

ANTEPROJETO DA CONCLUSÃO DE NÃO IMPACTO SIGNIFICATIVO

Programa de Pedágios do Distrito Empresarial Central (CBD)

Nova York, Nova York

Órgão Federal Principal

Administração Rodoviária Federal

Patrocinadores do Projeto

Departamento de Transporte do Estado de Nova York

Autoridade de túneis e pontes Triborough

Departamento de Transporte da cidade de New York



U.S. Department
of Transportation
**Federal Highway
Administration**



**Department of
Transportation**



Abril de 2023

Motivo da publicação do anteprojeto de não impacto significativo (FONSI) pela Administração Rodoviária Federal (FHWA)

A natureza da Ação proposta, se aprovada, trata-se do primeiro projeto nacional para gerenciamento do congestionamento por meio de pedágios. Ao abrigo das normas de Qualidade ambiental (40 CFR 1501.6), o órgão deverá disponibilizar a conclusão de não impacto significativo para análise pública com 30 dias de antecedência à resolução definitiva do órgão quanto à elaboração de um estudo de impacto ambiental, bem como anteriormente ao início das atividades.

MINUTA FONSI

Conforme determinação da FHWA, a Ação proposta, descrita na EA definitiva, não causará impacto significativo à sociedade ou ao meio ambiente. A presente minuta baseia-se na EA definitiva, incluindo as medidas de mitigação cabíveis. A FHWA conduziu uma avaliação independente e, segundo determinação do órgão, é necessário discutir, de forma adequada e minuciosa, a finalidade e a necessidade, as questões ambientais e o impacto da Ação proposta e as medidas de mitigação cabíveis. A EA definitiva fornece evidências e análises suficientes que indicam não haver necessidade de elaborar um estudo de impacto ambiental. A FHWA assume total responsabilidade pela veracidade, pelo escopo e conteúdo da EA definitiva.

Responsável pelo envio:

Allison L. C. de Cerreño, Ph.D.
Diretora operacional
Autoridade de túneis e pontes Triborough

Data

Nicolas A. Choubah, P.E.
Engenheiro chefe
Departamento de Transporte do Estado de Nova York

Data

Eric Beaton
Subcomissionado, Gerenciamento e planejamento de transporte
Departamento de Transporte da cidade de New York

Data

Responsável pela aprovação:

Richard J. Marquis
Dirigente de repartição, Nova York
Administração Rodoviária Federal

Data

A Administração Rodoviária Federal poderá publicar um aviso no Diário Oficial da União, de acordo com o 23 Código dos Estados Unidos (USC em inglês) § 139(l), indicando que um ou mais órgãos federais adotaram medidas definitivas quanto às permissões, licenças ou aprovações de projetos de transporte. Em caso de publicação de tal aviso, os requerimentos de análise judicial das ações adotadas pelo órgão federal serão interditados, salvo no caso do requerimento ser apresentado 150 dias após a data de publicação do aviso ou dentro de um período menor, conforme especificado pelas leis federais, as quais outorgam a análise judicial de medidas adotadas pelo órgão federal. Caso nenhum aviso seja publicado, serão aplicados os prazos previstos pelas leis federais que regem tais requerimentos.

Índice

1. Qual é a Ação proposta?	1
2. Quais os compromissos para reduzir os efeitos adversos da Ação proposta?.....	2
3. O que foi realizado desde a Avaliação Ambiental (EA) definitiva? (Espaço reservado).....	31
4. Quais alterações foram feitas na EA definitiva? (Espaço reservado).....	31
5. Qual o feedback recebido sobre a EA definitiva? (Espaço reservado).....	31
6. Quais são as próximas etapas?.....	31

Tabelas

Tabela 1. Resumo dos benefícios e efeitos da Alternativa de Pedágios do CBD com comparação de cenários de pedágio	3
Tabela 2. Medidas de mitigação regionais e de base local	18
Tabela 3. Resumo da abordagem de implementação da alternativa de pedágios no CBD para medidas de mitigação e aprimoramento	19

Apêndices

Disponível eletronicamente no site do projeto. Serão disponibilizados hyperlinks. (Espaço reservado)

- Apêndice A. Avaliação Ambiental Definitiva do Programa de Pedágios do Distrito Empresarial Central (CBD) (espaço reservado)
- Apêndice B. Feedback público sobre a Avaliação Ambiental definitiva (espaço reservado)
- Apêndice C. Aviso público de disponibilidade da Avaliação Ambiental definitiva e anteprojeto da conclusão de não impacto significativo (espaço reservado)

1. Qual é a Ação proposta?

A Alternativa de Pedágios do CBD (o Projeto) implementaria um programa de pedágios veiculares para diminuir o congestionamento do tráfego no CBD de Manhattan, em conformidade com a Lei de Mobilidade e Tráfego (Traffic Mobility Act).¹ A finalidade do Projeto é reduzir o congestionamento de tráfego no CBD de Manhattan de modo a gerar receitas para futuras melhorias no transporte, de acordo com a aceitação no Programa Piloto de Precificação de Valores (VPPP) da FHWA.

O CBD de Manhattan consiste na área geográfica do sul de Manhattan, incluindo a 60th Street, com exceção da Franklin D. Roosevelt Drive (FDR Drive), a West Side Highway/Route 9A, a passagem subterrânea do Battery Park e todas as partes de rodovias de superfície do Túnel Hugh L. Carey que se conectam com a West Street (West Side Highway/Route 9A). Com a Alternativa de Pedágios do CBD, a Autoridade de túneis e pontes Triborough (TBTA), afiliada à Metropolitan Transportation Authority (MTA), cobraria pedágio dos veículos que entrassem ou permanecessem no CBD de Manhattan por meio de um sistema de pedágio com sistema de pagamento *cashless*. O pedágio seria aplicado a todos os veículos registrados (ou seja, veículos licenciados), com exceção de veículos elegíveis para transporte de pessoas com deficiência, bem como veículos de emergência autorizados elegíveis.^{2, 3} A cobrança do pedágio é realizada uma única vez para os veículos de passeio.⁴ Os veículos que “permanecem” no CBD de Manhattan são veículos que são detectados quando estão saindo, mas que não foram detectados entrando no mesmo dia. Considerando que foram detectados saindo, eles devem ter circulado pelo CBD de Manhattan para chegarem ao ponto de detecção e, portanto, “permaneceram” ali durante alguma parte do dia. A cobrança de tais veículos será feita no referido dia pela permanência no CBD de Manhattan.

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

O valor do pedágio seria variável, com tarifas mais altas durante períodos de pico quando houver mais congestionamento. Devido aos efeitos estarem intimamente relacionados à estrutura de pedágios, a Alternativa de Pedágios do CBD avaliou uma variedade de estruturas de pedágio em cenários definidos de implementação. Na maioria desses cenários de implementação, as tarifas de pedágio para diferentes tipos

¹ A Lei de Mobilidade e Tráfego corrigiu partes de determinadas leis do Estado de Nova York, incluindo a Lei de Tráfego e Veículos (Vehicle and Traffic Law), a Lei de Autoridades Públicas (Public Authorities Law) e a Lei Tributária (Tax Law). **O Apêndice 2B da EA definitiva, “Alternativas do projeto: Reforma MTA e Lei de Mobilidade e Tráfego”,** estabelece o texto corrigido das referidas leis.

