

PROGRAMA DE PEDÁGIOS DO DISTRITO EMPRESARIAL CENTRAL (GBD)

REAVLIAÇÃO

Sumário Executivo

Junho de 2024

Órgão Federal Principal



U.S. Department of
Transportation
Federal Highway
Administration

Patrocinadores



NEW YORK
STATE OF
OPPORTUNITY

Department of
Transportation



Se a versão em inglês para qualquer outro idioma destina-se apenas para referência e não é obrigatória, a versão em português é a única autorizada no Inglês ou que preferem ler o documento em seu idioma.

Sumário Executivo

A Reavaliação da FHWA confirma que a estrutura de pedágios adotada está dentro da análise realizada na Avaliação Ambiental Final e não requer uma análise adicional sob a Lei de Políticas Ambientais Nacionais (NEPA). A Finding of No Significant Impact (FONSI) permanece válida.

Histórico

Em junho de 2023, a Administração Rodoviária Federal (FHWA) descobriu que o Programa de Pedágios do Distrito Empresarial Central de New York (CBD), conhecido como Precificação do Congestionamento, “não terá impacto significativo sobre o ambiente humano ou natural”, após uma análise extensiva dos efeitos benéficos e adversos potenciais do CBDTP e dos compromissos de mitigação, o que foi documentado na Avaliação Ambiental Final do CBDTP (EA). A análise considerou uma variedade de estruturas de pedágio potenciais com diferentes combinações de taxas de pedágio altas e baixas, cruzamento de créditos com pedágio de veículos que entram no CBD por meio de pontes e túneis já pedagiados, isenções para certos tipos de veículos e outras características do programa.¹

Desde então, a Triborough Bridge and Tunnel Authority (afiliada da MTA que realiza negócios como MTA Bridges and Tunnels) adotou uma estrutura de pedágio, com base na recomendação de um corpo consultivo independente, o Traffic Mobility Review Board, e realizou o período de consulta pública requerido como parte do processo da Lei Estadual de Procedimentos Administrativos de classificações de New York (Nova Iorque).

O propósito desta reavaliação é garantir que os efeitos da estrutura de pedágio adotada pela MTA sejam consistentes com os efeitos salientados na EA final, e que a mitigação identificada na Finding of No Significant Impact (FONSI) da FHWA permaneça válida. Em cada categoria, os efeitos são consistentes com os previstos na EA final, sendo importante enfatizar que alguns dos efeitos adversos não estão mais ocorrendo e muitos deles estão no nível mais baixo daqueles apontados na EA final.



A estrutura de pedágio adotada está alinhada com os cenários de pedágio estudados na EA final

Os parâmetros da estrutura de pedágio adotada situam-se dentro da faixa de cenários de pedágio avaliados na EA final. Em resumo, a estrutura de pedágio adotada inclui os seguintes elementos:²

- Será cobrado de veículos de passageiros e veículos do tipo passageiro com placas comerciais um pedágio E-ZPass de US\$ 15 no período de pico (US\$ 3,75 no período noturno) para entrar no CBD, não mais do que uma vez por dia.
- Será cobrado dos caminhões um pedágio E-ZPass de US\$ 24 ou US\$ 36 no período de pico (US\$ 6 ou US\$ 9 no período noturno) para entrar no CBD, dependendo de seu tamanho.
- Os ônibus escolares, vans de transporte de passageiros e ônibus que prestam serviços de transporte agendado aberto ao público ficarão isentos do pedágio do CBD, enquanto que outros ônibus pagarão um pedágio E-ZPass de US\$ 24 ou US\$ 36 no período de pico (US\$ 6 ou US\$ 9 no período noturno) para entrar no CBD, dependendo do seu tipo.
- As motocicletas pagarão um pedágio E-ZPass de US\$ 7,50 no período de pico (US\$ 1,75 no período noturno) para entrar no CBD, não mais do que uma vez por dia.
- As tarifas de pedágio de pico serão aplicadas durante os horários mais congestionados do dia: das 5h às 21h nos dias úteis e das 9h às 21h nos finais de semana. As tarifas de pedágio ficarão 75 por cento mais baratas no período noturno.
- Um crédito de cruzamento de túnel aplicado contra a tarifa de pedágio do CBD em período de pico será fornecido aos veículos com E-ZPass que entrarem pelo Queens-Midtown e pelos túneis Hugh L. Carey, Holland e Lincoln; nenhum crédito cruzado terá efeito no período noturno, quando as taxas de pedágio do CBD já são 75% mais baixas do que no período de pico.

A **Tabela 1**, abaixo, compara os diversos elementos da estrutura de pedágio adotada com os cenários de pedágio estudados na EA final.

Tabela 1. Cenários de pedágio avaliados na EA final com a estrutura de pedágio adotada adicionada.

