

PROGRAMA DE PEAJE DEL DISTRITO COMERCIAL CENTRAL (CBD)

EVALUACIÓN AMBIENTAL

Resumen ejecutivo

Agosto de 2022

Agencia federal principal



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**

Patrocinadores del Proyecto



**Department of
Transportation**



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

CONTENIDO

¿QUÉ ES EL PROGRAMA DE PEAJE DEL DISTRITO COMERCIAL CENTRAL?	ES-1
¿Dónde se propone el Proyecto?	ES-1
¿Cómo llegan y se mueven las personas y los bienes en el CBD de Manhattan en la actualidad?	ES-2
¿Dónde se producirán los beneficios y efectos del Proyecto?	ES-2
¿Qué es una Evaluación Ambiental (EA) y por qué es necesaria para este Proyecto?	ES-3
¿POR QUÉ SE CONSIDERA EL PROGRAMA DE PEAJE DEL CBD?	ES-5
PROPÓSITO, NECESIDAD Y OBJETIVOS DEL PROYECTO	ES-6
¿Por qué debemos reducir la congestión del tráfico?	ES-6
¿Por qué necesitamos dinero para la inversión en tránsito?	ES-6
¿Cuáles son los objetivos del Proyecto?	ES-7
¿CUÁLES SON LAS ALTERNATIVAS DEL PROYECTO?	ES-8
Alternativa de No Acción	ES-8
Alternativa de peaje del CBD (Alternativa de Acción)	ES-11
Efectos beneficiosos y adversos: ¿Qué es importante saber sobre los escenarios de peaje en la Alternativa de peaje del CBD?	ES-11
Precio de peaje para camiones.	ES-15
Hora del día.	ES-16
¿CÓMO CUMPLE LA ALTERNATIVA DE ACCIÓN LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO?	ES-16
¿Cuáles son los efectos del Proyecto?	ES-17
¿Cuáles son los efectos del Proyecto en las poblaciones de justicia ambiental?	ES-17
Conductores de bajos ingresos.	ES-17
Taxis y FHV.	ES-18
¿Cómo se ha involucrado el público?	ES-20
Grupo Asesor Técnico de Justicia Ambiental.	ES-21
Grupo de trabajo de partes interesadas en Justicia Ambiental.	ES-21
¿CUÁLES SON LOS EFECTOS DEL PROYECTO PARA LAS PROPIEDADES DE LA SECCIÓN 4(F)?	ES-33

Imágenes

Imagen ES-1. El área de estudio de la región de 28 condados.	ES-1
Imagen ES-2. Personas que ingresan al CBD de Manhattan (por modo).	ES-2
Imagen ES-3. Áreas urbanas más congestionadas (2021).	ES-5
Imagen ES-4. Áreas de recursos y efectos evaluados en la EA	ES-17

Cuadros

Cuadro ES-1. Resultados de la evaluación preliminar de las Alternativas ¹	ES-9
Cuadro ES-2. Escenarios de peaje evaluados para la Alternativa de peaje del CBD.	ES-13
Cuadro ES-3. Comparación de los resultados de la evaluación para las Alternativas de No Acción y de peaje del CBD	ES-16
Cuadro ES-4. Resumen de los beneficios y efectos de la Alternativa de peaje del CBD con comparación de escenarios de peaje	ES-22

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

- Propósito, necesidad y objetivos del Proyecto
- Las Alternativas
- Efectos del proyecto
- Resultados clave

Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (CBD)

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

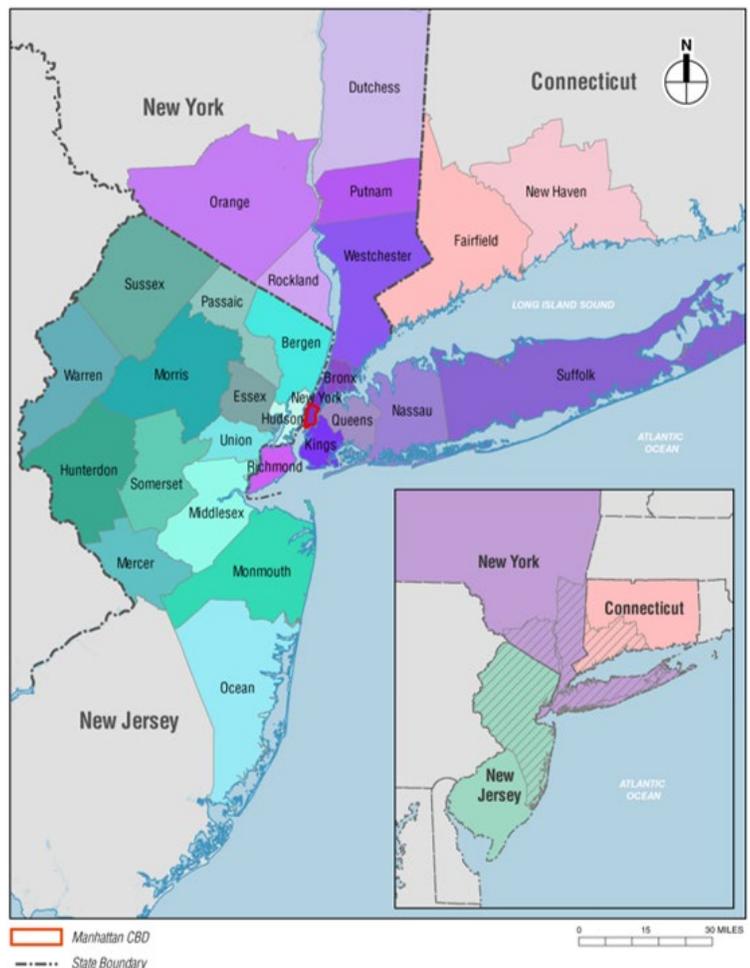
La Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA), una filial de Metropolitan Transportation Authority (MTA) y el New York State Department of Transportation (NYSDOT)(colectivamente, los Patrocinadores del Proyecto) proponen el **Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (CBD)** (el Proyecto).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

¿Dónde se propone el Proyecto?

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

El CBD de Manhattan es el centro comercial de una gran región metropolitana de 28 condados en New York, New Jersey y Connecticut, que rodea e incluye a New York City (**Imagen ES-1**). Juntos, estos 28 condados albergan a

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



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

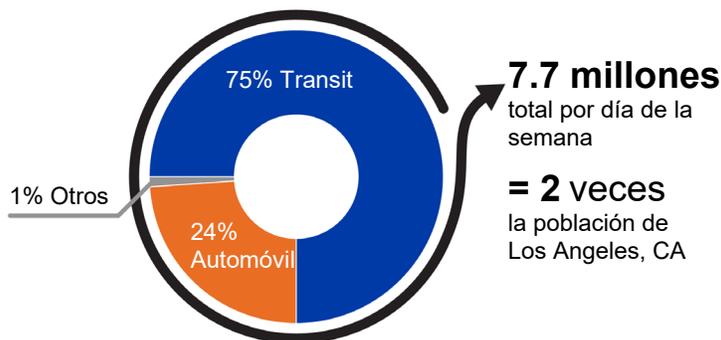
22.2 millones de residentes y más de 10.7 millones de puestos de trabajo, lo que la convierte en la región metropolitana más grande y económicamente más importante de los Estados Unidos.

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

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

Manhattan está conectada con el resto de la región por veinte puentes y túneles vehiculares, el tren suburbano más grandes del país, el sistema de subterráneo más grande y dos de los cinco sistemas de tránsito de autobuses más grandes de los Estados Unidos,³ así como servicio de ferry privado y servicio de tranvía. Gran parte del transporte público funciona las 24 horas del día, los 7 días de la semana, los 365 días del año. **Capítulo 4, “Transporte”, Subcapítulo 4B, “Transporte: Carreteras e intersecciones locales”, y el Subcapítulo 4C, “Transporte: Transit”** proporciona detalles sobre los sistemas de carreteras y tránsito de la región.

Imagen ES-2. Personas que ingresan al CBD de Manhattan (por modo)



Fuente: NYMTC Hub Bound Travel Data Report, 2019

Las personas que viajan al CBD de Manhattan llegan en transporte público (tren, subterráneo, autobús, tranvía, ferry y paratransit), caminan o andan en bicicleta, o viajan en automóvil de pasajeros, taxi, vehículo de alquiler (For-Hire Vehicle, FHV) o camión. La mayoría de las personas utilizan el transporte público para ingresar al CBD de Manhattan, tanto por trabajo como por placer. Según el

Informe de datos de viajes vinculados al hub de New York Metropolitan Transportation Council (NYMTC), aproximadamente 7,665,000 personas entraron y salieron del CBD de Manhattan en un día laborable promedio en 2019, casi el doble de la población de Los Angeles, California (**Error! Reference source not found.ES-2**).⁴ El 75% de estos viajes se realizaron en transporte público, pero se estima que 1,856,000 (24%) se realizaron en automóvil, taxi, furgoneta o camión.⁵

¿Dónde se producirán los beneficios y efectos del Proyecto?

