

CENTRAL BUSINESS DISTRICT (সেন্ট্রাল বিজনেস ডিস্ট্রিক্ট) (CBD)-এর TOLLING PROGRAM (টোলিং প্রোগ্রাম)

চূড়ান্ত পরিবেশগত মূল্যায়ন নির্বাহী সারসংক্ষেপ

এপ্রিল 2023

Federal Lead Agency (ফেডারেল লিড এজেন্সি)



U.S. Department
of Transportation

Federal Highway
Administration

প্রজেক্টের স্পনসর



Department of
Transportation



লিমিটেড ইংলিশ প্রফিসিয়েন্সি (LEP) থাকা ব্যক্তি বা যারা ডকুমেন্টটি তাদের মাতৃভাষায় পড়তে পছন্দ করেন তাদের দ্বারা সর্বজনীন মন্তব্যের সময় অংশগ্রহণের সুবিধার একমাত্র উদ্দেশ্যে অফিসিয়াল ইংরেজি সংস্করণ থেকে অন্য কোনো ভাষায় নির্বাহী সারসংক্ষেপের অনুবাদ করা হয়।

বিষয়সূচি

Central Business District (সেন্ট্রাল বিজনেস ডিস্ট্রিক্ট)-এর Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) কী? ..ES-2	
প্রোজেক্টটি কোথায় প্রস্তাবিত হয়েছে? ..ES-2	
Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে বর্তমানে কীভাবে মানুষ ও পণ্য পরিচালিত হয়? ..ES-3	
উদ্ভাবিত প্রোজেক্টের সুবিধা ও প্রভাবগুলি কী-কী? ..ES-3	
পরিবেশগত মূল্যায়ন (EA) কী এবং এই প্রোজেক্টের জন্য কেন এটি প্রয়োজন? ..ES-4	
কেন CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) বিবেচনা করা হচ্ছে?.....ES-5	
প্রোজেক্টের উদ্দেশ্য, প্রয়োজনীয়তা ও লক্ষ্য.....ES-6	
কেন আমাদের যানজট কমানো দরকার?.....ES-6	
কেন আমাদের transit বিনিয়োগের জন্য অর্থের প্রয়োজন? ..ES-6	
প্রোজেক্টের লক্ষ্যগুলি কী-কী? ..ES-7	
প্রোজেক্টের বিকল্পগুলি কী-কী? ..ES-8	
নো অ্যাকশন অলটারনেটিভ.....ES-8	
CBD টোলিং-এর বিকল্প (অ্যাকশন অলটারনেটিভ) ..ES-11	
উপকারী ও প্রতিকূল প্রভাব: CBD টোলিং বিকল্পের টোলিং পরিস্থিতি সম্পর্কে কোন বিষয়টি জানা গুরুত্বপূর্ণ? ..ES-11	
ট্রাকের টোলের মূল্য।.....ES-13	
যে সময় টোল নেওয়া হয়েছে।.....ES-14	
অ্যাকশন অলটারনেটিভ কীভাবে প্রকল্পের উদ্দেশ্য পূরণ করে?.....ES-14	
প্রোজেক্টের প্রভাবগুলি কী-কী?.....ES-15	
পরিবেশগত ন্যায়বিচার জনসংখ্যার উপর প্রোজেক্টের প্রভাবগুলি কী-কী?.....ES-15	
কম-আয়কারী গাড়িচালক.....ES-16	
ট্যাক্সি এবং FHVস ..ES-18	
[পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ে যানবাহন চলাচলের পরিবর্তন.....ES-18	
ট্রাফিক এবং ট্রাক ট্রাফিকের সাথে যুক্ত বায়ু দূষণকারী।.....ES-18	
অতীতে ভূমি-ব্যবহার এবং পরিবহন রীতি, প্রবণতা এবং বোঝা।.....ES-19	
ট্রাক চলাচলের উপর প্রভাবের সারাংশ।.....ES-19	
ট্রাক নয় এমন যানবাহন চলাচলের উপর প্রভাবের সারাংশ।.....ES-20	
যানবাহন চলাচলের পথ পরিবর্তনের জন্য প্রশমন।.....ES-20	
প্রশমন ব্যবস্থা কি EA-এর ফলাফল পরিবর্তন করবে?.....ES-24	
জনসাধারণ কীভাবে জড়িত হয়েছে? ..ES-26	
পরিবেশগত ন্যায়বিচার সংক্রান্ত কারিগরি উপদেষ্টা গ্রুপ।.....ES-26	
পরিবেশগত ন্যায়বিচার সংক্রান্ত স্টেকহোল্ডার ওয়ার্কিং গ্রুপ।.....ES-26	
ধারা 4(f) বৈশিষ্ট্য প্রকল্পের প্রভাব কী?.....ES-53	

চিত্র

চিত্র ES-1। 28-কাউন্টি অঞ্চল অধ্যয়ন এলাকা.....	2
চিত্র ES-2। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে মানুষরা যে (মোডের মাধ্যমে) প্রবেশ করছে এবং [এবং প্রস্থান করছে].....	ES-3
চিত্র ES-3। সবচেয়ে ঘনবসতিপূর্ণ শহুরে এলাকা (2021).....	ES-5
সারণী ES-4। EA -তে মূল্যায়ন করা সম্পদ এলাকা এবং প্রভাব.....	ES-15
চিত্র ES-5। উচ্চ পূর্ব-বিদ্যমান দূষণকারী এবং দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝা সহ পরিবেশগত ন্যায়বিচার জনসংখ্যার অঞ্চল যেখানে ট্রাক চলাচলের নৈকট্য সম্ভাব্যভাবে বৃদ্ধি পেতে পারে (টোলিং সিনারিও E)।	ES-21

সারণী

সারণী ES-1। প্রাথমিক বিকল্প স্কিনিং-এর ফলাফল'.....	ES-9
সারণী ES-2। CBD টোলিং বিকল্পের জন্য টোলিং পরিস্থিতি মূল্যায়ন করা হয়েছে.....	ES-12
সারণী ES-3। নো অ্যাকশন এবং CBD টোলিং বিকল্পগুলির জন্য মূল্যায়ন ফলাফলের তুলনা.....	ES-14
[টেবিল ES-4। আঞ্চলিক ও স্থান-ভিত্তিক প্রশমন ব্যবস্থা].....	ES-22
টেবিল ES-[5]। টোলিং পরিস্থিতির তুলনা-সহ CBD টোলিং বিকল্পের সুবিধা ও প্রভাবের সারাংশ	ES-29
[সারণী ES-6। প্রশমন এবং বর্ধিতকরণ ব্যবস্থা পরিমাপের জন্য CBD টোলিং বিকল্প বাস্তবায়ন পদ্ধতির সারাংশ].....	ES-42

শেষ নোট.....	ES-54
--------------	-------

Central Business District (সেন্ট্রাল বিজনেস ডিস্ট্রিক্ট) (CBD)-এর Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) -এর জন্য এনভায়রনমেন্টাল অ্যাসেসমেন্টের (EA) এক্সিকিউটিভ সামারি প্রকল্পের একটি উচ্চ-স্তরের সারাংশ উপস্থাপন করে, যার মধ্যে রয়েছে:

- প্রোজেক্টের উদ্দেশ্য, প্রয়োজনীয়তা ও লক্ষ্য
- বিকল্পসমূহ
- প্রোজেক্টের প্রভাব
- মূল অনুসন্ধান

এই এক্সিকিউটিভ সারাংশের তথ্য সম্পর্কিত অতিরিক্ত বিবরণ EA এর প্রাসঙ্গিক অধ্যায় এবং পরিশিষ্টগুলিতে পাওয়া যেতে পারে।

[জনগনের মন্তব্য করার সময়কালটিতে প্রাপ্ত প্রতিক্রিয়ার উপর ভিত্তি করে এবং অতিরিক্ত পরিবেশগত বিচার প্রযুক্তির উপদেষ্টা গ্রুপের আলোচনার পাশাপাশি FHWA -এর দিকনির্দেশনার মাধ্যমে EA সংশোধিত হয়েছিল, যার ফলে CBD টোলিং প্রোগ্রামের একটি চূড়ান্ত EA তৈরি হয়। যেখানেই "EA" শব্দটি ব্যবহার করা হয়, সেখানে এটি 2023 সালে জনসাধারণের জন্য উপলব্ধ করা চূড়ান্ত EA-কেই বোঝায়, যদি না অন্য কোনো কিছু হিসাবে নির্দিষ্ট করা হয়। EA এবং চূড়ান্ত EA-এর মধ্যে পার্থক্যগুলি "মুখবন্ধে" বর্ণনা করা হয়েছে।]

Central Business District (সেন্ট্রাল বিজনেস ডিস্ট্রিক্ট)-এর Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) কী?

Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) – Metropolitan Transportation Authority (MTA) – New York State Department of Transportation (NYSDOT) এবং New York City Department of Transportation (NYCDOT) (সম্মিলিতভাবে, প্রকল্পের পৃষ্ঠপোষকরা) **Central Business District (সেন্ট্রাল বিজনেস ডিস্ট্রিক্ট) (CBD)-এর Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)** (প্রকল্প) প্রস্তাব করছে। এক ধরনের যানজট মূল্য নির্ধারণকারী এই প্রকল্পটি যানজট কমাতে এবং MTA-এর 2020-2024 ক্যাপিটাল প্ল্যান বা উত্তরসূরি পরিকল্পনাগুলিতে পাতাল রেল, বাস এবং কমিউটার রেল ব্যবস্থার উন্নতির জন্য \$15 বিলিয়ন তহবিল আয় করার জন্য Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশ করে বা উপস্থিত থাকা যানবাহনগুলিকে টোল দেবে।

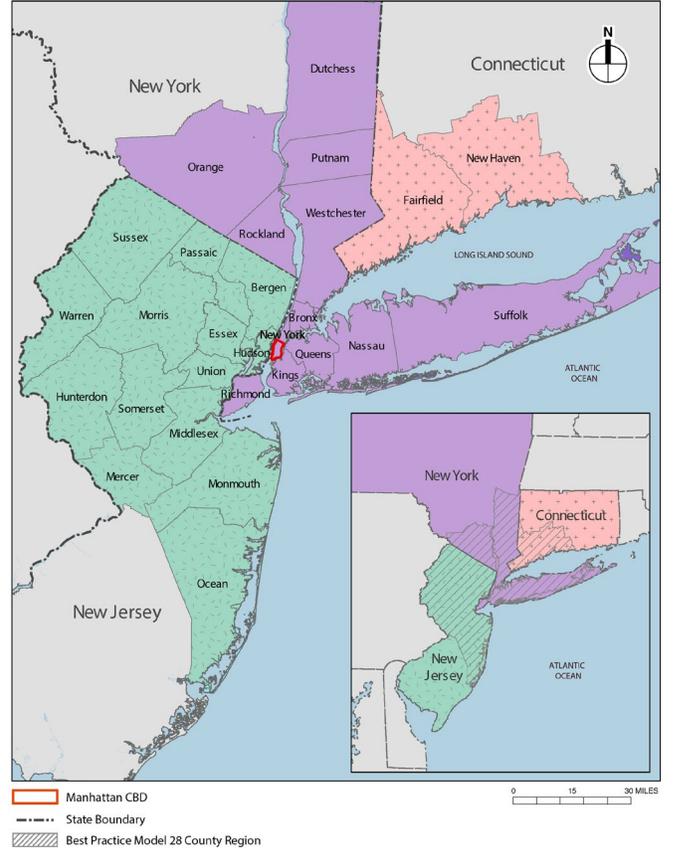
প্রোজেক্টটি কোথায় প্রস্তাবিত হয়েছে?

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD Manhattan (ম্যানহাটন) এবং 60th Street (60তম স্ট্রিটের) – এর দক্ষিণে ভৌগোলিক এলাকা নিয়ে গঠিত, Franklin D. Roosevelt (ফ্র্যাঙ্কলিন ডি রুজভেল্ট – FDR) Drive (ড্রাইভ) এবং West Side Highway/Route 9A (ওয়েস্ট সাইড হাইওয়ে/রুট 9A) –এর অন্তর্ভুক্ত নয়, Battery Park Underpass (ব্যাটারি পার্ক আন্ডারপাস) এবং Hugh L. Carey (হিউ এল কেরি টানেল) –র যেকোন সারফেস রোডওয়ে অংশ এই (West Side Highway/Route 9A – ওয়েস্ট সাইড হাইওয়ে/রুট 9A) –এর সাথে সংযোগ করে।

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD হল New York (নিউ ইয়র্ক), New Jersey (নিউ জার্সি) ও Connecticut (কানেকটিকাট) –এর 28টি কাউন্টির একটি বৃহৎ মেট্রোপলিটান অঞ্চলের বাণিজ্যিক কেন্দ্র যা New York (নিউ ইয়র্ক) সিটিকে ঘিরে থাকে এবং অন্তর্ভুক্ত করে (চিত্র ES-1)। এই 28টি কাউন্টিতে 22.2 মিলিয়ন বাসিন্দা এবং 10.7 মিলিয়নেরও বেশি চাকরি রয়েছে, যা এটিকে United States (মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র) –এর বৃহত্তম এবং অর্থনৈতিকভাবে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ মেট্রোপলিটান অঞ্চলে পরিণত করেছে।

শুধুমাত্র New York (নিউ ইয়র্ক) সিটিতেই এই অঞ্চলের প্রায় 4.6 মিলিয়ন (43 শতাংশ) চাকরি এবং এই অঞ্চলের জনসংখ্যার 8.4 মিলিয়ন (38 শতাংশ) রয়েছে।¹ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD 1.5 মিলিয়ন চাকরি, 450 মিলিয়ন বর্গফুট অফিস স্পেস এবং 617,000 –এরও বেশি বাসিন্দাদের হোস্ট করে।² এটি বাণিজ্য, বিনোদন এবং পর্যটনের জন্য একটি আঞ্চলিক এবং জাতীয় গন্তব্য। **অধ্যায় 1, "পরিচিতি"** প্রজেক্টের সেটিং সম্পর্কে আরও তথ্য প্রদান করে।

চিত্র ES-1। 28-কাউন্টি অঞ্চল অধ্যয়ন এলাকা



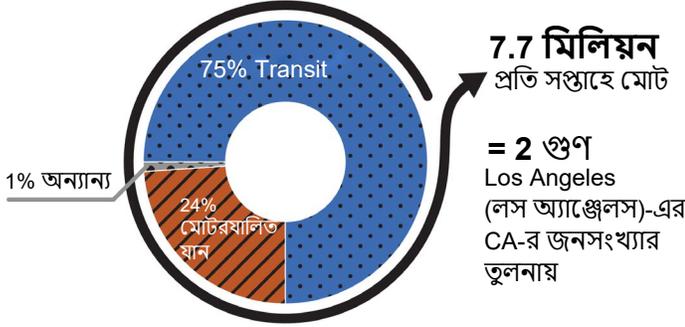
উৎস: ESRI, NYC ওপেন ডেটা, NYMTC 2020 ট্রান্সCAD হাইওয়ে নেটওয়ার্ক

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে বর্তমানে কীভাবে মানুষ ও পণ্য পরিচালিত হয়?