PARÂMETRO	CENÁRIO A	CENÁRIO B	CENÁRIO C	CENÁRIO D	CENÁRIO E	CENÁRIO F	CENÁRIO G	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	EXPLICAÇÃO DE COMO A ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA SE ENCAIXA NOS CENÁRIOS DE PEDÁGIO DA EA FINAL
	Plano básico	Plano básico com limites e isenções	Baixos créditos de cruzamento para veículos que usam túneis para acessar o CBD, com alguns limites e isenções	Altos créditos de cruzamento para veículos que usam túneis para acessar o CBD	Altos créditos de cruzamento para veículos que usam túneis para acessar o CBD, com alguns limites e isenções	Altos créditos de cruzamento para veículos que usam pontes e túneis de Manhattan para acessar o CBD, com alguns limites e isenções	Plano básico com As mesmas tarifas de pedágio para todas as classes de veículos		
Horários²									
Pico: Dias da semana	6:00 - 20:00 hs	6:00 - 20:00 hs	6:00 - 20:00 hs	6:00 - 20:00 hs	6:00 - 20:00 hs	6:00 - 10:00; 16:00 - 20:00 hs	6:00 - 20:00 hs	5:00 - 21:00 ²	O período noturno tem a mesma duração dos modelados na EA final; excede o compromisso da EA final para incluir “pedágios noturnos ainda mais reduzidos ... desde no mínimo as 24:00 hs até as 4:00 hs” pela cobrança dos pedágios noturnos das 21:00 hs às 5:00 hs; reflete um número reduzido de horários para facilitar o entendimento do cliente
Pico: Finais de semana	10:00 - 22:00 hs	10:00 - 22:00 hs	10:00 - 22:00 hs	10:00 - 22:00 hs	10:00 - 22:00 hs	10:00 - 22:00 hs	10:00 - 22:00 hs	9:00 - 21:00 hs	
Fora de pico: Dias da semana	20:00 - 22:00 hs	20:00 - 22:00 hs	20:00 - 22:00 hs	20:00 - 22:00 hs	20:00 - 22:00 hs	10:00 - 16:00 hs	20:00 - 22:00 hs	21:00 - 5:00 hs	
Período noturno: Dias úteis	22:00 - 6:00 hs	22:00 - 6:00 hs	22:00 - 6:00 hs	22:00 - 6:00 hs	22:00 - 6:00 hs	20:00 - 6:00 hs	22:00 - 6:00 hs		
Período noturno: Finais de semana	22:00 - 10:00 hs	22:00 - 10:00 hs	22:00 - 10:00 hs	22:00 - 10:00 hs	22:00 - 10:00 hs	22:00 - 10:00 hs	22:00 - 10:00 hs	21:00 - 9:00 hs	
Créditos de cruzamento potenciais									
Crédito nos pedágios do CBD para tarifas de pedágio pagas nas entradas dos túneis	Não	Não	Sim - Baixa	Sim - Alta	Sim - Alta	Sim - Alta	Não	Sim - Baixa	Mesma do pedágio Cenários C, D, E e F
Crédito nos pedágios do CBD para tarifas de pedágio pagas nas pontes para Manhattan	Não	Não	Não	Não	Não	Sim - Alta	Não	Não	
Isenções e limites potenciais sobre o número de pedágios por dia^{4,5,6}									
Automóveis, motocicletas e vans comerciais	Uma vez por dia	Uma vez por dia	Uma vez por dia	Uma vez por dia	Uma vez por dia	Uma vez por dia	Uma vez por dia	Uma vez por dia	O mesmo em todos os cenários de pedágio da EA final
Táxis	Sem limite	Uma vez por dia	Isentos	Sem limite	Isentos	Uma vez por dia	Sem limite	Pedágio de US\$ 1,25 por viagem em viagens de e para o CBD	A EA final se compromete que a “TBTA garantirá que esses táxis e veículos de aplicativo (FHV) da cidade de New York (Nova Iorque) não precisem pagar mais de uma vez por dia na estrutura de pedágio adotada no CBD”; tarifas por viagem para táxis e FHV equivalentes ao compromisso da cobrança uma única vez por dia (consulte a nota 4)
Veículos de aplicativo (FHV)	Sem limite	Uma vez por dia	Três vezes por dia	Sem limite	Três vezes por dia	Uma vez por dia	Sem limite	Pedágio de US\$ 2,50 por viagem em viagens de e para o CBD	