La región metropolitana de 28 condados es la principal área de captación de viajes hacia y desde el CBD de Manhattan. El Proyecto afectaría los patrones de viaje dentro del CBD de Manhattan y en otras partes de la región. Los patrones de viaje cambian más intensamente al acercarse y dentro del CBD de Manhattan. Para evaluar los efectos beneficiosos y adversos del Proyecto, la EA utiliza una combinación del área de estudio regional de 28 condados y varias áreas de estudio locales. Las áreas de estudio locales cambian de acuerdo con el problema que se está

explorando en busca de efectos. Por ejemplo, el área de estudio local utilizada para evaluar los efectos visuales asociados con la instalación de la infraestructura de peaje y el equipo del sistema de peaje es mucho más pequeña que el área de estudio local para evaluar los cambios en la calidad del aire. Se proporciona una discusión adicional de estas áreas de estudio en el **Capítulo 3, "Marco de análisis ambiental"**, y en cada capítulo a lo largo de la EA.

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

Antes de que una agencia federal tome una decisión, la National Environmental Policy Act, (NEPA) requiere que la agencia federal comprenda y divulgue los efectos ambientales de la acción. Se realiza una EA (40 CFR §1506.1(h)) para garantizar que las agencias federales consideren los impactos ambientales de sus acciones en el proceso de toma de decisiones (40 CFR §1500.1(a)). Para una acción propuesta que probablemente no tenga efectos significativos, o cuando se desconoce la importancia del efecto (23 CFR §1501.5), la EA ayuda a determinar la importancia de los efectos adversos. Si los efectos adversos no son significativos o pueden mitigarse por debajo de niveles significativos, la agencia federal puede emitir un Hallazgo de Impacto No Significativo (Finding of No Significant Impact, FONSI) (40 CFR §1501.6). Si hay efectos significativos que no se pueden mitigar, la agencia federal debe desarrollar una Declaración de Impacto Ambiental (Environmental Impact Statement, EIS) que conduzca a un Registro de Decisión (Record of Decision, ROD).

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

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

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

Fuentes:

FHWA. "Value Pricing Pilot Program".

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

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

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

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

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

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

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

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

La congestión del tráfico ha sido un problema en el CBD de Manhattan durante muchos años,⁶ y ha sido uno de los problemas de política más desafiantes de New York City para las personas en general. A medida que la población regional y el comercio han crecido, el tráfico se ha enredado con tanta regularidad a lo largo de los años que se creó una nueva palabra para describirlo: embotellamiento.⁷

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

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

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

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

Fuente: INRIX, 2021

A pesar de estas iniciativas de reducción del tráfico y de la existencia de la red de transporte público más extensa y robusta del país, la congestión del tráfico persiste. En 2020 y 2021, la congestión del tráfico de New York City ocupó el peor lugar entre las ciudades de los Estados Unidos (Imagen ES-3).⁸

Los funcionarios del estado y de New York City, las partes interesadas y los grupos de defensa han llevado a cabo varios estudios durante los últimos 45 años para determinar la forma más eficaz de abordar la congestión en el CBD de Manhattan. Estos estudios apuntaron abrumadoramente a la tarificación por congestión, o la introducción de peajes basados en los niveles de tráfico, como la herramienta más eficaz. **Capítulo 2, “Alternativas del proyecto”, y Apéndice 2A,**

“Alternativas del proyecto: Estudios y conceptos previos considerados”, proporcionan más información sobre otras alternativas y estos estudios anteriores.

PROPÓSITO, NECESIDAD Y OBJETIVOS DEL PROYECTO

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

¿Por qué debemos reducir la congestión del tráfico?

Las velocidades de viaje bajas y los tiempos de viaje poco confiables hacia, desde y dentro del CBD de Manhattan aumentan los tiempos de desplazamiento y de viaje para los vehículos que utilizan las carreteras, erosionan la productividad de los trabajadores, reducen la calidad del servicio de autobuses y transporte alternativo, aumentan el costo de las entregas y el costo total de hacer negocios, y retrasan los vehículos de emergencia. Por lo tanto, existe la necesidad de reducir la congestión vehicular en el CBD de Manhattan para mejorar la confiabilidad y eficiencia del sistema de transporte.



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

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

¿Por qué necesitamos dinero para la inversión en tránsito?

Transit es fundamental para la economía general de New York City y para los residentes, trabajadores y visitantes de la región, y es necesaria una inversión continua en el transporte público para garantizar la movilidad y la accesibilidad continuas.

En 2019, los subterráneos de MTA sirvieron a 1,700 millones de pasajeros y los autobuses de MTA transportaron a 677.6 millones de pasajeros, proporcionando acceso a empleo, atención médica, educación y la gama completa de servicios y opciones de entretenimiento disponibles en todo New York City. Las 10 estaciones de subterráneo más concurridas en el sistema de MTA se encuentran en el CBD de Manhattan, y dos de las 10 rutas de autobús más concurridas de MTA se encuentran en el CBD de Manhattan o lo sirven.⁹ Long Island Rail Road y Metro-North Railroad fueron los sistemas de trenes suburbanos más concurridos de los Estados Unidos en 2019, y Penn Station

La congestión en números

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

Velocidades de viaje: Disminuyeron un 22% en el CBD de Manhattan, de 9.1 millas por hora (mph) a 7.1 mph entre 2010 y 2019.**

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

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

Fuentes:

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

** NYCDOT. August 2019. New York City Mobility Report.

<https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>.

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

†† NYCDOT. August 2019. New York City Mobility Report.

<https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>. New York City Transit analysis.

New York y Grand Central Terminal, ambas dentro del CBD de Manhattan, son las dos estaciones ferroviarias de pasajeros más concurridas en Norteamérica.¹⁰

MTA emplea aproximadamente a 70,000 personas, lo que la convierte en uno de los empleadores individuales más grandes del estado de Nueva York (y más grande que muchas ciudades pequeñas). A través de su gasto de capital, MTA inyecta anualmente miles de millones de dólares en la economía local, tanto a través de grandes proyectos de infraestructura como de operaciones diarias y programas de mantenimiento, apoyando indirectamente miles de empleos adicionales mucho más allá de su empleo directo.¹¹

A partir de 2017, las agencias operativas de MTA se involucraron en proyectos para abordar algunas de las causas fundamentales de la disminución del servicio que había comenzado en 2010 e implementaron mejoras en la infraestructura del tren suburbano y subterráneo. Como se documenta en el Programa de Capital 2020-2024 de MTA, estos proyectos resultaron en reducciones sustanciales en la demora y mejoras en el desempeño a tiempo.¹²

Los elementos del sistema de subterráneo y tren suburbano de MTA tienen más de 100 años de antigüedad, y las necesidades de capital siguen siendo esenciales para garantizar un buen estado y llevar los activos ferroviarios y de tránsito de MTA al siglo XXI. El Programa de Capital 2020-2024 tiene como objetivo “construir sobre estos logros, asegurando que las mejoras implementadas sean sostenibles en los años venideros”.¹³ El programa identifica \$52,000 millones en inversiones¹⁴ en el subterráneo, los autobuses y los trenes suburbanos de la región. Los siguientes son principios clave del Programa de Capital 2020-2024.

- Invertir para mejorar la confiabilidad
- Comprometidos con la sostenibilidad ambiental
- Construir un sistema de tránsito accesible para todos los neoyorquinos
- Aliviar la congestión y generar crecimiento
- Mejorar la seguridad y el servicio al cliente a través de la tecnología¹⁵

¿Cuáles son los objetivos del Proyecto??

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

- Reducir las millas recorridas por vehículo (Vehicle-Miles Traveled, VMT) diarias dentro del CBD de Manhattan en al menos un 5%
- Reducir el número de vehículos que ingresan diariamente al CBD de Manhattan en al menos un 10%
- Crear una fuente de financiamiento para mejoras de capital y generar ingresos netos anuales suficientes para financiar \$15,000 millones para proyectos de capital para el Programa de Capital de MTA
- Establecer un programa de peaje coherente con los propósitos subyacentes de la legislación del Estado de Nueva York titulada MTA Reform and Traffic Mobility Act¹⁶

¿CUÁLES SON LAS ALTERNATIVAS DEL PROYECTO?

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

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

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

Alternativa de No Acción

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

- Se mantendría un límite en el número de licencias de FHV en New York City.
- Los carriles para bicicletas protegidos de doble sentido en Brooklyn Bridge, implementados por NYCDOT en el otoño de 2021, permanecerían.¹⁷
- NYCDOT continuaría con la configuración actual de dos carriles en cada dirección entre Atlantic Avenue y Brooklyn Bridge en Brooklyn-Queens Expressway; iniciaría las reparaciones de los puentes y estructuras entre Atlantic Avenue y Sands Street.¹⁸
- NYCDOT convertiría un carril de tráfico en una pasarela peatonal en el nivel inferior de Ed Koch Queensboro Bridge, y el camino de uso compartido existente en el lado norte del nivel inferior se usaría solo para bicicletas.
- TBTA y Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ) continuarían cobrando peaje en sus puentes y túneles, mientras que los puentes de East River y Harlem River permanecerían sin peaje. **El Capítulo 1, "Introducción"**, proporciona más información sobre los peajes actuales.
- MTA continuaría implementando proyectos de mejora del transporte público y el ferrocarril en su Programa de Capital 2020-2024, según los fondos disponibles. **El Apéndice 4A.1, Cuadro 4A.1-3**, proporciona información sobre proyectos recientes de mejora del transporte público y del ferrocarril incluidos en el análisis de EA.
- NYCDOT y otras agencias de New York City continuarían con los programas establecidos en respuesta a la pandemia de COVID-19, incluido el cierre de ciertas secciones de calles al tráfico vehicular ("Calles abiertas") y el uso de los carriles de estacionamiento en la acera para comer al aire libre ("Restaurantes abiertos").
- NYCDOT continuaría desarrollando infraestructura para bicicletas y autobuses, incluidos nuevos carriles.¹⁹ **Capítulo 4E, "Transporte: Peatones y bicicletas"**, proporciona más información sobre las mejoras para bicicletas recientemente implementadas y planificadas.

