

# BORRADOR DEL HALLAZGO DE AUSENCIA DE IMPACTO SIGNIFICATIVO

## Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (CBD)

New York (Nueva York), New York

### Agencia federal principal

Administración Federal de Carreteras

### Patrocinadores del proyecto

Departamento de Transporte del Estado de New York  
Autoridad de Puentes y Túneles de Triborough  
Departamento de Transporte de la Ciudad de New York



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



**Department of  
Transportation**



Abril de 2023



# ¿Por qué la Administración Federal de Carreteras (FHWA) publica un borrador del hallazgo de ausencia de impacto significativo (FONSI)?

La naturaleza de esta acción propuesta, si se aprueba, es la primera propuesta de la nación donde se maneja la congestión mediante las tarifas de congestión. En virtud de las normas del Consejo sobre Calidad Ambiental (40 CFR 1501.6), la agencia pondrá el FONSI a disposición del público para su revisión durante 30 días antes de que la agencia tome una decisión final sobre la preparación de una declaración de impacto ambiental y antes de que la acción pueda comenzar.

## BORRADOR FONSI

La FHWA ha determinado que la acción propuesta descrita en la EA final no tendrá ningún impacto significativo en el entorno humano o natural. Este borrador FONSI se basa en la EA final, incluidas las medidas de mitigación apropiadas. La FHWA ha evaluado y determinado de manera independiente el hecho de analizar de forma adecuada y precisa el propósito y la necesidad, los problemas ambientales y el impacto de la acción propuesta y las medidas de mitigación apropiadas. La EA final ofrece suficiente evidencia y análisis para determinar que no es necesaria una declaración de impacto ambiental. La FHWA asume toda la responsabilidad de la precisión, el alcance y el contenido de la EA final.

Presentado por:

---

Allison L. C. de Cerreño, Ph.D.  
Funcionario Principal de Operaciones  
Autoridad de Puentes y Túneles de Triborough

---

Fecha

---

Nicolas A. Choubah, P.E.  
Director de Ingeniería  
Departamento de Transporte del Estado de New York

---

Fecha

---

Eric Beaton  
Comisionado Suplente, Planificación y Administración del Transporte  
Departamento de Transporte de la Ciudad de New York

---

Fecha

Aprobado por:

---

Richard J. Marquis  
Administrador de División, División de New York (Nueva York)  
Administración Federal de Carreteras

---

Fecha



La Administración Federal de Carreteras puede publicar un aviso en el Registro Federal, conforme al Código 23 de los Estados Unidos (USC) § 139(l), que indica que una o más agencias federales han tomado acciones finales sobre permisos, licencias o aprobaciones para un proyecto de transporte. Si se publica dicho aviso, se bloquearán los reclamos que exigen revisión judicial de esas acciones de la agencia federal, a menos que dichos reclamos se presenten en un plazo de 150 días después de la fecha de publicación del aviso, o dentro de un período de tiempo más corto, tal como se especifica en las leyes federales según las cuales se permite la revisión judicial de la acción de la agencia federal. Si no se publica ningún aviso, se aplicarán los períodos de tiempo que las leyes federales que rigen dichos reclamos disponen.



## Contenidos

---

1. ¿Cuál es la acción propuesta? .....	1
2. ¿Cuáles son los compromisos para mitigar los efectos adversos de la acción propuesta? .....	2
3. ¿Qué se ha hecho desde la Evaluación Ambiental Final? (Marcador de posición) .....	32
4. ¿Qué cambios se han realizado a la EA final? (Marcador de posición) .....	32
5. ¿Qué comentarios se recibieron sobre la EA final? (Marcador de posición) .....	32
6. ¿Cuáles son los siguientes pasos? .....	32

## Cuadros

---

Cuadro 1. Resumen de los beneficios y efectos de la Alternativa de peaje del CBD con comparación de escenarios de peaje .....	3
Cuadro 2. Medidas de mitigación regionales y basadas en el lugar .....	18
Cuadro 3. Resumen del enfoque de implementación de la Alternativa de peaje del CBD para medidas de mitigación y mejora .....	19

## Anexos

---

### **Provisto electrónicamente en el sitio web del proyecto. Se brindarán hipervínculos. (Marcador de posición)**

Anexo A. Evaluación Ambiental Final del Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (CBD) (Marcador de posición)	
Anexo B. Comentarios públicos sobre la Evaluación Ambiental Final (marcador de posición)	
Anexo C. Aviso público de Disponibilidad de la Evaluación Ambiental Final y determinación borrador de ausencia de impacto significativo (marcador de posición)	



# 1. ¿Cuál es la acción propuesta?

Mediante la Alternativa de peaje del CBD (el Proyecto) se implementaría un programa de peaje vehicular para reducir la congestión del tráfico en el CBD de Manhattan, conforme a la Ley de movilidad del tráfico.<sup>1</sup> 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 Programa piloto de precios basados en el valor (VPPP) de la FHWA.

El CBD de Manhattan consiste en el área geográfica en el sur de Manhattan, incluida 60th Street, sin incluir Franklin D. Roosevelt Drive (FDR Drive), 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). Con la alternativa de peaje del CBD, la Autoridad de Puentes y Túneles de Triborough (TBTA), un socio de la Metropolitan Transportation Authority (MTA) cobraría peaje a los vehículos que ingresen o permanezcan en el CBD de Manhattan a través de un sistema de peaje sin efectivo. El peaje se aplicaría a todos los vehículos registrados (es decir, aquellos con placas de licencia) a excepción de los vehículos calificados que transportan a personas con discapacidades y vehículos de emergencia autorizados calificados.<sup>2, 3</sup> Los vehículos de pasajeros pagarían peaje más de una vez al día.<sup>4</sup> 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 se les detectó yéndose, deben de haber conducido a través del CBD de Manhattan para llegar al punto de detección y, por lo tanto, "permanecieron" ahí durante parte del día. Se cobraría a estos vehículos ese día por permanecer en el CBD de Manhattan.

Los residentes cuya residencia principal esté dentro del CBD de Manhattan y cuyo ingreso bruto ajustado del Estado de New York sea inferior a \$60,000 serían elegibles para un crédito fiscal del Estado de New 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 las horas pico cuando la congestión es mayor. Debido a que los efectos están estrechamente relacionados con la estructura de peaje, la Alternativa de peaje del 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

---

<sup>1</sup> Las partes enmendadas de la Ley de movilidad del tráfico de ciertas leyes del Estado de New York, incluidas Vehicle and Traffic Law, Public Authorities Law y Tax Law. **El anexo 2B de la EA final, "Project Alternatives: MTA Reform and Traffic Mobility Act"** (Alternativas de Proyecto: Reforma de la MTA y Ley de movilidad del tráfico), ofrece el texto enmendado de dichas leyes.

<sup>2</sup> El vehículo de emergencia autorizado calificado se define en Consolidated Laws of the State of New York, Vehicle and Traffic Law, Título 1, Artículo 1, Sección 101. Tal como se define actualmente, entre los vehículos calificados que transportan personas con discapacidades, se encuentran los vehículos con placa de licencia de discapacidad emitida por el gobierno y vehículos de flota propiedad de organizaciones u operados por ellas y utilizados exclusivamente para brindar transporte a las personas con discapacidades.

