a basso reddito.	<i>[The EA come pubblicato nell'agosto 2022 ha rilevato] che l'aumento dei costi per i conducenti con il nuovo pedaggio CBD avrebbe un impatto sproporzionato sui conducenti a basso reddito per il CBD di Manhattan che non hanno [una ragionevole] alternativa per raggiungere il CBD di Manhattan. [Con un'ulteriore analisi della popolazione interessata e l'aggiunta di una nuova riduzione, l'EA finale conclude che non ci sarebbe un effetto negativo sproporzionalmente elevato sui conducenti a basso reddito. ...Continua sotto...]</i>	Area di studio di 28 contee	Descrizione	L'aumento dei costi per i conducenti sarebbe [occur under] in tutti gli scenari di pedaggio.							Si	Riduzione necessaria. Il progetto includerà un credito d'imposta per i pedaggi CBD pagati dai residenti del CBD di Manhattan il cui reddito lordo adeguato di New York per l'anno imponibile è inferiore a \$60.000. TBTA si coordinerà con il Dipartimento della fiscalità e delle finanze dello Stato di New York (NYS DTF) per garantire la disponibilità della documentazione necessaria per i conducenti idonei al credito d'imposta dello Stato di New York. Il TBTA pubblicherà le informazioni relative al credito d'imposta sul sito Web del NYS DTF per guidare i conducenti idonei alle informazioni sulla richiesta del credito. TBTA eliminerà il deposito rimborsabile di \$10 attualmente richiesto per i clienti E-ZPass che non hanno una carta di credito collegata al proprio account e che a volte rappresenta una barriera all'accesso. Il TBTA fornirà una maggiore promozione delle opzioni di pagamento E-ZPass esistente e delle opzioni di piano, inclusa la possibilità per i conducenti di pagare ogni singolo viaggio (piuttosto che un saldo di pre-caricamento), ricaricare i propri conti con contanti presso i punti vendita che hanno aderito e piani per lo sconto già

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
													<p>effettivi, di cui potrebbero non essere a conoscenza.</p> <p>TBTA si coordinerà con MTA per fornire sensibilizzazione e istruzione sull'idoneità per i prodotti e i programmi a tariffa di transito scontata esistenti, compresi quelli per le persone di età pari o superiore a 65 anni, le persone con disabilità e quelle con un reddito basso, di cui molti potrebbero non essere a conoscenza.</p> <p>Gli sponsor del progetto si impegnano a istituire un gruppo comunitario di giustizia ambientale che [si] incontrerà su base [trimestrale] con la prima riunione [che avrà luogo prima] dell'implementazione del progetto, per condividere dati e analisi aggiornate e ascoltare potenziali preoccupazioni. [Per quanto riguarda la giustizia ambientale, gli sponsor del progetto continueranno a fornire significative opportunità di partecipazione e impegno condividendo dati e analisi aggiornate, ascoltando le preoccupazioni e cercando feedback sul processo di determinazione del pedaggio.]...Continua sotto...</p>
17 - Giustizia ambientale (Continua)	Conducenti a basso reddito (continua)	[The EA come pubblicato nell'agosto 2022 ha rilevato] che l'aumento dei costi per i conducenti con il nuovo pedaggio CBD avrebbe un impatto sproporzionato sui conducenti a basso reddito per il CBD di Manhattan che non hanno [una ragionevole] alternativa per raggiungere il CBD di Manhattan. [Con un'ulteriore analisi della popolazione interessata e l'aggiunta di una nuova riduzione, l'EA finale conclude che non ci sarebbe un effetto negativo sproporzionatamente elevato sui conducenti a basso reddito. (Continua).]	Area di studio di 28 contee	Descrizione	L'aumento dei costi per i conducenti sarebbe [occur under] in tutti gli scenari di pedaggio.							<p>Sì</p> <p>[Novità in Final EA – TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o al di sotto del pedaggio di punta almeno dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura di pedaggio CBD finale; questo andrà a vantaggio dei conducenti a basso reddito che viaggiano durante quel periodo. Novità nell'EA finale - Per cinque anni, TBTA si impegna a sottoscrivere un piano di sconti a basso reddito per conducenti abituali a basso reddito che beneficeranno di uno sconto del 25% sull'intera tariffa del pedaggio CBD E-ZPass per l'ora del giorno applicabile dopo i primi 10 viaggi in ciascun calendario del mese (escluso il pernottamento, che sarà già fortemente scontato).</p> <p>Aumento TBTA collaborerà con MTA NYCT per migliorare il servizio di autobus nelle aree identificate nell'EA man mano che la riprogettazione della rete di autobus di Brooklyn e Manhattan procede.]</p>	

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO						POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F		
	Autisti di taxi e mezzi pesanti	[The EA, come pubblicato nell'agosto 2022, ha rilevato che un] potenziale effetto negativo sproporzionatamente elevato si verificherebbe per i conducenti di taxi e veicoli pesanti a New York City, che si identificano in gran parte come gruppo minoritario, in scenari di pedaggio che fanno pagare i loro veicoli più di una volta al giorno. Ciò si verificherebbe negli scenari di pedaggio A, D e G non modificati; per i conducenti FHV si verificherebbe anche negli Scenari Tolling C ed E. L'effetto negativo sarebbe legato al costo del nuovo pedaggio CBD e alla riduzione del VMT per taxi e FHV, che comporterebbe una diminuzione dei ricavi che potrebbe portare alla perdita di posti di lavoro. [Con l'aggiunta di una nuova riduzione, l'EA finale conclude che non ci sarebbe un effetto negativo sproporzionatamente elevato sui conducenti di taxi e veicoli commerciali pesanti.]	New York City	Descrizione	Potenziali effetti negativi si verificherebbero negli scenari di pedaggio A, D e G, che non avrebbero limiti o esenzioni per taxi e conducenti di FHV.						Sì	[Nuovo nell'EA finale – Riduzione necessaria. TBTA garantirà che una struttura di pedaggio con pedaggi non più di una volta al giorno per taxi o veicoli pesanti sia inclusa nella struttura di pedaggio CBD finale.]
			Cambio del taxi giornaliero/VMT FHV con passeggeri nel CBD rispetto all'alternativa No Action: Scenari inclusi in EA	-21.498 (-6,6%)	+15.020 (+4,6%)	-11.371 (-3,5%)	-54.476 (-16,8%)	-25.621 (-7,9%)	+4.962 (+1,5%)	-27.757 (-8,6%)		
			Variazione netta dei viaggi giornalieri in taxi/FHV verso CBD rispetto agli scenari inclusi in EA: Analisi aggiuntiva per valutare gli effetti di massimali o esenzioni	Pedaggi limitati a 1x/giorno: +2%	-	-	Pedaggi limitati a 1x/giorno: +3% Esenzione: +50%	-	-	Pedaggi limitati a 1x/giorno: +2%		