Manhattan (ম্যানহাটন) অঞ্চলের বাকি অংশের সাথে কুড়িটি যানবাহন সেতু এবং টানেল, দেশের তিনটি বৃহত্তম যাত্রীবাহী রেলপথ, বৃহত্তম পাতাল রেল ব্যবস্থা এবং United States (মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র)-এর পাঁচটি বৃহত্তম বাস transit সিস্টেমের মধ্যে দুটির³ পাশাপাশি সরকারি ও বেসরকারি ফেরি পরিষেবা এবং ট্রাম পরিষেবা দ্বারা সংযুক্ত। বেশিরভাগ সরকারি যানবাহন প্রতিদিন 24 ঘন্টা/সপ্তাহে 7 দিন/বছরে 365 দিন চলে। **অধ্যায় 4, "পরিবহন," উপঅধ্যায় 4B, "পরিবহন: হাইওয়ে এবং স্থানীয় সংযোগ," এবং উপঅধ্যায় 4C, "পরিবহন: Transit"** অঞ্চলের হাইওয়ে, রোডওয়ে, এবং transit সিস্টেমের বিশদ বিবরণ প্রদান করে।

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে ভ্রমণকারী লোকেরা পাবলিক ট্রান্সপোর্টে (রেল, সাবওয়ে, বাস, ট্রাম, ফেরি এবং প্যারাট্রানজিট), হেঁটে বা সাইকেল চালিয়ে, বা যাত্রীবাহী গাড়ি, ট্যাক্সি, ভাড়ার গাড়ি (FHV) বা ট্রাকে ভ্রমণ করে।

চিত্র ES-21 Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে মানুষরা যে (মোডের মাধ্যমে) প্রবেশ করছে এবং [এবং] প্রস্থান করছে]



উৎস: NYMTC হাব বাউন্ড ট্রান্সেল ডেটা রিপোর্ট, 2019

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশ করতে পাবলিক ট্রান্সপোর্ট ব্যবহার করা হয়, কাজ এবং অবসর উভয়ের জন্যই। New York Metropolitan Transportation Council (নিউ ইয়র্ক মেট্রোপলিটন ট্রান্সপোর্টেশন কাউন্সিল) (NYMTC)-এর হাব বাউন্ড ট্রান্সেল ডেটা রিপোর্ট অনুসারে, 2019 সালে সপ্তাহে গড়ে প্রায় 7,665,000 লোক Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশ করেছে এবং প্রস্থান করেছে, যা Los Angeles (লস অ্যাঞ্জেলেস),

California (ক্যালিফোর্নিয়া)-র জনসংখ্যার প্রায় দ্বিগুণ (চিত্র ES-2)।⁴ এই ট্রিপের পঁচাত্তর শতাংশ ট্রানজিট মাধ্যমে হয়েছিল, কিন্তু আনুমানিক 1,856,000 (24 শতাংশ) গাড়ি, ট্যাক্সি, ভ্যান বা ট্রাক দ্বারা হয়েছিল।⁵ [2012-2016 আমেরিকান কমিউনিটি সমীক্ষা অনুসারে, যাত্রীরা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ আরও বেশি হারে অ্যাক্সেস করতে ট্রানজিট ব্যবহার করে, যার 85 শতাংশ ট্রানজিট ব্যবহার করে এবং 11 শতাংশ মোটর গাড়ি ব্যবহার করে।⁶]

উদ্ভাবিত প্রোজেক্টের সুবিধা ও প্রভাবগুলি কী-কী?

28-কাউন্টি মেট্রোপলিটন অঞ্চল হল Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ যাওয়া-আসাকারী ভ্রমণের জন্য প্রধান ক্যাচমেন্ট এলাকা। প্রকল্পটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD এবং অঞ্চলের অন্যান্য অংশে ভ্রমণের ধরণকে প্রভাবিত করবে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর কাছে আসার সময় ভ্রমণের ধরণগুলি আরও তীব্রভাবে পরিবর্তিত হয়। প্রকল্পের উপকারী এবং প্রতিকূল প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করতে, EA আঞ্চলিক 28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা এবং বেশ কয়েকটি স্থানীয় অধ্যয়ন এলাকার সমন্বয় ব্যবহার করে। প্রভাবের জন্য অন্বেষণ করা সমস্যা অনুসারে স্থানীয় অধ্যয়নের ক্ষেত্রগুলি পরিবর্তিত হয়। উদাহরণস্বরূপ, টোলিং অবকঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জামগুলির ইনস্টলেশনের সাথে সম্পর্কিত চাক্ষুষ প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করতে ব্যবহৃত স্থানীয় অধ্যয়ন এলাকাটি বায়ু মানের পরিবর্তনগুলি মূল্যায়ন করার জন্য স্থানীয় অধ্যয়ন এলাকার তুলনায় অনেক ছোট। এই অধ্যয়ন ক্ষেত্রগুলির অতিরিক্ত আলোচনা **অধ্যায় 3, "পরিবেশগত বিশ্লেষণ ফ্রেমওয়ার্ক,"** এবং EA জুড়ে প্রতিটি অধ্যায়ে প্রদান করা হয়েছে।

পরিবেশগত মূল্যায়ন (EA) কী এবং এই প্রোজেক্টের জন্য কেন এটি প্রয়োজন?

একটি ফেডারেল এজেন্সি সিদ্ধান্ত নেওয়ার আগে, National Environmental Policy Act (জাতীয় পরিবেশ নীতি আইন) (NEPA) Federal agency কে পদক্ষেপের পরিবেশগত প্রভাবগুলি বুঝতে এবং প্রকাশ করতে চায়। একটি EA (40 CFR §1500.1.5) করা হয় যাতে ফেডারেল এজেন্সি সিদ্ধান্ত গ্রহণের প্রক্রিয়াতে তাদের কর্মের পরিবেশগত প্রভাব বিবেচনা করে (40 CFR §1500.1(a))। একটি প্রস্তাবিত কর্মের জন্য যেটির উল্লেখযোগ্য প্রভাব থাকার সম্ভাবনা নেই বা যখন প্রভাবের তাৎপর্য অজানা থাকে (40 CFR §1501.5.6) তখন EA প্রতিকূল প্রভাবের তাৎপর্য নির্ধারণে সহায়তা করে। যদি প্রতিকূল প্রভাবগুলি উল্লেখযোগ্য না হয় বা উল্লেখযোগ্য স্তরের নীচে প্রশমিত করা যায়, তবে Federal agency একটি ফাইন্ডিং অফ নো সিগনিফিক্যান্ট ইমপ্যাক্ট (FONSI) (40 CFR §1501.6) জারি করতে পারে। যদি উল্লেখযোগ্য প্রভাব থাকে যা প্রশমিত করা যায় না, তাহলে Federal agency কে অবশ্যই একটি এনভায়রনমেন্টাল ইমপ্যাক্ট স্টেটমেন্ট (EIS) তৈরি করতে হবে যা একটি রেকর্ড অফ ডিসিশন (ROD) এর দিকে নিয়ে যায়।

Value Pricing Pilot Program (VPPP) এবং National Environmental Policy Act (NEPA)

1991 সালে Congestion Pricing Pilot Program (কনজেশন প্রাইসিং পাইলট প্রোগ্রাম) হিসাবে U.S. Congress দ্বারা প্রতিষ্ঠিত, এবং 1998 সালে নতুন নামকরণ করা VPPP-র লক্ষ্য হল "চালকের আচরণ, ট্রাফিকের পরিমাণ, transit রাইডারশিপ, বায়ুর গুণমান এবং পরিবহন কর্মসূচির জন্য তহবিলের প্রাপ্যতা" এর উপর এই কৌশলগুলির প্রভাবগুলি অন্বেষণ করার সাথে-সাথে যানজট কমাতে মূল্য নির্ধারণের কৌশলগুলি ভিডিও কমাতে পারে কিনা তা প্রদর্শন করা।

1970 সালে প্রণীত, NEPA সিদ্ধান্ত নেওয়ার আগে ফেডারেল সংস্থাগুলিকে তাদের প্রস্তাবিত কর্মের পরিবেশগত প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করতে চায়। VPPP-এর অধীনে প্রকল্পের অনুমোদন প্রদান করা FHWA-এর একটি পদক্ষেপ হবে এবং তাই, NEPA এর অধীন।

উৎসসমূহ:

FHWA। "Value Pricing Pilot Program (মূল্যের মানযুক্ত পাইলট প্রোগ্রাম)।" https://ops.fhwa.dot.gov/congestionpricing/value_pricing/index.htm

United States Environmental Protection Agency (ইউনাইটেড স্টেটস-এর এনভায়রনমেন্টাল প্রোটেকশন এজেন্সি)। "National Environmental Policy Act (জাতীয় পরিবেশ নীতি আইন) কী?" <https://www.epa.gov/nepa/what-national-environmental-policy-act>

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে কিছু রোডওয়ে জাতীয় হাইওয়ে সিস্টেমের অংশ এবং কিছু ফেডারেল সরকারের অর্থায়নে উন্নত করা হয়েছে। এই রাস্তাগুলিকে টোল দেওয়ার জন্য, প্রকল্পের পৃষ্ঠপোষকদের U.S. Department of Transportation-এর ফেডারেল হাইওয়ে অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (FHWA) থেকে, এই ক্ষেত্রে তাদের Value Pricing Pilot Program (VPPP) এর মাধ্যমে অনুমোদনের প্রয়োজন। যখন FHWA একটি পদক্ষেপ নেওয়ার অভিপ্রায়ে VPPP-এর কাছে একটি প্রকল্প স্পনসরের আবেদন পর্যালোচনা করে, তখন এটিকে অবশ্যই NEPA মেনে চলতে হবে।

FHWA, NEPA প্রক্রিয়ার প্রধান Federal agency হিসাবে, নির্ধারণ করেছে যে একটি EA এই প্রকল্পের জন্য উপযুক্ত শ্রেণী হিসাবে কাজ করে কারণ প্রকল্পের লক্ষ্যগুলি প্রাথমিকভাবে কার্যকরী পরিবর্তনের ফলে বিদ্যমান পরিবেশে খুব সামান্য শারীরিক প্রভাব ফেলে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজট কমানোর পদ্ধতি বায়ুর গুণমান এবং জীবনযাত্রার মানের উপর উপকারী প্রভাবগুলিকে ধার দেয়।

FHWA স্বীকার করে যে প্রকল্পটি পরিবেশগত ন্যায্যবিচার জনসংখ্যার উপর প্রভাব ফেলতে পারে। ফলস্বরূপ, FHWA অনুরোধ করেছে যে NEPA প্রক্রিয়ার মধ্যে বর্ধিত জনসাধারণের প্রসার এবং ফেডারেল এবং রাষ্ট্রীয় সংস্থান সংস্থার সাথে সমন্বয় অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

কেন CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) বিবেচনা করা হচ্ছে?