² As Leis consolidadas do Estado de Nova York, Lei de Tráfego e Veículos, Título 1, Artigo 1, Seção 101, estabelecem a definição de veículos de emergência autorizados elegíveis. Conforme definição atual, veículos elegíveis para transporte de pessoas com deficiência incluem veículos com licença para deficientes emitida pelo governo, bem como veículos de frota de posse ou operados por empresas e usados exclusivamente no transporte de pessoas com deficiência.

³ O pedágio não se aplicaria a veículos não vinculados aos requisitos de registro, como bicicletas, patinetes elétricos, bicicletas elétricas assistidas por motor (“e-bikes”).

⁴ As Leis consolidadas do Estado de Nova York, Lei de Tráfego e Veículos, Título 4, Artigo 14, Seção 401(6), estabelecem a definição de veículos de passeio.

de veículos, como caminhões de entrega, são diferentes das tarifas para veículos de passeio não comerciais. A estrutura e as tarifas cobradas do pedágio são definidas pela TBTA, conforme descrito na Seção 6.

2. Quais os compromissos para reduzir os efeitos adversos da Ação proposta?

A Tabela 1 apresenta um resumo dos possíveis efeitos do Projeto, conforme definido na EA definitiva, bem como os compromissos de monitoramento e mitigação firmados pelos Patrocinadores do Projeto, o qual, segundo determinação da FHWA, não causará nenhum impacto significativo. As Tabelas 2 e 3 estabelecem os Patrocinadores do Projeto, bem como os órgãos locais envolvidos que implementariam as medidas identificadas de melhoria e mitigação, além da autoridade dos Patrocinadores do Projeto para implementar a mitigação prevista.

Tabela 1. Resumo dos benefícios e efeitos da Alternativa de Pedágios do CBD com comparação de cenários de pedágio

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO DA EA/CATEGORIA AMBIENTAL	TÓPICO	RESUMO DOS EFEITOS	LOCAL	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIO DE PEDÁGIO							EFEITO ADVERSO POTENCIAL	MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS
					A	B	C	D	E	F	G		
	Acesso ao emprego	Aumento de custo para um pequeno número de pessoas que dirigem para o trabalho	Área de estudo de 28 condados	Narrativa	Redução nas viagens a trabalho por modo de direção, entrando e saindo do CBD de Manhattan, com um aumento compensador na utilização do transporte coletivo. As pessoas que dirigem apesar do pedágio do CBD o fariam com base na necessidade ou conveniência de dirigir e seriam beneficiadas com a redução do congestionamento no CBD de Manhattan. Efeito desprezível (menor que 0,1%) nos deslocamentos para o trabalho dentro do CBD de Manhattan e nas viagens de saída do trabalho do CBD devido à grande variedade de opções de transporte coletivo disponíveis e ao pequeno número de motoristas que dirigem para o trabalho hoje.							Não	Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso
5B – Condições sociais: Caráter dos bairros	Nenhuma alteração notável no caráter dos bairros	Nenhuma alteração notável no caráter dos bairros	CBD de Manhattan	Narrativa	É improvável que as alterações nos padrões de tráfego nas ruas locais mudem os elementos definidores do caráter dos bairros no CBD de Manhattan.							Não	Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso
			Área próxima do limite da 60th Street com o CBD de Manhattan	Narrativa	As alterações na demanda por estacionamento perto do limite da 60th Street no CBD (incluindo aumentos ao norte da 60th Street e diminuições ao sul) não criariam um clima de desinvestimento que poderia levar a efeitos adversos no caráter dos bairros, nem alterar os elementos definidores do caráter do bairro nesta área.							Não	Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso
5C – Condições sociais: Política pública	Nenhum efeito	Nenhum efeito	Área de estudo de 28 condados	Narrativa	O Projeto seria consistente com os planos de transporte regional e outras políticas públicas em andamento para a área de estudo regional e o CBD de Manhattan.							Não	Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso
6 – Condições econômicas	Benefícios	Benefícios para a economia regional	Área de estudo de 28 condados	Narrativa	Benefício econômico através do alívio do congestionamento em termos de economia de tempo de viagem e melhorias na confiabilidade dos tempos de viagem, que aumentariam a produtividade e o rendimento, trazendo também melhorias de segurança e uma redução nos custos operacionais dos veículos associados à redução dos congestionamentos.							Não	Nenhuma mitigação necessária. Efeitos benéficos
	Efeitos econômicos sobre os custos do pedágio	Custo do novo pedágio para os trabalhadores e negócios do CBD que dependem de veículos	CBD de Manhattan	Narrativa	Nenhum efeito adverso para nenhum setor ou categoria ocupacional específicos no CBD de Manhattan. Dado o alto nível de acesso ao transporte coletivo no CBD e a alta porcentagem de compartilhamento de transporte coletivo, o pedágio afetaria apenas uma pequena porcentagem da força de trabalho geral. Isso não teria efeitos adversos sobre o funcionamento dos negócios no CBD de Manhattan ou sobre a viabilidade de qualquer tipo de negócio, incluindo o setor de táxis/veículos de aplicativo.							Não	Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso [Novo na EA final - Aprimoramentos Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se em estabelecer um Grupo de Trabalho para Pequenas Empresas (SBWG), que se reunirá 6 meses antes e 6 meses após a implementação do Projeto, e anualmente na sequência, para solicitar um retorno contínuo quanto a existência de impacto nas empresas e qual. Como parte da mitigação para outros tópicos, a TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0h00 às 4h00 na estrutura final de pedágios do CBD, o que beneficiará alguns trabalhadores e empresas.]
	Preço das mercadorias	O custo do novo pedágio não resultaria em alterações nos custos da maioria das mercadorias para os consumidores	CBD de Manhattan	Narrativa	Improvável resultar em alteração significativa no custo da maioria dos bens de consumo. Qualquer aumento de custo associado ao novo pedágio na Alternativa de Pedágios no CBD que pudesse ser repassado para os negócios receptores seria distribuído entre vários consumidores por tarifa de pedágio (pois os caminhões fazem múltiplas entregas) especialmente para negócios, incluindo pequenas e microempresas, que recebem pequenas entregas. Isso minimizaria o custo para qualquer negócio individual. Alguns setores de commodities (materiais de construção, produtos eletrônicos, bebidas) apresentam maior tendência a aumentos devido à menor concorrência no mercado de entregas.							Não	Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso

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

CAPÍTULO DA EA/CATEGORIA AMBIENTAL	TÓPICO	RESUMO DOS EFEITOS	LOCAL	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIO DE PEDÁGIO							EFEITO ADVERSO POTENCIAL	MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS
					A	B	C	D	E	F	G		
10 – Qualidade do ar	Aumentos ou reduções nas emissões relacionados aos desvios do tráfego de caminhões ...Continua abaixo...	Cross Bronx Expressway na Macombs Road, Bronx, NY	Aumento ou redução nas Viagens Diárias Médias Anuais [Tráfego] (AADT)	3.901	3.996	2.056	1.766	3.757	2.188	3.255	Não	<p>Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso</p> <p>Aprimoramentos</p> <p>1. Consulte o aprimoramento geral do monitoramento no final desta tabela.</p> <p>2. [A TBTA trabalhará com o DOHMH NYC] para expandir a rede existente de sensores para monitorar locais prioritários e complementar um número menor de monitores de PM_{2.5} em tempo real, para que forneçam informações sobre os padrões de horários e tornem possível determinar se as mudanças na poluição do ar poderão ser atribuídas às mudanças no tráfego que ocorrerem após a implementação do Projeto. Os Patrocinadores do Projeto selecionarão os locais adicionais de monitoramento considerando a análise da qualidade do ar na EA e as informações provenientes dos interessados da justiça ambiental. O Departamento de Conservação Ambiental do Estado de Nova York (NYSDEC) e outras agências que realizam monitoramentos também serão consultados antes da finalização da abordagem de monitoramento. Os Patrocinadores do Projeto monitorarão a qualidade do ar antes da implementação (para estabelecer uma linha de base) e dois anos após a implementação. Após o período de análise inicial de dois anos pós-implementação [e à parte do monitoramento e da elaboração de relatórios contínuos sobre a qualidade do ar], os Patrocinadores do Projeto avaliarão a magnitude e a variabilidade das alterações na qualidade do ar para determinar se serão necessários [mais locais] de monitoramento. [Os dados coletados através do programa de monitoramento serão disponibilizados publicamente conforme ficarem disponíveis e a análise for concluída. Os dados dos monitores em tempo real estarão disponíveis on line continuamente a partir do início do monitoramento pré-implementação].</p>	
			Aumento ou redução no número diário de caminhões	509	704	170	510	378	536	50			
			Efeitos potenciais adversos na qualidade do ar resultantes de desvios de caminhões	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não			
		I-95, Bergen County, NJ	Aumento ou redução de AADT	9.843	11.459	7.980	5.003	7.078	5.842	12.506	Não		
			Aumento ou redução no número diário de caminhões	801	955	729	631	696	637	-236			
			Efeitos potenciais adversos na qualidade do ar resultantes de desvios de caminhões	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não			
		Ponte RFK, NY	Aumento ou redução de AADT	18.742	19.440	19.860	19.932	20.465	20.391	21.006	Não		
			Aumento ou redução no número diário de caminhões	2.257	2.423	2.820	3.479	4.116	3.045	432			

CAPÍTULO DA EA/CATEGORIA AMBIENTAL	TÓPICO	RESUMO DOS EFEITOS	LOCAL	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIO DE PEDÁGIO							EFEITO ADVERSO POTENCIAL	MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS
					A	B	C	D	E	F	G		
10 – Qualidade do ar (continuação)		Aumentos ou reduções nas emissões relacionados aos desvios do tráfego de caminhões (continuação)	Ponte RFK, NY (continuação)	Efeitos potenciais adversos na qualidade do ar resultantes de desvios de caminhões	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	3. A MTA está realizando atualmente a transição de sua frota para ônibus de emissão zero, que reduzirá os poluentes do ar e melhorará a qualidade do ar perto de terminais de ônibus e ao longo das rotas de ônibus. A MTA está comprometida em priorizar comunidades tradicionalmente mal atendidas e impactadas pela má qualidade do ar e mudança climática, tendo desenvolvido uma abordagem para incorporar ativamente essas prioridades no processo de faseamento da implementação da transição. Com base no retorno recebido durante a divulgação realizada para o Projeto e nas preocupações levantadas por membros das comunidades de justiça ambiental, a TBTA trabalhou com a MTA NYCT, que está comprometida em priorizar o Kingsbridge Depot e o Gun Hill Depot, ambos localizados e voltados para o atendimento de comunidades de justiça ambiental em Upper Manhattan e no Bronx, quando os ônibus elétricos forem recebidos na próxima grande compra da MTA de ônibus elétricos à bateria, que [foi iniciada] no [final] de 2022. É previsto que este esforço independente da MTA NYCT proporcione benefícios de qualidade do ar às comunidades de justiça ambiental do Bronx.
11 – Energia		Reduções no consumo regional de energia	Área de estudo de 28 condados	Narrativa	Reduções na VMT regional reduziram o consumo de energia							Não	Nenhuma mitigação necessária. Efeitos benéficos
12 – Ruído		Aumentos ou reduções imperceptíveis nos níveis de ruído resultantes das alterações nos volumes de tráfego	Cruzamentos de pontes e túneis	Narrativa	Os aumentos máximos de nível de ruído (2,9 dB(A)), cuja ocorrência foi prevista nos arredores do Túnel Queens-Midtown no Cenário de Pedágio D, não seriam perceptíveis.							Não	Nenhuma mitigação necessária. Nenhum efeito adverso Aprimoramento Consulte o aprimoramento geral do monitoramento no final desta tabela.
			Ruas locais	Narrativa	O Cenário de Pedágio C foi usado para avaliar as alterações no nível de ruído em Downtown Brooklyn, e o Cenário de Pedágio D foi usado em todos os outros locais avaliados. Os aumentos máximos de nível de ruído (2,5 dB(A)), cuja ocorrência foi prevista nos arredores de Trinity Place e Edgar Street, não seriam perceptíveis. Não houve aumento previsto nos níveis de ruído nos pontos de Downtown Brooklyn.							Não	
13 – Recursos naturais		Atividades de construção para instalar a infraestrutura de pedágio perto de recursos naturais	Locais de infraestrutura de pedágio e de equipamentos de sistema de pedágio	Narrativa	Nenhum efeito sobre águas superficiais, áreas alagadas ou várzeas. Os efeitos potenciais sobre recursos ecológicos e de águas pluviais serão gerenciados por meio de compromissos de construção. O Projeto é consistente com as políticas de zonas costeiras.							Não	Consulte o Capítulo 13, “Recursos naturais” , da EA definitiva para ver uma lista de compromissos de construção para evitar, minimizar ou mitigar efeitos negativos potenciais.
14 – Resíduos perigosos		Potencial de perturbação dos materiais contaminados ou perigosos existentes durante a construção	Locais de infraestrutura de pedágio e de equipamentos de sistema de pedágio	Narrativa	Perturbação do solo durante a construção e a alteração, remoção ou perturbação potenciais da infraestrutura rodoviária e de serviços públicos existentes que poderiam conter materiais com amianto, tintas à base de chumbo ou outras substâncias perigosas. Os efeitos potenciais serão gerenciados por meio de compromissos de construção.							Não	Consulte o Capítulo 14, “Materiais contendo amianto, tintas à base de chumbo, resíduos perigosos e materiais contaminados” , da EA definitiva para ver uma lista dos compromissos de construção para evitar, minimizar ou mitigar efeitos negativos potenciais.