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
17 - Giustizia ambientale (Continua)	Aumenti o diminuzioni del traffico, a seguito di deviazioni del traffico, in comunità già oberate da inquinamento atmosferico preesistente e malattie croniche	Alcune comunità di giustizia ambientale trarrebbero vantaggio dalla riduzione del traffico; alcune comunità che sono già oberate dall'inquinamento atmosferico e dalle malattie croniche preesistenti potrebbero subire un effetto negativo a causa dell'aumento del traffico.	I tratti di censimento specifici che subirebbero un aumento o una diminuzione del traffico cambiano leggermente a seconda dello scenario di pedaggio. Le seguenti comunità potrebbero avere porzioni di censimento che meritano una riduzione in base al luogo: High Bridge, Morrisania e Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx, East Harlem, Randall's Island, Lower East Side/Lower Manhattan, Downtown Brooklyn, Fort Greene, South Williamsburg, Orange, East Orange, Newark, e Fort Lee. (Vedi nota 1)	Descrizione								Si	<p>[Nuovo nell'EA finale – Riduzione necessaria. Riduzione Regionale]</p> <p>TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o al di sotto del pedaggio di punta almeno dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura di pedaggio CBD finale; questo ridurrà le deviazioni dei camion.</p> <p>NYCDOT amplierà il programma NYC Clean Trucks per accelerare la sostituzione dei camion diesel idonei, che viaggiano sulle autostrade in alcune comunità di giustizia ambientale in cui il progetto prevede di aumentare il traffico di camion, con gas naturale compresso elettrico, ibrido e a emissioni inferiori e veicoli diesel puliti.</p> <p>NYCDOT amplierà il suo programma di consegna fuori orario nelle località in cui si prevede che il Progetto aumenti le deviazioni di camion per ridurre il traffico diurno di camion e aumentare la sicurezza stradale in alcune comunità di giustizia ambientale.</p> <p>Riduzione basata sul luogo</p> <p>TBTA pagherà i veicoli che viaggiano in direzione nord su FDR Drive che escono a East Houston Street e poi svoltano per viaggiare immediatamente a sud su FDR Drive; ciò ridurrà l'aumento del traffico modellato non di autocarri sulla FDR Drive tra il ponte di Brooklyn e East Houston Street.</p> <p>NYCDOT si organizzerà per sostituire i TRU a gasolio a Hunts Point con veicoli più puliti.</p> <p>NYSDOT si organizzerà per espandere l'infrastruttura di ricarica dei camion elettrici</p> <p>Gli sponsor del progetto si organizzeranno per installare la vegetazione lungo la strada per migliorare la qualità dell'aria vicino alla strada.</p> <p>Gli sponsor del progetto rinnoveranno parchi e spazi verdi.</p> <p>Gli sponsor del progetto installeranno o miglioreranno le unità di filtrazione dell'aria nelle scuole.</p> <p>Gli sponsor del progetto si coordineranno per espandere i programmi esistenti di gestione dei casi di asma e creare nuovi programmi per l'asma basati sulla comunità attraverso un centro per l'asma di quartiere nel Bronx.]</p>

VALORIZZAZIONE GLOBALE DEL PROGETTO. Gli sponsor del progetto si impegnano a monitorare e riferire costantemente i potenziali effetti del progetto, tra cui, ad esempio, il traffico in entrata nel CBD, le miglia percorse dai veicoli nel CBD; passeggeri in transito da fornitori in tutta la regione; velocità degli autobus all'interno del CBD; qualità dell'aria e andamento delle emissioni; parcheggio; e Entrate del progetto. I dati saranno raccolti prima e dopo l'attuazione del Progetto. Un rapporto formale sugli effetti del Progetto sarà pubblicato un anno dopo l'attuazione e poi ogni due anni. Inoltre, un sito Web di reportistica renderà disponibili nella maggior misura possibile dati, analisi e visualizzazioni in formato open data **[praticabile]**. Gli aggiornamenti verranno forniti almeno su base bi-annuale non appena i dati saranno disponibili e l'analisi sarà completata. **[Questi dati saranno utilizzati anche per supportare un approccio di gestione adattativo per monitorare l'efficacia della riduzione e gli aggiustamenti necessari.]**

[Note:

- 1** *Gli sponsor del progetto si sono impegnati in una politica di pedaggio che ridurrà la tariffa del pedaggio notturno dalle 00:00 alle 4:00 almeno. Sulla base della modellazione intrapresa per gli scenari di pedaggio analizzati nell'EA, ci si aspetta che questa politica eviterà una parte sostanziale delle deviazioni di camion previste, poiché si prevedeva che molti di queste deviazioni di camion si sarebbero verificate durante le ore notturne. A seguito dell'adozione della struttura di pedaggio CBD da parte del Consiglio TBTA, che includerà questa esenzione/sconto durante la notte, verrà intrapresa la modellazione della struttura di pedaggio adottata per determinare il luogo in cui si prevede che si verifichino deviazioni di camion. Dopo che le comunità e i tratti di censimento saranno confermati attraverso l'analisi del programma di pedaggio adottato, l'ubicazione specifica delle misure di riduzione basate sul luogo richiederà un ulteriore coordinamento tra gli sponsor del progetto, il gruppo della comunità per la giustizia ambientale (che rappresenta l'area di studio sulla giustizia ambientale di 10 contee), le comunità interessate che ricevono la riduzione basata sul luogo e le pertinenti agenzie di attuazione locali e statali.]*

Tabella 2. Misure di riduzione regionali e locali

MISURE DI RIDUZIONE	VANTAGGI E RISULTATI DELLA RIDUZIONE.	FINANZIAMENTO QUINQUENNALE	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	FONTE DI FINANZIAMENTO	RESPONSABILE DELL'IMPLEMENTAZIONE
Riduzione Regionale					
Tariffe notturne ulteriormente ridotte	Ridurre al minimo/evitare deviazioni di camion	30 milioni di dollari	Area di studio sulla giustizia ambientale di 10 contee	Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	TBTA
Espandere il programma NYC Clean Trucks	Riduzioni di NOx e PM _{2,5} da ~500 nuovi camion puliti	20 milioni di dollari		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	NYCDOT
Espandere il programma di consegna fuori orario del NYCDOT	Vantaggi in termini di sicurezza e riduzione delle emissioni derivanti dalla riduzione del traffico di camion durante il giorno	5 milioni di dollari		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	NYCDOT
Riduzione basata sul luogo					
I veicoli a pedaggio che viaggiano in direzione nord sulla FDR Drive che escono a East Houston Street e poi viaggiano in direzione sud sulla FDR Drive	Dal 25 al 35 per cento dell'aumento del traffico non di autocarri su FDR Drive potrebbe essere ridotto	N/A	La FDR scarrozza tra il ponte di Brooklyn e East Houston Street	N/A	TBTA
Sostituzione delle unità di refrigerazione per il trasporto (TRU) presso il mercato dei prodotti di Hunts Point	Importanti riduzioni di NOx e PM _{2,5} grazie alla sostituzione di un massimo di 1.000 TRU	15 milioni ² di dollari	Hunts Point	Programma MTA CMAQ	NYCDOT
Implementare un'infrastruttura di ricarica per camion elettrici	Riduzioni di NOx e PM _{2,5} dai veicoli elettrici utilizzando 35 nuovi caricatori (in sette stazioni)	20 milioni di dollari	Dopo aver stabilito le tariffe dei pedaggi, avrà luogo un processo che include sia analisi aggiuntive che input della comunità per determinare le località specifiche	CRP federale da 10 milioni di dollari + Programma di pedaggio CBD da 10 milioni di dollari	NYSDOT
Installare la vegetazione lungo la strada per migliorare la qualità dell'aria vicino alla strada	Migliora la qualità dell'aria vicino alla strada catturando le sostanze inquinanti da ~4.000 alberi e ~40.000 arbusti	10 milioni di dollari		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	TBTA con le agenzie statali e locali competenti
Rinnovare parchi e spazi verdi nelle comunità di giustizia ambientale	Aumenta il benessere generale della comunità. 2-5 ristrutturazioni di parchi/spazi verdi a seconda delle dimensioni e della complessità.	25 milioni di dollari		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	TBTA con le agenzie statali e locali competenti
Installare unità di filtraggio dell'aria nelle scuole vicino alle autostrade	Rimuove gli inquinanti atmosferici dalle aule. 25-40 scuole a seconda delle dimensioni della scuola e della complessità del sistema HVAC esistente.	10 milioni di dollari		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	TBTA con le agenzie statali e locali competenti
Stabilire il programma di gestione dei casi di asma e il Bronx Center	Riduce i ricoveri e le visite mediche, diminuisce i giorni e le notti con sintomi e i giorni di scuola persi – espansione del programma fino a 25 scuole	20 milioni di dollari		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	NYC DOHMH