যানজট বহু বছর ধরে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ একটি সমস্যা,⁷ এবং প্রজন্ম ধরে New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির অন্যতম চ্যালেঞ্জিং নীতি সমস্যা। আঞ্চলিক জনসংখ্যা এবং বাণিজ্য বৃদ্ধির সাথে-সাথে ট্রাফিক বছরের পর বছর ধরে এমন নিয়মিততার সাথে ছিটকে গেছে যে এটিকে বর্ণনা করার জন্য একটি নতুন শব্দ তৈরি করা হয়েছিল: গ্রিডলক।⁸

NYCDOT, MTA, এবং অন্যান্য পরিবহন সংস্থাগুলি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ যানজট কমাতে এবং transit, পথচারী এবং সাইকেল অ্যাক্সেসযোগ্যতা উন্নত করার জন্য প্রোগ্রামগুলি বাস্তবায়ন করেছে। NYCDOT সাইকেল লেন স্থাপনের জন্য কার্বসাইড পার্কিং এবং ফুটপাথ এবং কোণার বাম্প আউট সহ পথচারীদের স্থান বৃদ্ধির জন্য পুনরায় ব্যবহার করেছে। এটি নির্দিষ্ট Manhattan (ম্যানহাটন) অ্যাভিনিউ এবং পূর্ব-পশ্চিম, crosstown streets-এ কার্বসাইড লেন এবং সাধারণ-উদ্দেশ্য ট্রাফিক লেনগুলিকে ডেডিকেটেড বাস লেনগুলিতে রূপান্তরিত করেছে।

উপরন্তু, MTA এবং অন্যান্য transit এজেন্সি বয়স্ক, প্রতিবন্ধী এবং স্কুল-বয়সী শিশুদের জন্য কম ট্রানজিট ভাড়া অফার করে এবং 2022 সালের প্রথম দিকে, MTA তার নতুন ভাড়া সিস্টেম রোলআউট (OMNY) এর অংশ হিসাবে ভাড়ার ক্যাপিং প্রয়োগ করেছে, যা গ্রাহকদের বিনামূল্যে, সীমাহীন রাইডের অনুমতি দেয় যদি সপ্তাহের বাকি সময় একবার তারা \$33 খরচ করে (12টি ট্রিপ নেওয়ার সমান)। অনেক নিয়োগকর্তা একটি Federal program (ফেডারেল প্রোগ্রাম)-এ অংশগ্রহণ করেন যা কর্মীদের transit-এর জন্য অর্থ প্রদানের জন্য প্রি-ট্যাক্স ডলার ব্যবহার করতে দেয় এবং অনেক কোম্পানি নমনীয় কাজের সময়সূচী গ্রহণ করেছে, যার মধ্যে দূর থেকে কাজ করার বিকল্প রয়েছে।

চিত্র ES-3। সবচেয়ে ঘনবসতিপূর্ণ শহুরে এলাকা (2021)

United States (ইউনাইটেড স্টেটস)
1. New York (নিউ ইয়র্ক), NY
2. Chicago (শিকাগো), IL
3. Philadelphia (ফিলাডেলফিয়া), PA
4. Boston (বস্টন), MA
5. Miami (মায়ামি), FL

উৎস: INRIX, 2021

এই ট্রাফিক-কমানোর উদ্যোগ সত্ত্বেও, এবং দেশের সবচেয়ে বিস্তৃত এবং শক্তিশালী পাবলিক transit নেটওয়ার্ক থাকা সত্ত্বেও, যানজট রয়ে গেছে। 2020 এবং 2021 সালে, New York (নিউইয়র্ক) সিটির যানজট United States (মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র)-এর শহরগুলির মধ্যে সবচেয়ে খারাপ স্থান পেয়েছে (চিত্র ES-3)।⁹

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজট মোকাবেলার সবচেয়ে কার্যকর উপায় নির্ধারণের জন্য নিউ ইয়র্ক (New York)-এর স্টেট এবং সিটির কর্মকর্তারা এবং স্টেকহোল্ডার এবং অ্যাডভোকেসি গ্রুপগুলি গত 45 বছরে একাধিক গবেষণা পরিচালনা করেছে। এই অধ্যয়নগুলি সর্বাধিক কার্যকরী হাতিয়ার হিসাবে যানজটের মূল্য নির্ধারণ, বা ট্রাফিক স্তরের উপর ভিত্তি করে টোল প্রবর্তনের দিকে ইঙ্গিত করেছে। **অধ্যায় 2, "প্রকল্প বিকল্প," এবং পরিশিষ্ট 2A, "প্রকল্প বিকল্প: পূর্ববর্তী অধ্যয়ন এবং ধারণাগুলি বিবেচনা**

করা হয়েছে," অন্যান্য বিকল্প এবং এই আগের গবেষণাগুলি সম্পর্কে আরও তথ্য প্রদান করে।

প্রোজেক্টের উদ্দেশ্য, প্রয়োজনীয়তা ও লক্ষ্য

প্রকল্পের উদ্দেশ্য হল Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ যানজট কমানো এমনভাবে যা FHWA-এর VPPP-তে গ্রহণযোগ্যতা অনুসারে ভবিষ্যতের পরিবহন উন্নতির জন্য রাজস্ব তৈরি করবে।

কেন আমাদের যানজট কমানোর দরকার?

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD অভিমুখে, এর থেকে ও এর মধ্যে কম ভ্রমণের গতি এবং অবিস্তৃত ভ্রমণের সময় যেসব যানবাহন সড়কপথ ব্যবহার করে তাদের যাতায়াত এবং ভ্রমণে সময় বেশি লাগে, কর্মীদের উৎপাদনশীলতা হ্রাস পায়, বাস এবং প্যারাট্রানজিট পরিষেবার গুণমান হ্রাস পায়, ডেলিভারির খরচ এবং ব্যবসা করার সামগ্রিক খরচ বাড়ে এবং জরুরি যানবাহনের গন্তব্যে পৌঁছতে দেরি হয়। এইভাবে, পরিবহন ব্যবস্থার নির্ভরযোগ্যতা এবং দক্ষতা উন্নত করার জন্য Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানবাহনের যানজট কমানোর প্রয়োজন রয়েছে।



কেন আমাদের transit বিনিয়োগের জন্য অর্থের প্রয়োজন?

"Manhattan (ম্যানহাটন)-এ ট্রাফিক জ্যাম শেষ করার একমাত্র উপায় এবং এটির পন্থা হল পাবলিক ট্রান্সপোর্টকে আরও ভাল করে তোলা।"

আঞ্চলিক পরিকল্পনা সমিতি, আঞ্চলিক পরিকল্পনা সংবাদ, নং 82, ফেব্রুয়ারি 1966

New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির সামগ্রিক অর্থনীতির জন্য এবং এই অঞ্চলের বাসিন্দাদের, শ্রমিকদের এবং দর্শকদের জন্য ট্রানজিট গুরুত্বপূর্ণ এবং চলমান গতিশীলতা এবং অ্যাক্সেসযোগ্যতা নিশ্চিত করার জন্য transit-e ক্রমাগত বিনিয়োগ প্রয়োজন। **[প্রকৃতপক্ষে, MTA-এর transit সিস্টেম এবং বিশেষ করে বাস নেটওয়ার্ক, নিল-আয়ের এবং সংখ্যালঘু সম্প্রদায়ের সেবা করে তাদের মধ্যে সাম্যতা বজায় রাখে।]**

2019 সালে, MTA সাবওয়েগুলি 1.7 বিলিয়ন যাত্রীদের পরিষেবা দিয়েছে এবং MTA বাসগুলি 677.6 মিলিয়ন যাত্রী বহন করেছে, যা কর্মসংস্থান, স্বাস্থ্যসেবা, শিক্ষা এবং New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি জুড়ে উপলব্ধ পরিষেবা এবং বিনোদনের বিকল্পগুলির সম্পূর্ণ পরিসরে অ্যাক্সেস প্রদান করে। MTA সিস্টেমের 10টি ব্যস্ততম সাবওয়ে স্টেশনগুলি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ রয়েছে এবং 10টি ব্যস্ততম MTA বাস রুটের মধ্যে দুটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে রয়েছে বা পরিষেবা দেয়।¹⁰ Long Island Rail Road এবং Metro-North Railroad ছিল 2019 সালে United States (মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র)-এর সবচেয়ে ব্যস্ত কমিউটার রেল ব্যবস্থা, এবং Manhattan

সংখ্যা সাপেক্ষে যানজট

যানজটের খরচ: 102 ঘন্টা হারানো সময়; নিউ ইয়র্ক (New York) সিটি অঞ্চলে প্রতি বছর প্রায় \$1,595 প্রতি ড্রাইভার।*

ভ্রমণের গতিবেগ: ম্যানহাটন CBD-তে 2010 এবং 2019-এর মধ্যে 9.1 মাইল প্রতি ঘন্টা (mph) থেকে 7.1 mph-এ অর্থাৎ **[23%]** হ্রাস পেয়েছে।**

FHV নিবন্ধন: নিউ ইয়র্ক (New York) সিটিতে 2010 এবং 2019 এর মধ্যে 40,000-এর কম থেকে 120,000-এর বেশি হয়েছে। COVID-19 অতিমারির প্রভাব এবং FHV রেজিস্ট্রেশনের উপর শহরের ক্রমাগত সীমাবদ্ধতার কারণে, 2022 সালের এপ্রিলের মধ্যে FHV-এর ভ্রমণের সংখ্যা 70,000-এ নেমে এসেছে।†

স্থানীয় বাসের গতিবেগ: 2010 সাল থেকে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে 28% হ্রাস পেয়েছে। Manhattan (ম্যানহাটন)-এ সিলেক্ট বাস সার্ভিস (Select Bus Service) (New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Transit-এর বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট সার্ভিস) রুটের গড় গতি অন্যান্য বরোতে Select Bus Service (সিলেক্ট বাস সার্ভিস) রুটের তুলনায় 19% ধীর।††

উৎসসমূহ:

* INRIX 2021 গ্লোবাল ট্রাফিক স্কোরকার্ড। <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>

** NYCDOT। আগস্ট 2019। New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি মোবিলিটি রিপোর্ট। <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>

† New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির Taxi and Limousine Commission (ট্যাক্সি অ্যান্ড লিমুজিন কমিশন) এবং NYCDOT। জুন 2019। New York (নিউ ইয়র্ক)-এর ভাড়ার যানবাহন সেক্টরে দক্ষতার উন্নতি এবং ব্যবস্থাপনার বৃদ্ধি, NYC TLC FHV ট্রিপ ডেটা।

†† NYCDOT। আগস্ট 2019। New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি মোবিলিটি রিপোর্ট। <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>; New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Transit বিশ্লেষণ।

(ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে Penn Station (পেন স্টেশন) New York (নিউ ইয়র্ক) এবং Grand Central Terminal হল North America (উত্তর আমেরিকা)-র দুটি ব্যস্ততম যাত্রীবাহী রেল স্টেশন।¹¹

MTA প্রায় 70,000 লোককে নিয়োগ করে, এটিকে New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেটের (এবং অনেক ছোট শহর থেকেও বড়) এক বৃহত্তম ব্যক্তিগত নিয়োগকর্তা করে তোলে। এর মূলধন ব্যয়ের মাধ্যমে, MTA বার্ষিক স্থানীয় অর্থনীতিতে বিলিয়ন ডলার ইনজেক্ট করে, উভয় প্রধান অবকাঠামো প্রকল্প এবং প্রতিদিনের কার্যক্রম এবং রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচির মাধ্যমে, পরোক্ষভাবে এর প্রত্যক্ষ কর্মসংস্থানের বাইরে হাজার-হাজার অতিরিক্ত কাজকে সমর্থন করে।¹²

2017 এর শুরুতে, MTA-এর অপারেটিং এজেন্সিগুলি 2010 সালে শুরু হওয়া পরিষেবা হ্রাসের কিছু মূল কারণগুলিকে মোকাবেলা করার জন্য প্রকল্পগুলিতে নিযুক্ত ছিল এবং কমিউটার রেল ও পাতাল রেল অবকাঠামোতে উন্নতি বাস্তবায়ন করেছে। MTA-এর 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এ নথিভুক্ত করা হয়েছে, এই প্রকল্পগুলির ফলে বিলম্বে উল্লেখযোগ্য হ্রাস এবং যথাসময়ে কর্মক্ষমতার উন্নতি হয়েছে।¹³

MTA-এর কমিউটার রেল এবং পাতাল রেল ব্যবস্থার উপাদানগুলি 100 বছরেরও বেশি পুরানো, এবং একটি ভাল মেরামতকারী অবস্থা নিশ্চিত করতে এবং MTA-এর ট্রানজিট এবং রেল সম্পদগুলিকে 21 শতকে নিয়ে আসার জন্য অপরিহার্য মূলধনের প্রয়োজন রয়েছে। 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর উদ্দেশ্য "এই অর্জনগুলির উপর ভিত্তি করে তৈরি করা, নিশ্চিত করা যে উন্নতিগুলি আগামী বছরের জন্য টেকসই হবে।"¹⁴ প্রোগ্রামটি এই অঞ্চলের সাবওয়ে, বাস এবং কমিউটার রেলপথে \$52.0 বিলিয়ন বিনিয়োগ¹⁵ চিহ্নিত করে। 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর মূল নীতিগুলি নিম্নরূপ।

- নির্ভরযোগ্যতা উন্নত করতে বিনিয়োগ
- পরিবেশগত সুস্থায়িত্বের প্রতি প্রতিশ্রুতিবদ্ধ
- সমস্ত New York-বাসীর জন্য একটি অ্যাক্সেসযোগ্য ট্রানজিট সিস্টেম তৈরি করা
- যানজট কমানো এবং পরিমাণ বাড়ানো
- প্রযুক্তির মাধ্যমে নিরাপত্তা এবং গ্রাহক সেবা উন্নত করা¹⁶

প্রোজেক্টের লক্ষ্যগুলি কী-কী?