CAPÍTULO DA EA/CATEGORIA AMBIENTAL	TÓPICO	RESUMO DOS EFEITOS	LOCAL	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIO DE PEDÁGIO							EFEITO ADVERSO POTENCIAL	MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS
					A	B	C	D	E	F	G		
15 – Efeitos da construção		Perturbação potencial relacionada à construção para a instalação da infraestrutura do pedágio	Locais de infraestrutura de pedágio e de equipamentos de sistema de pedágio	Narrativa	Perturbações temporárias nos padrões de tráfego e de pedestres e geração de ruído das atividades de construção, com uma duração de menos de um ano em geral e aproximadamente duas semanas em qualquer local considerado. Estes efeitos potenciais serão gerenciados por meio de compromissos de construção.							Não	Consulte o Capítulo 15, “Efeitos da construção” , da EA definitiva para ver uma lista dos compromissos de construção para evitar, minimizar ou mitigar os efeitos negativos potenciais.

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

CAPÍTULO DA EA/CATEGORIA AMBIENTAL	TÓPICO	RESUMO DOS EFEITOS	LOCAL	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIO DE PEDÁGIO							EFEITO ADVERSO POTENCIAL	MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS
					A	B	C	D	E	F	G		
													atualizados e ouvir as potenciais preocupações. [Como isso está relacionado à justiça ambiental, os Patrocinadores do Projeto continuarão proporcionando oportunidades significativas de participação e engajamento, compartilhando dados e análises atualizados, ouvindo as preocupações e buscando comentários quanto ao processo de implantação de pedágios.]...Continua abaixo...
17 – Justiça ambiental (continuação)	Motoristas de baixa renda (continuação)	[A EA, na sua forma publicada em agosto de 2022, descobriu] que o aumento do custo para os motoristas resultante do novo pedágio do CBD afetaria desproporcionalmente os motoristas de baixa renda que dirigem para o CBD de Manhattan e que não têm uma alternativa [razoável] para chegar lá. [Com uma maior análise da população afetada e a adição de uma nova mitigação, a EA final conclui que não haveria um efeito adverso e desproporcionalmente alto sobre os motoristas de baixa renda. (Continuação)].	Área de estudo de 28 condados	Narrativa	O aumento do custo para os motoristas com a implantação do novo pedágio do CBD [ocorreria em] todos os cenários de pedágio (continuação).							Sim	[Novo na EA final – A TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0h00 às 4h00 na estrutura final de pedágios do CBD, o que beneficiará alguns motoristas de baixa renda que se deslocam nesse horário. [Novo na EA final – Por cinco anos, a TBTA compromete-se com um Plano de Desconto de Baixa Renda para motoristas frequentes de baixa renda, que se beneficiarão de um desconto de 25 por cento sobre a tarifa integral de pedágio do E-ZPass do CBD na faixa de horário aplicável e após as primeiras 10 viagens a cada mês (não incluindo o período noturno, que já conta com um grande desconto). Aprimoramento A TBTA compromete a trabalhar com a MTA NYCT para melhorar o serviço de ônibus nas áreas identificadas na EA conforme o avanço das Reelaborações de Linhas de ônibus do Brooklyn e de Manhattan].
	Motoristas de táxis e veículos de aplicativo	[A EA, na sua forma publicada em agosto de 2022, descobriu que um] efeito potencial adverso e desproporcionalmente alto afetaria motoristas de táxi e veículos de aplicativo da cidade de Nova York, que se identificam fortemente como populações minoritárias, nos cenários de pedágio que impõem cobranças a seus veículos mais de uma vez por dia. Isso ocorreria nos Cenários de Pedágio A, D e G não modificados; para os	Cidade de Nova York	Narrativa Alteração na VMT diária de táxis/veículos de aplicativo com passageiros no CBD comparada à Alternativa de Não Ação: Cenários incluídos na EA	-21.498 (-6,6%)	+15.020 (+4,6%)	-11.371 (-3,5%)	-54.476 (-16,8%)	-25.621 (-7,9%)	+4.962 (+1,5%)	-27.757 (-8,6%)	Sim	[Novo na EA final – Mitigação necessária. A TBTA garantirá que uma estrutura de pedágio com tarifas cobradas não mais de uma vez por dia para táxis e veículos de aplicativo seja incluída na estrutura final de pedágios do CBD].

CAPÍTULO DA EA/CATEGORIA AMBIENTAL	TÓPICO	RESUMO DOS EFEITOS	LOCAL	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIO DE PEDÁGIO							EFEITO ADVERSO POTENCIAL	MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS
					A	B	C	D	E	F	G		
		motoristas de veículos de aplicativo, e também ocorreria nos Cenários de Pedágio C e E. O efeito adverso estaria relacionado ao custo do novo pedágio do CBD e à redução da VMT para táxis e veículos de aplicativo, que resultariam em uma diminuição das rendas que poderia resultar em perdas de emprego. [Com o acréscimo da nova mitigação, a EA final conclui que não haveria em efeito adverso e desproporcionalmente alto para motoristas de táxi e veículos de aplicativo].		Alteração líquida nos percursos diários de táxis/veículos de aplicativo para o CBD relacionada aos cenários incluídos na EA: Análise adicional para avaliar os efeitos de limites ou isenções	Pedágios limitados a 1x /dia: +2%	—	—	Pedágios limitados a 1x /dia: +3% Isentos: +50%	—	—	Pedágios limitados a 1x /dia: +2%		