1 Ulteriori 5 milioni di dollari sono stati stanziati per misure di riduzione e miglioramento relative al monitoraggio su altri argomenti, insieme a 47,5 milioni di dollari per lo sconto sui pedaggi a basso reddito di cui sopra. Le misure di miglioramento includono il monitoraggio della qualità dell'aria che amplierà la rete di monitoraggio esistente di New York. Le località saranno selezionate in considerazione delle analisi del traffico e della qualità dell'aria nell'EA e in coordinamento con le parti interessate della giustizia ambientale e le agenzie statali e locali competenti. Ciò integrerà le misure di mitigazione regionali e locali relative alle deviazioni del traffico delineate nella tabella ES-5 (vedere Capitolo 10, "Qualità dell'aria", per i dettagli).

2 Dopo tre anni, tutti i fondi rimanenti destinati alle sostituzioni TRU possono essere utilizzati anche per buoni di sostituzione di camion puliti attraverso il programma NYC Clean Trucks.

Tabella 3. Riepilogo dell'approccio alternativo di implementazione del pedaggio CBD per le misure di mitigazione e miglioramento]

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
4B - Trasporto: Autostrade e incroci locali - Traffico–Segmenti autostradali	<p>3 segmenti autostradali:</p> <ul style="list-style-type: none"> Long Island Expressway in direzione ovest (I-495) vicino al Queens-Midtown Tunnel (mezzogiorno) Si avvicina al ponte George Washington in direzione ovest sulla I-95 (mezzogiorno) FDR Drive in direzione sud e nord tra la East 10th Street e il Brooklyn Bridge (PM) 	<p>I promotori del progetto implementeranno un piano di monitoraggio prima dell'attuazione con dati post-attuazione raccolti circa tre mesi dopo l'inizio delle operazioni di pedaggio e includendo soglie per gli effetti; se le soglie vengono raggiunte o superate, gli sponsor del progetto attueranno misure di gestione della domanda di trasporto (TDM), come la misurazione della rampa, le informazioni sugli automobilisti, la segnaletica in tutte le località autostradali identificate con effetti negativi sull'attuazione del progetto. Il NYSDOT possiede e gestisce i segmenti rilevanti della Long Island Expressway e della I-95. Il segmento rilevante di FDR Drive è di proprietà del NYSDOT a sud di Montgomery Street e del NYCDOT a nord di Montgomery Street. L'attuazione delle misure TDM sarà coordinata tra i proprietari delle autostrade e i proprietari di eventuali beni rilevanti per l'attuazione del TDM.</p> <p>Dopo l'implementazione [delle misure TDM], gli sponsor del progetto monitoreranno gli effetti e, se necessario, TBTA modificherà le tariffe di pedaggio, i crediti di attraversamento, le esenzioni e/o gli sconti entro i parametri del piano di pedaggio adottato per ridurre gli effetti avversi.</p>	<p>I tempi esatti per la raccolta dei dati si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come l'attività di costruzione in conformità con le migliori pratiche di conteggio del traffico del NYCDOT. La modellazione per quantificare il ritardo sarà completata entro 60 giorni dalla raccolta dei dati.</p> <p>I dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del progetto. I dati post-attuazione saranno raccolti circa tre mesi dopo l'inizio delle operazioni di pedaggio.</p> <p>Se vengono implementate misure TDM, ulteriori dati saranno raccolti entro sei mesi dalla loro attuazione per determinare se hanno affrontato l'effetto negativo.</p>	<p>Un aumento del ritardo medio del periodo di punta nei giorni feriali di 2,5 minuti o più.</p> <p>I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard ai sensi delle linee guida del NYSDOT Highway Design Manual 5.2 e delle procedure del NYSDOT Data Services.</p>	<p>Il piano di monitoraggio sarà approvato dalle agenzie capofila e partner pertinenti prima dell'emissione di un documento decisionale.</p> <p>Le misure TDM saranno attuate per un periodo da due a diciotto mesi dopo la conferma dei ritardi superiori alla soglia per le fasi successive. Misure più facilmente implementabili (ad esempio, pannelli a messaggio variabile) saranno completate per prime. Il NYSDOT ha attualmente due progetti TDM in fase di avanzamento sui relativi segmenti del LIE e del Cross Bronx (I-95) e le misure TDM potrebbero essere coordinate con questi progetti, se necessario.</p> <p>Le modifiche alle tariffe dei pedaggi, ai crediti di attraversamento, alle esenzioni e/o agli sconti saranno apportate dopo aver confermato che i ritardi superiori alla soglia per le fasi successive persistono a seguito dell'attuazione delle misure TDM, per consentire l'analisi di quali dovrebbero essere le modifiche e la sensibilizzazione del pubblico su eventuali cambiamenti.</p>	<p>NYSDOT lavorerà in collaborazione con TBTA e NYCDOT.</p>
4B - Trasporto: Autostrade e incroci locali - Incroci	<p>Quattro incroci locali a Manhattan:</p> <ul style="list-style-type: none"> Trinity Place e Edgar Street (mezzogiorno) East 36th Street e Second Avenue (mezzogiorno) East 37th Street e Third Avenue (mezzogiorno) East 125th Street e Second Avenue (AM, PM) 	<p>NYCDOT monitorerà gli incroci in cui potenziali effetti avversi sono stati identificati e sono stati implementati opportuni aggiustamenti della temporizzazione del segnale per ridurre l'effetto, secondo la normale pratica del NYCDOT.</p>	<p>I tempi esatti per la raccolta dei dati si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come l'attività di costruzione in conformità con le migliori pratiche di conteggio del traffico del NYCDOT. La modellazione per quantificare il ritardo sarà completata entro 60 giorni dalla raccolta dei dati.</p> <p>I dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del progetto.</p> <p>I dati post-attuazione saranno raccolti entro i sei mesi successivi all'implementazione del Progetto.</p>	<p>Per gli incroci in corrispondenza della LOS E o F prima dell'implementazione, un aumento del ritardo medio degli incroci superiore a cinque secondi.</p> <p>Per incroci in corrispondenza della LOS D o migliore pre-attuazione, un aumento del ritardo di intersezione maggiore di cinque secondi a LOS a E o F.</p>	<p>Gli aggiustamenti della tempistica del segnale verranno effettuati entro 90 giorni dalla conferma dei ritardi superiori alla soglia per i passaggi successivi.</p>	<p>NYSDOT lavorerà in collaborazione con TBTA.</p>