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

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

Notas para el Cuadro ES-1

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

Alternativa de peaje del CBD (Alternativa de Acción)

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

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

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

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

Se tomará una decisión sobre la estructura de peaje real después de que se complete la EA. Se establecerá una Junta de Revisión de Movilidad del Tráfico (TMRB) para desarrollar recomendaciones sobre tarifas de peaje, exenciones, créditos de cruce aplicados contra el peaje del CBD para peajes pagados en otros túneles o puentes de peaje, o descuentos. Para la EA, a fin de explorar la gama de efectos que podrían ocurrir con la Alternativa de peaje del CBD, los Patrocinadores del Proyecto

desarrollaron inicialmente seis escenarios de peaje (A-F). Cada escenario incluye diferentes combinaciones de créditos de cruce, posibles descuentos (en forma de límites) y exenciones (**Cuadro ES-2**). Después de la participación pública inicial, y dadas las preocupaciones expresadas con respecto a las desviaciones del tráfico de camiones, se agregó un séptimo escenario (G) para evitar algunos de estos efectos en el tráfico. **El Capítulo 2, "Alternativas del proyecto"**, proporciona más detalles sobre cada escenario, mientras que **El Subcapítulo**

¿Cómo y cuándo me cobrarían el peaje?

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

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

4A, "Transporte: Efectos y modelado del transporte regional" y Subcapítulo 4B, "Transporte: Carreteras e intersecciones locales" proporciona más información sobre los efectos del tráfico.

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

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

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

- ² Los peajes serían más altos durante los períodos pico cuando el tráfico es mayor. Estos estarían establecidos por la TBTA en el cronograma de peaje final. Todos los escenarios de peaje incluyen un peaje más alto en los días designados de "Alerta de embotellamiento", aunque el modelo realizado para el Proyecto no reflejó este peaje más alto, ya que considera días típicos en lugar de días con niveles de tráfico inusualmente altos.
- ³ Las tarifas de peaje son para automóviles, furgonetas comerciales y motocicletas que usan E-ZPass, y están redondeados. Para todos los escenarios de peaje, se aplicarían diferentes tarifas para los vehículos que no usan E-ZPass; para los escenarios de peaje A a F, diferentes clases de vehículos pagarían peajes diferentes (ver **Apéndice 2E, "Definición de escenarios de peaje"**). El rango máximo de tarifas de E-ZPass (redondeado) en escenarios de peaje para camiones pequeños sería de \$12 a \$65; para camiones grandes, el rango sería de \$12 a \$82.

Hay varios componentes en la estructura de peaje, pero el factor más importante en la magnitud y distribución de los efectos del Proyecto es la tarifa del peaje. En general, el Proyecto generaría un beneficio de congestión tanto a nivel regional como dentro del CBD de Manhattan. A nivel local, dependiendo de la estructura de peaje, cerca y adyacente al CBD de Manhattan habría aumentos o disminuciones en los volúmenes de tráfico a medida que los vehículos se desviarían a otras rutas para evitar el peaje. **El Cuadro ES-4** proporciona información adicional sobre estos efectos y las mitigaciones propuestas. Es importante comprender las siguientes tendencias:

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

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

Precio de peaje para camiones.

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

Respuesta de participación pública

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

particular, los camiones se desviarían a rutas en carreteras en Staten Island y en el sur del Bronx.

Hora del día.

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

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

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

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

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

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

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

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

¿Cuáles son los efectos del Proyecto?

Esta EA analiza 18 áreas de recursos. **La Imagen ES-4** identifica aquellas donde solo habría efectos beneficiosos o no adversos del Proyecto, y aquellas áreas que han identificado posibles efectos adversos que serán mitigados. En el caso de posibles efectos adversos, algunos solo ocurrirían en ciertos escenarios de peaje. **El Cuadro ES-4** proporciona más detalles sobre qué escenarios de peaje generarían efectos beneficiosos o adversos, y en qué medida. Cada capítulo respectivo proporciona una descripción y discusión adicionales.

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

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

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

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

La reducción del tráfico beneficiaría a todos los conductores que viajan hacia y cerca del CBD de Manhattan, incluidas las poblaciones de justicia ambiental, al mejorar los tiempos de viaje, reducir los costos operativos de los vehículos y mejorar la seguridad. El Proyecto también mejoraría la calidad del aire regional, y la mayoría de las poblaciones de justicia ambiental que viven en el CBD de Manhattan experimentarían emisiones contaminantes localizadas más bajas gracias a la reducción del tráfico. Los beneficios adicionales se describen en el **Capítulo 17, “Justicia ambiental”**.

Conductores de bajos ingresos.

El costo del nuevo peaje de CBD no sería asumido predominantemente por conductores de bajos ingresos. Sin embargo, para los conductores de bajos ingresos que no tienen otra alternativa viable para llegar al CBD de Manhattan que no sea un vehículo privado, el efecto de ese costo sería más oneroso porque el costo del peaje consumiría un porcentaje mayor de sus ingresos disponibles. Así, el efecto adverso sobre los conductores de bajos ingresos asociado al costo del nuevo peaje constituiría un efecto desproporcionadamente alto y adverso.

Taxis y FHV.

La Comisión de Taxis y Limusinas de New York City (Taxi & Limousine Commission, TLC) exige que los pasajeros reembolsen al taxista los costos de peaje durante el viaje; cuando no hay pasajeros en el vehículo, los conductores pagan el peaje hoy como parte del costo de hacer negocios. La TLC también ha publicado reglas que rigen la clase de alto volumen de FHV (Uber y Lyft) y requieren que los servicios de FHV recopilen y envíen a la TLC información sobre la tarifa detallada de los viajes cobrados a los pasajeros, incluida la tarifa, el peaje, los impuestos y las propinas.

Cualquier cargo implementado por el Programa de peaje del CBD probablemente seguiría el marco existente. Así, cuando hubiera un cliente, este sería responsable de pagar los peajes y el recibo final se desglosaría para demostrarlo. Si no hubiera ningún cliente presente, el vehículo se cobraría como un vehículo de pasajeros, a menos que estuviera exento o tuviera un límite.

Para abordar los efectos adversos altos y desproporcionados en los conductores de bajos ingresos que sienten que aún deben conducir, los Patrocinadores del Proyecto instituirán las siguientes mitigaciones y mejoras.

MITIGACIONES

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

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

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

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

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

Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a establecer un Grupo Comunitario de Justicia Ambiental que se reunirá dos veces al año, con la primera reunión seis meses después de la implementación, para compartir datos y análisis actualizados y escuchar posibles inquietudes.

MEJORA

Los autobuses de New York City sirven a una mayor proporción de hogares de minorías y de bajos ingresos en comparación con otros modos de transporte, incluido el subterráneo. MTA desarrolló un enfoque que combina consideraciones de equidad y calidad del aire para identificar áreas de prioridad de equidad para los rediseños de su red de autobuses. Las áreas de prioridad de equidad se utilizan para enfocar mejoras e inversiones para promover la equidad y el acceso a oportunidades en estas áreas dependientes del tránsito, históricamente marginadas y desatendidas para promover el transporte equitativo y el acceso a oportunidades. Los rediseños de la red de autobuses implementados recientemente en Staten Island y el Bronx han sido bien recibidos. Los rediseños de la red en Queens y Brooklyn están progresando. TBTA se compromete a trabajar con MTA NYCT para abordar las áreas identificadas en la EA donde el servicio de autobús podría mejorarse a medida que avanzan los rediseños de la red de autobuses de Brooklyn y Manhattan.

Varios escenarios de peaje incluyen exenciones o descuentos (en forma de límites) en el número de viajes que se pueden cobrar por taxis o FHV. Las exenciones y los límites reducen la carga de peaje para los conductores de taxis/FHV, al tiempo que aumentan la tarifa de peaje para otros conductores para cumplir con los objetivos de congestión e ingresos del Proyecto. Si se cobrara a los taxis y FHV por cada viaje, la demanda de su servicio disminuiría, particularmente en New York City, lo que reduciría los viajes y cumpliría mejor con los objetivos del Proyecto, pero generaría nuevos costos directos o posible inseguridad laboral. Debido a que muchos conductores de taxis y FHV de New York City se identifican como parte de una población de justicia ambiental, esto daría lugar a efectos desproporcionadamente altos y adversos. **El Cuadro ES-4** proporciona información sobre la magnitud de estos efectos.

Para abordar los efectos adversos y desproporcionadamente altos para los conductores de taxis o FHV de Ney York City, los patrocinadores del proyecto instituirán la siguiente mitigación si se implementa un escenario de peaje con peajes de más de una vez por día para sus vehículos:

MITIGACIÓN

Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a trabajar con las agencias municipales y estatales apropiadas para que cuando los pasajeros estén presentes, paguen el peaje, en lugar del conductor.

TBTA trabajará con NYCT para instituir un Programa de Coordinación de Recursos de Empleo para conectar a los conductores que experimentan inseguridad laboral con un camino directo a la obtención de licencias, capacitación y colocación laboral con MTA o sus proveedores afiliados sin costo para los conductores (se eximirá de la tarifa de \$60-\$70 por un examen al operador de un autobús se y se reembolsaría la tarifa de \$10 por una prueba CDL). Este programa incluirá recursos e información sobre cómo convertirse en un conductor con los transportistas de paratransito de MTA o en un operador de autobús o tren.