<sup>3</sup> El peaje no se aplicaría a los vehículos que no están sujetos a los requisitos de registro, como las bicicletas, los monopatines eléctricos, las bicicletas con asistencia eléctrica ("bicicletas eléctricas")

<sup>4</sup> El vehículo de pasajeros se define en Consolidated Laws of the State of New York, Vehicle and Traffic Law, Título 4, Artículo 14, Sección 401(6).

camiones de reparto, son diferentes a las tarifas de peaje para vehículos de pasajeros no comerciales. Las tarifas y la estructura de peaje serán establecidas por la TBTA, tal como se explica en la Sección 6.

## **2. ¿Cuáles son los compromisos para mitigar los efectos adversos de la acción propuesta?**

En el cuadro 1 se resumen los posibles efectos del proyecto tal como se identifican en la EA final, y los compromisos de monitoreo y mitigación realizados por los patrocinadores del proyecto que la FHWA ha determinado que no producirán impactos significativos. En los cuadros 2 y 3, se establecen los patrocinadores del proyecto, y las agencias locales relevantes que implementarían las medidas de mitigación y mejora identificadas, y la autoridad de los patrocinadores del proyecto para implementar la mitigación identificada.

Cuadro 1. 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 %)	<b>[-4,967]</b> (-59 %)	-5,253 (-63 %)	-5,687 (-68 %)	-6,604 (-79 %)	-6,784 (-81 %)	<b>[-1,734]</b> (-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
			NYC (CBD fuera de Manhattan)		-9 % a -7 %							No	No se necesita mitigación. Efectos beneficiosos en el CBD de Manhattan, New York City (no CBD), el norte de New York City y Connecticut; aunque habría aumentos de las VMT en Long Island y New Jersey, los efectos no serían adversos.
			New York al norte de NYC	% de aumento o disminución en las VMT diarias en relación con la Alternativa de No Acción	-1 % a 0 %								
	Long Island		-1 % a 0 %										
	New Jersey		Menos de (+) 0.2 % de cambio										
	Connecticut		Menos de (+) 0.2 % de cambio										

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS																																			
					A	B	C	D	E	F	G																																					
4B: Transporte: Carreteras e intersecciones locales	Tramos de tráfico- carretera	<p>La introducción del Programa de peaje del CBD puede producir una mayor congestión en los tramos de carretera que se aproximan en las vías circunferenciales utilizadas para evitar los peajes del CBD de Manhattan, lo que resulta en mayores demoras y colas en las horas pico del mediodía y de la tarde en ciertos tramos en algunos escenarios de peaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Long Island Expressway en dirección oeste (I-495) cerca de Queens-Midtown Tunnel (mediodía)</li> <li>Accesos a George Washington Bridge en dirección oeste en la I-95 (mediodía)</li> <li>FDR Drive en dirección sur y norte entre East 10th Street y Brooklyn Bridge (p. m.)</li> <li>Otros lugares verán una disminución asociada en la congestión particularmente en las rutas que se acercan al CBD de Manhattan</li> </ul>	<p>10 tramos de carretera (a. m.)</p> <p>10 tramos de carretera (mediodía)</p> <p>10 tramos de carretera (p. m.)</p>	Tramos de carretera con mayores retrasos y colas en horas pico que resultarían en efectos adversos	<p>0 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (escenario de Peaje D)</p> <p>2 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (escenario de peaje D), así como los escenarios de Peaje E y F</p> <p>1 de cada 10 corredores viales en el escenario de peaje analizado (escenario de Peaje D), así como los escenarios de Peaje E y F</p>							Si	<p><b>Se necesita mitigación.</b> Los Patrocinadores del Proyecto aplicarán un plan de monitoreo antes de la implementación con datos posteriores a la implementación recopilados aproximadamente tres meses después del inicio de las operaciones de [peaje] e incluidos los umbrales para los efectos; si se alcanzan o cruzan los umbrales, los Patrocinadores del Proyecto implementarán medidas de gestión de la demanda de transporte (TDM), como medición de rampa, información para automovilistas, señalización en todas las ubicaciones de carreteras identificadas con efectos adversos sobre la implementación del Proyecto. <b>[NYSDOT posee y mantiene los tramos pertinentes de Long Island Expressway y la I-95. El tramo pertinente de FDR Drive es propiedad de NYSDOT al sur de Montgomery Street y NYCDOT al norte de Montgomery Street. La implementación de las medidas de TDM será coordinada entre los propietarios de las carreteras y los propietarios de cualquier activo relevante para implementar la TDM].</b></p> <p>Después de la implementación [de las medidas de TDM], los Patrocinadores del Proyecto monitorearán los efectos y, si es necesario, TBTA modificará las tarifas de peaje, créditos de cruce, exenciones o descuentos [dentro de los parámetros del horario de peaje adoptado] para reducir los efectos adversos.</p>																																			
	Intersecciones	<p>Los cambios en los patrones de tránsito, con aumentos en el tránsito en algunos lugares y disminuciones en otros, cambiarían las condiciones en algunas intersecciones locales dentro y cerca del CBD de Manhattan. De las 102 intersecciones analizadas, la mayoría mostraría reducciones en la demora.</p> <p>Posibles efectos adversos en cuatro intersecciones locales en Manhattan: Trinity Place y Edgar Street (mediodía); East 36th Street y Second Avenue (mediodía); East 37th Street y Third Avenue (mediodía); East 125th Street y Second Avenue (a. m., p. m.)</p>	<p>363 ubicaciones (Todo el día)</p> <p>102 ubicaciones (a. m.)</p> <p>102 ubicaciones (mediodía)</p> <p>102 ubicaciones (p. m.)</p> <p>57 ubicaciones (durante la noche)</p> <p>4 ubicaciones</p>	<p>Número de instancias de intersecciones con aumento de volúmenes de 50 o más vehículos en las horas pico.</p> <p>Ubicaciones con posibles efectos adversos que se [abordarán] con ajustes de sincronización de señales</p>	<table border="1"> <tr> <td>9</td> <td>10</td> <td>24</td> <td>50</td> <td>48</td> <td>50</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>17</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>10</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>5</td> <td>16</td> <td>21</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> </table>	9	10	24	50	48	50	10	2	2	3	3	3	3	2	1	2	4	16	16	17	0	1	1	1	10	9	9	1	5	5	16	21	20	21	5	0	0	0	4	4	4	0	Si
9	10	24	50	48	50	10																																										
2	2	3	3	3	3	2																																										
1	2	4	16	16	17	0																																										
1	1	1	10	9	9	1																																										
5	5	16	21	20	21	5																																										
0	0	0	4	4	4	0																																										