FHWA এবং প্রকল্পের স্পনসররা প্রকল্পের উদ্দেশ্যকে আরও পরিমার্জিত করতে এবং উপরে বর্ণিত প্রয়োজনগুলিকে সমাধান করার জন্য নিম্নলিখিত উদ্দেশ্যগুলি প্রতিষ্ঠা করেছে।

- Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে প্রতিদিনের যানবাহন-মাইল ভ্রমণ (VMT) কমপক্ষে 5 শতাংশ কমাতে হবে
- Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রতিদিন প্রবেশকারী যানবাহনের সংখ্যা কমপক্ষে 10 শতাংশ কমাতে হবে
- মূলধন উন্নতির জন্য একটি তহবিল উৎস তৈরি করুন এবং MTA Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর জন্য মূলধন প্রকল্পগুলির জন্য \$15 বিলিয়ন তহবিল করার জন্য পর্যাপ্ত বার্ষিক নেট রাজস্ব তৈরি করুন
- MTA Reform and Traffic Mobility Act (রিফর্ম অ্যান্ড ট্রাফিক মোবিলিটি অ্যাক্ট) শিরোনামের New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেট আইনের অন্তর্নিহিত উদ্দেশ্যগুলির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ একটি Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) স্থাপন করুন¹⁷

প্রোজেক্টের বিকল্পগুলি কী-কী?

FHWA এবং প্রকল্পের স্পনসররা প্রকল্পের উদ্দেশ্য, প্রয়োজন এবং চারটি উদ্দেশ্যের তিনটির বিপরীতে বেশ কয়েকটি প্রাথমিক বিকল্প স্ক্রীন করেছে (সারণী ES-1)। **অধ্যায় 2, "প্রকল্প বিকল্প,"** আরও বিশদভাবে এই বিশ্লেষণ প্রদান করে। CBD টোলিং অল্টারনেটিভ হল একটি বিকল্প যা প্রকল্পের উদ্দেশ্য, প্রয়োজন এবং তিনটি লক্ষ্য পূরণ করে। সুতরাং, এই EA এর লক্ষ্যের ক্ষেত্রে দুটি বিকল্প রয়েছে:

- **নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভ**, যা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানবাহনের Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) বাস্তবায়ন করবে না
- **CBD টোলিং অল্টারনেটিভ (অ্যাকশন অল্টারনেটিভ)**, যা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে একটি যানবাহন Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) বাস্তবায়ন করবে

যদিও নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভ প্রকল্পের উদ্দেশ্য এবং লক্ষ্য পূরণ করে না, তবে NEPA প্রবিধানের জন্য এটিকে মূল্যায়ন করা এবং বেসলাইন শর্ত হিসাবে পরিবেশন করা প্রয়োজন, যার বিরুদ্ধে CBD টোলিং বিকল্পের সম্ভাব্য প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করা হয়।

নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভ

নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভ অনুমান করে যে, নিম্নলিখিত বিদ্যমান নীতি ও কর্মসূচিগুলি অব্যাহত থাকবে এবং বেশ কয়েকটি পরিকল্পিত উদ্যোগ বাস্তবায়ন করা হবে, যার মধ্যে রয়েছে:

- New York (নিউ ইয়র্ক) সিটিতে FHV লাইসেন্সের সংখ্যার উপর একটি সীমা থাকবে।
- 2021 সালের শরতকালে NYCDOT দ্বারা বাস্তবায়িত Brooklyn Bridge (ব্রুকলিন ব্রিজ)-এ দ্বিমুখী, সুরক্ষিত সাইকেল লেন থাকবে।¹⁸
- NYCDOT Brooklyn-Queens Expressway-তে Atlantic Avenue এবং Brooklyn Bridge-এর মধ্যে প্রতিটি দিকে দুটি লেনের বর্তমান কনফিগারেশন চালিয়ে যাবে; এটি Atlantic Avenue এবং Sands Street-এর মধ্যে সেতু এবং কাঠামোর মেরামত শুরু করবে।¹⁹
- NYCDOT একটি ট্রাফিক লেনকে Ed Koch Queensboro Bridge-এর নিম্ন স্তরের একটি পথচারী ওয়াকওয়েতে রূপান্তর করবে এবং নিম্ন স্তরের উত্তর দিকে বিদ্যমান শেয়ার্ড-ব্যবহারের পথটি শুধুমাত্র সাইকেলের জন্য ব্যবহার করা হবে।
- TBTA এবং New York ও New Jersey-এর Port Authority (PANYNJ) তাদের সেতু এবং টানেলে টোল আদায় অব্যাহত রাখবে, যখন East River Bridges এবং Harlem River Bridges অটোল থাকবে। **অধ্যায় 1, "পরিচিতি," [বিদ্যমান]** টোলের বিষয়ে আরও তথ্য প্রদান করে।
- MTA তার 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এ ট্রানজিট এবং রেলের উন্নতির প্রকল্পগুলি বাস্তবায়ন চালিয়ে যাবে, উপলব্ধ তহবিলের ভিত্তিতে। **পরিশিষ্ট 4A.1, সারণী 4A.1-3** EA বিশ্লেষণে অন্তর্ভুক্ত সাম্প্রতিক ট্রানজিট এবং রেলের উন্নতি প্রকল্পগুলির তথ্য প্রদান করে।
- NYCDOT এবং অন্যান্য New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি সংস্থা COVID-19 অতিমারির প্রতিক্রিয়া হিসাবে প্রতিষ্ঠিত প্রোগ্রামগুলি চালিয়ে যাবে, যার মধ্যে যানবাহন চলাচলের জন্য রাস্তার কিছু অংশ বন্ধ করা ("ওপেন স্ট্রিট") এবং বাইরের খাবারের জন্য কার্বসাইড পার্কিং লেন ব্যবহার ("ওপেন রেস্টোরাঁ") অন্তর্ভুক্ত।
- NYCDOT নতুন সাইকেল এবং বাস লেন সহ সাইকেল এবং বাস পরিকাঠামোর উন্নয়ন চালিয়ে যাবে।²⁰ **অধ্যায় 4E, "পরিবহন: পথচারী এবং বাইসাইকেল,"** সম্প্রতি বাস্তবায়িত এবং পরিকল্পিত সাইকেল উন্নতির বিষয়ে আরও তথ্য প্রদান করে।

সারণী ES-1। প্রাথমিক বিকল্প ক্রিনিং-এর ফলাফল¹

বিকল্প	উদ্দেশ্য ও প্রয়োজনীয়তা: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজট এমনভাবে হ্রাস করতে হবে, যা ভবিষ্যতে পরিবহন উন্নতির জন্য রাজস্ব তৈরি করবে	লক্ষ্য 1: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে প্রতিদিনের যানবাহন-মাইল ভ্রমণ (VMT) হ্রাস করতে হবে মানদন্ড: 5% কম করতে হবে (কোনও অ্যাকশনের সাথে সম্পর্কিত নয়)	লক্ষ্য 2: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রতিদিন প্রবেশকারী যানবাহনের সংখ্যা হ্রাস করতে হবে মানদন্ড: 10% কম করতে হবে (কোনও অ্যাকশনের সাথে সম্পর্কিত নয়)	লক্ষ্য 3: মূলধন উন্নতির জন্য একটি তহবিল উৎস তৈরি করুন এবং MTA-এর Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর জন্য মূলধন প্রকল্পগুলির জন্য \$15 বিলিয়ন তহবিল করার জন্য পর্যাপ্ত বার্ষিক নেট রাজস্ব তৈরি করুন
NA-1: নো অ্যাকশন	পূরণ করে না	পূরণ করে না	পূরণ করে না	পূরণ করে না
NTP-1: পার্কিং-এর মূল্য নির্ধারণের কৌশল	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট 2 দেখুন)	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট 2 দেখুন)
T-1: সম্পূর্ণ সড়কপথে মূল্য নির্ধারণ: বিদ্যমান টোল সুবিধাগুলিতে টোল বাড়াতে হবে বা পরিবর্তনশীল টোল প্রয়োগ করতে হবে	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট 3 দেখুন)	পূরণ করে না (নোট 3 দেখুন)	পূরণ করে না
T-2: সম্পূর্ণ সড়কপথে মূল্য নির্ধারণ: Toll East এবং Harlem River সেতু	পূরণ করে না (নোট 4 দেখুন)	পূরণ করে	পূরণ করে	পূরণ করে না (নোট 4 দেখুন)
T-3: উচ্চ-অকুপেশি টোল (HOT) লেন	পূরণ করে না (নোট 5 দেখুন)	পূরণ করে না	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট 5 দেখুন)
T-4: অঞ্চল ভিত্তিক মূল্য নির্ধারণ: CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)	পূরণ করে	পূরণ করে	পূরণ করে	পূরণ করে
O-1: পার্কিং-এর মূল্য নির্ধারণ: সরকার কর্তৃক ইস্যুকৃত পার্কিং পারমিট হ্রাস করতে হবে	পূরণ করে না	<i>[পূরণ করে না নোট 6 দেখুন]</i>	<i>[পূরণ করে না নোট 6 দেখুন]</i>	পূরণ করে না
O-2: ফ্রুজিং কমাতে অতিরিক্ত ট্যাক্সি স্ট্যান্ড প্রদান করে	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট [7] দেখুন)	পূরণ করে না	পূরণ করে না
O-3: টেলিওয়ার্কিংয়ের জন্য প্রণোদনা তৈরি করে	পূরণ করে না	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট [8] দেখুন)	পূরণ করে না
O-4: রেশন লাইসেন্স প্লেট	পূরণ করে না	পূরণ করে	পূরণ করে	পূরণ করে না
O-5: বাধ্যতামূলক কারপুলিং	পূরণ করে না	পূরণ করে	পূরণ করে	পূরণ করে না
O-6: ট্রাকের দিনের ডেলিভারি সীমাবদ্ধতা	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট [9] দেখুন)	পূরণ করে না (নোট [9] দেখুন)	পূরণ করে না