PARÂMETRO	CENÁRIO A	CENÁRIO B	CENÁRIO C	CENÁRIO D	CENÁRIO E	CENÁRIO F	CENÁRIO G	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	EXPLICAÇÃO DE COMO A ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA SE ENCAIXA NOS CENÁRIOS DE PEDÁGIO DA EA FINAL
	Plano básico	Plano básico com limites e isenções	Baixos créditos de cruzamento para veículos que usam túneis para acessar o CBD, com alguns limites e isenções	Altos créditos de cruzamento para veículos que usam túneis para acessar o CBD	Altos créditos de cruzamento para veículos que usam túneis para acessar o CBD, com alguns limites e isenções	Altos créditos de cruzamento para veículos que usam as pontes e túneis de Manhattan para acessar o CBD, com alguns limites e isenções	Plano básico com As mesmas tarifas de pedágio para todas as classes de veículos		
Caminhões grandes e pequenos	Sem limite	Duas vezes por dia	Sem limite	Sem limite	Sem limite	Uma vez por dia	Sem limite	Sem limite	O mesmo que nos cenários de pedágio A, C, D, E e G
Ônibus	Sem limite	Isentos	Sem limite	Sem limite	Ônibus de transporte público - Isentos Sem limite para outros ônibus	Isentos	Sem limite	Alguns ônibus - Isentos (consulte a nota 5)	O mesmo que no cenário de pedágio E
Tarifa de pedágio aproximada assumida para automóveis, vans comerciais e motocicletas³									
Pico	US\$ 9	US\$ 10	US\$ 14	US\$ 19	US\$ 23	US\$ 23	US\$ 12	US\$ 15	Dentro da faixa de US\$ 9 - US\$ 23
Fora de pico	US\$ 7	US\$ 8	US\$ 11	US\$ 14	US\$ 17	US\$ 17	US\$ 9	US\$ 3,75	Mais baixo que a faixa da EA final; mais próxima dos cenários de pedágio A e B a US\$ 5; excede o compromisso da EA final de incluir "pedágios noturnos ainda mais reduzidos a ou abaixo de 50 por cento..." pela redução da tarifa de pico em 75 por cento
Período noturno	US\$ 5	US\$ 5	US\$ 7	US\$ 10	US\$ 12	US\$ 12	US\$ 7	US\$ 3,75	
Tarifa de pedágio aproximada assumida para caminhões (caminhões pequenos /caminhões grandes)³									
Pico	US\$ 18 / US\$ 28	US\$ 20 / US\$ 30	US\$ 28 / US\$ 42	US\$ 38 / US\$ 57	US\$ 46 / US\$ 69	US\$ 65 / US\$ 82	US\$ 12 / US\$ 12	US\$ 24 / US\$ 36	Dentro da faixa de US\$ 12 - US\$ 65 (caminhões pequenos) / US\$ 12 - US\$ 82 (caminhões grandes)
Fora de pico	US\$ 14 / US\$ 21	US\$ 15 / US\$ 23	US\$ 21 / US\$ 32	US\$ 29 / US\$ 43	US\$ 35 / US\$ 52	US\$ 49 / US\$ 62	US\$ 9 / US\$ 9		
Período noturno	US\$ 9 / US\$ 14	US\$ 10 / US\$ 15	US\$ 14 / US\$ 21	US\$ 19 / US\$ 29	US\$ 23 / US\$ 35	US\$ 33 / US\$ 41	US\$ 7 / US\$ 7	US\$ 6 / US\$ 9	A tarifa de pedágio é mais baixa que a faixa de tarifas da EA final; excede o compromisso da EA final de incluir "pedágios noturnos ainda mais reduzidos a ou abaixo de 50 por cento..." pela redução da tarifa de pico em 75 por cento

Notas:

¹ Os pedágios seriam mais caros durante períodos de pico, quando o tráfego é maior. Todos os cenários de pedágio da EA final e a estrutura de pedágio adotada incluem uma tarifa mais alta nos dias denominados como "Alerta de Paralisação de Tráfego", embora a modelagem conduzida para o Projeto não reflita esta tarifa maior por considerar dias típicos em vez de dias com níveis de tráfego anormalmente altos.

² A estrutura de pedágio adotada tem uma estrutura de dois horários simplificada (ex.: pico e noturno) nos dias úteis, em oposição às estruturas de dias úteis com três horários (ex.: pico, fora de pico e noturno) estudadas na EA final. Como não existe mais um período fora de pico nos dias úteis, os períodos de pico e noturno dos dias úteis ficaram mais longos do que aqueles estudados na EA final. A modelagem de transporte conduzida para a estrutura de pedágio adotada considera esta alteração nos períodos de pico de fora de pico, e assim os resultados da modelagem refletem esta mudança.

- ³ As tarifas de pedágio são para veículos que utilizam o E-ZPass e são arredondadas. Em todos os cenários de pedágio, tarifas diferentes seriam aplicadas a veículos que não utilizam o E-ZPass.
- ⁴ A EA final fornece informações sobre os tipos de veículos licenciados pela New York City Taxi and Limousine Commission (TLC) no Capítulo 6, “Economic Conditions”, seção 6.3.2.6, nas páginas 6-32. Isso inclui os táxis amarelos, para os quais a TLC emitiu medalhões; os táxis verdes, que são táxis de chamada na rua que iniciam suas viagens fora da área central de serviço de Manhattan; e os FHV’s ou veículos de aplicativo, que prestam serviços pré-solicitados. Como veículos licenciados como baseados em aplicativo, ou de alto volume, os FHV’s operam a partir de bases que gerenciam mais de 10.000 viagens por dia. (<https://www.nyc.gov/site/tlc/businesses/high-volume-for-hire-services.page>). Atualmente existem duas empresas de veículos de aplicativo de alto volume licenciadas pela TLC: Lyft e Uber. Neste documento de reavaliação e na EA final, o termo “táxi” é usado para denominar táxis amarelos, táxis verdes e FHV’s que não são de alto volume, e não os FHV’s de alto volume, sendo que o termo “FHV” se refere a FHV’s de alto volume baseados em aplicativos (como Lyft e Uber).
- ⁵ Na estrutura de pedágio adotada, as tarifas por viagem para táxis e FHV’s seriam equivalentes à tarifa de pico para automóveis de US\$ 15 (baseada na análise da NYC Taxi and Limousine Commission de viagens feitas por veículos licenciados pela TLC em maio de 2023: para táxis, o número médio de viagens com passageiros de/para dentro do CBD é de 12, e para FHV’s é de 6).
- ⁶ Com a estrutura de pedágio adotada, veículos de emergência autorizados e veículos qualificados de transporte de pessoas com deficiências ficariam isentos do pedágio. Veículos governamentais especializados também ficariam isentos. Ônibus escolares contratados pelo Departamento de Educação de Nova York, vans licenciadas pela NYC Taxi and Limousine Commission e ônibus que prestam serviços regulares de transporte aberto ao público também ficariam isentos do pedágio.