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
4C: Transporte: Tránsito	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 por ciento en todo el sistema para viajar hacia y desde el CBD de Manhattan, porque algunas personas cambiarían al transporte público en lugar de conducir. Los aumentos en el tránsito de pasajeros no tendrían efectos adversos en la capacidad de transporte de línea en ninguna ruta de transporte público.	New York City Transit	% de aumento o disminución en el número total de pasajeros de transporte público diario en todo el sistema	1.5 % a 2.1 %							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			PATH		0.8 % a 2.0 %								
			Long Island Rail Road		0.6 % a 2.0 %								
			Metro-North Railroad		0.6 % a 1.9 %								
			Tren suburbano NJ TRANSIT		0.3 % a 2.3 %								
			Autobuses MTA/NYCT		1.3 % a 1.6 %								
			Autobús NJ TRANSIT		0.5 % a 1.1 %								
			Otros autobuses (operadores suburbanos y privados)		0.0 % a 0.9 %								
			Ferris (Staten Island Ferry, NYC Ferry, NY Waterway, Seastreak)		2.5 % a 3.5 %								
	Roosevelt Island Tram	1.7 % a 4.1 %											
	Efectos del sistema de autobús	Las disminuciones en los volúmenes de tráfico dentro del CBD de Manhattan y cerca del límite de 60th Street del CBD de Manhattan reducirían la congestión vial que afecta negativamente las operaciones de los autobuses, lo que facilitaría viajes en autobús más rápidos y confiables.	Autobuses locales de Manhattan	% de aumento o disminución en el punto máximo de carga de pasajeros	Aumentos del 0.5 % al 1.2 %							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos
			Autobuses exprés del Bronx		-1.6 % a 2.2 %								
			Autobuses locales y exprés de Queens (a través de Ed Koch Queensboro Bridge)		2.0 % a 2.8 %								
			Autobuses exprés de Queens (a través de Queens-Midtown Tunnel)		-1.3 % a 4.1 %								
			Autobuses exprés y locales de Brooklyn		1.3 % a 2.6 %								
			Rutas exprés de Staten Island (a través de Brooklyn)		3.7 % a 4.5 %								
			Rutas exprés de Staten Island (a través de NJ)		1.0 % a 2.8 %								
			Autobuses NJ/Oeste de Hudson (a través de Holland Tunnel)		-1.4 % a 1.4 %								
			Autobuses NJ/Oeste de Hudson (a través de Lincoln Tunnel)		0.4 % a 1.5 %								

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

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
<b>4C: Transporte: Tránsito (continuación)</b>	Elementos de tránsito (continuación)	El aumento del número de pasajeros afectaría los flujos de pasajeros con los posibles efectos adversos en ciertos elementos de circulación vertical (es decir, escaleras y escaleras mecánicas) en cinco estaciones de tránsito (continuación)	Estación de subterráneo Court Sq (Queens): escalera P2/P4 hasta la línea No. 7 con destino a Manhattan	Aumento o disminución relativa en el volumen de pasajeros en la estación EN GENERAL en comparación con el escenario de peaje E (no solo en la escalera o ubicación afectada) en la hora pico, período pico	98 %	90 %	102 %	104 %	100 %	117 %	97 %	Sí	<b>Se necesita mitigación.</b> 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.
<b>4D: Transporte: Estacionamiento</b>	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	<b>No se necesita mitigación.</b> Efectos beneficiosos
			Instalaciones de tránsito	Narrativa	Pequeños cambios en la demanda de estacionamiento en las instalaciones de tránsito, correspondientes al aumento en el número de pasajeros de trenes suburbanos y del subterráneo							No	<b>No se necesita mitigación.</b> Sin efectos adversos
<b>4E: Transporte: Peatones y bicicletas</b>	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 de los pasajeros en tránsito no generaría suficientes peatones nuevos como para afectar negativamente la circulación de peatones en el área de la estación. Fuera del CBD de Manhattan, el uso del transporte público en estaciones individuales no aumentaría lo suficiente como para afectar negativamente las condiciones de los peatones en las aceras, los cruces peatonales o las esquinas cercanas.	Herald Square/Penn Station NY	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	<b>Se necesita mitigación.</b> [NYCDOT] implementará un plan de monitoreo en este lugar. El plan incluirá una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, [NYCDOT] aumentará el espacio para peatones en las aceras y los cruces peatonales mediante la ampliación física o la eliminación o reubicación de obstrucciones.	
	Bicicletas	Pequeños aumentos en los viajes en bicicleta cerca de los centros de tránsito y como modo de viaje	CBD de Manhattan	Narrativa	Pequeños aumentos en los viajes en bicicleta cerca de los centros de tránsito con los mayores aumentos en la proporción de viajes peatonales							No	<b>No se necesita mitigación.</b> Sin efectos adversos
			Fuera del CBD de Manhattan	Narrativa	Algunos cambios del automóvil a la bicicleta							No	<b>No se necesita mitigación.</b> Sin efectos adversos
Seguridad	Sin efectos adversos	En términos generales	Narrativa	Sin aumentos sustanciales en el volumen de peatones ni mayores problemas de seguridad, incluso en las ubicaciones identificadas de alta colisión existentes. En general, con menos viajes vehiculares que entren y salgan del CBD de Manhattan, la alternativa de peaje del CBD podría resultar en volúmenes de tráfico reducidos en estos lugares. Esto ayudaría a reducir los conflictos vehículo-vehículo y vehículo-peatón, lo que generaría un beneficio general para la seguridad.							No	<b>No se necesita mitigación.</b> Sin efectos adversos	
<b>5A: Condiciones sociales: Población</b>	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	<b>No se necesita mitigación.</b> Efectos beneficiosos	

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		
	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	<b>No se necesita mitigación.</b> 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).
<b>5A: Condiciones sociales: Población (continuación)</b>	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 New 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	<b>No se necesita mitigación.</b> 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 hacia las instalaciones y servicios comunitarios no constituiría un efecto adverso en las instalaciones y servicios comunitarios.							No	<b>No se necesita mitigación.</b> Sin efectos adversos
	Efectos sobre los grupos sociales vulnerables	Beneficios a grupos sociales vulnerables de nuevo financiamiento del Programa Capital de MTA	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	<p>El Proyecto beneficiaría a ciertos grupos sociales vulnerables, incluidas las poblaciones de adultos mayores, las personas con discapacidades, las poblaciones dependientes del transporte público y las poblaciones que no conducen mediante la creación de una fuente de financiamiento para el Programa de Capital 2020-2024 de MTA (y los programas de capital posteriores) y la reducción la congestión en el CBD de Manhattan.</p> <p>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 describió 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.</p> <p>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.</p>							No	<b>No se necesita mitigación.</b> 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		
	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  <b>[Nuevo en la EA final: Mejoras Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a crear un Grupo de Trabajo de Pequeñas Empresas (SBWG) que se reunirá 6 meses antes y 6 meses después de la implementación del Proyecto, y anualmente a partir de entonces, para solicitar información continua sobre si las empresas se ven afectadas y de qué manera. Como parte de la mitigación de otros temas, TBTA se asegurará que el peaje durante la noche, para camiones y otros vehículos, se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final de peaje del CBD; esto también beneficiará a algunos trabajadores y empresas].</b>
	Precio de los bienes	El costo del nuevo peaje no daría lugar a cambios en el costo de la mayoría de los bienes de consumo	CBD de Manhattan	Narrativa	Es poco probable que resulte en un cambio significativo en el costo de la mayoría de los bienes de consumo. Cualquier aumento de costo asociado con el nuevo peaje en la Alternativa de peaje del CBD que se pasaría a las empresas receptoras se distribuiría entre varios clientes por cargo de peaje (ya que los camiones realizan múltiples entregas), especialmente para las empresas, incluidas las pequeñas empresas y las microempresas, que reciben entregas más pequeñas. Esto minimizaría el costo para cualquier negocio individual. Algunos sectores de productos básicos (materiales de construcción, electrónica, bebidas) son más propensos a los aumentos debido a la menor competencia en el mercado de entrega.							No	No se necesita mitigación. Sin efectos adversos