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
4C – Trasporti: Transito - Elementi di transito	Hoboken Terminal–Stazione PATH (NJ) Scala 01/02	TBTA si coordinerà con NJ TRANSIT e PANYNJ per monitorare i volumi pedonali sulla scala 01/02 un mese prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio per stabilire una linea di base e due mesi dopo l'inizio delle operazioni del progetto. Se un confronto dei volumi di passeggeri della Scala 01/02 prima e dopo l'implementazione del Progetto mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 205, TBTA si coordinerà con NJ TRANSIT e PANYNJ per implementare segnaletica e orientamento migliorati in modo da deviare alcune persone dalla Scala 01/02, aumentando il personale se necessario.	Per i volumi di passeggeri delle scale, i dati di riferimento saranno raccolti un mese prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio per stabilire un riferimento e due mesi dopo l'inizio delle operazioni del Progetto. I dati sui passeggeri delle stazioni vengono raccolti e valutati in modo continuo da NJ TRANSIT e PANYNJ.	Per la segnaletica, se un confronto dei volumi di passeggeri nelle ore di punta della scala 01/02 prima e dopo l'implementazione del progetto mostra una variazione incrementale maggiore o uguale a 205. Per il personale supplementare, se è stata raggiunta la soglia per la segnaletica ma la segnaletica non è stata ancora installata e il numero di passeggeri complessivo presso il terminal di Hoboken è pari al 90% dei livelli del 2019 30 giorni prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio.	Il piano di monitoraggio sarà approvato da TBTA, PANYNJ e NJ TRANSIT prima dell'emissione di un documento decisionale e successivamente verrà redatto un MOU. Il MOU sarà eseguito entro 120 giorni dalla fissazione delle tariffe dei pedaggi. La progettazione della segnaletica inizierà dopo l'esecuzione del MOU. La fabbricazione e l'installazione della segnaletica inizieranno immediatamente dopo aver osservato i volumi di passeggeri in eccesso rispetto al limite per i passaggi successivi. Il personale supplementare, se necessario, sarà di stanza entro 45 giorni dopo aver osservato i volumi di passeggeri in eccesso rispetto al limite per le fasi successive. Verrà utilizzato personale supplementare fino a quando la segnaletica non sarà fabbricata e installata.	TBTA guiderà le operazioni e si coordinerà con NJ TRANSIT e PANYNJ.
	42 St-Times Square stazione metropolitana (Manhattan) Scala ML6/ML8 che collega il mezzanino alla banchina metropolitana uptown linee 1/2/3	TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, TBTA si coordinerà con MTA NYCT per rimuovere il corrimano centrale e standardizzare il montante, in modo che la scala soddisfi il codice senza il corrimano. La soglia sarà fissata per consentire un tempo sufficiente per attuare la riduzione in modo che l'effetto negativo non si verifichi.	I tempi esatti si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come i cambiamenti di servizio e l'attività di costruzione nella stazione. Per i volumi di passeggeri sulle scale, i dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del Progetto. I dati post-attuazione saranno raccolti entro il primo anno dall'implementazione del progetto. I dati sui passeggeri della stazione vengono raccolti e valutati in modo continuo da MTA NYCT sulla base dei dati di ingresso e uscita dai tornelli in tutto il sistema.	Se un confronto dei volumi di passeggeri nei giorni feriali delle ore di punta di Stair ML6/ML8 prima e dopo l'implementazione del progetto mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 92 passeggeri nell'ora di punta dei giorni feriali e il numero di passeggeri complessivo alla stazione della metropolitana 42 St-Times Square è al 90% dei livelli del 2019. I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard ai sensi delle linee guida del <i>Manuale tecnico CEQR</i> e saranno coordinati con il NYCT.	La progettazione e l'allocazione delle risorse inizieranno immediatamente dopo il superamento della soglia del volume dei passeggeri e il corrimano verrà rimosso prima che il numero complessivo di passeggeri nella stazione superi il 90% dei livelli del 2019.	TBTA conivolerà nella partnership MTA NYCT.
	Stazione della metropolitana Flushing-Main St (Queens) – Scala mobile E456 che collega la strada al piano mezzanino	TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, MTA NYCT aumenterà la velocità da 100 piedi al minuto (fpm) a 120 fpm.	I tempi esatti si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come i cambiamenti di servizio e l'attività di costruzione nella stazione. Per i volumi di passeggeri sulle scale mobili, i dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del Progetto. I dati post-attuazione saranno raccolti entro il primo anno dall'implementazione del progetto.	Se un confronto dei volumi di passeggeri nei giorni feriali dell'Escalator E456 prima e dopo l'implementazione del progetto mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 26 passeggeri nell'ora di punta nei giorni feriali e il numero complessivo di passeggeri alla stazione metropolitana Flushing-Main St è il 90 per cento dei livelli del 2019. I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard ai sensi delle linee guida del <i>Manuale tecnico CEQR</i> e saranno coordinati con il NYCT.	Prima che il numero complessivo di passeggeri alla stazione superasse il 90% dei livelli del 2019.	TBTA conivolerà nella partnership MTA NYCT.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
4C – Trasporti: Transito - Elementi di transito (Continua)	Stazione della metropolitana di Union Square (Manhattan) – Scala mobile E219 che collega il binario della linea della metropolitana L al mezzanino della linea 4/5/6	TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, MTA NYCT aumenterà la velocità da 100 piedi al minuto (fpm) a 120 fpm.	<p>I tempi esatti si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come i cambiamenti di servizio e l'attività di costruzione nella stazione.</p> <p>Per i volumi di passeggeri sulle scale mobili, i dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del Progetto. I dati post-implementation saranno raccolti entro il primo anno dall'implementazione del progetto.</p> <p>I dati sui passeggeri della stazione vengono raccolti e valutati in modo continuo da MTA NYCT sulla base dei dati di ingresso e uscita dai tornelli in tutto il sistema.</p>	<p>Se un confronto dei volumi di passeggeri nei giorni feriali delle scale mobili E219 prima e dopo l'implementazione del Progetto mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 21 passeggeri nell'ora di punta nei giorni feriali e il numero complessivo di passeggeri alla stazione della metropolitana di Union Sq è il 90 per cento dei livelli del 2019.</p> <p>I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard ai sensi delle linee guida del <i>Manuale tecnico CEQR</i> e saranno coordinati con il NYCT.</p>	Prima che il numero complessivo di passeggeri alla stazione superasse il 90% dei livelli del 2019.	TBTA conivolerà nella partnership MTA NYCT.
	Stazione della metropolitana di Court Sq (Queens) – Stair P2/P4 per la linea n. 7 in direzione Manhattan	TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, TBTA si coordinerà con MTA NYCT per costruire una nuova scala dall'estremità settentrionale della piattaforma n. 7 alla strada. La soglia sarà fissata per consentire un tempo sufficiente per attuare la riduzione in modo che l'effetto negativo non si verifichi.	<p>I tempi esatti si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come i cambiamenti di servizio e l'attività di costruzione nella stazione.</p> <p>Per i volumi di passeggeri sulle scale, i dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del Progetto. I dati post-implementation saranno raccolti entro il primo anno dall'implementazione del progetto.</p> <p>I dati sui passeggeri della stazione vengono raccolti e valutati in modo continuo da MTA NYCT sulla base dei dati di ingresso e uscita dai tornelli in tutto il sistema.</p>	<p>Se un confronto dei volumi di passeggeri nei giorni feriali delle ore di punta della scala P2/P4 prima e dopo l'implementazione del progetto mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 101 passeggeri nell'ora di punta nei giorni feriali e il numero complessivo di passeggeri alla stazione metropolitana di Court Sq è il 90 per cento dei livelli del 2019 e se la costruzione da parte di uno sviluppatore esterno non è probabile nel prossimo futuro.</p> <p>I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard ai sensi delle linee guida del <i>Manuale tecnico CEQR</i> e saranno coordinati con il NYCT.</p>	La progettazione e l'allocazione delle risorse inizieranno immediatamente dopo il superamento della soglia del volume di passeggeri e saranno implementate prima che il numero complessivo di passeggeri nella stazione superi il 90% dei livelli del 2019 (se la costruzione da parte di uno sviluppatore esterno non è probabile nel prossimo futuro).	TBTA conivolerà nella partnership MTA NYCT.
4E - Trasporti: Pedoni e biciclette - Circolazione pedonale	Herald Square/Penn Station NY	NYCDOT implementerà un piano di monitoraggio in questa sede. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, [NYCDOT] incrementerà lo spazio pedonale sui marciapiedi e sugli attraversamenti pedonali attraverso l'ampliamento fisico e/o rimuovendo o spostando le ostruzioni.	<p>I tempi esatti si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come l'attività di costruzione.</p> <p>I dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del progetto.</p> <p>I dati post-implementation saranno raccolti entro il primo anno dall'implementazione del progetto.</p>	<p>Altri 221 pedoni all'ora (pph) durante l'ora di punta mattutina nei giorni feriali o 204 pph durante l'ora di punta pomeridiana lungo il marciapiede ovest dell'Eight Avenue tra West 34th e West 35th Street, 265 pph durante l'ora di punta AM o 259 pph durante l'ora di punta pomeridiana sulle strisce pedonali nord tra Sixth Avenue e West 34th Street e/o 221 pph durante l'ora di punta mattutina sulle strisce pedonali nord tra Seventh Avenue e West 32nd Street.</p> <p>I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard contenute nelle linee guida del <i>Manuale tecnico CEQR</i> e saranno coordinati con il NYCT.</p>	Entro 90 giorni dall'osservazione del conteggio dei pedoni in eccesso rispetto alla soglia per i passaggi successivi.	NYCDOT condurrà le operazioni.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO((GHI) PERTINENTE(I))	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
6 - Condizioni Economiche - Effetti economici dei costi dei pedaggi	Manhattan CBD	Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto si impegnano a istituire un gruppo di lavoro per le piccole imprese (SBWG) che si incontrerà sei mesi prima e sei mesi dopo l'attuazione del progetto e successivamente ogni anno, per sollecitare input continui su se e in che modo le imprese sono interessate.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'adesione sarà confermata sei mesi prima dell'attuazione del Progetto, con il primo incontro che avrà luogo prima dell'attuazione, il secondo incontro entro i sei mesi successivi all'attuazione e successivamente gli incontri annuali.	TBTA lavorerà in collaborazione con NYS DOT e NYCDOT.