Compromissos de mitigação da justiça ambiental

A EA final aprovada pela FHWA em junho de 2023 tratou de efeitos ambientais adversos potenciais da Precificação do Congestionamento por meio de compromissos com medidas de mitigação. Ela também concluiu que a Precificação do Congestionamento não teria um efeito desproporcionalmente alto e adverso sobre as comunidades ou populações de justiça ambiental com o compromisso de medidas de mitigação baseadas em locais em setores censitários de justiça ambiental potencialmente impactados e outras medidas de mitigação elaboradas para beneficiar a região inteira, incluindo os motoristas de baixa renda. O valor dessas medidas seria de US\$ 207,5 milhões em cinco anos.

A estrutura de pedágio adotada aprofunda o valor de duas medidas de mitigação descritas na EA final. Ela aumenta o desconto de baixa renda; também estende o período noturno para além do compromisso na EA final e aprofunda o desconto noturno. Com esses acréscimos, o compromisso de mitigação total feito pelo Projeto aumentou de US\$ 207,5 milhões para US\$ 330 milhões.



1. Mitigação de base local

A reavaliação reafirma o compromisso de US\$ 100 milhões em custeio para a mitigação de base local para as comunidades de justiça ambiental que (a) poderiam sofrer com a maior proximidade do tráfego de caminhões e (b) tenham no mínimo uma carga de poluentes E no mínimo uma carga de doenças crônicas no 90º percentil ou acima em comparação com a nação como um todo.

A reavaliação confirma que a estrutura de pedágio adotada afetará as mesmas 13 comunidades de justiça ambiental identificadas na EA final: Crotona–Tremont, High Bridge–Morrisania, Hunts Point–Mott Haven, Northeast Bronx, Pelham–Throgs Neck, Downtown Brooklyn–Fort Greene, South Williamsburg, East Harlem, Randall’s Island, Newark, Orange, East Orange e Fort Lee. Com a estrutura de pedágio agora formalmente adotada, a quantidade de fundos para cada medida de mitigação foi alocada para as comunidades de justiça ambiental afetadas, em proporção direta à população dentro dos setores censitários afetados.

As medidas de mitigação de base local incluem:

- US\$ 15 milhões para substituir as Unidades de Refrigeração de Transporte (TRUs) no Hunts Point Produce Market, no Bronx.
- US\$ 20 milhões para estabelecer um centro de asma e um programa de gerenciamento de casos no Bronx.

- US\$ 20 milhões para implementar uma infraestrutura de carregamento para caminhões elétricos na Cidade de New York (Nova Iorque), que também tem benefícios regionais: embora os pontos de carga só possam ficar localizados no Estado de New York (Nova Iorque) por serem custeados pelo NYSDOT, todos os caminhões poderão usar esses pontos de carga, não importando seus pontos de origem e destino.
- US\$ 10 milhões para instalar unidades de filtragem do ar nas escolas próximas das rodovias em qualquer uma das comunidades afetadas em toda a região.
- US\$ 10 milhões para instalar vegetação na beira das rodovias em qualquer uma das comunidades afetadas em toda a região.
- US\$ 25 milhões para renovar parques e áreas verdes em qualquer uma das comunidades afetadas em toda a região.

2. Desconto para baixa renda

A estrutura de pedágio adotada aumentou o desconto disponível para motoristas de baixa renda, não importando seu local de residência, de 25 por cento para 50 por cento. O compromisso de mitigação é de um total de US\$ 82 milhões em cinco anos e irá beneficiar todos os motoristas de baixa renda da região e além dela.

3. Mitigação regional

A reavaliação reafirma as medidas de mitigação feitas na EA final, que preveem benefícios para toda a região. Essas medidas incluem:

- US\$ 123 milhões para um maior desconto no pedágio noturno de modo a reduzir os desvios e encorajar as entregas de caminhões fora de horário de pico (um aumento tanto na extensão do horário da disponibilidade do desconto quanto no valor do desconto).
- US\$ 20 milhões para expandir o Programa de Caminhões Limpos de NYC; a participação no programa é aberta para caminhões com mais de 70 por cento de suas milhagens percorridas na área dos três estados (New York, New Jersey e Connecticut).
- US\$ 5 milhões para expandir o Programa de Entregas Fora de Horário de Pico do NYCDOT; o programa está disponível para todos os caminhões, independente de seus pontos de origem ou destino.