Para aquellos que no quieran una licencia CDL, TBTA coordinará con MTA y NYCT para enviar una solicitud a la Administración Federal de Tránsito para un piloto por su consideración de que aumentará la elegibilidad de los conductores de taxis y FHV para usar sus vehículos para proporcionar viajes de paratransito. Esto aumentará las oportunidades de trabajo para aproximadamente 140,000 conductores con licencia de TLC y mejorará la calidad del servicio para los casi 170,000 clientes de paratransito elegibles para el servicio de paratransito. Los conductores que deseen ser parte del programa de corredores de AAR aún deberán cumplir con la capacitación de manejo de corredores, incluida la capacitación para trabajar con personas con discapacidades. El programa piloto de 6 meses podría comenzar antes de la implementación del Proyecto, e incluiría la recopilación de datos para medir el progreso y probar el programa piloto contra un conjunto de indicadores clave de desempeño. MTA produciría un informe para resumir el desempeño del programa piloto después de seis meses para su evaluación por parte de MTA, FTA y TLC. Si el piloto mostrara progreso hacia el éxito, MTA propondría que el piloto continúe durante un año completo. Si el programa piloto muestra éxito después de un año, MTA, FTA y TLC pueden discutir la extensión del programa piloto, hacer que el programa sea permanente o interrumpir el programa piloto y volver a la política existente.

¿Cómo se ha involucrado el público?

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

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

Grupo Asesor Técnico de Justicia Ambiental.

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

Grupo de trabajo de partes interesadas en Justicia Ambiental.

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

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

Respuesta de participación de Justicia Ambiental

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

Con base en los comentarios recibidos durante la participación realizada para el Programa de peaje del CBD y las inquietudes planteadas por los miembros de las comunidades de justicia ambiental, MTA se compromete a priorizar Kingsbridge Depot y Gun Hill Depot, ambos ubicados y sirviendo principalmente a comunidades de justicia ambiental en Upper Manhattan y el Bronx, cuando se reciban autobuses eléctricos en la próxima adquisición importante de autobuses eléctricos de batería de MTA, que comenzará más adelante en 2022. Se anticipa que este esfuerzo independiente de MTA proporcionará beneficios de calidad del aire a las comunidades de justicia ambiental en el Bronx.

Cuadro ES-4. Resumen de los beneficios y efectos de la Alternativa de peaje del CBD con comparación de escenarios de peaje

CAPÍTULO EA/ CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
4A: Transporte: Efectos y modelado del transporte regional	Volúmenes de vehículos	Disminuciones en los viajes diarios de vehículos al CBD de Manhattan en general. Algunos desvíos a diferentes cruces al CBD de Manhattan o alrededor del CBD de Manhattan en total, según el escenario de peaje. A medida que aumenta el tráfico, incluidos los viajes de camiones, en algunas carreteras circunferenciales, simultáneamente hay una reducción en el tráfico en otros tramos de carretera hacia el CBD. Los desvíos aumentarían o disminuirían los volúmenes de tráfico en las intersecciones locales cerca de los cruces del CBD de Manhattan. Disminución general en las millas recorridas por vehículo (VMT) en el CBD de Manhattan y la región en general en todos los escenarios de peaje y algún cambio de modo de vehículo a transporte público.	Ubicaciones de cruce al CBD de Manhattan	% de aumento o disminución en los vehículos diarios que ingresan al CBD de Manhattan en relación con la Alternativa de No Acción	-15%	-16%	-17%	-19%	-20%	-18%	-17%	No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos:
	Viajes en automóvil al CBD de Manhattan		CBD de Manhattan	% de aumento o disminución en los viajes en automóvil de los trabajadores al CBD de Manhattan en relación con la Alternativa de No Acción	-5%	-5%	-7%	-9%	-11%	-10%	-6%	No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos:
	Viajes en camión por el CBD de Manhattan		CBD de Manhattan	Aumento o disminución absolutos en los viajes diarios en automóvil de los trabajadores al CBD de Manhattan en relación con la Alternativa de No Acción	-12,571	-12,883	-17,408	-24,017	-27,471	-24,433	-14,578	No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos:
	Viajes de tránsito		CBD de Manhattan	Aumento o disminución de los viajes diarios de camiones a través del CBD de Manhattan (sin origen ni destino en el CBD) en relación con la Alternativa de No Acción	-4,645 (-55%)	-5,695 (-59%)	-5,253 (-63%)	-5,687 (-68%)	-6,604 (-79%)	-6,784 (-81%)	-6,567 (-21%)	No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos:
	Resultados de tráfico		CBD de Manhattan	% de aumento o disminución en los viajes de tránsito diarios relacionados con el CBD de Manhattan en relación con la Alternativa de No Acción	+1% a +3%							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
	Resultados de tráfico		NYC (CBD fuera de Manhattan)	% de aumento o disminución en las VMT diarias en relación con la Alternativa de No Acción	-9% a -7%							No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos en el CBD de Manhattan, New York City (no CBD), el norte de New York City y Connecticut; aunque habría aumentos de las VMT en Long Island y New Jersey, los efectos no serían adversos.
Resultados de tráfico	New York al norte de NYC	-1% a 0%											
Resultados de tráfico	Long Island	-1% a 0%											
Resultados de tráfico	New Jersey	Menos de (+) 0.2% de cambio											
Resultados de tráfico	Connecticut	Menos de (+) 0.2% de cambio											

CAPÍTULO EA/ CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
4B: Transporte: Carreteras e intersecciones locales	Tramos de tráfico- carretera	La introducción del Programa de peaje del CBD puede producir una mayor congestión en los tramos de carretera que se aproximan en las carreteras circunferenciales utilizadas para evitar los peajes del CBD de Manhattan, lo que resulta en mayores demoras y colas en las horas pico del mediodía y de la tarde en ciertos tramos en algunos escenarios de peaje: Long Island Expressway en dirección oeste (I-495) cerca de Queens-Midtown Tunnel (mediodía) Accesos a George Washington Bridge en dirección oeste en la I-95 (mediodía) FDR Drive en dirección sur y norte entre East 10th Street y Brooklyn Bridge (PM) Otros lugares verán una disminución asociada en la congestión particularmente en las rutas que se acercan al CBD de Manhattan.	10 tramos de carretera (a.m.)	Tramos de carretera con mayores retrasos y colas en horas pico que resultarían en efectos adversos	0 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (Escenario de Peaje D)							Sí	Se necesita mitigación. Los Patrocinadores del Proyecto aplicarán un plan de monitoreo antes de la implementación con datos posteriores a la implementación recopilados aproximadamente tres meses después del inicio de las operaciones e incluidos los umbrales para los efectos; si se alcanzan o cruzan los umbrales, los Patrocinadores del Proyecto aplicarán medidas de gestión de la demanda de transporte (Transportation Demand Management, TDM), como medición de rampa, información para automovilistas, señalización en todas las ubicaciones de carreteras identificadas con efectos adversos sobre la implementación del proyecto. Después de la implementación, los Patrocinadores del Proyecto monitorearán los efectos y, si es necesario, TBTA modificará las tarifas de peaje, créditos de cruce, exenciones o descuentos para reducir los efectos adversos.
			10 tramos de carretera (mediodía)		2 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (Escenario de Peaje D), así como los Escenarios de Peaje E y F								
			10 tramos de carretera (p.m.)		1 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (Escenario de Peaje D), así como los Escenarios de Peaje E y F								
	Intersecciones	Los cambios en los patrones de tránsito, con aumentos en el tránsito en algunos lugares y disminuciones en otros, cambiarían las condiciones en algunas intersecciones locales dentro y cerca del CBD de Manhattan. De las 102 intersecciones analizadas, la mayoría mostraría reducciones en la demora. Posibles efectos adversos en cuatro intersecciones locales en Manhattan: Trinity Place y Edgar Street (mediodía); East 36th Street y Second Avenue (mediodía); East 37th Street y Third Avenue (mediodía); East 125th Street y Second Avenue (a.m., p.m.)	363 ubicaciones (Todo el día)	Número de instancias de intersecciones con aumento de volúmenes de 50 o más vehículos en las horas pico.	9	10	24	50	48	50	10	Sí	Se necesita mitigación. Los Patrocinadores del Proyecto monitorearán aquellas intersecciones donde se identificaron efectos adversos e implementarán los ajustes de sincronización de señales apropiados para mitigar el efecto, según la práctica normal de NYCDOT. Mejora Consulte la mejora general sobre el monitoreo al final de este cuadro.
			102 ubicaciones (a.m.)		2	2	3	3	3	2			
			102 ubicaciones (mediodía)		1	2	4	16	16	17	0		
			102 ubicaciones (p.m.)		1	1	1	10	9	9	1		
			57 ubicaciones (durante la noche)	5	5	16	21	20	21	5			
			4 ubicaciones	Ubicaciones con posibles efectos adversos que se abordarían con ajustes de sincronización de señales	0	0	0	4	4	4	0		
4C: Transporte: Transit	Sistemas de tránsito	El Proyecto generaría una fuente de ingresos dedicada a la inversión en el sistema de tránsito. El número de pasajeros del transporte público aumentaría entre un 1 y un 2% en todo el sistema para viajar hacia y desde el CBD de Manhattan, porque algunas personas cambiarían al transporte público en lugar de conducir. Los aumentos en el tránsito de pasajeros no tendrían efectos adversos en la capacidad de transporte de línea en ninguna ruta de transporte público.	New York City Transit	% de aumento o disminución en el número total de pasajeros de transporte público diario en todo el sistema	1.5% a 2.1%							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			PATH		0.8% a 2.0%								
			Long Island Rail Road		0.6% a 2.0%								
			Metro-North Railroad		0.6% a 1.9%								
			Tren suburbano NJ TRANSIT		0.3% a 2.3%								
			Autobuses MTA/NYCT		1.3% a 1.6%								
			Autobús NJ TRANSIT		0.5% a 1.1%								
			Otros autobuses (operadores suburbanos y privados)		0.0% a 0.9%								
			Ferris (Staten Island Ferry, NYC Ferry, NY Waterway, Seastreak)		2.5% a 3.5%								
			Roosevelt Island Tram		1.7% a 4.1%								