	Molteplici in tutta l'area di studio	Novità nel Final EA: TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o al di sotto del pedaggio di punta almeno dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura finale; questo andrà a vantaggio anche di alcuni lavoratori e aziende.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà le operazioni.
7 – Parchi e Risorse Ricreative	Manhattan CBD	Fare riferimento al Capitolo 7 del Final EA, " Parchi e risorse ricreative ", per un elenco delle misure per evitare effetti negativi sui parchi.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Si verificherà durante la progettazione, lo sviluppo, il collaudo e/o la costruzione come da contratto.	TBTA garantirà agli appaltatori il rispetto dei requisiti del contratto.
8 - Risorse storiche e culturali	45 immobili storici all'interno dell'Area dei Potenziali Effetti (APE) del Progetto	Fare riferimento al Capitolo 8 del Final EA, " Risorse storiche e culturali ", per un elenco delle misure per evitare effetti negativi sui beni storici.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Si verificherà durante la progettazione, lo sviluppo, il collaudo e/o la costruzione come da contratto.	TBTA garantirà agli appaltatori il rispetto dei requisiti del contratto.
10 - Qualità dell'aria	New York City	TBTA si coordinerà con il NYC DOHMH per espandere la rete esistente di sensori della città, per monitorare le posizioni prioritarie e integrare un numero minore di monitor PM _{2.5} in tempo reale, per fornire informazioni sui modelli dell'ora del giorno per determinare se i cambiamenti nell'inquinamento atmosferico possono essere attribuiti ai cambiamenti nel traffico verificatisi dopo l'attuazione del Progetto. Gli sponsor del progetto selezioneranno le località di monitoraggio aggiuntive in considerazione dell'analisi della qualità dell'aria nell'EA e del contributo delle parti interessate della giustizia ambientale. Anche il NYSDEC e le altre agenzie che effettuano il monitoraggio saranno consultate prima di finalizzare l'approccio di monitoraggio. Gli sponsor del progetto monitoreranno la qualità dell'aria prima dell'implementazione (fissando una linea di base) e due anni dopo l'implementazione. Dopo il periodo di analisi post-implementazione iniziale di due anni, e separatamente dal monitoraggio e dai rapporti sulla qualità dell'aria in corso, gli sponsor del progetto valuteranno l'entità e la variabilità dei cambiamenti nella qualità dell'aria per determinare se sono necessari più siti di monitoraggio. I dati raccolti durante il programma di monitoraggio saranno resi pubblici non appena i dati saranno disponibili e l'analisi sarà completata. I dati dei monitor in tempo reale saranno disponibili online continuamente dall'inizio del monitoraggio pre-implementazione.	Nell'anno precedente all'attuazione del progetto (definizione di una linea di base) e due anni dopo l'attuazione del progetto. Le posizioni e le durate saranno determinate in considerazione degli usi del suolo e delle fonti di emissioni che non sono parte del progetto e con il contributo delle parti interessate della giustizia ambientale.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	È in corso l'allocazione delle risorse e l'approvazione del piano di lavoro. I dati di base verranno raccolti nell'anno precedente all'implementazione del progetto, ma l'esatto inizio e la durata dipenderanno dai tempi di implementazione del progetto. I luoghi di monitoraggio saranno confermati almeno quattro mesi prima della raccolta dei dati. Non meno di sei mesi di dati saranno raccolti prima dell'implementazione del Progetto.	TBTA lavorerà in collaborazione con NYC DOHMH and NYSDEC.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
10 - Qualità dell'aria (continua)	Upper Manhattan e Bronx	MTA sta attualmente passando la sua flotta ad autobus a emissioni zero, che ridurranno gli inquinanti atmosferici e miglioreranno la qualità dell'aria vicino ai depositi degli autobus e lungo le linee degli autobus. MTA si impegna a dare la priorità alle comunità tradizionalmente sottoservite e a quelle colpite dalla scarsa qualità dell'aria e dai cambiamenti climatici e ha sviluppato un approccio che incorpora attivamente queste priorità nel processo di implementazione graduale della transizione. Sulla base del feedback ricevuto durante la sensibilizzazione condotta per il progetto e delle preoccupazioni sollevate dai membri delle comunità di giustizia ambientale, TBTA si è coordinata con MTA NYCT, che si impegna a dare la priorità al deposito di Kingsbridge e al deposito di Gun Hill, entrambi situati e al servizio principalmente delle comunità di giustizia ambientale in Upper Manhattan e il Bronx, quando gli autobus elettrici vengono ricevuti nel prossimo importante appalto di autobus elettrici a batteria di MTA, iniziato alla fine del 2022. Si prevede che questo impegno indipendente dell'MTA NYCT fornirà vantaggi in termini di qualità dell'aria alle comunità di giustizia ambientale nel Bronx.	I dati sul numero e sulla posizione degli autobus elettrici a batteria di MTA vengono raccolti in modo continuo.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'assegnazione delle priorità è completa. La tempistica per la ricezione degli autobus è il primo trimestre del 2025.	TBTA coinvolgerà nella partnership MTA NYCT.
13 - Risorse naturali	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Fare riferimento al Capitolo 13 del Final EA, " Risorse naturali ", per un elenco degli impegni di costruzione volti ad evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Si verificherà durante la progettazione, lo sviluppo, il collaudo e/o la costruzione come da contratto.	TBTA garantirà agli appaltatori il rispetto dei requisiti del contratto.
14 – Rifiuti Pericolosi	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Fare riferimento al Capitolo 14 del Final EA, " Materiali contenenti amianto, vernici a base di piombo, rifiuti pericolosi e materiali contaminati ", per un elenco degli impegni di costruzione volti ad evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Si verificherà durante la progettazione, lo sviluppo, il collaudo e/o la costruzione come da contratto.	TBTA garantirà agli appaltatori il rispetto dei requisiti del contratto.
15 - Effetti della costruzione	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Fare riferimento al Capitolo 15 del Final EA, " Effetti della costruzione ", per un elenco degli impegni di costruzione volti ad evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Si verificherà durante la progettazione, lo sviluppo, il collaudo e/o la costruzione come da contratto.	TBTA garantirà agli appaltatori il rispetto dei requisiti del contratto.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
17 – Giustizia ambientale - Conducenti a basso reddito.	Area di studio di 28 contee	Il progetto includerà un credito d'imposta per i pedaggi CBD pagati dai residenti del CBD di Manhattan il cui reddito lordo adeguato di New York per l'anno imponibile è inferiore a \$60.000. TBTA si coordinerà con il Dipartimento della fiscalità e delle finanze dello Stato di New York (NYS DTF) per garantire la disponibilità della documentazione necessaria per i conducenti idonei al credito d'imposta dello Stato di New York.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata. I dati sull'utilizzo dei crediti d'imposta per i pedaggi CBD pagati saranno raccolti dal NYS DTF.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Il coordinamento con il NYS DTF inizierà immediatamente dopo l'approvazione del progetto, se approvato.	TBTA lavorerà e si coordinerà con il NYS DTF.
		Il TBTA pubblicherà le informazioni relative al credito d'imposta sul sito Web del progetto, con un link al sito Web del NYS DTF per guidare i conducenti idonei alle informazioni sulla richiesta del credito.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Le informazioni sul credito d'imposta saranno rese disponibili al pubblico durante le campagne di informazione al pubblico almeno 60 giorni prima dell'attuazione del Progetto. Le informazioni saranno fornite attraverso una combinazione di metodi che possono includere pubblicazioni su stampa, radio, cartelloni pubblicitari, siti Web, social media e risorse MTA esistenti come cartelli digitali delle stazioni della metropolitana e pubblicità sugli autobus. Le informazioni saranno fornite in più lingue e mirate geograficamente.	TBTA lavorerà e si coordinerà con il NYS DTF.
		TBTA eliminerà il deposito rimborsabile di \$10 attualmente richiesto per i clienti E-ZPass che non hanno una carta di credito collegata al proprio account e che a volte rappresenta una barriera all'accesso.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	60 giorni prima dell'attuazione del progetto.	Il TBTA condurrà le operazioni.
		TBTA fornirà una migliore promozione delle opzioni di pagamento e del piano E-ZPass esistenti, inclusa la possibilità per i conducenti di pagare per viaggio (piuttosto che un saldo pre-pagato), ricaricare i propri conti con contanti presso i punti vendita partecipanti e piani di sconto già in atto di cui potrebbero non essere a conoscenza.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata. Le informazioni sullo scopo e la portata degli sforzi di promozione saranno documentate e i dati sul tipo di account E-ZPass e sul volume verranno raccolti in modo continuo.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	La promozione farà parte delle campagne di informazione pubblica almeno 60 giorni prima dell'attuazione del progetto.	Il TBTA condurrà le operazioni.
		TBTA si coordinerà con MTA per fornire sensibilizzazione e istruzione sull'idoneità per i prodotti e i programmi a tariffa di transito scontata esistenti, compresi quelli per le persone di età pari o superiore a 65 anni, le persone con disabilità e quelle con un reddito basso, di cui molti potrebbero non essere a conoscenza.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata. Le informazioni sullo scopo e la portata degli sforzi di sensibilizzazione saranno documentate.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	La sensibilizzazione farà parte delle campagne di informazione pubblica almeno 60 giorni prima dell'attuazione del progetto.	TBTA lavorerà in partnership con MTA.