Resumo dos efeitos

A reavaliação considera 20 áreas de análise. Em 16 dessas áreas, a reavaliação acha que o Programa beneficiará as comunidades ou não criará efeitos adversos: sistema de transporte regional, estacionamento, condições sociais (em termos de população, caráter dos bairros, políticas públicas), condições econômicas, energia, parque e recursos recreacionais, recursos históricos e culturais, recursos visuais, qualidade do ar, ruído, recursos naturais, resíduos perigosos/materiais contaminados e efeitos de construção.

Em quatro áreas de análise, a reavaliação, como a EA final, encontrou alguns efeitos adversos potenciais: rodovias e intersecções; transporte público; pedestres e bicicletas. Também foi considerado o potencial de efeitos adversos e desproporcionalmente altos sobre as comunidades e populações de justiça ambiental. O Programa inclui compromissos de mitigação significativos por parte da MTA, NYCDOT e NYSDOT. Eles incluem o investimento de US\$ 330 milhões em medidas para mitigar o impacto que o pedágio pode ter sobre os residentes e comunidades de baixa renda de toda a região, com foco especial nas comunidades de justiça ambiental. Os Patrocinadores do Projeto também se comprometeram em monitorar os efeitos do Programa conforme ele for implementado, de modo que seja possível fazer ajustes, caso sejam necessários (gerenciamento adaptativo).

As tabelas a seguir descrevem os efeitos da estrutura de pedágio adotada e os comparam aos efeitos dos sete cenários de pedágio analisados na EA final. Mais detalhes podem ser encontrados na **Tabela 1.1** da reavaliação.

Transporte: Efeitos no transporte regional e modelagem

TÓPICO	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIOS DE PEDÁGIO DA EA FINAL	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	MITIGAÇÃO NECESSÁRIA
Volumes de veículos	Aumento ou redução percentual nos veículos que entram diariamente no CBD de Manhattan em comparação à Alternativa de Não Ação	-15% a -20%	-17%	Nenhum
Viagens de automóvel para o CBD	Aumento ou redução percentual nas viagens de automóvel de trabalhadores ao CBD de Manhattan em comparação à Alternativa de Não Ação	-5% a -11%	-6%	Nenhum
Viagens de caminhão pelo CBD	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	-21% a -81%	-55%	Nenhum
Viagens de transporte coletivo	Aumento ou redução percentual nas viagens diárias por transporte coletivo relacionadas ao CBD de Manhattan, em comparação à Alternativa de Não Ação	+1,2% a +2,5%	+1,6%	Nenhum
Resultados no tráfego / CBD de Manhattan	Aumento ou redução percentual de VMT diária em comparação à Alternativa de Não Ação	-9,2% a -7,1%	-8,9%	Nenhum
Resultados no tráfego / NYC não CBD	Aumento ou redução percentual de VMT diária em comparação à Alternativa de Não Ação	-1,0% a -0,2%	-0,4%	Nenhum
Resultados no tráfego / Norte de NYC	Aumento ou redução percentual de VMT diária em comparação à Alternativa de Não Ação	-0,8% a -0,2%	-0,4%	Nenhum
Resultados no tráfego / Long Island	Aumento ou redução percentual de VMT diária em comparação à Alternativa de Não Ação	-0,2% a +0,1%	0,0%	Nenhum

TÓPICO	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIOS DE PEDÁGIO DA EA FINAL	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	MITIGAÇÃO NECESSÁRIA
Resultados no tráfego / New Jersey	Aumento ou redução percentual de VMT diária em comparação à Alternativa de Não Ação	0,0% a +0,2%	+0,1%	Nenhum
Resultados no tráfego / Connecticut	Aumento ou redução percentual de VMT diária em comparação à Alternativa de Não Ação	-0,2% a 0,0%	-0,3%	Nenhum

Transporte: Rodovias e intersecções locais

TÓPICO	CENÁRIOS DE PEDÁGIO DA EA FINAL	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	MITIGAÇÃO ADICIONAL NECESSÁRIA
Tráfego - 10 segmentos de rodovias / manhã	0 dos 10 corredores de rodovias no cenário de pedágio analisado (Cenário de Pedágio D)	1 de 10 corredores de rodovias ((Westbound Long Island Expressway (I-495) perto do túnel Queens-Midtown); para alguns motoristas, esses aumentos serão compensados pela economia no tempo de viagem dentro do CBD.	Não. A mitigação na EA final é suficiente.
Tráfego - 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	1 de 10 corredores de rodovias (entradas a oeste da Ponte George Washington na I-95); para alguns motoristas, esses aumentos serão compensados pela economia no tempo de viagem dentro do CBD.	Não. A mitigação na EA final é suficiente.
Tráfego - 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	1 de 10 corredores de rodovias (entradas ao sul da FDR Drive entre East 10th Street e Brooklyn Bridge); para alguns motoristas, esses aumentos serão compensados pela economia no tempo de viagem dentro do CBD.	Não. A mitigação na EA final é suficiente.
Intersecções - 4 locais	4 locais no cenário de pedágio analisado (Cenário de Pedágio D), além dos Cenários de pedágio E e F	1 local: East 125th Street e Second Avenue (tarde)	Não. A mitigação na EA final é suficiente.