CAPÍTULO EA/ CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
4C: Transporte: Transit (continuación)	Efectos del sistema de autobús	Las disminuciones en los volúmenes de tráfico dentro del CBD de Manhattan y cerca del límite de 60th Street del CBD de Manhattan reducirían la congestión vial que afecta negativamente las operaciones de los autobuses, lo que facilitaría viajes en autobús más rápidos y confiables.	Autobuses locales de Manhattan	% de aumento o disminución en el punto máximo de carga de pasajeros	Aumentos del 0.5% al 1.2%							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			Autobuses exprés del Bronx		-1.6% a 2.2%								
			Autobuses locales y exprés de Queens (a través de Ed Koch Queensboro Bridge)		2.0% a 2.8%								
			Autobuses exprés de Queens (a través de Queens-Midtown Tunnel)		-1.3% a 4.1%								
			Autobuses exprés y locales de Brooklyn		1.3% a 2.6%								
			Rutas exprés de Staten Island (a través de Brooklyn)		3.7% a 4.5%								
			Rutas exprés de Staten Island (a través de NJ)		1.0% a 2.8%								
			Autobuses NJ/Oeste de Hudson (a través de Holland Tunnel)		-1.4% a 1.4%								
			Autobuses NJ/Oeste de Hudson (a través de Lincoln Tunnel)		0.4% a 1.5%								
			Elementos de tránsito		El aumento del número de pasajeros afectaría los flujos de pasajeros con los posibles efectos adversos en ciertos elementos de circulación vertical (es decir, escaleras y escaleras mecánicas) en cinco estaciones de tránsito: — Hoboken Terminal, Hoboken, NJ PATH station — Estación de subterráneo Times Sq-42 St/42 St-Port Authority Bus Terminal en el CBD de Manhattan (líneas N, Q, R, W y S; números 1, 2, 3 y 7; y líneas A, C, E) — Estación de subterráneo Flushing-Main St, Queens (línea N.º 7) — Estación de subterráneo 14th Street-Union Square en el CBD de Manhattan (n.º 4, 5 y 6; y líneas L, N, Q, R, W) — Estación de subterráneo Court Square, Queens (líneas N.º 7 y E, G, M)	Hoboken Terminal–Estación PATH (NJ) Escalera 01/02	Aumentos netos de pasajeros o en escalera en la hora pico	45	72	122	164		
Estación de subterráneo 42 St-Times Square (Manhattan) Escalera ML6/ML8 que conecta la mezzanine con la plataforma del subterráneo de las líneas 1/2/3 de la parte alta	Aumento o disminución relativa en el volumen de pasajeros en la estación EN GENERAL en comparación con el escenario de peaje E (no solo en la escalera o ubicación afectada) en la hora pico, período pico	63%		59%		68%	82%	100%	82%	56%	Sí	Se necesita mitigación. TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, TBTA coordinará con MTA NYCT para quitar el pasamanos central y estandarizar la contrahuella, de modo que la escalera cumpla con el código sin el pasamanos. El umbral se establecerá para permitir suficiente tiempo para implementar la mitigación de modo que no ocurra el efecto adverso.	

CAPÍTULO EA/ CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
4C: Transporte: Transit (continuación)	Elementos de tránsito (continuación)	El aumento del número de pasajeros afectaría los flujos de pasajeros con los posibles efectos adversos en ciertos elementos de circulación vertical (es decir, escaleras y escaleras mecánicas) en cinco estaciones de tránsito (continuación)	Estación de subterráneo Flushing-Main St (Queens): escalera mecánica E456 que conecta la calle con la <i>mezzanine</i>	Aumento o disminución relativa en el volumen de pasajeros en la estación EN GENERAL en comparación con el escenario de peaje E (no solo en la escalera o ubicación afectada) en la hora pico, período pico	116%	91%	108%	116%	100%	133%	72%	Sí	Se necesita mitigación. TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, MTA NYCT aumentará la velocidad de 100 pies por minuto (fpm) a 120 fpm.
			Estación de subterráneo Union Square (Manhattan): escalera mecánica E219 que conecta el andén de la línea de subterráneo L con la <i>mezzanine</i> de las líneas N.º 4/5/6	Aumento o disminución relativa en el volumen de pasajeros en la estación EN GENERAL en comparación con el escenario de peaje E (no solo en la escalera o ubicación afectada) en la hora pico, período pico	63%	82%	87%	102%	100%	95%	61%	Sí	Se necesita mitigación. TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, MTA NYCT aumentará la velocidad de la escalera mecánica de 100 fpm a 120 fpm.
			Estación de subterráneo Court Sq (Queens)–Escalera P2/P4 hasta la línea No. 7 con destino a Manhattan	Aumento o disminución relativa en el volumen de pasajeros en la estación EN GENERAL en comparación con el escenario de peaje E (no solo en la escalera o ubicación afectada) en la hora pico, período pico	98%	90%	102%	104%	100%	117%	97%	Sí	Se necesita mitigación. TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, TBTA coordinará con MTA NYCT para construir una nueva escalera desde el extremo norte de la plataforma N.º 7 hasta la calle. El umbral se establecerá para permitir suficiente tiempo para implementar la mitigación de modo que no ocurra el efecto adverso.
4D: Transporte: Estacionamiento	Condiciones de estacionamiento	Todos los escenarios de peaje darían como resultado una reducción en la demanda de estacionamiento dentro del CBD de Manhattan de una magnitud similar a la reducción de los viajes en automóvil al CBD de Manhattan. Con un cambio de la conducción al transporte público, habría una mayor demanda de estacionamiento en las estaciones de trenes subterráneos y suburbanos y en las instalaciones de estacionamiento fuera del CBD de Manhattan.	CBD de Manhattan	Narrativa	Reducción en la demanda de estacionamiento debido a la reducción en los viajes en automóvil al CBD							No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos:
			Instalaciones de tránsito	Narrativa	Pequeños cambios en la demanda de estacionamiento en las instalaciones de tránsito, correspondientes a un aumento en el número de pasajeros de trenes suburbanos y subterráneos							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
4E: Transporte: Peatones y bicicletas	Circulación peatonal	Mayor actividad peatonal en las aceras fuera de los centros de tránsito debido al mayor uso del transporte público. En todas menos una ubicación en el CBD de Manhattan (Herald Square/Penn Station), el aumento en los pasajeros en transporte público no generaría suficientes peatones nuevos como para afectar negativamente la circulación de peatones en el área de la estación. Fuera	Herald Square/Penn Station Nueva York	Aceras, esquinas y cruces peatonales con volúmenes de peatones por encima del umbral en los períodos pico de la mañana y la tarde	Efectos adversos sobre la circulación de peatones en un tramo de acera y dos cruces peatonales							Sí	Se necesita mitigación. Los Patrocinadores del Proyecto implementarán un plan de monitoreo en este lugar. El plan incluirá una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, los Patrocinadores del Proyecto aumentarán el espacio para peatones en las aceras y los cruces peatonales mediante la ampliación