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		
	Industria del Taxi y FHV	Dependiendo del escenario de peaje, el peaje podría reducir los ingresos de taxis 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	<b>No se necesita mitigación.</b> 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	<b>No se necesita mitigación.</b> Sin efectos adversos
<b>7: Parques y recursos recreativos</b>		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" de la EA final).							No	<b>No se necesita mitigación.</b> Consulte el <b>Capítulo 7, "Parques y recursos recreativos"</b> de la EA final para obtener una lista de medidas para evitar efectos adversos en los parques.
<b>8: Recursos históricos y culturales</b>		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 (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	<b>No se necesita mitigación.</b> Consulte el <b>Capítulo 8, "Recursos históricos y culturales"</b> de la EA final para obtener una lista de medidas para evitar efectos adversos en las propiedades históricas.
<b>9: Recursos visuales</b>		Cambios en el entorno visual resultantes de la nueva infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Área de efecto visual	Narrativa	La infraestructura y el equipo serían similares en forma a los postes de alumbrado público, postes de señalización o estructuras similares que ya están en uso en todo New York City. Las cámaras incluidas en el conjunto de equipos del sistema de peaje utilizarían iluminación infrarroja durante la noche para permitir la recopilación de imágenes de matrículas sin necesidad de luz visible. El Proyecto tendría un efecto neutral en los grupos de espectadores y ningún efecto adverso en los recursos visuales.							No	<b>No se necesita mitigación.</b> Sin efectos adversos

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

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
<b>10: Calidad del aire (continuación)</b>		Aumentos o disminuciones en las emisiones relacionadas con las desviaciones del tráfico de camiones (continuación)	RFK Bridge, NY (continuación)	Posibles efectos adversos en la calidad del aire por desvíos de camiones	No	No	No	No	No	No	No	No	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 la próxima adquisición importante de autobuses eléctricos de batería de MTA, que <b>[comenzó]</b> a <b>[finales]</b> de 2022. Se anticipa que este esfuerzo independiente de MTA NYCT proporcionará beneficios de calidad del aire a las comunidades de justicia ambiental en el Bronx.
<b>11: Energía</b>		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	<b>No se necesita mitigación.</b> Efectos beneficiosos
<b>12: Ruido</b>		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	<b>No se necesita mitigación.</b> Sin efectos adversos <b>Mejora</b> Consulte la mejora general sobre el monitoreo al final de este cuadro.
			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	
<b>13: Recursos naturales</b>		Actividades de construcción para instalar infraestructura de peaje cerca de recursos naturales	Sitios de infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Narrativa	Sin efectos en aguas superficiales, humedales o llanuras aluviales. Los posibles efectos sobre las aguas pluviales y los recursos ecológicos se gestionarán mediante compromisos de construcción. El Proyecto es coherente con las políticas de la zona costera.							No	Consulte el <b>Capítulo 13, "Recursos naturales"</b> de la EA final para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.
<b>14 – Residuos peligrosos</b>		Posibilidad de perturbación de materiales contaminados o peligrosos existentes durante la construcción	Sitios de infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Narrativa	La alteración del suelo durante la construcción y la posible alteración, remoción o perturbación de la infraestructura vial y los servicios públicos existentes que podrían contener materiales que contengan asbesto, pintura a base de plomo u otras sustancias peligrosas. Los posibles efectos se gestionarán mediante compromisos de construcción.							No	Consulte el <b>Capítulo 14, "Materiales que contienen asbesto, pintura a base de plomo, desechos peligrosos y materiales contaminados"</b> de la EA final para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
15: Efectos de construcción		Posible interrupción relacionada con la construcción para la instalación de infraestructura de peaje	Sitios de infraestructura de peaje y equipos del sistema de peaje	Narrativa								No	Consulte el <b>Capítulo 15, "Efectos de la construcción"</b> de la EA final para obtener una lista de los compromisos de construcción para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos negativos.

CAPÍTULO EA/CATEGORÍA AMBIENTAL	TEMA	RESUMEN DE EFECTOS	UBICACIÓN	DATOS MOSTRADOS EN EL CUADRO	ESCENARIO DE PEAJE							POSIBLE EFECTO ADVERSO	MITIGACIÓN Y MEJORAS
					A	B	C	D	E	F	G		
17: Justicia ambiental	Conductores de bajos ingresos	<i>[La EA publicada en agosto de 2022 concluyó] que el aumento del costo para los conductores con el nuevo peaje del CBD afectaría de manera desproporcionada a los conductores de bajos ingresos del CBD de Manhattan que no tienen una alternativa [razonable] para llegar al CBD de Manhattan. [Con un análisis más detallado de la población afectada y la adición de nuevas medidas de mitigación, la EA final concluye que no habría un efecto desproporcionadamente alto y adverso en los conductores de bajos ingresos. ...Continúa más adelante...]</i>	Área de estudio de 28 condados	Narrativa								Si	<b>Se necesita mitigación.</b> El Proyecto incluirá un crédito fiscal para los peajes del CBD pagados por los residentes del CBD de Manhattan cuyo ingreso bruto ajustado de New York para el año fiscal sea inferior a \$60,000. TBTA coordinará con el Departamento de Impuestos y Finanzas del Estado de Nueva York (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 proporcionar a los conductores elegibles información sobre cómo reclamar el crédito. 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. 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[precargado]), recarguen sus cuentas con dinero en efectivo en los establecimientos minoristas participantes y los planes de descuento ya existentes, de los que pueden no ser conscientes. 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. Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a establecer un Grupo Comunitario de Justicia Ambiental que [se] reunirá [trimestralmente], con una primera reunión [que tendrá lugar antes de] la

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		
													implementación del Proyecto, para compartir datos y análisis actualizados y conocer posibles inquietudes. <b>[En lo que respecta a la justicia ambiental, los Patrocinadores del Proyecto continuarán proporcionando oportunidades significativas para la participación y el compromiso compartiendo datos y análisis actualizados, escuchando inquietudes y solicitando comentarios sobre el proceso de establecimiento de peajes]. ...Continúa más adelante...</b>
17 – Justicia ambiental (continuación)	Conductores de bajos ingresos (continuación)	<b>[La EA publicada en agosto de 2022 concluyó]</b> que el aumento del costo para los conductores con el nuevo peaje del CBD afectaría de manera desproporcionada a los conductores de bajos ingresos del CBD de Manhattan que no tienen una alternativa <b>[razonable]</b> para llegar al CBD de Manhattan. <b>[Con un análisis más detallado de la población afectada y la adición de nuevas medidas de mitigación, la EA final concluye que no habría un efecto desproporcionadamente alto y adverso en los conductores de bajos ingresos. (continuación).]</b>	Área de estudio de 28 condados	Narrativa	El aumento del costo para los conductores con el nuevo peaje del CBD <b>[ocurrirá en]</b> todos los escenarios de peaje (continuación).							Si	<b>[Nuevo en la EA final: TBTA se asegurará de que el peaje durante la noche, para camiones y otros vehículos, se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final de peaje del CBD; esto beneficiará a los conductores de bajos ingresos que viajan durante ese tiempo.</b>  <b>Nuevo en la EA final: Durante cinco años, TBTA se compromete a poner en marcha un plan de descuento para conductores frecuentes de bajos ingresos que se beneficiarán de un descuento del 25 % en la tarifa de peaje total de CBD E-ZPass para la hora del día aplicable después de los primeros 10 viajes en cada mes calendario (sin incluir el período nocturno, que ya tendrá un gran descuento).</b>  <b>Mejora</b> <b>TBTA coordinará con MTA NYCT para mejorar el servicio de autobuses en las áreas identificadas en la EA a medida que avanzan los rediseños de la red de autobuses de Brooklyn y Manhattan].</b>
	Conductores de taxis y FHV	<b>[La EA publicada en agosto de 2022, encontró un]</b> posible efecto adverso y desproporcionadamente alto que se produciría para los conductores de taxis y FHV en New York City, que en gran medida se identifican como poblaciones minoritarias, en escenarios de peaje que cobran peaje a sus vehículos más de una vez al día. Esto se produciría en los escenarios de peaje A, D y G sin modificar; para los conductores	New York City	Narrativa Cambio en las VMT diarias de taxis/FHV con pasajeros en el CBD relativo a la Alternativa de No Acción: Escenarios incluidos en EA	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.							Si	<b>[Nuevo en la EA final : Se necesita mitigación. TBTA se asegurará de que se incluya una estructura de peaje con peajes de no más de una vez por día para taxis o FHV en la estructura de peaje final del CBD].</b>