সারণী ES-1-এর জন্য নোট

- 1 ক্রীনিং বিভিন্ন পূর্ববর্তী অধ্যয়ন এবং নথির উপর ভিত্তি করে ছিল, যার মধ্যে নিম্নলিখিতগুলি রয়েছে: New York সিটির Traffic Congestion Mitigation Commission, "কনজেশন মিটিগেশন কৌশল: শহরের পরিকল্পনার বিকল্প" (ডিসেম্বর 10, 2007); এবং "Traffic Congestion Mitigation Commission-এর কাছে রিপোর্ট এবং প্রস্তাবিত বাস্তবায়ন পরিকল্পনা" (জানুয়ারি 31, 2008), এবং এর পরিশিষ্টগুলি, যার মধ্যে অন্তর্গত Cambridge Systematics, Inc., "প্রযুক্তিগত মোমোরেন্ডাম: টেলিকমিউটিং ইনসেনটিভিস," যা New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Economic Development Corporation এবং New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Department of Transportation-এর জন্য প্রস্তুত করা হয়েছিল (ডিসেম্বর 10, 2007); ক্যামব্রিজ সিস্টেমটিক্স, Inc., "প্রযুক্তিগত স্মারক: নাইট ডেলিভারি ইনসেনটিভিস," New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Economic Development Corporation এবং New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Department of Transportation-এর জন্য প্রস্তুত (ডিসেম্বর 10, 2007); Cambridge Systematics, Inc., "প্রযুক্তিগত স্মারক: ট্যাক্সির সঙ্গে সম্পর্কিত যানজট হ্রাস নীতি" New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Economic Development Corporation এবং New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Department of Transportation-এর জন্য প্রস্তুত করা হয়েছিল (ডিসেম্বর 10, 2007); Cambridge Systematics, Inc., "প্রযুক্তিগত স্মারক: Manhattan (ম্যানহাটন) Central Business District-এ (CBD) পার্কিংয়ের খরচ বাড়াতে হবে," New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Economic Development Corporation এবং New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Department of Transportation-এর জন্য প্রস্তুত করা হয়েছিল (ডিসেম্বর 10, 2007)।
- 2 NTP-1-এর জন্য: VMT হ্রাস উল্লেখযোগ্যভাবে 1 শতাংশের কম অনুমান করা হয়েছিল। এছাড়াও, New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি এবং MTA-এর মধ্যে এমন কোনও আইন বা চুক্তি নেই যা Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-কে সমর্থন করার জন্য MTA-এর এই বিকল্প থেকে উৎপন্ন রাজস্বকে নির্দেশ করবে।
- 3 T-1-এর জন্য: এই বিকল্পটি রাজস্ব তৈরি করবে, কিন্তু বার্ষিক নিট রাজস্ব MTA-এর Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর মূলধন প্রকল্পগুলির জন্য \$15 বিলিয়ন তহবিল দেওয়ার জন্য যথেষ্ট হবে না। টোল কতটা বাড়ানো হয়েছে এবং শুধুমাত্র Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) সুবিধা বা TBTA ও New York (নিউ ইয়র্ক) এবং New Jersey (নিউ জার্সি)-র Port Authority (পোর্ট অথরিটি) উভয় সুবিধাতেই টোল বাড়ানো হয়েছে কিনা, তার ওপর নির্ভর করে এই বিকল্পের সাহায্যে রাজস্বের পাশাপাশি VMT এবং যানবাহনের সংখ্যা হ্রাস করা হয়েছে। যদিও, কিছু ক্রসিং অটোলড বাকি থাকলে, ট্রাফিক অটোলড সুবিধার দিকে মোড় নেয়, যার ফলে রাজস্ব হ্রাস পায় এবং ট্রাফিক কমবে না। এছাড়াও, এই বিকল্পটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজটকে লক্ষ্য করবে না, কারণ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে অনেকগুলি বিনামূল্যে প্রবেশের পয়েন্ট উপলব্ধ থাকবে।
- 4 T-2-এর জন্য: পূর্ববর্তী গবেষণায় দেখা গেছে যে এই বিকল্পটি যানজট হ্রাস করবে এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্যগুলির সমতুল্য টোল রাজস্ব বাড়াতে পারে। তবে, নিউ ইয়র্ক (New York) শহর এবং MTA-এর মধ্যে এমন কোনও আইন বা চুক্তি নেই যা ক্যাপিটাল প্রোগ্রামকে সমর্থন করার জন্য MTA-কে রাজস্ব নির্দেশ করার অধিকার দেবে। **[এছাড়াও, 2008 নিউ ইয়র্ক সিটি ট্রাফিক কনজেশন মিটিগেশন কমিশন স্ট্যাডি এই বিকল্পটির বেশ কয়েকটি অসুবিধা চিহ্নিত করেছে, যার মধ্যে রয়েছে যে এই বিকল্পটি Manhattan (ম্যানহাটন)-এর মধ্যে শুরু হওয়া এবং শেষ হওয়া যাত্রাসমূহকে সন্ধান করবে না, যেমন যেসব ট্রিপ আপার ইস্ট সাইড এবং আপার ওয়েস্ট সাইডে শুরু এবং শেষ হয়েছে; এবং এই বিকল্পটি সাউথ ব্রক্স (South Bronx) এবং হারলেম/ওয়াশিংটন হাইটসের (Harlem/Washington Heights) মধ্যে স্থানীয় ভ্রমণকে বিরূপভাবে প্রভাবিত করবে, যার ফলে দুটি পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ের মধ্যে স্থানীয় অর্থনৈতিক ক্ষেত্রে প্রতিকূল প্রভাব পড়তে পারে।]**
- 5 T-3-এর জন্য: HOT লেনগুলি কার্যকর রাজস্ব জেনারেটর হতে পারে, তবে একই মহাসড়কে বিনামূল্যে লেনের প্রাপ্যতার কারণে যানজট কমাতে এবং লক্ষ্য পূরণের জন্য যথেষ্ট রাজস্ব বাড়াতে তাদের ক্ষমতা সীমিত।
- 6] O-1-এর জন্য: আগের গবেষণায় এই সিদ্ধান্তে উপনীত হয়েছে যে সরকারি কর্মচারীদের দেওয়া পার্কিং স্ল্যাটগুলি হ্রাস করা হলে 86th Street (86তম স্ট্রীট)-এর দক্ষিণে VMT 0.1 থেকে 0.3 শতাংশ হ্রাস পাবে, হ্রাসের আকারের উপর নির্ভর করে (হ্রাসগুলি 3,000 থেকে 10,000 স্ল্যাটের মধ্যে মূল্যায়ন করা হয়েছে)। VMT হ্রাসের এই স্তরের সাথে, এই বিকল্পটি প্রকল্পের উদ্দেশ্য পূরণের জন্য Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশকারী যানবাহনের সংখ্যা হ্রাস করবে না।]
- 7] O-2-এর জন্য: অতিরিক্ত ট্যাক্সি স্ট্যান্ডের বিধান Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশকারী ট্যাক্সির সংখ্যার উপর কোন প্রভাব ফেলবে না এবং অগত্যা VMT হ্রাস করবে না কারণ ট্যাক্সিগুলিকে গ্রাহকদের ছাড়ানোর পরে ট্যাক্সি স্ট্যান্ডে ফিরে যেতে হবে। আরও, এই বিকল্পটি বিস্তৃতভাবে সমস্ত যানবাহনের জন্য VMT-কে সন্ধান করবে না, বা এটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশকারী যানবাহনের সংখ্যা কমাতে পারবে না।
- 8] O-3-এর জন্য: পূর্ববর্তী গবেষণায় বলা হয়েছে যে এই বিকল্পটি New York (নিউ ইয়র্ক) সিটিতে যাতায়াতের ট্রিপ দুই শতাংশেরও কম কমিয়ে দেবে। COVID-19 অতিমারি নিয়ে সাম্প্রতিক অভিজ্ঞতা সেই উপসংহারকে সমর্থন করেছে। অঞ্চলটি স্বাভাবিক ব্যবসায়িক কার্যক্রমে ফিরে আসার সাথে-সাথে, বৃহৎ আকারের, পূর্ণ-সময়ের টেলিওয়ার্কিং অনুসরণ করে, অনেক অফিস কর্মী টেলিওয়ার্ক চালিয়ে যাচ্ছেন, কিন্তু ট্রাফিক স্তরগুলি প্রাক-COVID-19 মহামারী স্তরের কাছাকাছি ফিরে আসছে (আরও তথ্যের জন্য, দেখুন **অধ্যায় 1, "পরিচয়," বিভাগ 1.4.1)**। এই ধরনের ন্যূনতম প্রভাবের সাথে, এমনকি NTP-1 বা O-2-এর মতো অন্যগুলির সাথে এই বিকল্পটিকে একত্রিত করলেও প্রকল্পের উদ্দেশ্য, প্রয়োজন এবং লক্ষ্য পূরণের জন্য যানজট হ্রাস এবং নতুন রাজস্ব পাওয়া যাবে না।
- 9] O-6-এর ক্ষেত্রে: সফল হওয়ার জন্য, ট্রাকের দিনের সীমাবদ্ধতার জন্য রিসিভারগুলিকে খোলা থাকতে হবে এবং রাতারাতি যানবাহনগুলি গ্রহণ করতে ইচ্ছুক হতে হবে। আরও, বিধিনিষেধগুলি কীভাবে প্রয়োগ করা হয়, তার উপর নির্ভর করে, কিছু বড় ট্রাক পরিবর্তে একাধিক ছোট ট্রাক পাঠাতে পারে, যার ফলে গাড়ির সংখ্যা এবং VMT বৃদ্ধি পায়।

CBD টোলিং-এর বিকল্প (অ্যাকশন অন্টারনেটিভ)

CBD টোলিং বিকল্প Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ প্রবেশকারী বা অবশিষ্ট যানবাহনগুলিকে টোল দেবে। CBD-তে প্রবেশকারী অ-বাণিজ্যিক যাত্রীবাহী যানবাহনগুলি প্রতিদিন একবার রোল করা হবে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে থাকা যানবাহনগুলি এমন যানবাহন যা ছেড়ে যাওয়ার শনাক্ত করা হয়, কিন্তু একই দিনে প্রবেশ করার সময় শনাক্ত করা যায় না। প্রদত্ত যে তাদের চলে যাওয়া শনাক্ত করা হয়েছিল, তারা অবশ্যই Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র মাধ্যমে চালিত হয়েছিল এবং তাই, দিনের কিছু অংশ থেকে গিয়েছিল। অবাণিজ্যিক যাত্রীবাহী যানবাহনগুলিকে দিনে একবারের বেশি টোল দেওয়া হবে না। প্রতিবন্ধী ব্যক্তিকে পরিবহনের জন্য উপযুক্ত যানবাহন এবং অনুমোদিত জরুরী যানবাহনের যোগ্যতার জন্য ছাড় থাকবে।

যে বাসিন্দাদের প্রাথমিক বাসস্থান Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর ভিতরে এবং যাদের New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেটের সামঞ্জস্যপূর্ণ মোট আয় \$60,000-এর কম তারা করযোগ্য বছরে দেওয়া Manhattan (ম্যানহাটন) CBD টোলের পরিমাণের সমান New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেট ট্যাক্স ক্রেডিট পাওয়ার যোগ্য হবেন।

টোলের পরিমাণ পরিবর্তনশীল হবে, যখন যানজট বেশি হয়, তখন পিক পিরিয়ডে উচ্চ টোল চার্জ করা হয়। কারণ প্রভাবগুলি টোল কার্ঠামোর সাথে ঘনিষ্ঠভাবে সম্পর্কিত, CBD টোলিং বিকল্প সংক্রায়িত টোলিং পরিস্থিতিতে টোল কার্ঠামোর একটি পরিসীমা মূল্যায়ন করেছে। এই টোলিংয়ের বেশিরভাগ পরিস্থিতিতে, ডেলিভারি ট্রাকের মতো বিভিন্ন ধরনের যানবাহনের টোল হার অ-বাণিজ্যিক যাত্রীবাহী যানবাহনের টোল হারের চেয়ে আলাদা।

উপকারী ও প্রতিকূল প্রভাব: CBD টোলিং বিকল্পের টোলিং পরিস্থিতি সম্পর্কে কোন বিষয়টি জানা গুরুত্বপূর্ণ?

EA সম্পূর্ণ হওয়ার পর প্রকৃত টোল কার্ঠামোর বিষয়ে একটি সিদ্ধান্ত নেওয়া হবে। একটি ট্রাফিক মোবিলিটি রিভিউ বোর্ড (TMRB) [এর সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ প্রতিষ্ঠিত হয়েছে MTA Reform and Traffic Mobility Act] অন্যান্য টোল টানেল বা সেতুতে প্রদত্ত টোলের জন্য CBD টোলের জন্য প্রয়োজ্য টোল হার, ছাড়, ক্রসিং ক্রেডিট এবং/অথবা ছাড় সংক্রান্ত সুপারিশগুলি বিকাশ করতে। EA এর জন্য, CBD টোলিং বিকল্পের সাথে ঘটতে পারে এমন প্রভাবের পরিসর অন্বেষণ করতে, প্রকল্পের উদ্যোক্তারা প্রাথমিকভাবে ছয়টি টোলিং পরিস্থিতি (A-F) তৈরি করেছে। প্রতিটি পরিস্থিতিতে ক্রসিং ক্রেডিট, সম্ভাব্য ডিসকাউন্ট (ক্যাপ আকারে), এবং ছাড় (সারণী ES-2) এর বিভিন্ন সমন্বয় অন্তর্ভুক্ত থাকে। প্রাথমিক জনসাধারণের প্রচারের পরে এবং ট্রাক ট্র্যাফিকের পরিবর্তনের বিষয়ে উদ্বিগ্ন প্রকাশ করার পরে, এই ট্র্যাফিক প্রভাবগুলির কিছু এড়াতে একটি সপ্তম দৃশ্যকল্প (G) যুক্ত করা হয়েছিল। অধ্যায় 2, "প্রকল্প বিকল্প," প্রতিটি পরিস্থিতিতে আরও বিশদ প্রদান করে যখন উপঅধ্যায় 4A, "পরিবহন: আঞ্চলিক পরিবহন প্রভাব এবং মডেলিং" এবং উপঅধ্যায় 4B, "পরিবহন: হাইওয়ে এবং লোকাল ইন্টারসেকশন," ট্রাফিক প্রভাব সম্পর্কে আরও তথ্য প্রদান করে।

কীভাবে এবং কখন আমাকে টোল করা হবে?

কখন এবং কীভাবে টোল প্রয়োগ করা হবে তার কিছু উদাহরণ নিচে দেওয়া হল।

- সোমবার সকালে একটি গাড়ি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে চলে এবং সোমবার সন্ধ্যায় মধ্যরাতের আগে ছেড়ে যায়। এটি কখন প্রবেশ করবে এবং কখন Manhattan (ম্যানহাটন) CBD ছেড়ে যাবে তা শনাক্ত করা হবে। কারণ যাত্রীবাহী যানবাহন থেকে প্রতিদিন একবার মাত্র টোল নেওয়া হবে।
- একটি গাড়ি সোমবার Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে চলে এবং বুধবার ছেড়ে না যাওয়া পর্যন্ত পার্ক করে। এটি সোমবার প্রবেশ করার জন্য এবং বুধবার Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র মধ্য দিয়ে যাওয়ার সময় বাকি থাকার জন্য চার্জ করা হবে। মঙ্গলবার পুরো 24-ঘন্টা পার্ক করা হলে এটি চার্জ করা হবে না।
- একটি গাড়ি একই দিনে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে দুটি রাউন্ড ট্রিপ করে। এটির ক্ষেত্রে একটি একক টোল চার্জ করা হবে, কারণ যাত্রীবাহী যানবাহনগুলি প্রতিদিন মাত্র একবার চার্জ করা হবে।
- একটি গাড়ি সারা সপ্তাহ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র মধ্যে পার্ক করা হয় এবং তারপরে শনিবার Manhattan (ম্যানহাটন) CBD থেকে এক দিনের ভ্রমণের জন্য ছেড়ে যায়, মধ্যরাতের আগে ফিরে আসে। গাড়িটি একই দিনে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে ছেড়ে যাওয়া (বাকি থাকা) এবং প্রবেশ করা শনাক্ত করা হবে। কারণ যাত্রীবাহী যানবাহনগুলি প্রতিদিন মাত্র একবার চার্জ করা হবে, শনিবার একটি একক টোল চার্জ করা হবে।
- একটি গাড়ি সারা সপ্তাহ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র মধ্যে পার্ক করা হয় এবং তারপরে শুক্রবার Manhattan (ম্যানহাটন) CBD ছেড়ে যায় এবং সোমবার ফিরে আসে। গাড়িটি শুক্রবার ছেড়ে যাওয়া (বাকি) এবং সোমবার ফেরার সময় প্রবেশ করা শনাক্ত করা হবে। এটি বাকি থাকার জন্য শুক্রবার এবং প্রবেশের জন্য সোমবার চার্জ পাবে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে সারাদিন পার্কিং করার সময় বা যেদিন দূরে ছিল সেই দিনগুলিতে এটি চার্জ করা হবে না।

সারণী ES-2। CBD টোলিং বিকল্পের জন্য টোলিং পরিস্থিতি মূল্যায়ন করা হয়েছে

প্যারামিটার ^১	দৃশ্যকল্প A	দৃশ্যকল্প B	দৃশ্যকল্প C	দৃশ্যকল্প D	দৃশ্যকল্প E	দৃশ্যকল্প F	দৃশ্যকল্প G
	ভিত্তি পরিকল্পনা	সর্বোচ্চ সীমা ও ছাড় সহ বেস প্ল্যান	কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য লো ক্রসিং ক্রেডিট	CBD অ্যাক্সেস করতে টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট	কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট	কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য Manhattan (ম্যানহাটন) ব্রিজ ও টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট	সমস্ত যানবাহন শ্রেণীর জন্য একই টোল সহ বেস প্ল্যান

সময়কাল ^২	দৃশ্যকল্প A	দৃশ্যকল্প B	দৃশ্যকল্প C	দৃশ্যকল্প D	দৃশ্যকল্প E	দৃশ্যকল্প F	দৃশ্যকল্প G
ভিড়: সপ্তাহের মাঝের দিন	6 a.m. থেকে 8 p.m.	6 a.m. থেকে 10 a.m.; 4 p.m. থেকে 8 p.m.	6 a.m. থেকে 8 p.m.				
ভিড়: সপ্তাহান্তে	10 a.m. থেকে 10 p.m.	10 a.m. থেকে 10 p.m.					
কম ভিড়: সপ্তাহের মাঝের দিন	8 p.m. থেকে 10 p.m.	10 a.m. থেকে 4 p.m.	8 p.m. থেকে 10 p.m.				
রাতজুড়ে: সপ্তাহের মাঝের দিন	10 p.m. থেকে 6 a.m.	8 p.m. থেকে 6 a.m.	10 p.m. থেকে 6 a.m.				
রাতজুড়ে সপ্তাহান্তে	10 p.m. থেকে 10 a.m.	10 p.m. থেকে 10 a.m.					