CAPÍTULO DA EA/CATEGORIA AMBIENTAL	TÓPICO	RESUMO DOS EFEITOS	LOCAL	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIO DE PEDÁGIO							EFEITO ADVERSO POTENCIAL	MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS
					A	B	C	D	E	F	G		
[17 – Justiça ambiental (continuação)]	Aumentos ou reduções no tráfego, como resultado dos desvios de tráfego, em comunidades já sobrecarregadas por poluição aérea e doenças crônicas pré-existentes	Algumas comunidades de justiça ambiental seriam beneficiadas com a diminuição do tráfego; algumas comunidades já sobrecarregadas com poluição do ar e doenças crônicas pré-existentes poderiam ser afetadas por efeito adverso devido ao aumento do tráfego.	Os setores censitários específicos que teriam aumento ou diminuição de tráfego mudam ligeiramente dependendo do cenário de pedágio. As seguintes comunidades poderiam ter setores censitários que mereceriam uma mitigação de base local: High Bridge, Morrisania e Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx, East Harlem, Randall's Island, Lower East Side/Lower Manhattan, Downtown Brooklyn, Fort Greene, South Williamsburg, Orange, East Orange, Newark e Fort Lee. (Consulte a nota 1).	Narrativa	Os setores censitários com cargas pré-existentes de poluentes aéreos e doenças crônicas que se beneficiariam da redução do tráfego, e aqueles afetados por um aumento do tráfego apresentariam algumas variações. Porém, as comunidades identificadas permaneceriam, em geral, as mesmas em diferentes cenários de pedágio. Sob o Cenário de Pedágio G, Fort Lee não teria aumentos.							Sim	<p>Novo na EA final – Mitigação necessária.</p> <p>Mitigação regional</p> <p>A TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0h00 às 4h00 na estrutura final de pedágios, o que reduzirá os desvios de tráfego.</p> <p>O NYCDOT expandirá o Programa de Caminhões Limpos de NYC para acelerar a substituição dos caminhões a diesel elegíveis, que viajam em rodovias em algumas comunidades de justiça ambiental onde o Projeto espera um aumento do tráfego de caminhões, substituindo-os por veículos elétricos de baixa emissão, híbridos, a gás natural comprimido ou à base de diesel limpo.</p> <p>O NYCDOT expandirá o programa de entregas em horários alternativos nos locais onde o Projeto espera um aumento dos desvios de caminhões para reduzir o tráfego de caminhões durante o dia e aumentar a segurança nas rodovias em certas comunidades de justiça ambiental.</p> <p>Mitigação de base local</p> <p>A TBTA cobrará pedágio dos veículos que se deslocam para o norte na FDR Drive saindo da East Houston Street e viram imediatamente para o sul na FDR Drive. Isso irá mitigar os aumentos do tráfego modelado de não caminhões na FDR Drive entre a Brooklyn Bridge e a East Houston Street.</p> <p>O NYCDOT coordenará a substituição de TRUs a diesel no Hunts Point por veículos mais limpos.</p> <p>O NYSDOT coordenará a expansão da infraestrutura de carregamento de caminhões elétricos.</p> <p>Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação para plantar vegetação lateral a fim de melhorar a qualidade do ar próximo às rodovias.</p> <p>Os Patrocinadores do Projeto renovarão parques e áreas verdes.</p> <p>Os Patrocinadores do Projeto irão instalar ou melhorar as unidades de filtragem de ar nas escolas.</p> <p>Os Patrocinadores do Projeto coordenarão a expansão de programas existentes de gerenciamento de asma e criarão novos programas comunitários para asma por meio de um centro de asma de bairro localizado no Bronx.]</p>

CAPÍTULO DA EA/CATEGORIA AMBIENTAL	TÓPICO	RESUMO DOS EFEITOS	LOCAL	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIO DE PEDÁGIO							EFEITO ADVERSO POTENCIAL	MITIGAÇÃO E APRIMORAMENTOS
					A	B	C	D	E	F	G		
		APRIMORAMENTO GERAL DO PROJETO. Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se a monitorar e reportar continuamente os efeitos potenciais do Projeto, incluindo, por exemplo, o tráfego ao entrar no CBD, a milhagem percorrida por veículos no CBD, a utilização do transporte coletivo de provedores de toda a região, as velocidades dos ônibus dentro do CBD, as tendências de qualidade do ar e emissões, estacionamento e a receita do Projeto. Os dados serão coletados antes e após da implementação do Projeto. Um relatório formal sobre os efeitos do Projeto será emitido um ano após sua implementação e, na sequência, a cada dois anos. Além disso, um site de relatórios disponibilizará dados, análises e visualizações em formato de dados abertos, na maior extensão [possível] . Atualizações serão fornecidas no mínimo semestralmente conforme os dados sejam disponibilizados e a análise seja concluída. [Estes dados também serão usados para apoiar uma abordagem de gerenciamento adaptativa para monitorar a eficácia da mitigação e os devidos ajustes].											

[Nota:

- Os Patrocinadores do Projeto comprometeram-se com uma política de pedágios que reduzirá a tarifa de pedágio noturna, ao menos das 0h00 às 4h00. Com base na modelagem assumida para os cenários de pedágio analisados na EA, espera-se que esta política evite uma parte substancial dos desvios de caminhões projetados, pois muitos desses desvios de caminhões foram projetados para o período noturno. Após a adoção da estrutura de pedágios do CBD pelo Conselho da TBTA, que incluirá este desconto/isenção noturno(a), a modelagem da estrutura de pedágio adotada será assumida para determinar onde os desvios de caminhões deverão ocorrer. Após a confirmação das comunidades e dos setores censitários através da análise do horário de pedágio adotado, a determinação dos locais específicos para as medidas de mitigação de base local exigirá uma maior coordenação entre os Patrocinadores do Projeto, o Grupo Comunitário de Justiça Ambiental (representando a área de estudo de justiça ambiental de 10 condados), as comunidades relevantes que receberão a mitigação de base local e as agências locais e estaduais de implementação relevantes].

Tabela 2. Medidas de mitigação regionais e de base local

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

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

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

Tabela 3. Resumo da abordagem de implementação da alternativa de pedágios no CBD para medidas de mitigação e aprimoramento

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

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

CAPÍTULO DA EA – TÓPICO	LOCAL(IS) RELEVANTE(S)	DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO	CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS	CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGÊNCIA LÍDER
	Escada rolante E456 da estação do metrô Flushing-Main St que conecta a rua ao nível do mezanino	A TBTA trabalhará com a MTA NYCT para implementar um plano de monitoramento neste local. O plano identificará uma linha de base, temporização específica e um limiar para ação adicional. Caso esse limiar seja atingido, a MTA NYCT aumentará a velocidade de 100 pés por minuto (fpm) para 120 fpm.	<p>O cronograma exato será baseado na sazonalidade e em outros fatores, como alterações de serviço e atividade de construção na estação.</p> <p>Para os volumes de passageiros nas escadas rolantes, os dados da linha de base serão coletados nos seis meses anteriores à implementação do Projeto. Os dados pós-implantação serão coletados durante o primeiro ano após a implementação do Projeto.</p>	<p>Se uma comparação dos volumes de passageiros na Escada Rolante E456 no horário de pico em dia útil, antes e após a implementação do Projeto, mostrar uma alteração incremental de 26 passageiros ou mais no horário de pico dos dias úteis e se a utilização geral na estação do metrô Flushing-Main St for de 90 por cento dos níveis de 2019.</p> <p>Os métodos de coleta e avaliação de dados seguirão práticas padrão que obedecem às orientações do <i>Manual Técnico do CEQR</i> e serão coordenados com o NYCT.</p>	Antes que a utilização geral na estação exceda 90 por cento dos níveis de 2019.	A TBTA irá liderar em parceria com a MTA NYCT.