CAPÍTULO EA/ CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
		del CBD de Manhattan, el uso del transporte público en estaciones individuales no aumentaría lo suficiente como para afectar negativamente las condiciones de los peatones en las aceras, los cruces peatonales o las esquinas cercanas.											física o la eliminación o reubicación de obstrucciones.
4E: Transporte: Peatones y bicicletas (continuación)	Bicicletas	Pequeños aumentos en los viajes en bicicleta cerca de los centros de tránsito y como modo de viaje	CBD de Manhattan	Narrativa	Pequeños aumentos en los viajes en bicicleta cerca de los centros de tránsito con los mayores aumentos en la proporción de viajes de peatones							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			Fuera del CBD de Manhattan	Narrativa	Algunos cambios del automóvil a la bicicleta							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
	Seguridad	Sin efectos adversos	En términos generales	Narrativa	Sin aumentos sustanciales en el volumen de peatones ni mayores problemas de seguridad, incluso en las ubicaciones identificadas de alta colisión existentes. En general, menos viajes vehiculares que entren y salgan del CBD de Manhattan, la alternativa de peaje del CBD podría resultar en volúmenes de tráfico reducidos en estos lugares. Esto ayudaría a reducir los conflictos vehículo-vehículo y vehículo-peatón, lo que generaría un beneficio general para la seguridad.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
5A: Condiciones sociales: Población	Beneficios	Beneficios en y cerca del CBD de Manhattan	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	Beneficios en y cerca del CBD de Manhattan relacionados con ahorros en el tiempo de viaje, mayor confiabilidad en el tiempo de viaje, reducción de los costos operativos de los vehículos, mayor seguridad, reducción de las emisiones de contaminantes del aire y una fuente de financiamiento predecible para las mejoras del tránsito. Esto afectaría positivamente las conexiones comunitarias y el acceso al empleo, la educación, la atención médica y la recreación para los residentes.							No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos:
	Cohesión comunitaria	Cambios en los patrones de viaje, incluido un mayor uso del transporte público, como resultado de un nuevo peaje	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	Los cambios en los patrones de viaje, incluido un mayor uso del transporte público, como resultado del Proyecto no afectarían negativamente la cohesión de la comunidad ni harían más difícil que las personas se conectaran con otros en su comunidad, dada la extensa red de transporte que se conecta con el CBD de Manhattan y el pequeño cambio en los viajes previstos.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos (consulte "Justicia ambiental" a continuación para conocer la mitigación relacionada con el aumento de los costos para los conductores de bajos ingresos).
	Desplazamiento indirecto	Sin cambios notables en las condiciones socioeconómicas o el costo de vida que induzcan un posible desplazamiento involuntario de los residentes	CBD de Manhattan	Narrativa	El Proyecto no daría lugar a la posibilidad de desplazamiento residencial indirecto (involuntario). No daría lugar a cambios sustanciales en las condiciones del mercado como para generar cambios en los precios de la vivienda, dado que los valores inmobiliarios en el CBD de Manhattan ya son altos y los muchos factores que afectan las decisiones de cada hogar sobre dónde vivir. Además, los residentes de bajos ingresos del CBD no experimentarían un aumento notable en el costo de vida como resultado del Proyecto debido a la falta de cambio en los costos de vivienda, las muchas unidades de vivienda protegidas a través del control de alquileres de Nueva York, la estabilización de alquileres y otros programas similares, el crédito fiscal disponible para los residentes de CBD con ingresos de hasta \$60,000 y la conclusión de que el costo de los bienes no aumentaría como resultado del Proyecto (Consulte "Condiciones económicas" a continuación).							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
	Instalaciones y servicios comunitarios	Mayor costo para las instalaciones comunitarias y los proveedores de servicios en el CBD de Manhattan, sus empleados que conducen y la clientela que maneja desde fuera del CBD	CBD de Manhattan	Narrativa	El Proyecto aumentaría los costos para los proveedores de servicios comunitarios que operan vehículos dentro y fuera del CBD de Manhattan y para las personas que viajan en vehículos a las instalaciones y servicios comunitarios en el CBD de Manhattan, así como también para los residentes del CBD y los empleados de las instalaciones comunitarias que utilizan vehículos para viajar a las instalaciones comunitarias fuera del CBD. Dada la amplia gama de opciones de viaje además de conducir, el costo para los usuarios de conducir a las instalaciones y servicios comunitarios no constituiría un efecto adverso en las instalaciones y servicios comunitarios.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
5A: Condiciones sociales:	Efectos sobre los grupos sociales vulnerables	Beneficios a grupos sociales vulnerables de nuevo financiamiento del Programa Capital de MTA	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	El Proyecto beneficiaría a ciertos grupos sociales vulnerables, incluidas las poblaciones de adultos mayores, las personas con discapacidades, las poblaciones dependientes del transporte público y las poblaciones que no conducen mediante la creación de una							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos

CAPÍTULO EA/ CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
Población (continuación)					fuente de financiamiento para el Programa de Capital 2020-2024 de MTA (y los programas de capital posteriores) y la reducción la congestión en el CBD de Manhattan. Las personas mayores se beneficiarían de las mejoras en el tiempo de viaje y la confiabilidad del servicio de autobús con la Alternativa de peaje del CBD, ya que los pasajeros de autobús tienden a ser mayores que los pasajeros de otras formas de transporte, como el subterráneo y, como se describe anteriormente, los pasajeros de autobús en el CBD de Manhattan se beneficiarían del ahorro de tiempo de viaje debido a la disminución de la congestión. Las personas mayores de 65 años con una discapacidad que califique reciben una tarifa reducida en los subterráneos y autobuses de MTA, y las personas mayores con una discapacidad que califique también pueden recibir el servicio de paratransito de MTA, incluidos los taxis y los FHV que operan en nombre de MTA para transportar a los usuarios del paratransito. Las personas mayores con discapacidades y las personas de bajos ingresos que manejan hasta el CBD de Manhattan tendrían derecho a la misma mitigación y mejoras propuestas para las poblaciones discapacitadas y de bajos ingresos, en general. Otras personas mayores que conduzcan hasta el CBD de Manhattan pagarían el peaje.								
	Acceso al empleo	Mayor costo para un pequeño número de personas que conducen al trabajo	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	Disminución en los viajes de trabajo por modos de conducción hacia y dentro del CBD de Manhattan, con un aumento compensatorio en el tránsito de pasajeros. Quienes conduzcan a pesar del peaje del CBD lo harán en función de la necesidad o conveniencia de conducir y se beneficiarán de la reducción de la congestión en el CBD de Manhattan. Efecto insignificante (menos del 0.1%) en los viajes al trabajo dentro del CBD de Manhattan y los desplazamientos inversos desde el CBD debido a la amplia gama de opciones de tránsito disponibles y al pequeño número de personas que conducen hoy en día.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
5B: Condiciones sociales: Carácter del vecindario	Ningún cambio notable en el carácter del vecindario		CBD de Manhattan	Narrativa	Es improbable que los cambios en los patrones de tráfico en las calles locales cambien los elementos definitorios del carácter de vecindario del CBD de Manhattan.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			Área cerca del límite de 60th Street del CBD de Manhattan	Narrativa	Los cambios en la demanda de estacionamiento cerca del límite de 60th Street del CBD (incluidos los aumentos hacia el norte de 60th Street y las disminuciones hacia el sur) no crearían un clima de desinversión que pudiera tener efectos adversos en el carácter del vecindario ni alterarían los elementos definitorios del carácter del vecindario de esta zona.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
5C: Condiciones sociales: Política pública	Sin efecto		Área de estudio de 28 condados	Narrativa	El Proyecto sería coherente con los planes de transporte regional y otras políticas públicas vigentes para el área de estudio regional y el CBD de Manhattan.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
6: Condiciones económicas	Beneficios	Beneficios económicos regionales	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	Beneficio económico a través del alivio de la congestión en términos de ahorro de tiempo de viaje y mejoras en la confiabilidad del tiempo de viaje, lo que aumentaría la productividad y la utilidad, así como mejoras en la seguridad y costos de operación vehicular reducidos asociados con reducciones en la congestión.							No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos
	Efectos económicos de los costos de peaje	Costo del nuevo peaje para trabajadores y empresas en el CBD que dependen de vehículos	CBD de Manhattan	Narrativa	Sin efectos adversos para ninguna industria o categoría ocupacional en particular en el CBD de Manhattan. Dado el alto nivel de acceso al tránsito en el CBD y el alto porcentaje de participación del tránsito, el peaje afectaría solo a un pequeño porcentaje de la fuerza laboral total. Esto no afectaría negativamente las operaciones de los negocios en el CBD de Manhattan ni la viabilidad de ningún tipo de negocio, incluida la industria de taxis/FHV.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
	Precio de los bienes	El costo del nuevo peaje no daría lugar a cambios en el costo de la mayoría de los bienes de consumo	CBD de Manhattan	Narrativa	Es poco probable que resulte en un cambio significativo en el costo de la mayoría de los bienes de consumo. Cualquier aumento de costo asociado con el nuevo peaje en la Alternativa de peaje del CBD que se pasaría a las empresas receptoras se distribuiría entre varios clientes por cargo de peaje (ya que los camiones realizan múltiples entregas), especialmente para las empresas, incluidas las pequeñas empresas y las microempresas, que reciben entregas más pequeñas. Esto minimizaría el costo para cualquier negocio individual. Algunos sectores de productos básicos (materiales de							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos

CAPÍTULO EA/ CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
					construcción, electrónica, bebidas) son más propensos a los aumentos debido a la menor competencia en el mercado de entrega.								
6: Condiciones económicas (continuación)	Industria del Taxi y FHV	Dependiendo del escenario de peaje, el peaje podría reducir los ingresos de taxi y FHV debido a una reducción en las VMT de taxis/FHV con pasajeros dentro del CBD. Si bien esto podría afectar negativamente a los conductores individuales (consulte "Justicia ambiental" a continuación), la industria seguiría siendo viable en general.	Área de estudio de 28 condados	Cambio neto en las VMT diarias de taxis/FHV en toda la región	-126,993 (-2.9%)	-14,028 (-0.3%)	-73,413 (-1.7%)	-217,477 (-5.0%)	-116,065 (-2.7%)	-4,888 (-1.0%)	-137,815 (-3.2%)	No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos (consulte "Justicia ambiental" a continuación para conocer la mitigación relacionada con los efectos en los conductores de taxis y FHV).
				Cambio neto en las VMT diarias de taxis/FHV en el CBD	-21,498 (-6.6%)	+15,020 (+4.6%)	-11,371 (-3.5%)	-54,476 (-16.8%)	-25,621 (-7.9%)	+4,962 (+1.5%)	-27,757 (-8.6%)		
	Efectos económicos locales	Cambios en la demanda de estacionamiento cerca del límite de 60th Street del CBD	Área cerca del límite de 60th Street del CBD de Manhattan	Narrativa	Los cambios en la demanda de estacionamiento cerca del límite de 60th Street del CBD de Manhattan (incluidos los aumentos hacia el norte de 60th Street y las disminuciones hacia el sur) podrían poner en peligro la viabilidad de una o más instalaciones de estacionamiento en el área al sur de 60th Street, pero no crearían un clima de desinversión que pudiera tener efectos adversos en el carácter del vecindario.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
7 - Parques y recursos recreativos		Nueva infraestructura de peaje, equipo del sistema de peaje y señalización en la parte sur de Central Park	CBD de Manhattan	Narrativa	El Proyecto reemplazaría cuatro postes de alumbrado público existentes en tres ubicaciones de detección en Central Park cerca de 59th Street y en dos aceras adyacentes fuera del muro del parque. Estos postes estarían en los mismos lugares que los postes existentes y no reducirían la cantidad de espacio del parque ni afectarían sus características y actividades. El Proyecto también colocaría infraestructura de peaje debajo de la estructura de High Line, fuera del área del parque encima de la estructura de High Line. A través del proceso de participación pública, FHWA solicita opiniones públicas relacionadas con los efectos del Proyecto en estos parques (consulte el Capítulo 19, "Sección 4(f) Evaluación").							No	No se necesita mitigación. Consulte el Capítulo 7, "Parques y recursos recreativos", para obtener una lista de medidas para evitar efectos adversos en los parques.
8 - Recursos históricos y culturales		Nueva infraestructura de peaje y equipo de sistema de peaje en o cerca de propiedades históricas	45 propiedades históricas dentro del Área de Posibles Efectos (Area of Potential Effects, APE) del Proyecto	Narrativa	Con base en una revisión del Proyecto de acuerdo con la Sección 106 de la National Historic Preservation Act, FHWA ha determinado que el Proyecto no tendría ningún efecto adverso en las propiedades históricas y la Oficina Estatal de Preservación Histórica está de acuerdo.							No	No se necesita mitigación. Consulte el Capítulo 8, "Recursos históricos y culturales", para obtener una lista de medidas para evitar efectos adversos en las propiedades históricas.
9 - Recursos visuales		Cambios en el entorno visual resultantes de la nueva infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Área de efecto visual	Narrativa	La infraestructura y el equipo serían similares en forma a los postes de alumbrado público, postes de letreros o estructuras similares que ya están en uso en todo New York City. Las cámaras incluidas en el conjunto de equipos del sistema de peaje utilizarían iluminación infrarroja durante la noche para permitir la recopilación de imágenes de matrículas sin necesidad de luz visible. El Proyecto tendría un efecto neutral en los grupos de espectadores y ningún efecto adverso en los recursos visuales.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos

CAPÍTULO EA/ CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
10 - Calidad del aire	Aumentos o disminuciones en las emisiones relacionadas con las desviaciones del tráfico de camiones	Cruce de Bronx Expressway en Macombs Road, Bronx, NY	Aumento o disminución del promedio anual de viajes diarios (Annual Average Daily Trips, AADT)	Aumento o disminución en el número diario de camiones	3,901	3,996	2,056	1,766	3,757	2,188	3,255	No	<p>No se necesita mitigación. Sin efectos adversos</p> <p>Mejoras</p> <p>1. Consulte la mejora general sobre el monitoreo al final de este cuadro.</p> <p>2. NYCDOT coordinará la expansión de la red existente de sensores para monitorear ubicaciones prioritarias y complementará un número menor de monitores de PM_{2.5} en tiempo real para proporcionar información sobre los patrones de la hora del día para determinar si los cambios en la contaminación del aire se puede atribuir a cambios en el tráfico que ocurren después de la implementación del Proyecto. Los Patrocinadores del Proyecto monitorearán la calidad del aire antes de la implementación (estableciendo una línea de base) y dos años después de la implementación. Luego del período inicial de análisis posterior a la implementación de dos años, los Patrocinadores del Proyecto evaluarán la magnitud y la variabilidad de los cambios en la calidad del aire para determinar si se necesita más monitoreo.</p> <p>3. MTA actualmente está haciendo la transición de su flota a autobuses de cero emisiones, lo que reducirá los contaminantes del aire y mejorará la calidad del aire cerca de los depósitos de autobuses y a lo largo de las rutas de autobuses. MTA se compromete a priorizar a las comunidades tradicionalmente desatendidas y las afectadas por la mala calidad del aire y el cambio climático y ha desarrollado un enfoque que incorpora activamente estas prioridades en el proceso de implementación por fases de la transición. Con base en los comentarios recibidos durante la participación realizada para el Proyecto y las inquietudes planteadas por los miembros de las comunidades de justicia ambiental, TBTA coordinó con MTA NYCT, que se compromete a priorizar Kingsbridge Depot y Gun Hill Depot, ambos ubicados y sirviendo principalmente a comunidades de justicia ambiental en Upper Manhattan y el Bronx, cuando se reciban autobuses eléctricos en</p>
				Posibles efectos adversos en la calidad del aire por desvíos de camiones	No	No	No	No	No	No	No		
				Aumento o disminución del AADT	9,843	11,459	7,980	5,003	7,078	5,842	12,506		
			I-95, Bergen County, NJ	Aumento o disminución en el número diario de camiones	801	955	729	631	696	637	-236	No	
				Posibles efectos adversos en la calidad del aire por desvíos de camiones	No	No	No	No	No	No	No		
				Aumento o disminución del AADT	18,742	19,440	19,860	19,932	20,465	20,391	21,006		
			RFK Bridge, NY	Aumento o disminución en el número diario de camiones	2,257	2,423	2,820	3,479	4,116	3,045	432	No	
				Posibles efectos adversos en la calidad del aire por desvíos de camiones	No	No	No	No	No	No	No		

CAPÍTULO EA/ CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
													la próxima adquisición importante de autobuses eléctricos de batería de MTA, que comenzará más adelante en 2022. Se anticipa que este esfuerzo independiente de MTA NYCT proporcionará beneficios de calidad del aire a las comunidades de justicia ambiental en el Bronx.
11 - Energía		Reducciones en el consumo de energía regional	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	Las reducciones en las VMT regionales reducirían el consumo de energía							No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos
12 - Ruido		Aumentos o disminuciones imperceptibles en los niveles de ruido como resultado de cambios en los volúmenes de tráfico	Cruces de puentes y túneles	Narrativa	Los aumentos máximos del nivel de ruido (2.9 dB(A)) que se predijeron junto a Queens-Midtown Tunnel en el escenario de peaje D no serían perceptibles.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			Calles locales	Narrativa	El escenario de peaje C se utilizó para evaluar los cambios en el nivel de ruido en Downtown Brooklyn, el escenario de peaje D se utilizó en todos los demás lugares evaluados. Los aumentos máximos del nivel de ruido previstos (2.5 dB(A)) que se produjeron en Trinity Place y Edgar Street no serían perceptibles. No se pronosticó un aumento en los niveles de ruido en las ubicaciones de Downtown Brooklyn.							No	Mejora Consulte la mejora general sobre el monitoreo al final de este cuadro.
13 - Recursos naturales		Actividades de construcción para instalar infraestructura de peaje cerca de recursos naturales	Sitios de infraestructura de peaje y ubicaciones de equipos del sistema de peaje	Narrativa	Sin efectos en aguas superficiales, humedales o llanuras aluviales. Los posibles efectos sobre las aguas pluviales y los recursos ecológicos se gestionarán mediante compromisos de construcción. El Proyecto es coherente con las políticas de la zona costera.							No	Consulte el Capítulo 13, "Recursos naturales" , para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.
14 – Residuos peligrosos		Posibilidad de perturbación de materiales contaminados o peligrosos existentes durante la construcción	Sitios de infraestructura de peaje y ubicaciones de equipos del sistema de peaje	Narrativa	La alteración del suelo durante la construcción y la posible alteración, remoción o perturbación de la infraestructura vial y los servicios públicos existentes que podrían contener materiales que contengan asbesto, pintura a base de plomo u otras sustancias peligrosas. Los posibles efectos se gestionarán mediante compromisos de construcción.							No	Consulte el Capítulo 14, "Materiales que contienen asbesto, pintura a base de plomo, desechos peligrosos y materiales contaminados" , para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.
15 - Efectos de construcción		Posible interrupción relacionada con la construcción para la instalación de infraestructura de peaje	Sitios de infraestructura de peaje y ubicaciones de equipos del sistema de peaje	Narrativa	Interrupciones temporales en los patrones de tráfico y peatones, y el ruido de las actividades de construcción, con una duración de menos de un año en general y aproximadamente dos semanas en cualquier lugar determinado. Estos efectos se gestionarán mediante compromisos de construcción.							No	Consulte el Capítulo 15, "Efectos de la construcción" , para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.
17 - Justicia ambiental	Posibles efectos adversos y desproporcionados en los conductores de bajos ingresos	El mayor costo para los conductores con el nuevo peaje del CBD afectaría de manera desproporcionada a los conductores de bajos ingresos del CBD de Manhattan que no tienen un modo de transporte alternativo para llegar al CBD.	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	El mayor costo para los conductores con el nuevo peaje del CBD afectaría de manera desproporcionada a los conductores de bajos ingresos del CBD de Manhattan en todos los escenarios de peaje.							Sí	Se necesita mitigación. El Proyecto incluirá un crédito fiscal para los peajes del CBD pagados por los residentes del CBD de Manhattan cuyo ingreso bruto ajustado de Nueva York para el año fiscal sea inferior a \$60,000. TBTA coordinará con el Departamento de Impuestos y Finanzas del Estado de Nueva York (New York State Department of Taxation and Finance, NYS DTF) para garantizar la disponibilidad de la documentación necesaria para los conductores elegibles para el crédito fiscal del Estado de Nueva York. TBTA publicará información relacionada con el crédito fiscal en el sitio web del Proyecto, con un enlace a la ubicación adecuada en el sitio web del NYS DTF para