		Gli sponsor del progetto si impegnano a istituire un gruppo comunitario di giustizia ambientale che si incontrerà su base trimestrale, con il primo incontro che avrà luogo prima dell'attuazione del progetto. Per quanto riguarda la giustizia ambientale, gli sponsor del progetto continueranno a fornire significative opportunità di partecipazione e impegno condividendo dati e analisi aggiornate, ascoltando le preoccupazioni e cercando feedback sul processo di determinazione del pedaggio.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'adesione sarà confermata sei mesi prima dell'attuazione del Progetto, con il primo incontro che avrà luogo prima dell'attuazione, il secondo incontro entro i sei mesi successivi all'attuazione e gli incontri trimestrali successivi.	TBTA lavorerà in collaborazione con NYSDOT e NYCDOT.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
		Novità nel Final EA: TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o meno del pedaggio di punta dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura di pedaggio CBD finale; questo andrà a vantaggio dei conducenti a basso reddito che viaggiano in quel periodo.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà le operazioni.
17 – Giustizia ambientale - Conducenti a basso reddito (continua)	Area di studio di 28 contee (continua)	Novità nel Final EA: Per cinque anni, TBTA si impegna a sottoscrivere un piano di sconti a basso reddito per conducenti abituali a basso reddito che beneficeranno di uno sconto del 25% sull'intera tariffa del pedaggio CBD E-ZPass per l'ora del giorno applicabile dopo i primi 10 viaggi in ciascun calendario del mese (escluso il pernottamento, che sarà già fortemente scontato).	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata; il processo di richiesta inizierà diversi mesi prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà le operazioni.
	New York City	TBTA collaborerà con MTA NYCT per migliorare il servizio di autobus nelle aree identificate nell'EA man mano che la riprogettazione della rete di autobus di Brooklyn e Manhattan procede.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Il coordinamento tra TBTA e NYCT è in corso e aumenterà dopo che saranno fissate le tariffe dei pedaggi. La bozza del piano di riprogettazione della rete di autobus di Brooklyn è stata pubblicata nel dicembre 2022 e sarà perfezionata nel 2023. Il prossimo passo nella riprogettazione della rete di autobus di Manhattan è un rapporto sulle condizioni esistenti.	TBTA si coordinerà con NYCT.
17 – Giustizia ambientale - Autisti di taxi e mezzi pesanti	New York City	Novità nel Final EA: TBTA garantirà che una struttura di pedaggio, con un solo pedaggio al giorno per taxi o veicoli pesanti, sia inclusa nella struttura di pedaggio CBD finale.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà le operazioni.
17 – Giustizia ambientale - Deviazione del traffico verso alcune comunità già oberate da inquinamento atmosferico preesistente e malattie croniche (Vedi Nota 1)		Novità nel Final EA: TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o al di sotto del pedaggio di punta almeno dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura finale; questo ridurrà le deviazioni dei camion.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà le operazioni.
	Molteplici in tutta l'area di studio della giustizia ambientale	Novità nel Final EA: NYCDOT amplierà il programma NYC Clean Trucks per accelerare la sostituzione dei vecchi camion diesel idonei, che viaggiano sulle autostrade in alcune comunità di giustizia ambientale in cui il progetto prevede di aumentare il traffico di camion, con veicoli elettrici, ibridi, a gas naturale compresso e puliti a emissioni inferiori veicoli diesel.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'impegno con le società proprietarie di camion inizierà dopo che saranno fissate le tariffe dei pedaggi; l'attuazione inizierà entro sei mesi dall'inizio delle operazioni di pedaggio.	NYCDOT condurrà le operazioni.
		Novità nel Final EA: NYCDOT amplierà il suo programma di consegne fuori orario nelle località in cui il Progetto prevede di aumentare il traffico di camion per ridurre il traffico diurno di camion e aumentare la sicurezza stradale in alcune comunità di giustizia ambientale.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'impegno con mittenti e ricevitori inizierà dopo che le tariffe dei pedaggi saranno fissate; l'attuazione inizierà entro sei mesi dall'inizio delle operazioni di pedaggio.	NYCDOT condurrà le operazioni.
	La FDR scarrozza tra il ponte di Brooklyn e East Houston Street	Novità nel Final EA: TBTA pagherà i veicoli che viaggiano in direzione nord su FDR Drive che escono a East Houston Street e poi svoltano per viaggiare immediatamente a sud su FDR Drive; ciò ridurrà l'aumento del traffico modellato non di autocarri sulla FDR Drive tra il ponte di Brooklyn e East Houston Street.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà le operazioni.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO((GHI) PERTINENTE(I))	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE		
17 – Giustizia ambientale - Deviazione del traffico verso alcune comunità già oberate da inquinamento atmosferico preesistente e malattie croniche (Vedi Nota 1) (Continua)	Hunts Point Produce Market	Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto si coordineranno per sostituire i TRU a gasolio con veicoli più puliti presso l'Hunts Point Produce Market.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'impegno con i proprietari e i locatari della TRU per la sostituzione della TRU inizierà immediatamente dopo aver ricevuto l'approvazione del progetto.	NYCDOT condurrà le operazioni.		
	I tratti di censimento specifici che subirebbero un aumento o una diminuzione del traffico cambiano leggermente a seconda dello scenario di pedaggio. Le seguenti comunità potrebbero avere porzioni di censimento che meritano una riduzione in base al luogo: High Bridge, Morrisania and Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx, East Harlem, Randall's Island, Downtown Brooklyn, Fort Greene, South Williamsburg, Orange, East Orange, Newark, e Fort Lee. (Vedi nota 2).	Novità nel Final EA: NYSDOT si organizzerà per espandere l'infrastruttura di ricarica dei camion elettrici				Le località specifiche saranno determinate dopo la definizione delle tariffe dei pedaggi; l'attuazione inizierà entro sei mesi dall'inizio delle operazioni di pedaggio.	NYCDOT condurrà.	
		Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto si organizzeranno per installare la vegetazione lungo la strada per migliorare la qualità dell'aria vicino alla strada.	Dopo che le tariffe dei pedaggi sono state fissate, le analisi della struttura dei pedaggi adottata saranno intraprese come indicato nell' Appendice 17D per determinare dove si prevede che si verificheranno deviazioni di camion. Con questa analisi e attraverso il continuo impegno con il gruppo comunitario per la giustizia ambientale e altre parti interessate, verranno determinati luoghi specifici per la riduzione basata sul luogo.				Le località specifiche saranno determinate con le comunità interessate dopo che saranno fissate le tariffe dei pedaggi; l'attuazione inizierà entro sei mesi dall'inizio delle operazioni di pedaggio.	Gli sponsor del progetto si coordineranno con le agenzie statali e locali competenti.
		Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto rinnoveranno parchi e spazi verdi.	I dati sulla portata e sull'impatto delle misure di riduzione attuate saranno raccolti in modo continuativo.			N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Le località specifiche saranno determinate con le comunità interessate dopo che saranno fissate le tariffe dei pedaggi; i tempi di attuazione saranno determinati dopo la conferma delle sedi.	Gli sponsor del progetto si coordineranno con le agenzie locali competenti.
		Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto installeranno o miglioreranno le unità di filtrazione dell'aria nelle scuole.					Dopo aver stabilito le tariffe di pedaggio, verrà effettuata una valutazione del sito/delle esigenze prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio; i tempi di attuazione saranno determinati dopo la conferma delle sedi.	Gli sponsor del progetto si coordineranno con le agenzie locali competenti.
		Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto lavoreranno con NYC DOHMH per espandere il loro programma di gestione dei casi di asma e creare nuovi programmi per l'asma basati sulla comunità, attraverso un centro per l'asma di quartiere nel Bronx.					Dopo aver stabilito le tariffe di pedaggio, verrà effettuata una valutazione del sito/delle esigenze prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio; i tempi di attuazione saranno determinati dopo la conferma delle sedi.	Gli sponsor del progetto si coordineranno con NYC DOHMH.
Valorizzazione globale del progetto	CBD di Manhattan e luoghi di potenziali effetti del progetto	Gli sponsor del progetto si impegnano a monitorare e riferire costantemente i potenziali effetti del progetto, tra cui, ad esempio, il traffico in entrata nel CBD, le miglia percorse dai veicoli nel CBD; passeggeri in transito da fornitori in tutta la regione; velocità degli autobus all'interno del CBD; qualità dell'aria e andamento delle emissioni; parcheggio; e Entrate del progetto. I dati saranno raccolti prima e dopo l'attuazione del Progetto. Un rapporto formale sugli effetti del Progetto sarà pubblicato un anno dopo l'attuazione e poi ogni due anni. Inoltre, un sito Web di reportistica renderà i dati, le analisi e le visualizzazioni disponibili nella massima misura possibile in formato open data. Gli aggiornamenti saranno forniti su base almeno semestrale non appena i dati saranno disponibili e l'analisi sarà completata. Questi dati saranno utilizzati anche per supportare un approccio di gestione adattativo per monitorare l'efficacia della mitigazione e gli aggiustamenti necessari.	La raccolta dei dati di base è iniziata nel 2019 e continuerà attraverso l'implementazione del progetto man mano che i dati provenienti da fonti esterne saranno disponibili (con alcuni set di dati pubblicati solo annualmente o trimestralmente) e l'analisi dei dati sarà completata. Dopo l'implementazione del progetto, questo insieme di dati continueranno a essere raccolti man mano che diventano disponibili e inizieranno a essere raccolti nuovi insiemi di dati, come ad esempio le entrate del progetto.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementata in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Il sito Web di segnalazione inizierà a riportare i dati di base e i dati post-implementazione dal sistema di pedaggio non appena possibile dopo l'attuazione del progetto. Un rapporto formale sugli effetti del Progetto sarà pubblicato un anno dopo l'attuazione e poi ogni due anni. Inoltre, il sito Web di reportistica renderà i dati, le analisi e le visualizzazioni disponibili in formato open data nella massima misura possibile. Gli aggiornamenti saranno forniti su base almeno semestrale non appena i dati saranno disponibili e l'analisi sarà completata. Questi dati saranno utilizzati anche per supportare un approccio di gestione adattativo per monitorare l'efficacia della mitigazione e gli aggiustamenti necessari.	TBTA lavorerà in collaborazione con NYCDOT, NYSDOT, con il coordinamento con altre agenzie ed entità per i dati, se del caso.		