সম্ভাব্য ক্রসিং ক্রেডিট	দৃশ্যকল্প A	দৃশ্যকল্প B	দৃশ্যকল্প C	দৃশ্যকল্প D	দৃশ্যকল্প E	দৃশ্যকল্প F	দৃশ্যকল্প G
Queens-Midtown, Hugh L. Carey, Lincoln, Holland Tunnels-এ প্রদত্ত টোলের জন্য CBD টোলের প্রতি ক্রেডিট	না	না	হ্যাঁ	হ্যাঁ	হ্যাঁ	হ্যাঁ	না
Robert F. Kennedy, Henry Hudson, George Washington Bridges-এ প্রদত্ত টোলের জন্য CBD টোলের দিকে ক্রেডিট	না	না	না	না	না	হ্যাঁ	না

প্রতিদিন টোলের সংখ্যার উপর সম্ভাব্য ছাড় এবং সীমা (সর্বোচ্চ)	দৃশ্যকল্প A	দৃশ্যকল্প B	দৃশ্যকল্প C	দৃশ্যকল্প D	দৃশ্যকল্প E	দৃশ্যকল্প F	দৃশ্যকল্প G
গাড়ি, মোটরসাইকেল, বাণিজ্যিক ভ্যান	দিনে একবার	দিনে একবার	দিনে একবার	দিনে একবার	দিনে একবার	দিনে একবার	দিনে একবার
ট্যাক্সি	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	দিনে একবার	ছাড়	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	ছাড়	দিনে একবার	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই
FHVs	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	দিনে একবার	দিনে তিনবার	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	দিনে তিনবার	দিনে একবার	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই
ছোট ও বড় আকারের ট্রাক	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	দিনে দুবার	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	দিনে একবার	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই
বাস	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	ছাড়	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	Transit বাসে-ছাড় অনাগুলির উপর কোন সর্বোচ্চ সীমা নেই	ছাড়	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই

আনুমানিক টোল রেট ধরে নেওয়া হয়েছে ^৩	দৃশ্যকল্প A	দৃশ্যকল্প B	দৃশ্যকল্প C	দৃশ্যকল্প D	দৃশ্যকল্প E	দৃশ্যকল্প F	দৃশ্যকল্প G
ভিড়	\$9	\$10	\$14	\$19	\$23	\$23	\$12
কম ভিড়	\$7	\$8	\$11	\$14	\$17	\$17	\$9
রাতজুড়ে	\$5	\$5	\$7	\$10	\$12	\$12	\$7

1 CBD টোলিং বিকল্প বাস্তবায়নের ফলে সম্ভাব্য প্রভাবের পরিসীমা মূল্যায়ন করার জন্য এই টেবিলের প্যারামিটারগুলি মডেলিংয়ের উদ্দেশ্যে ধরে নেওয়া হয়েছিল। প্রকৃত টোল রেট, সম্ভাব্য ক্রেডিট, ছাড় এবং/অথবা ডিসকাউন্ট এবং দিনের সময় যখন টোল রেট প্রযোজ্য হবে তা TBTA বোর্ড দ্বারা ট্রাফিক মোবিলিটি রিভিউ বোর্ডের সুপারিশের পরে নির্ধারিত হবে। **পরিশিষ্ট 2E, "প্রকল্প বিকল্প: টোলিং পরিস্থিতির সংজ্ঞা,"** প্রতিটি টোলিং পরিস্থিতির জন্য ধার্যকৃত হার, সম্ভাব্য ক্রসিং ক্রেডিট, ছাড়, এবং/অথবা ছাড় সম্পর্কে আরও বিস্তারিত তথ্য প্রদান করে।

2 পিক শিরিয়ালের সময় টোল বেশি হবে যখন ট্রাফিক সবচেয়ে বেশি থাকবে। এগুলি TBTA দ্বারা চূড়ান্ত টোল সময়সূচীতে নির্ধারণ করা হবে। সমস্ত টোলিং পরিস্থিতিতে মনোনীত "গ্রিডলক সতর্কতা" দিনে একটি উচ্চ টোল অন্তর্ভুক্ত, যদিও প্রকল্পের জন্য পরিচালিত মডেলিং এই উচ্চ টোলকে প্রতিফলিত করে না, কারণ এটি অস্বাভাবিকভাবে উচ্চ ট্রাফিক স্তরের দিনগুলির চেয়ে সাধারণ দিনগুলিকে বিবেচনা করে।

3 টোলের হারগুলি অটো, বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত ভ্যান এবং E-ZPass (ই-জিপাস) ব্যবহার করা মোটরসাইকেলের জন্য এবং এটি পূর্ণ সংখ্যার একটি রাশি। সমস্ত টোলিং পরিস্থিতির জন্য, E-ZPass (ই-জিপাস) ব্যবহার করে না এমন যানবাহনের জন্য বিভিন্ন হার প্রযোজ্য হবে; টোলিং দৃশ্যকল্প A থেকে F এর জন্য, বিভিন্ন যানবাহনের ক্লাস বিভিন্ন টোল প্রদান করবে (দেখুন **পরিশিষ্ট 2E, "টোলিং পরিস্থিতির সংজ্ঞা"**)। ছোট ট্রাকের জন্য টোলিং পরিস্থিতিতে সর্বোচ্চ E-ZPass (ই-জিপাস) হার (বৃত্তাকার) পরিসীমা হবে \$12-\$65; বড় ট্রাকের জন্য, পরিসীমা হবে \$12-\$82।

টোল কার্ঠামোর বেশ কয়েকটি উপাদান রয়েছে, তবে প্রকল্পের প্রভাবের মাত্রা এবং বিতরণের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ কারণ হল টোল হার। সামগ্রিকভাবে, প্রকল্পের ফলে আঞ্চলিক এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD উভয় ক্ষেত্রেই যানজটের সুবিধা হবে। স্থানীয় স্তরে, টোল কার্ঠামোর উপর নির্ভর করে, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র কাছাকাছি এবং সংলগ্ন যানবাহনগুলি টোল এড়াতে অন্যান্য রুটে মোড় নেওয়ার কারণে ট্র্যাফিকের পরিমাণ বৃদ্ধি বা হ্রাস পাবে। **সারণী ES- [5]** এই প্রভাবগুলি এবং প্রস্তাবিত প্রশমন সংক্রান্ত অতিরিক্ত তথ্য প্রদান করে। নিম্নলিখিত প্রবণতা বোঝা গুরুত্বপূর্ণ:

- সমস্ত টোলিং পরিস্থিতি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশের ট্র্যাফিক কমিয়ে দেবে।
- সমস্ত টোলিং পরিস্থিতিতে এই অঞ্চলের যানজট হ্রাসে সামগ্রিক নেট সুবিধা হবে।
- ডিসকাউন্ট, ক্রসিং ক্রেডিট এবং ছাড় যোগ করার জন্য সামগ্রিক টোলের হার বাড়তে হবে, যা আরও যানজট হ্রাসের দিকে পরিচালিত করবে।
- উচ্চতর টোল রেট ট্র্যাফিক কমাবে, এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশের ট্রানজিট রাইডারশিপ বাড়িয়ে দেবে।
- চালকরা টোল এড়িয়ে যাওয়ায় উচ্চ টোলের হার ট্র্যাফিক ডাইভারশনকে বাড়িয়ে তুলবে। এটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কম ট্র্যাফিকের দিকে পরিচালিত করবে এবং CBD বাইরে ট্র্যাফিক প্যাটার্নে পরিবর্তন আনবে, পাশাপাশি অন্যত্র স্থানীয়কৃত স্থানে ট্র্যাফিকের বৃদ্ধি এবং হ্রাস উভয়ই ঘটবে।
- ক্রসিং ক্রেডিটগুলি CBD-এ বিভিন্ন রুটের মোট খরচকে সমতার কাছাকাছি নিয়ে আসবে এবং সেইজন্য যেখানে ট্র্যাফিক হ্রাস ঘটবে তার মাত্রা এবং ভারসাম্য পরিবর্তন করবে, যা CBD টোলের বিপরীতে TBTA বা PANYNJ টোলের জন্য ডাইভারদের যে পরিমাণ অর্থ প্রদান করে তার কিছু জমা করবে।
 - ❖ ক্রসিং ক্রেডিট সহ টোলিং পরিস্থিতি Queens (কুইন্স) থেকে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশের ট্র্যাফিক কমাতে কম প্রভাব ফেলবে এবং ক্রেডিট ক্রস না করে টোলিং পরিস্থিতির তুলনায় New Jersey (নিউ জার্সি) থেকে প্রবেশের ট্র্যাফিক কমাতে অনেক কম প্রভাব ফেলবে। ক্রসিং ক্রেডিট সহ টোলিং পরিস্থিতি 60th স্ট্রিট এবং Brooklyn (ব্রুকলিন)-এর উত্তর থেকে প্রবেশের ট্র্যাফিকের বৃহত্তর হ্রাসের দিকে পরিচালিত করবে।
 - ❖ ক্রসিং ক্রেডিট কিছু ডাইভারকে বর্তমানে-মুক্ত East River Bridges থেকে TBTA-এর টোল টানেলে স্থানান্তর করতে উৎসাহিত করবে। ফলস্বরূপ, Queens-Midtown Tunnel ও Hugh L. Carey Tunnel-এ ট্র্যাফিক বাড়বে, যার ফলে Long Island Expressway-তে বেশি ট্র্যাফিকের ফলে এবং Gowanus Expressway বরাবর BQE থেকে Hugh Carey Tunnel-এ ট্র্যাফিকের স্থানান্তর, সেইসাথে Manhattan (ম্যানহাটন)-এ স্থানীয় রাস্তায় ট্র্যাফিক বৃদ্ধি পায় যা এই টানেলে এবং সেখান থেকে ট্র্যাফিককে সহায়তা করে।

নাগরিক সচেতনতা বৃদ্ধির প্রতিক্রিয়া

Cross Bronx Expressway (ক্রস ব্রঙ্কস এক্সপ্রেসওয়ে)-তে ট্রাক ট্র্যাফিক বৃদ্ধির সাথে সম্পর্কিত প্রাথমিক নাগরিক সচেতনতা বৃদ্ধির সময় উত্থাপিত উদ্বেগের প্রতিক্রিয়া এবং টোল এড়াতে ট্রাকগুলির ভ্রমণের বিকল্প মাধ্যম নেই, দৃশ্যকল্প G যোগ করা হয়েছিল। এই দৃশ্যকল্পটি গাড়ি এবং ট্রাকের জন্য একই টোল রেট চার্জ করে এবং South Bronx (সাউথ ব্রঙ্কস) এবং Staten Island (স্টেটেন দ্বীপ)-এ ট্রাকের পরিবর্তন উল্লেখযোগ্যভাবে হ্রাস করে। দেখুন **অধ্যায় 4A, "আঞ্চলিক পরিবহন প্রভাব এবং মডেলিং।"**

টোল রেট এবং ক্রসিং ক্রেডিট ছাড়াও, অন্যান্য অনেক কারণ উপকারী এবং প্রতিকূল প্রভাব তৈরিতে ভূমিকা পালন করে।

ট্রাকের টোলের মূল্য। গাড়ির বিপরীতে, ট্রাকগুলি একটি ভিন্ন মোডে স্থানান্তরিত হতে পারে না (যেমন, transit)। ট্রাকগুলি তাদের চূড়ান্ত গন্তব্যে যাওয়ার পথে CBD এর মাধ্যমে ভ্রমণের জন্য, টোল প্রদানের জন্য তাদের একমাত্র বিকল্প হল Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর আশেপাশে ড্রিপ না করা বা ঘুরিয়ে দেওয়া। সাধারণ ট্র্যাফিকের মতোই, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশকারী ট্রাকের ট্র্যাফিক বর্ধিত টোল হ্রাস

পায়। টোল বৃদ্ধির সাথে (সাধারণ ট্রাফিকের অনুরূপ) ট্রাক ডাইভারশন বৃদ্ধি পায়। বিশেষ করে, ট্রাকগুলি Staten Island এবং South Bronx-এর হাইওয়ের রুটে ঘুরবে।

যে সময় টোল নেওয়া হয়েছে। রাতারাতি সময়ের মধ্যে টোল কমানো বিকল্প রুটে ডাইভারশন কমিয়ে দেবে, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাইরে প্রভাব কমবে এবং ডেলিভারি যানবাহনগুলিকে রাতারাতি কম যানজটে স্থানান্তরিত করতে উৎসাহিত করবে। যদিও এই কম রাতারাতি চার্জের সাথে যথেষ্ট নয়, তবুও ট্রাফিক হ্রাস ঘটবে।

অ্যাকশন অলটারনেটিভ কীভাবে প্রকল্পের উদ্দেশ্য পূরণ করে?