CAPÍTULO EA/ CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
													<p>guiar a los conductores elegibles a información sobre cómo reclamar el crédito.</p> <p>TBTA eliminará el depósito reembolsable de \$10 que actualmente se requiere para los clientes de E-ZPass que no tienen una tarjeta de crédito vinculada a su cuenta y que a veces es una barrera de acceso.</p> <p>TBTA proporcionará una promoción mejorada de las opciones de planes y pagos de E-ZPass existentes, incluida la posibilidad de que los conductores paguen por viaje (en lugar de un saldo de precarga), recarguen sus cuentas con dinero en efectivo en los establecimientos minoristas participantes y los planes de descuento ya existentes, de los que pueden no ser conscientes.</p> <p>TBTA coordinará con MTA para proporcionar información y educación sobre la elegibilidad de los productos y programas existentes de tarifas de transporte con descuento, incluidos los destinados a las personas de 65 años o más, los discapacitados y las personas con bajos ingresos, de los que muchos pueden no ser conscientes.</p> <p>Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a establecer un Grupo Comunitario de Justicia Ambiental que se reuniría dos veces al año, con la primera reunión seis meses después de la implementación del proyecto, para compartir datos y análisis actualizados y escuchar sobre posibles inquietudes.</p>
17 – Justicia ambiental (continuación)	Posibles efectos adversos y desproporcionadamente altos en los taxistas y los conductores de FHV	Un posible efecto adverso y desproporcionadamente alto se produciría para los conductores de taxis y FHV en New York City, que en gran medida se identifican como poblaciones minoritarias, en escenarios de peaje que cobran peaje a sus vehículos más de una vez al día. Esto ocurriría en los escenarios de peaje A, D y G sin modificar; para los conductores de FHV, también ocurriría en los Escenarios de Peaje C y E. El efecto adverso estaría relacionado con el costo del nuevo peaje CBD y la reducción de las VMT para taxis y FHV, lo que resultaría en una disminución en los ingresos que podría generar a las pérdidas en el empleo.	New York City	Narrativa	El posible efecto adverso ocurriría en los escenarios de peaje A, D y G, que no tendrían límites ni exenciones para los conductores de taxis y FHV.							Sí	<p>Mitigación necesaria para los conductores de taxis o FHV de New York City si se implementa un escenario de peaje con peajes de más de una vez por día para sus vehículos. Los Patrocinadores del Proyecto trabajarán con las agencias municipales y estatales apropiadas para que cuando los pasajeros estén presentes, paguen el peaje, en lugar del conductor.</p> <p>TBTA trabajará con MTA NYCT para instituir un Programa de Coordinación de Recursos de Empleo para conectar a los conductores que experimentan inseguridad laboral con un camino directo a la obtención</p>
				Cambio en las VMT diarias de taxis/FHV con pasajeros en el CBD relativo a la Alternativa de No Acción: Escenarios incluidos en EA	-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%)		
				Cambio neto en viajes diarios de taxis/FHV al CBD en relación con los escenarios incluidos en EA: Análisis adicional	Peajes limitados a 1x/día: +2%	—	—	Peajes limitados a 1x/día: +3% Exento: +50%	—	—	Peajes limitados a 1x/día: +2%		

CAPÍTULO EA/ CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
				para evaluar los efectos de límites o exenciones									de licencias, capacitación y colocación laboral con MTA o sus proveedores afiliados sin costo para los conductores. Para aquellos que no quieran una licencia de conducir comercial, TBTA coordinará con MTA NYCT para enviar una solicitud a la Administración Federal de Tránsito para un programa piloto que ayudará a aumentar la elegibilidad de los conductores de taxis y FHV para usar sus vehículos para proporcionar viajes de paratransito, e implementará este programa si se aprueba.

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

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

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

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

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

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

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

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

FHWA tiene la intención de determinar que la Alternativa de peaje del CBD generaría un impacto de *minimis* en Central Park y High Line, y los funcionarios con jurisdicción sobre estos recursos coincidieron con este hallazgo y la Oficina de Preservación Histórica del Estado de Nueva York coincidió con la determinación de FHWA de que no habría ningún efecto adverso en Central Park como propiedad histórica. FHWA considerará cualquier aporte público sobre su hallazgo propuesto durante el período de revisión pública de esta EA. **El Capítulo 19, “Sección 4(f) Evaluación”**, proporciona más detalles y respaldo a este hallazgo.

NOTAS FINALES

¹ U.S. Census Bureau. American Community Survey, 2015-2019; U.S. Census Bureau, 2012–2016 Census Transportation Planning Package.

² U.S. Census Bureau, 2012–2016 Census Transportation Planning Package; New York State Comptroller. 2017. New York City's Office Market report; U.S. Census Bureau. American Community Survey, 2015 to 2019.

³ American Public Transportation Association. *2021 Public Transportation Fact Book*, Table 10. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>

⁴ A partir del 1 de julio de 2021, la población estimada de Los Angeles era de 3,849,297. U.S. Census Bureau. Quickfacts. <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/losangelescitycalifornia,losangelescountycalifornia,CA/PSTO45221>.

⁵ New York Metropolitan Transportation Council. January 2021. *Hub Bound Travel Data Report 2019*. Transit incluye subterráneo, tren suburbano, autobús, ferry y tranvía. NYMTC se basa en los recuentos de pasajeros, vehículos y bicicletas para preparar los datos vinculados al hub, y estos recuentos incluyen viajes de trabajo y no laborales. Por lo tanto, los porcentajes de viajes por modo varían con respecto a los datos del censo. https://www.nymtc.org/Portals/0/Pdf/Hub%20Bound/2019%20Hub%20Bound/DM_TDS_Hub_Bound_Travel_2019.pdf?ver=GS5smEoyHSsHsyX_t_Zriw%3d%3d.

⁶ Tal como lo define la MTA Reform and Traffic Mobility Act, el CBD de Manhattan consiste en el área geográfica en el sur de Manhattan, incluida 60th Street, en la medida de lo posible, pero sin incluir Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive y West Side Highway/Route 9A, incluido Battery Park Underpass y cualquier parte en la superficie de la carretera del Hugh L. Carey Tunnel que conecta con West Street (West Side Highway/Route 9A).

⁷ Merriam-Webster, "How did 'gridlock' move so quickly?" <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/the-history-of-gridlock>.

⁸ INRIX 2021 Global Traffic Scorecard. <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>.

⁹ MTA Subway and Bus Ridership for 2019. <https://new.mta.info/coronavirus/ridership>. El número de pasajeros en autobús refleja las cifras anuales totales reportadas por New York City Transit y MTA Bus Company.

¹⁰ American Public Transportation Association. *2021 Public Transportation Fact Book*, Table 10. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>; American Public Transit Association. "Public Transportation Ridership Report: Fourth Quarter 2021." <https://www.apta.com/wp-content/uploads/2021-Q4-Ridership-APTA.pdf>.

¹¹ Ernst & Young, LLP, *Economic impacts of the Metropolitan Transportation Authority's 2020-2024 Capital Investment Strategy*. Prepared for The Partnership of New York City. March 2019. <https://pfny.org/wp-content/uploads/2020/01/MTA-Capital-Plan-2020-24-Econ-Impacts.pdf>.

¹² MTA. October 1, 2019. *2020–2024 Capital Program: Executive Summary*. <https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.

¹³ *Ibíd.*

¹⁴ Esto refleja la parte del programa de capital para mejoras de tránsito; incluye \$254 millones adicionales para otros proyectos de tránsito no identificados aquí, así como una enmienda de diciembre de 2021 que aumentó la parte del programa relacionada con el tránsito y el ferrocarril en \$535 millones. El Programa de Capital completo, incluidas las mejoras que no son de tránsito, incluye \$55.3 mil millones en proyectos.

¹⁵ MTA. October 1, 2019. *2020–2024 Capital Program: Executive Summary*. <https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.

¹⁶ En abril de 2019, la legislatura aprobó la MTA Reform and Traffic Mobility Act que autorizó a TBTA a diseñar, desarrollar, construir y operar el Proyecto. Entre las disposiciones, la Ley requiere que se establezca una Junta de Revisión de Movilidad del Tráfico (Traffic Mobility Review Board, TMRB) para hacer recomendaciones sobre las tarifas de peaje, así como para desarrollar recomendaciones sobre

créditos, exenciones o descuentos de cruce. Consulte el **Apéndice 2B, “Alternativas del proyecto: MTA Reform and Traffic Mobility Act”**.

¹⁷ El modelo de demanda de viajes realizado para esta EA y descrito en el **Subcapítulo 4A, “Transporte: Efectos y modelado del transporte regional”**, incluyó los carriles para bicicletas como parte de la alternativa de no acción, pero no como la condición existente.

¹⁸ *Ibíd.*

¹⁹ Se incorporaron nuevos carriles para bicicletas y para autobuses en el modelo de transporte realizado para esta EA y se describe en el **Subcapítulo 4A, “Transporte: Efectos y modelado del transporte regional”**, según corresponda.

²⁰ High Line también es una propiedad histórica (es decir, elegible para ser incluida en el Registro Nacional), pero está exenta de ser considerada como un recurso de la Sección 4(f) como propiedad histórica como una antigua propiedad ferroviaria (23 CFR 774.13).