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		
		de FHV, también se produciría en los escenarios de peaje C y E. El efecto adverso estaría relacionado con el costo del nuevo peaje del CBD y la reducción de las VMT para taxis y FHV, lo que resultaría en una disminución en los ingresos que podría generar pérdidas de empleo. <b>[Con la adición de nuevas medidas de mitigación, la EA final concluye que no habría un efecto desproporcionadamente alto y adverso en los conductores de taxis y en FHV].</b>		Cambio neto en viajes diarios de taxis/FHV al CBD en relación con los escenarios incluidos en EA: Análisis adicional para evaluar los efectos de límites o exenciones	Peajes limitados a 1x/día: +2 %	—	—	Peajes limitados a 1x/día: +3 % Exento: +50 %	—	—	Peajes limitados a 1x/día: +2 %		

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

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

**[Nota:**

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

Cuadro 2. Medidas de mitigación regionales y basadas en el lugar

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

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

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

Cuadro 3. Resumen del enfoque de implementación de la Alternativa de peaje del CBD para medidas de mitigación y mejora

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

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

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
	Estación de subterráneo Flushing-Main St (Queens): escalera mecánica E456 que conecta la calle con la <i>entrepranta</i>	TBTA coordinará con MTA NYCT para implementar un plan de monitoreo para esta ubicación. El plan identificará una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, MTA NYCT aumentará la velocidad de 100 pies por minuto (fpm) a 120 fpm.	<p>El momento exacto se basará en la estacionalidad y otros factores, como los cambios en el servicio y la actividad de construcción en la estación.</p> <p>Para los volúmenes de pasajeros de escaleras mecánicas, los datos de referencia se recopilarán dentro de los seis meses anteriores a la implementación del Proyecto. Los datos posteriores a la implementación se recopilarán dentro del primer año posterior a la implementación del Proyecto.</p>	<p>Si una comparación de los volúmenes de pasajeros en la hora pico entre semana de la escalera E456 antes y después de la implementación del Proyecto muestra un cambio incremental que es mayor o igual a 26 pasajeros en la hora pico entre semana, y el número total de pasajeros en la estación de subterráneo Flushing-Main St está al 90 % de los niveles de 2019.</p> <p>Los métodos de recopilación y evaluación de datos seguirán las prácticas estándar de conformidad con las directrices del <i>Manual técnico de CEQR</i> y se coordinarán con NYCT.</p>	Antes de que la cantidad total de pasajeros en la estación supere el 90 % de los niveles de 2019.	TBTA liderará en asociación con MTA NYCT.

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
<p><b>4C: Transporte: Tránsito</b> Elementos de tránsito (continuación)</p>	<p>Estación de subterráneo Union Sq (Manhattan): escalera mecánica E219 que conecta el andén de la línea de subterráneo L con la <i>entrepunta</i> de las líneas N.º 4/5/6</p>	<p>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.</p>	<p>El momento exacto se basará en la estacionalidad y otros factores, como los cambios en el servicio y la actividad de construcción en la estación.</p> <p>Para los volúmenes de pasajeros de escaleras mecánicas, los datos de referencia se recopilarán dentro de los seis meses anteriores a la implementación del Proyecto. Los datos posteriores a la implementación se recopilarán dentro del primer año posterior a la implementación del Proyecto.</p> <p>MTA NYCT recopila y evalúa los datos de los pasajeros de las estaciones de manera continua basándose en los datos de entrada y salida de los torniquetes de todo el sistema.</p>	<p>Si una comparación de los volúmenes de pasajeros en la hora pico entre semana de la escalera E219 antes y después de la implementación del Proyecto muestra un cambio incremental que es mayor o igual a 21 pasajeros en la hora pico entre semana, y el número total de pasajeros en la estación de subterráneo Union Sq está al 90 % de los niveles de 2019.</p> <p>Los métodos de recopilación y evaluación de datos seguirán las prácticas estándar de conformidad con las directrices del <i>Manual técnico de CEQR</i> y se coordinarán con NYCT.</p>	<p>Antes de que la cantidad total de pasajeros en la estación supere el 90 % de los niveles de 2019.</p>	<p>TBTA liderará en asociación con MTA NYCT.</p>
	<p>Estación de subterráneo Court Sq (Queens): escalera P2/P4 hasta la línea No. 7 con destino a Manhattan</p>	<p>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.</p>	<p>El momento exacto se basará en la estacionalidad y otros factores, como los cambios en el servicio y la actividad de construcción en la estación.</p> <p>Para los volúmenes de pasajeros de escaleras, los datos de referencia se recopilarán dentro de los seis meses anteriores a la implementación del Proyecto. Los datos posteriores a la implementación se recopilarán dentro del primer año posterior a la implementación del Proyecto.</p> <p>MTA NYCT recopila y evalúa los datos de los pasajeros de las estaciones de manera continua basándose en los datos de entrada y salida de los torniquetes de todo el sistema.</p>	<p>Si una comparación de los volúmenes de pasajeros en la hora pico entre semana de la escalera P2/P4 antes y después de la implementación del Proyecto muestra un cambio incremental que es mayor o igual a 101 pasajeros en hora pico entre semana, y el número total de pasajeros en la estación de subterráneo de Court Sq es el 90 % de los niveles de 2019, y si la construcción por parte de un desarrollador externo no es probable en un futuro previsible.</p> <p>Los métodos de recopilación y evaluación de datos seguirán las prácticas estándar de conformidad con las directrices del <i>Manual técnico de CEQR</i> y se coordinarán con NYCT.</p>	<p>El diseño y la asignación de recursos comenzarán inmediatamente después de que se supere el umbral de volumen de pasajeros y se implementarán antes de que la cantidad total de pasajeros en la estación supere el 90 % de los niveles de 2019 (si la construcción por parte de un desarrollador externo no es probable en un futuro previsible).</p>	<p>TBTA liderará en asociación con MTA NYCT.</p>