Transporte: Transporte coletivo

TÓPICO / PASSAGEIROS DO TRANSPORTE COLETIVO	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIOS DE PEDÁGIO DA EA FINAL	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	MITIGAÇÃO NECESSÁRIA
Metrô da NYCT	Aumento ou redução percentual nos embarques totais no período de pico da manhã em todo o	+1,5% a +2,0%	+1,7%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
TRAJETO		+0,8% a +2,0%	+1,3%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
LIRR		+0,6% a +2,0%	+1,0%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Metro-North		+0,6% a +1,9%	+1,4%	Nenhum. Nenhum efeito

TÓPICO / PASSAGEIROS DO TRANSPORTE COLETIVO	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIOS DE PEDÁGIO DA EA FINAL	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	MITIGAÇÃO NECESSÁRIA
	sistema			adverso.
Ferrovia de passageiros do NJ TRANSIT		+0,3% a +2,3%	+0,9%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Ônibus da MTA/NYCT		+1,2% a +1,6%	+1,3%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Ônibus do NJTRANSIT		+0,5% a +1,1%	+0,9%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Outros ônibus		0,0% a +0,9%	+0,2%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Balsas		+2,5% a +3,6%	+2,9%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Bonde da Roosevelt Island		+1,7% a +2,6%	+2,9%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.

TÓPICO / CARGAS DE PASSAGEIROS DE ÔNIBUS	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIOS DE PEDÁGIO DA EA FINAL	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	MITIGAÇÃO NECESSÁRIA
Ônibus locais de Manhattan	Aumento ou redução percentual no máximo de carga de passageiros	+0,5% a +1,2%	+0,5%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Ônibus expressos do Bronx		-1,6% a +2,2%	+0,6%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Ônibus locais e expressos do Queens via QBB		+2,0% a +2,8%	+2,2%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Ônibus expressos do Queens via QMT		+0,2% a +1,1%	+0,5%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Ônibus locais e expressos do Brooklyn		+0,6% a +2,6%	+0,5%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Ônibus expressos de Staten Island via Brooklyn		+3,5% a +4,5%	+3,9%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Ônibus expressos de Staten Island via NJ		+1,0% a +2,8%	+1,3%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Ônibus de NJ / Oeste do Hudson via Túnel Holland		-1,4% a +1,4%	+1,9%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.
Ônibus de NJ / Oeste do Hudson via Túnel Lincoln		+0,4% a +1,5%	+0,8%	Nenhum. Nenhum efeito adverso.

TÓPICO / ELEMENTOS DO TRANSPORTE COLETIVO	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIOS DE PEDÁGIO DA EA FINAL	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	MITIGAÇÃO ADICIONAL NECESSÁRIA
Escadaria da estação do TRAJETO de Hoboken 01/02	Aumento líquido de passageiros no horário de pico das escadas	45 a 240	140	Nenhum efeito adverso previsto. A mitigação prevista na EA final ainda será implementada, como uma melhoria.
Escada ML6/ML8 da estação do metrô 42 St-Times Square (Manhattan)		40 a 71	43	Não. A mitigação na EA final é suficiente.
Escada rolante E456 da estação do metrô Flushing-Main St		40 a 74	61	Não. A mitigação na EA final é suficiente.
Escada rolante E219 da estação do metrô Union Sq (Manhattan)		14 a 23	18	Não. A mitigação na EA final é suficiente.

Escada P2/P4 da estação do metrô Court Sq (Queens)		117 a 152	122	Não. A mitigação na EA final é suficiente.
----------------------------------------------------	--	-----------	-----	--------------------------------------------

Qualidade do ar

TÓPICO / CONCENTRAÇÕES DE POLUENTES EM 12 CONDADOS*	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	EA FINAL	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	MITIGAÇÃO NECESSÁRIA
Compostos orgânicos voláteis (COV)	Aumento ou redução percentual nos poluentes dos critérios	-0,2%	-0,4%	Não
Óxidos de nitrogênio (NO _x)		-0,4%	-0,5%	
Monóxido de carbono (CO)		-0,3%	-0,7%	
Material particulado (PM ₁₀)		-1,0%	-1,0%	
Material particulado (PM _{2.5})		-0,7%	-0,8%	
Equivalentes de dióxido de carbono (CO _{2e})		-0,6%	-0,6%	

* Bronx, Kings (Brooklyn), New York (Manhattan), Queens, Richmond (Staten Island), Nassau, Suffolk, Putnam, Rockland e condados de Westchester, New York; condados de Bergen e Hudson, New Jersey.