FHWA নো অ্যাকশন এবং CBD টোলিং বিকল্প (অ্যাকশন অলটারনেটিভ)-কে সামগ্রিকভাবে বিবেচনা করবে, যদিও মনে রাখবেন যে অ্যাকশন অলটারনেটিভটিতে সম্ভাব্য টোলিং পরিস্থিতির একটি পরিসর অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। **সারণী ES-3** -এ সংক্ষিপ্ত করা হয়েছে কীভাবে নো অ্যাকশন এবং অ্যাকশন অলটারনেটিভ প্রকল্পের উদ্দেশ্য, চাহিদা এবং লক্ষ্য পূরণ করে।

সারণী ES-3। নো অ্যাকশন এবং CBD টোলিং বিকল্পগুলির জন্য মূল্যায়ন ফলাফলের তুলনা

ক্রিনিং মানদণ্ড	নো অ্যাকশন অলটারনেটিভ	CBD টোলিং (অ্যাকশন) অলটারনেটিভ
উদ্দেশ্য ও প্রয়োজনীয়তা: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজট এমনভাবে হ্রাস করতে হবে, যা ভবিষ্যতে পরিবহন উন্নতির জন্য রাজস্ব তৈরি করবে	পূরণ করে না	পূরণ করে
লক্ষ্য 1: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে প্রতিদিনের যানবাহন-মাইল ভ্রমণ (VMT) হ্রাস করতে হবে মাপদণ্ড: 5% কম করতে হবে (নো অ্যাকশনের সাথে সম্পর্কিত)	পূরণ করে না	পূরণ করে
<i>দৈনিক VMT হ্রাস (2023)</i>	0%	7.1% - 9.2%
লক্ষ্য 2: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রতিদিন প্রবেশকারী যানবাহনের সংখ্যা হ্রাস করতে হবে মাপদণ্ড: 10% কম করতে হবে (নো অ্যাকশনের সাথে সম্পর্কিত)	পূরণ করে না	পূরণ করে
<i>দৈনিক যানবাহন হ্রাস (2023)</i>	0%	15.4% - 19.9%
লক্ষ্য 3: মূলধন উন্নতির জন্য একটি তহবিল উৎস তৈরি করুন এবং MTA-এর Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর জন্য মূলধন প্রকল্পগুলির জন্য \$15 বিলিয়ন তহবিল করার জন্য পর্যাপ্ত বার্ষিক নেট রাজস্ব তৈরি করুন	পূরণ করে না	পূরণ করে ¹
<i>MTA-এর Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-কে সমর্থন করার জন্য নিট রাজস্ব</i>	\$0	\$1.02 বিলিয়ন - \$1.48 বিলিয়ন
লক্ষ্য 4: "MTA Reform and Traffic Mobility Act (রিফর্ম অ্যান্ড ট্রাফিক মোবিলিটি অ্যাক্ট)" শিরোনামের New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেট আইনের অন্তর্নিহিত উদ্দেশ্যগুলির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ একটি Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) স্থাপন করুন	পূরণ করে না	পূরণ করে

1 যদিও টোলিং দৃশ্যকল্প B এই পরিবেশগত মূল্যায়নে (EA)-তে চিহ্নিত এবং মূল্যায়ন করা টোল রেটের ক্ষেত্রে উদ্দেশ্য 3 পূরণ করবে না, এটি একটি উচ্চ টোল রেটের ক্ষেত্রে এই উদ্দেশ্য পূরণ করবে তা প্রদর্শন করার জন্য অতিরিক্ত বিশ্লেষণ পরিচালিত হয়েছিল; যার ফলে VMT হ্রাস এবং সেই পরিবর্তিত পরিস্থিতির জন্য রাজস্ব, উপস্থাপিত অন্যান্য পরিস্থিতির সীমার মধ্যে পড়বে। **অধ্যায় 16, "প্রভাবগুলির সংক্ষিপ্তসার,"** পরিবর্তিত টোলিং দৃশ্যকল্প B সম্পর্কে আরও তথ্য প্রদান করে।

2 \$15 বিলিয়ন তহবিলের জন্য প্রয়োজনীয় মোট রাজস্ব অনেকগুলি অর্থনৈতিক কারণের উপর নির্ভর করে, যার মধ্যে সুদের হার এবং মেয়াদও আছে তবে তা সীমাবদ্ধ নয়। এই EA-এর উদ্দেশ্যে, মডেলিং অনুমান করে যে প্রজেক্টের মোট নেট রাজস্ব বার্ষিক কমপক্ষে \$1 বিলিয়ন প্রদান করা উচিত, যা পর্যাপ্ত তহবিল তৈরি করার জন্য বিনিয়োগ বা বন্ড করা হবে। এই সারণীতে প্রদত্ত নেট আয়ের মানগুলি বৃত্তাকার এবং প্রকল্প মডেলিংয়ের উপর ভিত্তি করে।

EA তে বর্ণিত হিসাবে, TBTA বোর্ড একটি চূড়ান্ত টোল কার্টামো গ্রহণ করবে, যার মধ্যে টোল রেট এবং যেকোনো ক্রসিং ক্রেডিট, ডিসকাউন্ট, এবং/অথবা ছাড় রয়েছে, যা Traffic Mobility Review Board-এর সুপারিশ দ্বারা এবং State Administrative Procedure Act (রাজ্য প্রশাসনিক পদ্ধতি আইন) অনুসারে একটি জনশুনানি অনুসরণ করে জানানো হবে।

প্রোজেক্টের প্রভাবগুলি কী-কী?

এই EA 18টি রিসোর্স এরিয়া বিশ্লেষণ করে। **চিত্র ES-4** সেগুলিকে চিহ্নিত করে যেখানে প্রকল্পের শুধুমাত্র উপকারী বা কোন প্রতিকূল প্রভাব থাকবে না এবং সেইসব ক্ষেত্রগুলি চিহ্নিত করে যেগুলি সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাবগুলি চিহ্নিত করেছে যা প্রশমিত হবে। সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাবের ক্ষেত্রে, এই প্রতিকূল প্রভাবগুলির মধ্যে কিছু শুধুমাত্র নির্দিষ্ট টোলিং পরিস্থিতিতে ঘটবে। **সারণী ES-5** আরও বিশদ প্রদান করে যে কোন টোলিং পরিস্থিতির ফলে উপকারী বা প্রতিকূল প্রভাব পড়বে, কী মাত্রায় **এবং কোন প্রশমন ব্যবস্থা জারি করা হবে।** **সারণী ES-6 -এ সংক্ষিপ্ত করা হয়েছে যে, কখন এবং কীভাবে এই প্রশমন ব্যবস্থাগুলি প্রোজেক্ট স্পনসরসদের দ্বারা বাস্তবায়িত হবে।** প্রতিটি নিজ-নিজ অধ্যায় অতিরিক্ত বিবরণ এবং আলোচনা প্রদান করে।

সারণী ES-4। EA -তে মূল্যায়ন করা সম্পদ এলাকা এবং প্রভাব

শুধুমাত্র উপকারী বা কোন প্রতিকূল প্রভাব নেই এমন এলাকা	সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব সহ এলাকা
<p>পরিবহন: আঞ্চলিক পরিবহন পরিবহন: পার্কিং সামাজিক অবস্থা: জনসংখ্যা সামাজিক অবস্থা: প্রতিবেশীদের বৈশিষ্ট্য সামাজিক অবস্থা: জনগনের নীতি অর্থনৈতিক অবস্থা শক্তি পার্ক এবং বিনোদনমূলক সম্পদ ঐতিহাসিক ও সাংস্কৃতিক সম্পদ দৃশ্যগত সম্পদ বায়ুর গুণমান শক্তি গোলমাল প্রাকৃতিক সম্পদ বিপজ্জনক বর্জ্য/দূষিত উপাদান নির্মাণ প্রভাব</p>	<p>পরিবহন: হাইওয়ে এবং ইন্টারসেকশন পরিবহন: Transit পরিবহন: পথচারী এবং সাইকেল পরিবেশগত ন্যায়বিচার</p>

পরিবেশগত ন্যায়বিচার জনসংখ্যার উপর প্রোজেক্টের প্রভাবগুলি কী-কী?

প্রকল্পের কিছু প্রভাব কিছু নির্দিষ্ট স্থানে ঘটে, তাই এই প্রভাবগুলি সমগ্র অঞ্চল বা জনসংখ্যা জুড়ে বিস্তৃতভাবে ঘটেছে কিনা বা তারা নিম্ন-আয়ের বা ঐতিহাসিকভাবে কম প্রতিনিধিত্বকারী (পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটির জনসংখ্যা বহনকারী) কমিউনিটি বা জনসংখ্যাকে প্রভাবিত করে কিনা সেদিকে মনোযোগ দেওয়া হয়েছিল। নিম্নলিখিত অনুষঙ্গগুলি এই সম্পর্কিত উপকারী বা প্রতিকূল প্রভাব সম্পর্কে অতিরিক্ত ব্যাখ্যা প্রদান করে।

ট্রাফিক হ্রাস করা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে এবং কাছাকাছি ভ্রমণকারী সমস্ত চালককে উপকৃত করবে, যার মধ্যে পরিবেশগত ন্যায়বিচারের জনসংখ্যা রয়েছে, ভ্রমণের সময় উন্নত করে, যানবাহন পরিচালনার খরচ হ্রাস করে এবং নিরাপত্তার উন্নতি করে। *[Transit-এ বিনিয়োগ পরিবেশগত ন্যায়বিচারের জনসংখ্যাকেও উপকৃত করবে যারা কাজ, স্কুল, চিকিৎসা সেবা এবং আরও অনেক কিছুর জন্য MTA-এর সাবওয়ে এবং বাস ব্যবহার করে।]* প্রকল্পটি আঞ্চলিক বায়ুর গুণমানকে উন্নত করবে, এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে বসবাসকারী বেশিরভাগ পরিবেশগত ন্যায়বিচারের জনগোষ্ঠী কম ট্রাফিকের কারণে কম স্থানীয় দূষণকারী নির্গমনের অভিজ্ঞতা পাবে। অতিরিক্ত সুবিধাগুলি **অধ্যায় 17, "পরিবেশগত ন্যায়বিচার"**-এ বর্ণিত হয়েছে।

কম-আয়কারী গাড়িচালক

নতুন CBD টোলের খরচ প্রধানত নিম্ন আয়ের চালকদের দ্বারা বহন করা হবে না। তবে, স্বল্প আয়ের চালকদের জন্য যাদের প্রাইভেট যানবাহন ছাড়া Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে পৌঁছানোর আর কোন **[যুক্তিসঙ্গত]** বিকল্প নেই, সেক্ষেত্রে যাতায়াত খরচের প্রভাব আরও চাপদায়ক হবে কারণ টোলের খরচ তাদের উপলব্ধ আয়ের একটি বড় শতাংশ গ্রাস করবে। *[যেমন, 2022 সালের আগস্টে প্রকাশিত EA -তে দেখা গেছে যে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কম আয়ের চালকদের জীবনে এই সমস্যা অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ এবং বিরূপ প্রভাব ঘটতে পারে যাদের Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে পৌঁছানোর জন্য যুক্তিসঙ্গত বিকল্প পরিবহন মাধ্যম নেই। এটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ প্রায়শই স্বল্প-আয়ের ড্রাইভারদের জন্য বিশেষভাবে প্রাসঙ্গিক।²² পূর্বে দেওয়া প্রশমন ব্যবস্থা ছাড়াও, যা নিম্ন E ZPass (ই-জিপাস) টোল রেট মেল করা টোলের তুলনায় এবং নির্দিষ্ট E ZPass (ই-জিপাস) গ্রাহকদের জন্য উপলব্ধ বিদ্যমান টোল ছাড়, সেইসাথে রাত্রিকালীন সময়ে উল্লেখযোগ্যভাবে হ্রাস করা টোলের নতুন প্রশমন পরিমাপ থেকে উপকৃত হওয়ার বাধাগুলি কমিয়ে দেবে, TBTA এই ড্রাইভারদের জন্য একটি স্বল্প-আয়ের ডিসকাউন্ট পরিকল্পনার প্রতিশ্রুতিও দেয়।*