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

CAPÍTULO DA EA – TÓPICO	LOCAL(IS) RELEVANTE(S)	DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO	CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS	CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGÊNCIA LÍDER
6 – Condições econômicas - Efeitos econômicos dos custos do pedágio	CBD de Manhattan	Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se em estabelecer um Grupo de Trabalho para Pequenas Empresas (SBWG), que se reunirá seis meses antes e seis meses após a implementação do Projeto, e anualmente na sequência, para solicitar um retorno contínuo quanto ao impacto e seu tamanho em empresas.	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	A adesão será confirmada seis meses antes da implementação do Projeto, com a primeira reunião antes da implementação, a segunda dentro de seis meses após a implementação, e de reuniões anuais daí por diante.	A TBTA irá liderar em parceria com o NYS DOT e o NYCDOT.
	Múltiplos(as) em toda a área de estudo	Novo na EA final: A TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0h00 às 4h00 na estrutura final, o que beneficiará alguns trabalhadores e algumas empresas.	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	Simultâneo(a) com a implementação do Projeto.	A TBTA irá liderar.
7 – Parques e recursos recreacionais	CBD de Manhattan	Consulte o Capítulo 7, “Parques e recursos recreacionais” , da EA definitiva para ver uma lista de medidas para evitar efeitos adversos nos parques.	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	Ocorrerá durante o projeto, desenvolvimento, a testagem e/ou construção segundo contrato.	A TBTA garantirá que os fornecedores cumpram os requisitos contratuais.
8 – Recursos históricos e culturais	45 propriedades históricas dentro da Área de Efeitos Potenciais do Projeto (APE)	Consulte o Capítulo 8, “Recursos históricos e culturais” , da EA definitiva para ver uma lista de medidas para evitar efeitos adversos em propriedades históricas.	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	Ocorrerá durante o projeto, desenvolvimento, a testagem e/ou construção segundo contrato.	A TBTA garantirá que os fornecedores cumpram os requisitos contratuais.
10 – Qualidade do ar	Cidade de Nova York	A TBTA se coordenará com o NYC DOHMH para expandir a rede existente de sensores da cidade, a fim de monitorar locais prioritários e complementar um número menor de monitores de PM _{2.5} em tempo real, para que forneçam informações sobre os padrões de horários e possibilitem determinar se as mudanças na poluição do ar poderão ser atribuídas às mudanças no tráfego após a implementação do Projeto. Os Patrocinadores do Projeto selecionarão os locais adicionais de monitoramento considerando a análise da qualidade do ar na EA e as informações dos interessados em justiça ambiental. O NYSDEC e outras agências que realizam monitoramentos também serão consultados antes da finalização da abordagem de monitoramento. Os Patrocinadores do Projeto monitorarão a qualidade do ar antes da implementação (para estabelecer uma linha de base) e dois anos após a implementação. Após o período de análise inicial de dois anos pós-implementação, e separadamente do monitoramento e da elaboração de relatórios contínuos sobre a qualidade do ar, os Patrocinadores do Projeto avaliarão a magnitude e a variabilidade das alterações na qualidade do ar para determinar se serão necessários mais locais de monitoramento. Os dados coletados pelo programa de monitoramento serão disponibilizados à medida que os dados se tornarem disponíveis e a análise for concluída. Os dados dos monitores em tempo real estarão disponíveis on line continuamente a partir do início do monitoramento pré-implementação.	No ano anterior à implementação do Projeto (definição de linha de base) e dois anos após a implementação do Projeto. Os locais e as durações serão determinados considerando os usos da terra e fontes de emissões não relacionados ao Projeto e com informações de interessados em justiça ambiental.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	A alocação de recursos e a aprovação do plano de trabalho estão em andamento. Os dados da linha de base serão coletados no ano anterior à implementação do Projeto, mas o início e a duração exatos dependerão do cronograma de implementação do Projeto. Os locais de monitoramento serão confirmados no mínimo quatro meses antes da coleta de dados. Os dados da linha de base serão coletados não menos de seis meses antes da implementação do Projeto.	A TBTA irá liderar em parceria com o NYC DOHMH e NYSDEC.

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

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

CAPÍTULO DA EA – TÓPICO	LOCAL(IS) RELEVANTE(S)	DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO	CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS	CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGÊNCIA LÍDER
		Novo na EA final: A TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0h00 às 4h00 na estrutura final de pedágios do CBD, o que beneficiará alguns motoristas de baixa renda que se deslocam nesse horário.	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	Simultâneo(a) com a implementação do Projeto.	A TBTA irá liderar.
17 – Justiça ambiental - Motoristas de baixa renda (continuação)	Área de estudo de 28 condados (continuação)	Novo na EA final: Por cinco anos, a TBTA compromete-se com um Plano de Desconto de Baixa Renda para motoristas frequentes de baixa renda, que se beneficiarão de um desconto de 25 por cento sobre a tarifa integral de pedágio do E-ZPass do CBD na faixa de horário aplicável e após as primeiras 10 viagens a cada mês (não incluindo o período noturno, que já conta com um grande desconto).	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer cenário de pedágio adotado; o processo de inscrição começará com vários meses de antecedência em relação ao início das operações de pedágio.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	Simultâneo(a) com a implementação do Projeto.	A TBTA irá liderar.
	Cidade de Nova York	A TBTA trabalhará com a MTA NYCT para melhorar o serviço de ônibus nas áreas identificadas na EA conforme o avanço das Reelaborações de Linhas de Ônibus do Brooklyn e de Manhattan.	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	A coordenação entre a TBTA e o NYCT é contínua e aumentará após a definição das tarifas de pedágio. A Minuta do Plano de Reelaboração das Linhas de Ônibus do Brooklyn foi publicada em 2022 e será redefinida em 2023. A próxima etapa da Reelaboração das Linhas de Ônibus de Manhattan é o Relatório das Condições Atuais.	A TBTA se coordenará com o NYCT.
17 – Justiça ambiental - Motoristas de táxi e veículos de aplicativo	Cidade de Nova York	Novo na EA final: A TBTA garantirá que uma estrutura de pedágio com tarifas cobradas não mais de uma vez por dia para táxis e veículos de aplicativo seja incluída na estrutura final de pedágios do CBD.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	Simultâneo(a) com a implementação do Projeto.	A TBTA irá liderar.
17 – Justiça ambiental – Desvios de tráfego em comunidades já sobrecarregadas por poluição do ar e doenças crônicas pré-existentes (Consulte a Nota 1)	Múltiplos(as) em toda a área de estudo de justiça ambiental	Novo na EA final: A TBTA garantirá que a taxa de pedágio noturno para caminhões e outros veículos seja reduzida em 50 por cento ou menos em relação ao pedágio de pico, ao menos das 0h00 às 4h00 na estrutura final, o que reduzirá os desvios de tráfego.	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	Simultâneo(a) com a implementação do Projeto.	A TBTA irá liderar.
		Novo na EA final: O NYCDOT expandirá o Programa de Caminhões Limpos de NYC para acelerar a substituição dos caminhões a diesel antigos elegíveis, que viajam em rodovias em algumas comunidades de justiça ambiental onde o Projeto espera um aumento do tráfego de caminhões, substituindo-os por veículos elétricos de baixa emissão, híbridos, a gás natural comprimido ou à base de diesel limpo.	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	O engajamento com empresas proprietárias de caminhões terá início após a definição das tarifas de pedágio; a implementação começará dentro de seis meses após o início das operações de pedágio.	O NYCDOT irá liderar.
		Novo na EA final: O NYCDOT expandirá o programa de entregas em horários alternativos nos locais onde o Projeto espera um aumento dos desvios de caminhões para reduzir o tráfego de caminhões durante o dia e aumentar a segurança nas rodovias em certas comunidades de justiça ambiental.	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	O engajamento com expedidores e recebedores terá início após a definição das tarifas de pedágio; a implementação começará dentro de seis meses após o início das operações de pedágio.	O NYCDOT irá liderar.