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
<b>4E: Transporte: Peatones y bicicletas - Circulación peatonal</b>	Herald Square/Penn Station NY	NYCDOT implementará un plan de monitoreo en este lugar. El plan incluirá una línea de base, un momento específico y un umbral para acciones adicionales. Si se alcanza ese umbral, NYCDOT aumentará el espacio para peatones en las aceras y los cruces peatonales mediante la ampliación física o la eliminación o reubicación de obstrucciones.	El momento exacto se basará en la estacionalidad y otros factores como la actividad de construcción. Los datos de referencia se recopilarán dentro de los seis meses anteriores a la implementación del Proyecto. Los datos posteriores a la implementación se recopilarán dentro del primer año posterior a la implementación del Proyecto.	221 peatones adicionales por hora (pph) durante la hora pico de la mañana entre semana o 204 pph durante la hora pico de la tarde a lo largo de la acera oeste de Eighth Avenue entre West 34th y West 35th Streets, 265 pph durante la hora pico de la mañana o 259 pph durante la hora pico de la tarde en el cruce peatonal norte en Sixth Avenue y West 34th Street, o 221 pph durante la hora pico de la mañana en el cruce peatonal norte en Seventh Avenue y West 32nd Street.  Los métodos de recopilación y evaluación de datos seguirán las prácticas estándar de conformidad con las directrices del <i>Manual técnico de CEQR</i> y se coordinarán con NYCDOT.	Dentro de los 90 días posteriores a la observación de conteos de peatones que superen el umbral para los próximos pasos.	NYCDOT liderará.
<b>6: Condiciones económicas: Efectos económicos de los costos de peaje</b>	CBD de Manhattan	<b>Nuevo en la EA final:</b> Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a crear un Grupo de Trabajo de Pequeñas Empresas (SBWG) que se reunirá seis meses antes y seis meses después de la implementación del Proyecto, y anualmente a partir de entonces, para solicitar información continua sobre si las empresas se ven afectadas y de qué manera.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	La membresía se confirmará seis meses antes de la implementación del Proyecto, con la primera reunión antes de la implementación, la segunda reunión dentro de los seis meses posteriores a la implementación y reuniones anuales a partir de entonces.	TBTA liderará en asociación con NYSDOT y NYCDOT.
	Múltiples en toda el área de estudio	<b>Nuevo en la EA final:</b> TBTA se asegurará de que el peaje durante la noche, para camiones y otros vehículos, se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final; esto también beneficiará a algunos trabajadores y empresas.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Simultáneamente a la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.
<b>7: Parques y recursos recreativos</b>	CBD de Manhattan	Consulte el <b>Capítulo 7, "Parques y recursos recreativos"</b> de la EA final para obtener una lista de medidas para evitar efectos adversos en los parques.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Se producirá durante el diseño, el desarrollo, las pruebas o la construcción, según lo estipulado en el contrato.	TBTA se asegurará de que los contratistas cumplan con los requisitos del contrato.
<b>8: Recursos históricos y culturales</b>	45 propiedades históricas dentro del Área de Posibles Efectos (APE) del Proyecto	Consulte el <b>Capítulo 8, "Recursos históricos y culturales"</b> de la EA final para obtener una lista de medidas para evitar efectos adversos en las propiedades históricas.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Se producirá durante el diseño, el desarrollo, las pruebas o la construcción, según lo estipulado en el contrato.	TBTA se asegurará de que los contratistas cumplan con los requisitos del contrato.

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
10: Calidad del aire	New York City	<p>TBTA coordinará con NYC DOHMH para ampliar la red existente de sensores en la Ciudad para monitorear ubicaciones prioritarias y complementará un número menor de monitores de PM<sub>2.5</sub> en tiempo real para proporcionar información sobre los patrones de la hora del día para determinar si los cambios en la contaminación del aire se pueden atribuir a cambios en el tráfico que ocurren después de la implementación del Proyecto. Los Patrocinadores del Proyecto seleccionarán las ubicaciones de monitoreo adicionales considerando el análisis de la calidad del aire en la EA y los aportes de las partes interesadas en la justicia ambiental. También se consultará a NYSDEC y otras agencias que realizan el monitoreo antes de finalizar el enfoque de monitoreo. Los Patrocinadores del Proyecto monitorearán la calidad del aire antes de la implementación (estableciendo una línea de base) y dos años después de la implementación. Luego del período inicial de análisis posterior a la implementación de dos años, y al margen del monitoreo y los informes continuos de la calidad del aire, los Patrocinadores del Proyecto evaluarán la magnitud y la variabilidad de los cambios en la calidad del aire para determinar si se necesitan más sitios de monitoreo. Los datos recopilados a lo largo del programa de monitoreo se pondrán a disposición del público a medida que los datos estén disponibles y se complete el análisis. Los datos de los monitores en tiempo real estarán disponibles en línea de forma continua desde el inicio del monitoreo previo a la implementación.</p>	<p>En el año anterior a la implementación del Proyecto (estableciendo una línea de base), y dos años después de la implementación del Proyecto.</p> <p>Las ubicaciones y las duraciones se determinarán teniendo en cuenta los usos de la tierra y las fuentes de emisiones ajenas al Proyecto y con aportes de las partes interesadas en la justicia ambiental.</p>	<p>N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.</p>	<p>La asignación de recursos y la aprobación del plan de trabajo están en marcha. Los datos de referencia se recopilarán en el año anterior a la implementación del Proyecto, pero el inicio y la duración exactos dependerán del momento de la implementación del Proyecto. Los lugares de monitoreo se confirmarán al menos cuatro meses antes de la recopilación de datos. Se recopilarán al menos seis meses de datos antes de la implementación del Proyecto.</p>	<p>TBTA liderará en asociación con NYC DOHMH y NYSDEC.</p>