Note:

- Per finanziare le misure di riduzione per questo argomento, gli sponsor del progetto hanno impegnato 155 milioni di dollari in cinque anni. I promotori del progetto si impegnano a rispettare tali misure, indipendentemente dalla struttura tariffaria eventualmente adottata. L'assegnazione dei finanziamenti è descritta in maggior dettaglio nel **Capitolo 17, "Giustizia ambientale"**. Ulteriori 5 milioni di dollari sono stati stanziati per misure di riduzione e miglioramento relative al monitoraggio su altri argomenti, insieme a 47,5 milioni di dollari per lo sconto sui pedaggi a basso reddito.
- Gli sponsor del progetto si sono impegnati in una politica di pedaggio che ridurrà la tariffa del pedaggio notturno dalle 00:00 alle 4:00 almeno. Sulla base della modellazione intrapresa per gli scenari di pedaggio analizzati nell'EA, ci si aspetta che questa politica eviterà una parte sostanziale delle deviazioni di camion previste, poiché si prevedeva che molti di queste deviazioni di camion si sarebbero verificate durante le ore notturne. A seguito dell'adozione della struttura di pedaggio CBD da parte del Consiglio TBTA, che includerà questa esenzione/sconto durante la notte, verrà intrapresa la modellazione della struttura di pedaggio adottata per determinare il luogo in cui si prevede che si verifichino deviazioni di camion. A seguito di questa analisi, l'ubicazione specifica delle misure di mitigazione basate sul luogo richiederà un ulteriore coordinamento tra gli sponsor del progetto, il gruppo della comunità per la giustizia ambientale (che rappresenta l'area di studio sulla