CAPÍTULO DA EA – TÓPICO	LOCAL(IS) RELEVANTE(S)	DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO	CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS	CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGÊNCIA LÍDER
	FDR Drive entre Brooklyn Bridge e East Houston Street	Novo na EA final: A TBTA cobrará pedágio dos veículos que se deslocam para o norte na FDR Drive saindo da East Houston Street e viram imediatamente para o sul na FDR Drive. Isso irá mitigar os aumentos do tráfego modelado de não caminhões na FDR Drive entre a Brooklyn Bridge e a East Houston Street.	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	Simultâneo(a) com a implementação do Projeto.	A TBTA irá liderar.

CAPÍTULO DA EA – TÓPICO	LOCAL(IS) RELEVANTE(S)	DESCRIÇÃO DA MITIGAÇÃO OU APRIMORAMENTO	CRONOGRAMA PARA A COLETA DE DADOS PRÉ E PÓS-IMPLEMENTAÇÃO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	LIMIAR PARA A DETERMINAÇÃO DE QUANDO AS PRÓXIMAS ETAPAS SERÃO IMPLEMENTADAS	CRONOGRAMA PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGÊNCIA LÍDER	
17 – Justiça ambiental – Desvios de tráfego em comunidades já sobrecarregadas por poluição do ar e doenças crônicas pré-existentes (Consulte a Nota 1) (continuação)	Hunts Point Produce Market	Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação para substituir TRUs a diesel por veículos mais limpos no Hunts Point Produce Market.	N/A – Nenhum monitoramento inicial requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.	O engajamento com os proprietários de TRUs para as suas substituições terá início imediatamente após o recebimento da aprovação do Projeto.	O NYCDOT irá liderar.	
	Os setores censitários específicos que teriam aumento ou diminuição no tráfego de caminhões mudam ligeiramente dependendo do cenário de pedágio. As seguintes comunidades poderiam ter setores censitários que mereceriam uma mitigação de base local: High Bridge, Morrisania e Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx, East Harlem, Randall's Island, Downtown Brooklyn, Fort Greene, South Williamsburg, Orange, East Orange, Newark e Fort Lee. (Consulte a nota 2).	Novo na EA final: O NYSDOT coordenará a expansão da infraestrutura de carregamento de caminhões elétricos.				Os locais específicos serão determinados após a definição das tarifas de pedágio; a implementação começará dentro de seis meses após o início das operações de pedágio.	O NYSDOT irá liderar.
		Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação para plantar vegetação lateral a fim de melhorar a qualidade do ar próximo às rodovias.	Após a definição das tarifas de pedágio, serão realizadas análises da estrutura de pedágio adotada, conforme descrito no Apêndice 17D , a fim de determinar onde são esperados desvios de caminhões. Com esta análise e através do engajamento contínuo com o Grupo Comunitário de Justiça Ambiental e outros interessados, serão determinados os locais específicos para a mitigação de base local.			Os locais específicos serão determinados com as comunidades afetadas após a definição das tarifas de pedágio; a implementação começará dentro de seis meses após o início das operações de pedágio.	Os Patrocinadores do Projeto se coordenarão com as agências estaduais e locais relevantes.
		Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto renovarão parques e áreas verdes.				Os locais específicos serão determinados com as comunidades afetadas após a definição das tarifas de pedágio; o cronograma de implementação será determinado após a confirmação dos locais.	Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação com as agências locais relevantes.
		Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto irão instalar ou melhorar as unidades de filtragem de ar nas escolas.	Os dados sobre o escopo e o impacto das medidas de mitigação implementadas serão coletados de forma contínua.			Após a definição das tarifas de pedágio, haverá uma avaliação de locais/necessidades antes do início das operações de pedágio; o cronograma de implementação será determinado após a confirmação dos locais.	Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação com as agências locais relevantes.
		Novo na EA final: Os Patrocinadores do Projeto trabalharão com o DOHMH NYC para expandir os programas existentes de gerenciamento de asma e criarão novos programas comunitários para asma por meio de um centro de asma de bairro no Bronx.				Após a definição das tarifas de pedágio, haverá uma avaliação de locais/necessidades antes do início das operações de pedágio; o cronograma de implementação será determinado após a confirmação dos locais.	Os Patrocinadores do Projeto farão a coordenação com o NYC DOHMH.

<p>Aprimoramento geral do Projeto</p>	<p>CBD de Manhattan e locais dos efeitos potenciais do Projeto</p>	<p>Os Patrocinadores do Projeto comprometem-se a monitorar e reportar continuamente os efeitos potenciais do Projeto, incluindo, por exemplo, o tráfego ao entrar no CBD, a milhagem percorrida por veículos no CBD, a utilização do transporte coletivo de provedores de toda a região, as velocidades dos ônibus dentro do CBD, as tendências de qualidade do ar e emissões, estacionamento e a receita do Projeto. Os dados serão coletados antes e após da implementação do Projeto. Um relatório formal sobre os efeitos do Projeto será emitido um ano após sua implementação e, na sequência, a cada dois anos. Além disso, um site de relatórios disponibilizará dados, análises e visualizações disponíveis em formato de dados abertos, na maior extensão possível. Atualizações serão fornecidas no mínimo semestralmente conforme os dados sejam disponibilizados e a análise seja concluída. Estes dados também serão usados para apoiar uma abordagem de gerenciamento adaptativa para monitorar a eficácia da mitigação e os devidos ajustes.</p>	<p>A coleta de dados de linha de base começou em 2019 e deverá continuar ao longo da implementação do Projeto conforme os dados de fontes externas forem disponibilizados (sendo que alguns conjuntos de dados serão publicados apenas anualmente ou trimestralmente) e a análise de dados for concluída.</p> <p>Após a implementação do Projeto, estes conjuntos de dados continuarão sendo coletados conforme forem disponibilizados, e novos conjuntos de dados, como a receita do Projeto, começarão a ser coletados.</p>	<p>N/A – Nenhum limiar requerido; implementado em qualquer estrutura de pedágio adotada.</p>	<p>O site de relatórios começará a reportar os dados da linha de base e os dados pós-implementação do sistema de pedágio assim que praticável, após a implementação do Projeto.</p> <p>Um relatório formal sobre os efeitos do Projeto será emitido um ano após sua implementação e, na sequência, a cada dois anos. Além disso, o site de relatórios disponibilizará dados, análises e visualizações disponíveis em formato de dados abertos, na maior extensão possível. Atualizações serão fornecidas no mínimo semestralmente conforme os dados sejam disponibilizados e a análise seja concluída. Estes dados também serão usados para apoiar uma abordagem de gerenciamento adaptativa para monitorar a eficácia da mitigação e os devidos ajustes.</p>	<p>A TBTA irá liderar, em parceria com o NYCDOT, o NYSDOT, a coordenação com outras agências e entidades de dados, conforme apropriado.</p>
----------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Notas:

- 1 Para custear as medidas de mitigação para este tópico, os Patrocinadores do Projeto comprometeram US\$ 155 milhões em um período de cinco anos. Os Patrocinadores do Projeto comprometeram-se com essas medidas, independentemente da estrutura de pedágio eventualmente adotada. A alocação dos fundos é descrita no **Capítulo 17, "Justiça ambiental"**, da EA definitiva. Um valor adicional de US\$ 5 milhões foi alocado para medidas de mitigação e aprimoramento relacionadas ao monitoramento de outros tópicos, juntamente com US\$ 47,5 milhões para o desconto de pedágio de baixa renda.
- 2 Os Patrocinadores do Projeto comprometeram-se com uma política de pedágios que reduzirá a tarifa de pedágio noturna, ao menos das 0h00 às 4h00. Com base na modelagem assumida para os cenários de pedágio analisados na EA, espera-se que esta política evite uma parte substancial dos desvios de caminhões projetados, pois muitos desses desvios de caminhões foram projetados para o período noturno. Após a adoção da estrutura de pedágios do CBD pelo Conselho da TBTA, que incluirá este desconto/isenção noturno(a), a modelagem da estrutura de pedágio adotada será assumida para determinar onde os desvios de caminhões deverão ocorrer. Após esta análise, a determinação dos locais específicos para as medidas de mitigação de base local exigirá uma maior coordenação entre os Patrocinadores do Projeto, o Grupo Comunitário de Justiça Ambiental (representando a área de estudo de justiça ambiental de 10 condados), as comunidades relevantes que receberão a mitigação local e as agências locais e estaduais de implementação relevantes.

PÁGINA DEIXADA INTENCIONALMENTE EM BRANCO.

3. O que foi realizado desde a Avaliação Ambiental (EA) definitiva? (Espaço reservado)

Espaço reservado. A Minuta FONSI é disponibilizada ao público junto com a EA definitiva por um período de 30 dias. Todas as atividades relacionadas à avaliação NEPA do Projeto, as quais sejam realizadas durante este período de análise pública de 30 dias, serão registradas nesta seção se, segundo determinação da FHWA, não há garantias quanto ao estudo de impacto ambiental.

4. Quais alterações foram feitas na EA definitiva? (Espaço reservado)

Espaço reservado. A Minuta FONSI é disponibilizada ao público junto com a EA definitiva por um período de 30 dias. Todas as alterações necessárias, em resposta à análise pública da EA definitiva, serão descritas nesta seção se, conforme determinação da FHWA, não houver garantia quanto ao estudo de impacto ambiental.

5. Qual o feedback recebido sobre a EA definitiva? (Espaço reservado)

Espaço reservado. Dependendo da natureza dos feedbacks recebidos durante o período de 30 dias para análise da EA definitiva, a FHWA poderá resumir ou adicionar os comentários. O foco será feedbacks que forneçam novas informações ao processo se, conforme determinação da FHWA, não houver garantia quanto ao estudo de impacto ambiental.

6. Quais são as próximas etapas?

Para definir o Programa de Pedágios no CBD, a Lei de Mobilidade e Tráfego exige que o Conselho da TBTA crie um Conselho de Análise de Mobilidade e Tráfego com seis membros representantes da região, os quais tenham experiência em finanças públicas, transporte, transporte público ou gestão. Este conselho recomendaria ao Conselho da TBTA os valores e a estrutura do pedágio, como créditos de cruzamento, descontos e/ou isenções para os atuais pedágios pagos em pontes e túneis.⁵ A estrutura de precificação pode variar de acordo com o horário do dia, dia da semana e dia do ano, e pode haver um preço específico para cada tipo de veículo. O Conselho da TBTA, embasado pela recomendação do Conselho de revisão de

⁵ Em abril de 2018, o Estado de Nova York estabeleceu uma cobrança adicional de congestionamento para táxis e veículos de transporte particular que saem, chegam ou passam pela parte sul da 96th Street, em Manhattan. Conforme exigido pela lei de Mobilidade e Tráfego, o Conselho de Análise de Mobilidade e Tráfego deve analisar a possibilidade de créditos de cruzamentos, descontos ou isenções de cobrança em potencial pedágio em CBD para táxis e veículos de transporte particular. O modelo de demanda de transporte elaborado para a EA definitiva parte do princípio de que a cobrança adicional de 2018 para táxis e veículos de transporte particular continuará vigente com a Alternativa de Pedágio no CBD.

Anteprojeto da conclusão de não impacto significativo

mobilidade e tráfego, poderá aprovar e adotar uma estrutura de pedágio definitiva após uma audiência pública em conformidade com a lei de Procedimento Administrativo do Estado de Nova York. O plano da TBTA adotado poderá especificar os créditos de cruzamento, descontos e/ou as isenções para pedágios pagos em pontes e túneis, para táxis e/ou veículos de transporte particular, que já estão sujeitos à tributação conforme a Lei de autoridades públicas, além de outros possíveis créditos de cruzamento, descontos e/ou isenções.⁶

A recomendação feita pelo Conselho de Análise de Mobilidade e Tráfego baseia-se nos resultados da EA definitiva, o que inclui um estudo de tráfego, e considera fatores como padrões de tráfego, custos operacionais, impacto sociais e ambientes, incluindo, entre outros, qualidade do ar e tendências de emissão. A análise inclusa na EA definitiva visa identificar os possíveis efeitos da implementação da Alternativa de Pedágios no CBD, incluindo possíveis créditos de cruzamento, descontos e/ou isenções de pedágio. Assim sendo, a EA definitiva considerou diversos cenários de cobrança de pedágio, com diferentes aspectos, a fim de identificar os diferentes efeitos possíveis.

A escolha da TBTA com relação às tarifas e à estrutura do pedágio deve ser reavaliada a fim de determinar se a decisão feita na FONSI ainda é válida. Para tanto, cabe à TBTA demonstrar à FHWA que os efeitos das tarifas e da estrutura finais do pedágio estão alinhados aos efeitos salientados na EA definitiva e que a mitigação ainda é válida.

Após a publicação de uma FONSI, os Patrocinadores do Projeto e a FHWA celebrarão um acordo de pedágio que permite aos Patrocinadores participem do Programa Piloto de Precificação de Valores (VPPP) da FHWA.

Após atendimento de todas as exigências federais, incluindo admissão no VPPP, será possível iniciar as operações do pedágio.

⁶ As Leis consolidadas do Estado de Nova York, a Lei de autoridades públicas, Artigo 5, Título 11, Seção 1270-i.

APÊNDICE A. AVALIAÇÃO AMBIENTAL DEFINITIVA DO PROGRAMA DE PEDÁGIOS DO DISTRITO EMPRESARIAL CENTRAL (CBD) (ESPAÇO RESERVADO)

**APÊNDICE B. FEEDBACK PÚBLICO SOBRE A AVALIAÇÃO AMBIENTAL DEFINITIVA
(ESPAÇO RESERVADO)**

**APÊNDICE C. AVISO PÚBLICO DE DISPONIBILIDADE DA AVALIAÇÃO AMBIENTAL
DEFINITIVA E ANTEPROJETO DA CONCLUSÃO DE NÃO IMPACTO
SIGNIFICATIVO (ESPAÇO RESERVADO)**