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

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

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
		<b>Nuevo en la EA final:</b> TBTA se asegurará de que el peaje durante la noche, para camiones y otros vehículos, se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final de peaje del CBD; esto beneficiará a los conductores de bajos ingresos que viajan durante ese tiempo.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Simultáneamente a la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.
<b>17: Justicia ambiental</b> Conductores de bajos ingresos (continuación)	Área de estudio de 28 condados (continuación)	<b>Nuevo en la EA final:</b> Durante cinco años, TBTA se compromete a poner en marcha un plan de descuento para conductores de bajos ingresos frecuentes que se beneficiarán de un descuento del 25 % en la tarifa de peaje total de CBD E-ZPass para la hora del día aplicable después de los primeros 10 viajes en cada mes calendario (sin incluir el período nocturno, que ya tendrá un gran descuento).	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada; el proceso de solicitud comenzará varios meses antes del inicio de las operaciones de peaje.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Simultáneamente a la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.
	New York City	TBTA coordinará con MTA NYCT para mejorar el servicio de autobuses en las áreas identificadas en la EA a medida que avanzan los rediseños de la red de autobuses de Brooklyn y Manhattan.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	La coordinación entre TBTA y NYCT está en curso y aumentará después de que se establezcan las tarifas de peaje. El Proyecto del plan de rediseño de la red de autobuses de Brooklyn se publicó en diciembre de 2022 y se perfeccionará en 2023. El siguiente paso en el rediseño de la red de autobuses de Manhattan es un informe sobre las condiciones existentes.	TBTA coordinará con NYCT.
<b>17: Justicia ambiental</b> Conductores de taxis y FHV	New York City	<b>Nuevo en la EA final:</b> TBTA se asegurará de que se incluya una estructura de peaje con peajes de no más de una vez por día para taxis o FHV en la estructura de peaje final del CBD.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Simultáneamente a la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.
<b>17: Justicia ambiental</b> Desviación del tráfico a ciertas comunidades que ya están sobrecargadas por la contaminación del aire preexistente y las enfermedades crónicas (Consulte la Nota 1)	Múltiples en toda el área de estudio de justicia ambiental	<b>Nuevo en la EA final:</b> TBTA se asegurará de que el peaje durante la noche, para camiones y otros vehículos, se reduzca a un 50 % o menos del peaje en horas pico desde al menos las 12:00 a. m. hasta las 4:00 a. m. en la estructura final; esto reducirá las desviaciones de camiones.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Simultáneamente a la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.
		<b>Nuevo en la EA final:</b> NYCDOT ampliará el Programa NYC Clean Trucks para acelerar el reemplazo de los viejos camiones diésel elegibles, que viajan en carreteras en ciertas comunidades de justicia ambiental donde se prevé que el Proyecto aumente el tráfico de camiones, por vehículos eléctricos, híbridos, de gas natural comprimido y diésel limpios de bajas emisiones.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	El compromiso con las empresas propietarias de camiones comenzará después de que se establezcan las tarifas de peaje; la implementación comenzará dentro de los seis meses posteriores al inicio de las operaciones de peaje.	NYCDOT liderará.
		<b>Nuevo en la EA final:</b> NYCDOT ampliará su programa de entregas fuera del horario laboral en lugares donde se prevé que el Proyecto aumente el tráfico de camiones para reducir el tráfico de camiones durante el día y aumentar la seguridad vial en ciertas comunidades de justicia ambiental.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	El compromiso con los remitentes y los destinatarios comenzará después de que se establezcan las tarifas de peaje; la implementación comenzará dentro de los seis meses posteriores al inicio de las operaciones de peaje.	NYCDOT liderará.

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
	FDR Drive entre Brooklyn Bridge y East Houston Street	<b>Nuevo en la EA final:</b> TBTA cobrará peaje a los vehículos que viajen hacia el norte por FDR Drive que salgan en East Houston Street y luego giren para viajar inmediatamente hacia el sur por FDR Drive; esto mitigará los aumentos modelados de tráfico no relacionado con camiones en FDR Drive entre Brooklyn Bridge y East Houston Street.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Simultáneamente a la implementación del Proyecto.	TBTA liderará.

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL	
<b>17: Justicia ambiental</b> Desviación del tráfico a ciertas comunidades que ya están sobrecargadas por la contaminación del aire preexistente y las enfermedades crónicas (Consulte la Nota 1) (Continuación)	Hunts Point Produce Market	<b>Nuevo en la EA final:</b> Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán para reemplazar las TRU que queman diésel por vehículos limpios en Hunts Point Produce Market.	N/A: no se requiere monitoreo temprano; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	El compromiso con los propietarios y arrendatarios de TRU para el reemplazo de TRU comenzará inmediatamente después de recibir la aprobación del Proyecto.	de impacto significativo NYCDOT liderará.	
	Los tramos censales específicos que experimentarían un aumento o disminución del tráfico de camiones cambiarían ligeramente dependiendo del escenario de peaje. Las siguientes comunidades podrían tener tramos censales que merezcan una mitigación basada en el lugar: High Bridge, Morrisania y Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx, East Harlem, Randall's Island, Downtown Brooklyn, Fort Greene, South Williamsburg, Orange, East Orange, Newark y Fort Lee. (Consultar nota 2).	<b>Nuevo en la EA final:</b> NYSDOT coordinará para ampliar la infraestructura de carga de camiones eléctricos.				Las ubicaciones específicas se determinarán después de que se establezcan las tarifas de peaje; la implementación comenzará dentro de los seis meses posteriores al inicio de las operaciones de peaje.	NYSDOT liderará.
		<b>Nuevo en la EA final:</b> Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán para instalar vegetación a los costados de las carreteras para mejorar la calidad del aire en las inmediaciones.	Después de establecer las tarifas de peaje, se realizarán análisis de la estructura de peaje adoptada como se describe en el <b>Anexo 17D</b> para determinar dónde se espera que se produzcan desviaciones de camiones. Con este análisis y mediante el compromiso continuo con el Grupo Comunitario de Justicia Ambiental y otras partes interesadas, se determinarán ubicaciones específicas para la mitigación basada en el lugar.			Las ubicaciones específicas se determinarán con las comunidades afectadas después de que se establezcan las tarifas de peaje; la implementación comenzará dentro de los seis meses posteriores al inicio de las operaciones de peaje.	Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán con las agencias estatales y locales pertinentes.
		<b>Nuevo en la EA final:</b> Los Patrocinadores del Proyecto renovarán parques y espacios verdes.	Con este análisis y mediante el compromiso continuo con el Grupo Comunitario de Justicia Ambiental y otras partes interesadas, se determinarán ubicaciones específicas para la mitigación basada en el lugar.		N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	Las ubicaciones específicas se determinarán con las comunidades afectadas después de que se establezcan las tarifas de peaje; el tiempo de implementación se determinará después de que se confirmen las ubicaciones.	Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán con las agencias locales pertinentes.
		<b>Nuevo en la EA final:</b> Los Patrocinadores del Proyecto instalarán o actualizarán unidades de filtración de aire en las escuelas.	Los datos sobre el alcance y el impacto de las medidas de mitigación implementadas se recopilarán de manera continua.			Después de establecer las tarifas de peaje, se realizará una evaluación de la ubicación/necesidades antes del inicio de las operaciones de peaje; el tiempo de implementación se determinará después de que se confirmen las ubicaciones.	Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán con las agencias locales pertinentes.
		<b>Nuevo en la EA final:</b> Los Patrocinadores del Proyecto trabajarán con NYC DOHMH para ampliar su programa de gestión de casos de asma y crear nuevos programas de asma basados en la comunidad a través de un centro de asma de vecindario en el Bronx.				Después de establecer las tarifas de peaje, se realizará una evaluación de la ubicación/necesidades antes del inicio de las operaciones de peaje; el tiempo de implementación se determinará después de que se confirmen las ubicaciones.	Los Patrocinadores del Proyecto coordinarán con NYC DOHMH.
<b>Mejora general del Proyecto</b>	CBD de Manhattan y ubicaciones de posibles efectos del Proyecto	Los Patrocinadores del Proyecto se comprometen a monitorear e informar continuamente sobre los posibles efectos del Proyecto, incluidos, por ejemplo, el tráfico que ingresa al CBD, las millas recorridas por vehículos en el CBD; el número de pasajeros de proveedores de transporte público en toda la región; las velocidades de los autobuses dentro del CBD; las tendencias de la calidad del aire y las emisiones; el estacionamiento, y los ingresos del Proyecto. Los datos se recopilarán antes y después de la ejecución del Proyecto. Se emitirá un informe formal sobre los efectos del Proyecto un año después de la implementación y luego cada dos años. Además, un sitio web de informes hará que los datos, análisis y visualizaciones estén disponibles en formato de datos abiertos en la mayor medida posible. Se proporcionarán actualizaciones al menos dos veces al año a medida que los datos estén disponibles y se complete el análisis. Estos datos también se utilizarán para apoyar un	La recopilación de datos de referencia comenzó en 2019 y continuará durante la implementación del Proyecto a medida que los datos de fuentes externas estén disponibles (con algunos conjuntos de datos publicados solo anualmente o trimestralmente) y se complete el análisis de datos.  Después de la implementación del Proyecto, estos conjuntos de datos se seguirán recopilando a medida que estén disponibles y se comenzarán a recopilar nuevos conjuntos de datos, como los ingresos del Proyecto.	N/A: no se requiere umbral; implementado bajo cualquier estructura de peaje adoptada.	El sitio web de informes comenzará a informar los datos de referencia y los datos posteriores a la implementación del sistema de peaje tan pronto como sea posible, después de la implementación del Proyecto.  Se emitirá un informe formal sobre los efectos del Proyecto un año después de la implementación y luego cada dos años. Además, el sitio web de informes hará que los datos, análisis y visualizaciones estén disponibles en formato de datos abiertos en la mayor medida factible. Se proporcionarán actualizaciones al menos dos veces al año a medida que los datos estén disponibles y se complete el análisis. Estos datos también se utilizarán para apoyar un enfoque de gestión	TBTA liderará en asociación con NYCDOT, NYSDOT, con coordinación con otras agencias y entidades para obtener datos según corresponda.	