Bozza di risultato senza impatto significativo

giustizia ambientale delle 10 contee), le comunità interessate che ricevono la riduzione basata sul luogo e le pertinenti agenzie esecutive locali e statali.

QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA INTENZIONALMENTE BIANCA.

3. Cosa è stato fatto dopo la valutazione ambientale finale (EA)? (Segnaposto)

Questo è un segnaposto. Questo Draft FONSI viene presentato al pubblico con l'EA finale per un periodo di 30 giorni. Tutte le attività relative alla revisione NEPA del Progetto che si verificano durante questo periodo di revisione pubblica di 30 giorni saranno riportate in questa sezione, se FHWA determina che una dichiarazione di impatto ambientale non è giustificata.

4. Quali modifiche sono state apportate all'EA finale? (Segnaposto)

Questo è un segnaposto. Questo Draft FONSI viene presentato al pubblico con l'EA finale per un periodo di 30 giorni. Eventuali modifiche necessarie in risposta alla revisione pubblica dell'EA finale saranno descritte in questa sezione, se FHWA determina che una dichiarazione di impatto ambientale non è giustificata.

5. Quale feedback è stato ricevuto sull'EA finale? (Segnaposto)

Questo è un segnaposto. A seconda della natura di qualsiasi feedback ricevuto durante il periodo di revisione di 30 giorni dell'EA finale, FHWA può riassumere i commenti o includere commenti individuali. L'attenzione si concentrerà sul feedback che fornisce nuove informazioni al processo, se FHWA determina che una dichiarazione di impatto ambientale non è giustificata.

6. Quali sono gli obiettivi del progetto?

Per aiutare a definire il programma di pedaggio CBD, il Traffic Mobility Act richiede al consiglio TBTA di istituire un comitato di revisione della mobilità del traffico con sei membri che rappresentano la regione con esperienza nella finanza pubblica, nei trasporti, nel trasporto di massa o nel management. Il Traffic Mobility Review Board consiglierebbe al TBTA Board gli importi dei pedaggi e la struttura dei pedaggi, come i crediti di attraversamento, gli sconti e/o le esenzioni per i pedaggi esistenti pagati su ponti e tunnel.⁵ La struttura dei prezzi variabili potrebbe variare in base all'ora del giorno, al giorno della settimana e al giorno dell'anno e potrebbe essere diversa per diversi tipi di veicoli. Informato dalla raccomandazione del Traffic Mobility Review Board, il Board TBTA approverà e adotterà una struttura di pedaggio finale a seguito di

⁵ Nell'aprile 2018 lo Stato di New York ha imposto un supplemento di congestione sui taxi e sui viaggi su veicoli commerciali pesanti che iniziano, terminano o attraversano Manhattan a sud della 96th Street. Il Traffic Mobility Act richiede al Traffic Mobility Review Board di esaminare potenziali crediti, sconti o esenzioni per il passaggio a pedaggio CBD per taxi e veicoli pesanti. La modellazione della domanda di viaggio condotta per l'EA finale presuppone che il supplemento taxi e FHV stabilito dalla legislazione del 2018 rimarrà in vigore con l'alternativa di pedaggio CBD.

un'udienza pubblica in conformità con la legge sulla procedura amministrativa dello Stato di New York. Il piano TBTA adottato specificherebbe eventuali crediti di attraversamento, sconti e/o esenzioni per pedaggi pagati su ponti e tunnel; crediti, sconti e/o esenzioni per taxi e/o VHV già soggetti a maggiorazione ai sensi della Legge sulle Pubbliche Amministrazioni; e qualsiasi altro potenziale ulteriore incrocio di crediti, sconti e/o esenzioni.⁶

La raccomandazione del Traffic Mobility Review Board si baserebbe sui risultati dell'EA finale, che include uno studio sul traffico, e prenderebbe in considerazione fattori quali i modelli di traffico, i costi operativi, l'impatto pubblico e gli impatti ambientali, inclusi, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, la qualità dell'aria e l'andamento delle emissioni. L'analisi nell'EA finale ha lo scopo di identificare gli effetti che potrebbero derivare dall'implementazione dell'alternativa di pedaggio CBD, inclusi eventuali crediti di attraversamento, sconti e/o esenzioni. Pertanto, l'EA finale ha considerato una gamma di scenari di pedaggio con attributi diversi per identificare la gamma di effetti che potrebbero verificarsi.

Le tariffe e la struttura dei pedaggi scelte dal TBTA dovrebbero essere rivalutate per determinare se la decisione presa nel FONSI è ancora valida. Ciò richiede che il TBTA dimostri a FHWA che gli effetti delle tariffe e della struttura dei pedaggi finali sono coerenti con gli effetti divulgati nell'EA finale e che l'attenuazione è ancora valida.

A seguito dell'emissione di un FONSI, gli sponsor del progetto e FHWA stipuleranno un contratto di tolling che consentirà agli sponsor del progetto di entrare nel programma pilota FHWA Value Pricing (VPPP).

Dopo il completamento di tutti i requisiti federali, inclusa l'accettazione nel VPPP, potrebbero iniziare le operazioni di pedaggio.

⁶ Testo Unico dello Stato di New York, Legge sulle Autorità Pubbliche, Articolo 5, Titolo 11 Sezione 1270-i.

**APPENDICE A. VALUTAZIONE AMBIENTALE FINALE DEL PROGRAMMA DI PEDAGGIO
DEL DISTRETTO CENTRALE DEGLI AFFARI (CBD) (SEGNAPOSTO)**

APPENDICE B. FEEDBACK DEL PUBBLICO SULLA VALUTAZIONE AMBIENTALE FINALE (SEGNAPOSTO)

**APPENDICE C. AVVISO AL PUBBLICO DELLA DISPONIBILITÀ DELLA VALUTAZIONE
AMBIENTALE FINALE E PROGETTO DI ACCERTAMENTO DI IMPATTO
NON SIGNIFICATIVO (SEGNAPOSTO)**