TÓPICO / ANÁLISE DE FOCO DE EMISSÕES	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	CENÁRIOS DE PEDÁGIO DA EA FINAL	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	MITIGAÇÃO NECESSÁRIA
Cross Bronx Expressway na Macombs Road, Bronx, NY	Aumento ou redução nas Viagens Diárias Médias Anuais (AADT)	+1.766 a +3.996 (+1% a +2%)	+3.917 (+2%)	Não
	Aumento ou redução no número diário de caminhões	+50 a +704 (+0% a +3%)	+433 (+2%)	
	Efeitos potenciais adversos na qualidade do ar resultantes de desvios de caminhões	Não	Não, PM ₁₀ e PM _{2.5} não excedem NAAQS	
I-95, Oeste de GWB, Condado de Bergen, NJ	Aumento ou redução de AADT	+5.003 a +12.506 (+2% a +5%)	+10.341 (+4%)	Não
	Aumento ou redução no número diário de caminhões	-236 a +955 (-1% a +3%)	+499 (+1%)	
	Efeitos potenciais adversos na qualidade do ar resultantes de desvios de caminhões	Não	Não, PM ₁₀ e PM _{2.5} não excedem NAAQS	
Ponte RFK, NY	Aumento ou redução de AADT	+18.742 a +21.006 (+13% a +15%)	+20.273 (+14%)	Não
	Aumento ou redução no número diário de caminhões	+432 a +4.116 (+3% a +27%)	+2.433 (+16%)	
	Efeitos potenciais adversos na qualidade do ar resultantes de desvios de caminhões	Não	Não, PM ₁₀ e PM _{2.5} não excedem NAAQS	

Além da análise dos “focos” regionais e de rodovias, a EA final e a reavaliação avaliaram os efeitos potenciais de emissões de veículos em 102 intersecções em Manhattan, Long Island City, Downtown Brooklyn e Jersey City perto do Túnel Holland.

Todas as 102 intersecções passaram por triagem de efeitos na qualidade do ar tanto na EA final quanto na reavaliação.

Transporte: Estacionamento

Tanto a EA final quanto a reavaliação descobriram que o CBDTP teria efeitos benéficos sobre o estacionamento no CBD porque foi antecipado que as viagens de automóvel para o CBD diminuiriam.

Embora a demanda por estacionamento em algumas instalações de transporte coletivo foram do CBD aumente com a maior quantidade de passageiros de transporte coletivo, a EA final e a reavaliação descobriram que esses aumentos seriam pequenos o suficiente para não gerarem efeitos adversos.

Condições sociais

- Acesso ao emprego
 - A grande maioria de usuários de transporte do CBD usa o transporte coletivo atualmente.
 - 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.
 - Haveria um 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.
- Populações vulneráveis
 - Tanto a EA final quanto a reavaliação descobriram que o CBDTP beneficiaria grupos sociais vulneráveis, incluindo populações idosas, pessoas com deficiências, populações dependentes do transporte coletivo e população que não dirigem ao financiar melhorias no transporte coletivo e horários e confiabilidade de viagens de ônibus (os passageiros dos ônibus tendem a ser mais idosos do que os de outros meios de transporte coletivo, como o metrô).
 - As pessoas acima de 65 anos com deficiência qualificadora são elegíveis para pagar uma tarifa reduzida nos metrô e ônibus da MTA, e também podem desfrutar do serviço de transporte por chamada da MTA, incluindo táxis e veículos de aplicativo (FHV) que operam em nome da MTA.
 - 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.

Condições econômicas

- A EA final e a reavaliação descobriram benefícios econômicos do CBDTP por meio de economias de tempo de viagem e melhorias na confiabilidade do tempo de viagem, além de menores custos de operação de veículos.
- Como foi descoberto na EA final, a estrutura de pedágio adotada não deverá resultar em uma alteração significativa no custo da maioria dos bens de consumo.
- Qualquer aumento de custo associado ao novo pedágio seria passado para vários consumidores de negócios, o que minimizaria os custos para qualquer negócio individual.
- Nenhum efeito adverso foi encontrado para nenhum setor ou categoria ocupacional específicos no CBD de Manhattan, incluindo o setor de táxis/FHVs.
- 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.
- O aumento potencial na VMT de táxis/FHVs na região e dentro do CBD de Manhattan sob a estrutura de pedágio adotada é muito menor que as maiores reduções potenciais previstas na EA final.