CAPÍTULO DE EA: TEMA	UBICACIONES RELEVANTES	DESCRIPCIÓN DE LA MITIGACIÓN O MEJORA	CRONOLOGÍA PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS ANTES Y DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	UMBRAL PARA DETERMINAR CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN LOS PRÓXIMOS PASOS	PLAZOS PARA MEDIDAS ESPECÍFICAS	AGENCIA PRINCIPAL
		enfoque de gestión adaptativa para monitorear la eficacia de la mitigación, y los ajustes necesarios.			adaptativa para monitorear la eficacia de la mitigación, y los ajustes necesarios.	

Notas:

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

SE DEJÓ ESTA PÁGINA EN BLANCO DE FORMA INTENCIONADA.

### **3. ¿Qué se ha hecho desde la Evaluación Ambiental Final? (Marcador de posición)**

Este es un marcador de posición. Este FONSI en borrador se presenta con la EA final al público durante un período de 30 días. Cualquier actividad relacionada con la revisión NEPA del proyecto que ocurra durante este período de revisión pública de 30 días se reportará en esta sección si la FHWA determina que no se garantiza una declaración de impacto ambiental.

### **4. ¿Qué cambios se han realizado a la EA final? (Marcador de posición)**

Este es un marcador de posición. Este FONSI en borrador se presenta con la EA final al público durante un período de 30 días. Cualquier cambio necesario en respuesta a la revisión pública de la EA final se describirá en esta sección si la FHWA determina que no se garantiza una declaración de impacto ambiental.

### **5. ¿Qué comentarios se recibieron sobre la EA final? (Marcador de posición)**

Este es un marcador de posición. Según la naturaleza de los comentarios recibidos durante el período de revisión de 30 días de la EA final, la FHWA puede resumir el contenido o incluir comentarios individuales. El enfoque estará en los comentarios que brinden nueva información al proceso si la FHWA determina que no se garantiza una declaración de impacto ambiental.

### **6. ¿Cuáles son los siguientes pasos?**

Para ayudar a definir el Programa de Peaje del CBD, la Ley de movilidad del tráfico requiere que la Junta de la TBTA establezca una Junta de Revisión de Movilidad del Tráfico con seis miembros que representen a la región y que tengan experiencia en finanzas públicas, transporte, tránsito masivo o gestión. La Junta de Revisión de Movilidad del Tráfico recomendaría a la Junta de la TBTA los montos de peaje y la estructura del peaje, como los créditos de cruce, los descuentos o las exenciones a los peajes existentes pagados en los puentes y túneles.<sup>5</sup> La estructura de precios variable puede variar según el momento del día, el día de la semana y el día del año, y podría ser diferente para diferentes tipos de vehículos. Basándose en la recomendación de la Junta de Revisión de Movilidad del Tráfico, la Junta de la TBTA aprobaría y adoptaría

---

<sup>5</sup> En abril de 2018, el estado de New York impuso un recargo por congestión a los viajes en taxi y FHV que empiezan en, finalizan en o pasan por Manhattan al sur de 96th Street. La Ley de movilidad del tráfico requiere que la Junta de Revisión de Movilidad del Tráfico examine los posibles créditos de cruce de peaje del CBD, descuentos o exenciones para los taxis y FHV. En los modelos de demanda de viaje realizados para la EA final, se asume que el recargo a taxis y FHV establecido en la legislación de 2018 seguirá teniendo efecto con la alternativa de peaje del CBD.

una estructura de peaje final, y luego de una audiencia pública de acuerdo con la State Administrative Procedure Act. El plan de la TBTA adaptado especificaría los créditos de cruce, los descuentos o las exenciones para los peajes pagados en puentes y túneles; créditos, descuentos o exenciones para taxis o FHV, que ya están sujetos a recargos conforme a la Public Authorities Law; y cualquier otro posible crédito de cruce, descuento o exención.<sup>6</sup>

La recomendación de la Junta de Revisión de Movilidad del Tráfico se basaría en los resultados de la EA final, que incluyen un estudio de tráfico, y consideraría factores como los patrones de tráfico, los costos operativos, el impacto público y los impactos ambientales, entre ellos, la calidad del aire y las tendencias de emisión. El análisis de la EA final está diseñado para identificar los efectos que pueden derivarse de la implementación de la alternativa de peaje del CBD, incluido cualquier posible crédito de cruce, descuento o exención. Por lo tanto, en la EA final, se consideró una variedad de escenarios de peaje con diferentes atributos para identificar el rango de los efectos que pueden ocurrir.

Las tarifas y la estructura de peaje elegidas por la TBTA tendrían que ser reevaluadas para determinar si la decisión tomada en el FONSI aún es válida. Esto requiere que la TBTA demuestre a la FHWA que los efectos de las tarifas y la estructura de peaje finales son coherentes con los efectos demostrados en la EA final y que la mitigación aún es válida.

Después de la emisión de un FONSI, los patrocinadores del proyecto y la FHWA firmarán un acuerdo de peaje que permita a los patrocinadores del proyecto participar en el Programa Piloto de Precios Basados en el Valor de la FHWA (VPPP).

Después de cumplir con todos los requisitos federales, incluido en el ingreso al VPPP, las operaciones de peaje podrían comenzar.

---

<sup>6</sup> Consolidated Laws of the State of New York, Public Authorities Law, Artículo 5, Título 11, Sección 1270-i.



**ANEXO A. EVALUACIÓN AMBIENTAL FINAL DEL PROGRAMA DE PEAJE DEL  
DISTRITO COMERCIAL CENTRAL (CBD) (MARCADOR DE POSICIÓN)**



**ANEXO B. COMENTARIOS PÚBLICOS SOBRE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL FINAL (MARCADOR DE POSICIÓN)**



**ANEXO C. AVISO PÚBLICO DE DISPONIBILIDAD DE LA EVALUACIÓN  
AMBIENTAL FINAL Y DETERMINACIÓN BORRADOR DE AUSENCIA DE  
IMPACTO SIGNIFICATIVO (MARCADOR DE POSICIÓN)**