TÓPICO / SETOR DE TÁXIS E VEÍCULOS DE APLICATIVO (FHVS)	DADOS MOSTRADOS NA TABELA	EA FINAL	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA	MITIGAÇÃO NECESSÁRIA
Em toda a região	Alteração percentual na VMT diária de táxis/FHVs	-5,0% a -0,1%	-0,7%	Não; (consulte “Justiça ambiental” quanto à mitigação relacionada aos efeitos sobre motoristas de táxi e veículos de aplicativo).
No CBD de Manhattan		-16,8% a +4,6%	-0,3%	

Justiça ambiental

- Existe uma minoria muito pequena de usuários de transporte de baixa renda para o CBD que dirige; a maioria dessas pessoas utiliza mais o transporte coletivo.
- Os motoristas de baixa renda para o CBD de Manhattan teriam custos aumentados na estrutura de pedágio adotada, como seria nos cenários estudados na EA final; com a estrutura de pedágio adotada, a MTA, NYCDOT e NYSDOT se comprometeram com um desconto de baixa renda que seria o dobro do previsto na EA final.
- Os motoristas de táxis e FHVs teriam reduções potenciais na VMT no CBD sob a estrutura de pedágio adotada, que seriam menores que as maiores reduções encontradas na EA final; isso é possível porque a estrutura de pedágio adotada inclui tarifas por viagem que são equivalentes ao limite de pedágio de uma vez por dia que a EA final descobriu que não teriam, com base nos dados detalhados, efeitos adversos e desproporcionalmente altos sobre motoristas de táxi/FHV.
- Como esperado, 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 de veículos que pegam desvios em torno do CBD, apresentariam algumas variações em relação à EA

final sob a estrutura de pedágio adotada, mas as comunidades identificadas permaneceriam as mesmas.

- Um pacote de investimentos regionais e locais, descrito acima, mitigará esses efeitos.

A estrutura de pedágio adotada cumpre o propósito e a necessidade de reduzir o congestionamento de tráfego no CBD, enquanto gera receitas para futuras melhorias nos transportes

CRITÉRIO DE TRIAGEM	ALTERNATIVA DE PEDÁGIOS NO CBD (AÇÃO) CENÁRIOS DA EA FINAL	ESTRUTURA DE PEDÁGIO ADOTADA
Finalidade e necessidade: Reduzir o congestionamento de tráfego no CBD de Manhattan de modo a gerar receitas para futuras melhorias no transporte	ATENDE	ATENDE
Objetivo 1: Reduzir a milhagem diária percorrida pelos veículos (VMT) dentro do CBD Manhattan Critério: Reduzir em 5% (em relação à Não Ação)	ATENDE	ATENDE
Redução da VMT diária (2023)	7,1% - 9,2%	8,9%
Objetivo 2: Reduzir o número de veículos que entram diariamente no CBD de Manhattan Critério: Reduzir em 10% (em relação à Não Ação)	ATENDE	ATENDE
Redução diária de veículos (2023)	15,4% - 19,9%	17,3%
Objetivo 3: Criar uma fonte de custeio para melhorias fundamentais e gerar receitas líquidas anuais suficientes para levantar US\$ 15 bilhões para projetos fundamentais do Programa Capital da MTA	ATENDE ¹	ATENDE
Receita líquida para apoiar o Programa Capital da MTA ²	US\$ 1,0 bilhão - US\$ 1,5 bilhão	0,9 milhões
Objetivo 4: Estabelecer um programa de pedágios consistente com as finalidades básicas da legislação do estado de New York (Nova Iorque) legitimada pela lei "MTA Reform and Traffic Mobility Act"	ATENDE	ATENDE

Notas:

- 1 Apesar de o Cenário B de Implementação de Pedágios não cumprir o Objetivo 3 com as tarifas de pedágio identificadas e avaliadas nesta EA final, foi realizada uma análise adicional para demonstrar que ele conseguiria cumprir este objetivo com uma tarifa de pedágio maior; a redução da VMT e a receita resultantes deste cenário modificado ficariam dentro da faixa dos outros cenários da EA final.
- 2 A receita líquida necessária para levantar US\$ 15 bilhões depende de alguns fatores econômicos, incluindo, entre outros, taxas de juros e prazo. Para as finalidades da EA final, a modelagem assume que o Projeto deveria fornecer no mínimo US\$ 1 bilhão anualmente em receita líquida total, que seria investido ou transformado em títulos para gerar fundos suficientes. Os valores de receita líquida fornecidos nesta tabela são arredondados e baseados na modelagem do Projeto. Após a conclusão da EA final, com base nas taxas de juros atuais e no cronograma esperado dos projetos, o Diretor Financeiro da MTA determinou que as receitas líquidas anuais na faixa de US\$ 0,9 bilhão deverão ser suficientes para atender à necessidade do projeto de custear US\$ 15 bilhões de projetos principais do Programa Principal da MTA.

NOTAS FINAIS

- 1 Administração Rodoviária Federal. Junho de 2023. "Finding of No Significant Impact: Central Business District (CBD) Tolling Program." Disponível em <https://new.mta.info/document/114186>; para mais informações sobre o processo de análise ambiental federal que conduziu a esta descoberta, incluindo informações sobre o motivo da necessidade de uma análise ambiental federal, consulte a página "Finding of No Significant Impact (FONSI)" no site do Programa de Pedágios no CBD da MTA em <https://new.mta.info/project/CBDTP/environmental-assessment>.
- 2 Para mais detalhes, consulte a página "Congestion Relief Zone, Tolling Information" em <https://congestionreliefzone.mta.info/tolling>.