বিশেষভাবে, TBTA নিশ্চিত করবে যে প্রকল্পের প্রথম পাঁচ বছরের জন্য, চূড়ান্ত টোলিং কার্টামোতে নিম্ন আয়ের প্রায়শই এই পেশায় কাজ করা চালকদের জন্য একটি ছাড়যুক্ত টোল রেট অন্তর্ভুক্ত করা রয়েছে। যাদের হয় একটি ফেডারেল সামঞ্জস্যপূর্ণ গ্রাস আয় পূর্ববর্তী ক্যালেন্ডার বছরের জন্য তাদের আয়কর রিটার্নে \$50,000 এর বেশি নয় বা একটি যোগ্যতাভিত্তিক সরকার-প্রদত্ত আয়-ভিত্তিক প্রোগ্রামে তালিকাভুক্তির প্রমাণ রয়েছে (যেমন সম্পূর্ণক পুষ্টি সহায়তা প্রোগ্রাম (SNAP) বা মহিলা, শিশু এবং শিশুদের জন্য বিশেষ পরিপূরক পুষ্টি প্রোগ্রাম (WIC))।²³ উদাহরণ হিসেবে, একজন প্রায়শই গাড়ি চালানোর কাজ করা একজন চালক এমন কেউ হতে পারেন যিনি কর্মস্থলে যাতায়াত করেন বা এমন কেউ যিনি নিয়মিত চিকিৎসা পেতে একটি সুবিধা কেন্দ্রে ভিজিট করেন।

তাদের E-ZPass (ই-জিপাস) ট্যাগ এবং তাদের E-ZPass (ই-জিপাস) একাউন্টে একটি সংশ্লিষ্ট নিম্ন-আয়ের ডিসকাউন্ট প্ল্যান ব্যবহারের মাধ্যমে যোগ্য চালকরা প্রতিটি ক্যালেন্ডার মাসে প্রথম 10টি যাত্রাসমূহের পরে দিনের প্রযোজ্য সময়ের জন্য সম্পূর্ণ CBD E-ZPass (ই-জিপাস) টোল রেটে 25 শতাংশ ছাড়ের মাধ্যমে উপকৃত হবে। (এই ছাড়ে রাতারাতি সময়কাল অন্তর্ভুক্ত থাকবে না, যাতে ইতিমধ্যেই ভালোরকম ছাড় দেওয়া হবে।)

এই নতুন প্রশমনকে EA-তে বর্ণিত অন্যান্য প্রশমন ব্যবস্থার সাথে একত্রিত করা হয়েছে, যার মধ্যে বেশ কয়েকটি E-ZPass (ই-জিপাস) গ্রাহক হওয়ার বাধা দূর করে এবং²⁴ এটি নিশ্চিত করবে যে প্রকল্পটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে স্বল্প-আয়ের চালকদের উপর অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ এবং বিরূপ প্রভাব ফেলবে না।

নিচের বক্সে স্বল্প আয়কারী গাড়িচালকদের সাথে সম্পর্কিত সমস্ত প্রশমন ব্যবস্থা বর্ণনা করা হয়েছে। কার্যনির্বাহী সারাংশের শেষে এগুলির প্রতিটির অতিরিক্ত তথ্য টেবিল ES-5 এবং ES-6 এ পাওয়া যেতে পারে।]

কম আয়ের চালক যাদের [গাড়ি চালানোর জন্য অন্য কোন যুক্তিসঙ্গত বিকল্প নেই] তাদের উপর [প্রকল্পটি যাতে সম্ভাব্য
অসামঞ্জস্যপূর্ণ উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাব না ফেলে] তা নিশ্চিত করার জন্য, প্রজেক্ট স্পনসররা নিম্নোক্ত প্রশমন এবং
বর্ধিতকরণ [ব্যবস্থা] গ্রহণ করবে।

প্রশমন

প্রজেক্টে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাসিন্দাদের দ্বারা প্রদত্ত CBD টোলের জন্য একটি ট্যাক্স ক্রেডিট অন্তর্ভুক্ত থাকবে
যাদের করযোগ্য বছরের জন্য New York (নিউ ইয়র্ক)-এর সামঞ্জস্যপূর্ণ মোট আয় \$60,000-এর কম। TBTA New York
(নিউ ইয়র্ক) স্টেটের Department of Taxation and Finance (NYS DTF) এর সাথে সমঝ করবে যাতে NYS ট্যাক্স
ক্রেডিট পাওয়ার যোগ্য ড্রাইভারদের জন্য প্রয়োজনীয় ডকুমেন্টেশনের উপলব্ধতা নিশ্চিত করা যায়।*

TBTA প্রকল্পের ওয়েবসাইটে ট্যাক্স ক্রেডিট সম্পর্কিত তথ্য পোস্ট করবে, NYS DTF ওয়েবসাইটে উপযুক্ত অবস্থানের একটি লিঙ্ক
সহ যোগ্য ড্রাইভারদের ক্রেডিট দাবি করার তথ্যের জন্য গাইড করবে।

TBTA ক্রেডিট কার্ড ব্যাকআপ ছাড়াই গ্রাহকদের জন্য \$10 E-ZPass (ই-জেডপাস) ট্যাগ ডিপোজিট ফি বাদ দেবে।

TBTA বিদ্যমান E-ZPass (ই-জেডপাস) পেমেন্ট এবং গ্ল্যান বিকল্পগুলির বর্ধিত প্রচার সরবরাহ করবে, যার মধ্যে ড্রাইভারদের
প্রতি ট্রিপে অর্থ প্রদানের ক্ষমতা (প্রি-লোড ব্যালেন্সের পরিবর্তে), অংশগ্রহণকারী রিটেইল অবস্থানগুলিতে নগদ দিয়ে তাদের
অ্যাকাউন্টগুলি পুনরায় পূরণ করা এবং ডিসকাউন্ট গ্ল্যানগুলি সহ ইতিমধ্যেই রয়েছে, যার সম্পর্কে তারা সচেতন নাও হতে পারে।

TBTA বিদ্যমান ছাড়যুক্ত transit ভাড়া পণ্য এবং প্রোগ্রামগুলির জন্য যোগ্যতার বিষয়ে আউটরিচ এবং শিক্ষা প্রদান করবে, যার
মধ্যে 65 বছর বা তার বেশি বয়সী ব্যক্তিদের জন্য, প্রতিবন্ধী ব্যক্তিদের জন্য এবং কম আয়ের ব্যক্তিদের জন্য এই কাজটি করা
হবে, যাদের সম্পর্কে অনেকেই জানেন না।

প্রজেক্টের স্পনসররা একটি পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটি গ্রুপ প্রতিষ্ঠা করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যা [ত্রৈমাসিক] ভিত্তিতে
মিলিত হবে, যাতে আপডেট হওয়া তথ্য এবং বিশ্লেষণ শেয়ার করতে এবং সম্ভাব্য উদ্বেগের কথা শুনতে পারা যায় এবং [এর
প্রথম মিটিং-টি প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে হবে।]

[TBTA চূড়ান্ত CBD টোল কার্যক্রমে রাত্রিকালীন সময়ে টোল রেট নিশ্চিত করবে যা সর্বোচ্চ টোলের 50 শতাংশ বা তার কম
হবে এবং যা অন্তত রাত 12:00 টা থেকে ভোর 4:00 টে পর্যন্ত প্রযোজ্য হবে, যা এই সময়ে ভ্রমণকারী স্বল্প আয়ের চালকদের
উপকৃত করবে।]

[TBTA প্রতিশ্রুতি দেয় যে প্রকল্পের প্রথম পাঁচ বছরের জন্য, চূড়ান্ত টোলিং কার্যক্রমে সেইসব কম আয়ের ঘন-ঘন চালকদের
জন্য একটি ছাড়যুক্ত টোল হার অন্তর্ভুক্ত করা হবে, যাদের হয় একটি ফেডারেল সামঞ্জস্যপূর্ণ মোট আয় তাদের পূর্ববর্তী
ক্যালেন্ডার বছরের আয়কর রিটার্নে \$50,000 -এর বেশি নয় অথবা একটি যোগ্যতাবিভিক সরকার-প্রদত্ত আয়-ভিত্তিক
প্রোগ্রামে তালিকাভুক্তির প্রমাণ রয়েছে। তাদের E-ZPass (ই-জিপাস) ট্যাগ এবং তাদের E-ZPass (ই-জিপাস) একাউন্টে
একটি সংশ্লিষ্ট নিম্ন-আয়ের ডিসকাউন্ট গ্ল্যান ব্যবহারের মাধ্যমে যোগ্য চালকরা প্রতিটি ক্যালেন্ডার মাসে প্রথম 10টি
যাত্রাসমূহের পরে (ওভারনাইট সময়কাল অন্তর্ভুক্ত নয়, যাতে ইতিমধ্যেই অনেকটাই ছাড় দেওয়া হবে) দিনের প্রযোজ্য সময়ের
জন্য সম্পূর্ণ CBD E-ZPass (ই-জিপাস) টোল রেটে 25 শতাংশ ছাড়ের মাধ্যমে উপকৃত হবে।

বর্ধিতকরণ

NYC-এর বাসগুলি সাবওয়ে সহ অন্যান্য পরিবহণ পদ্ধতির তুলনায় নিম্ন-আয়ের ও সংখ্যালঘু পরিবারের একটি বড় অংশে
পরিষেবা দেয়। [MTA NYCT তার বাস নেটওয়ার্কগুলিকে পুনরায় ডিজাইন করার সময় নিম্ন-আয়ের ও সংখ্যালঘু পরিবারের
উচ্চ হার সহ এলাকাগুলিকে বিবেচনা করেছিল।] Staten Island (স্টেটেন আইল্যান্ড)-এ এবং ব্রংসে সম্প্রতি বাস্তবায়িত বাস
নেটওয়ার্ক রিডিজাইন ভালোভাবে গৃহীত হয়েছে। Queens (কুইন্স) এবং Brooklyn (ব্রুকলিন)-এ নেটওয়ার্ক পুনরায় ডিজাইনের
কাজ চলছে। TBTA MTA NYCT-এর সাথে কাজ করার জন্য প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যাতে EA-তে চিহ্নিত এলাকাগুলিকে মোকাবেলা করা
যায়, যেখানে Brooklyn (ব্রুকলিন) এবং Manhattan (ম্যানহাটন) বাস নেটওয়ার্ক রিডিজাইনগুলি এগিয়ে যাওয়ার সাথে-সাথে
বাস পরিষেবা উন্নত করা যেতে পারে।

[* যদিও কিছু লোক ট্যাক্স রিটার্ন দাখিল করার জন্য বছরে যথেষ্ট উপার্জন করতে পারেন না, তবুও তারা ক্রেডিট দাবি করার জন্য ট্যাক্স রিটার্ন জমা দেওয়ার
জন্য বিকল্প বেছে নিতে পারেন। NYS Department of Taxation and Finance (ডিপার্টমেন্ট অফ ট্যাক্সেশন এবং ফিন্যান্স) এবং NYC Department of Consumer
এবং Worker Protection (ডিপার্টমেন্ট অফ কনজিউমার এবং ওয়ার্কার প্রোটেকশন) (DCWP)-এর মাধ্যমে যোগ্য ব্যক্তিদের জন্য বিনামূল্যে ট্যাক্স দায়ের করার
প্রোগ্রাম উপলব্ধ।]

ট্যাক্সি এবং FHVস

টোলিং সিনারিও [B, C, E, এবং F] ট্যাক্সি এবং/অথবা FHV-এর জন্য চার্জ করা যেতে পারে এমন যাত্রাসমূহের সংখ্যার উপর ছাড় বা ডিসকাউন্ট (ক্যাপ আকারে) অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। ছাড় এবং ক্যাপগুলি ট্যাক্সি/FHV চালকদের উপর টোলের বোঝা হ্রাস করে, যখন প্রকল্পের যানজট এবং রাজস্ব উদ্দেশ্য পূরণের জন্য অন্যান্য চালকদের জন্য টোলের হার বৃদ্ধি করে। যদি প্রতিটি ট্রিপের জন্য ট্যাক্সি এবং FHV-কে চার্জ করা হয় [টোলিং সিনারিও A, D, এবং G-এর মতো], তবে তাদের পরিষেবার চাহিদা হ্রাস পাবে, বিশেষ করে New York City (নিউ ইয়র্ক সিটি)-এ, যা যাত্রাসমূহকে হ্রাস করবে এবং প্রজেক্টের উদ্দেশ্যগুলিকে আরও ভালোভাবে পূরণ করবে, তবে নতুন সরাসরি খরচ এবং/অথবা সম্ভাব্য চাকরির নিরাপত্তাহীনতা সৃষ্টি করবে। **টেবিল ES- [5]** এই প্রভাবগুলির মাত্রা সম্পর্কে তথ্য প্রদান করে। কারণ বহু New York City (নিউ ইয়র্ক সিটি) ট্যাক্সি এবং FHV চালকরা পরিবেশগত ন্যায়বিচারের জনসংখ্যার অংশ হিসেবে চিহ্নিত করে, এর ফলে [সম্ভাব্য] অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ ও প্রতিকূল প্রভাব [প্রশমন ছাড়াই] পড়ে।

[2022 সালের আগস্টে প্রকাশিত EA সম্ভাব্য চাকরির নিরাপত্তাহীনতা মোকাবিলার জন্য বেশ কয়েকটি প্রশমন ব্যবস্থার প্রস্তাব করেছিল। তবে, জনসাধারণের মন্তব্যের সময়কালে মতামতের ফলস্বরূপ, এই চূড়ান্ত EA-তে, সেই ব্যবস্থাগুলির জায়গায় নতুন প্রশমনের প্রস্তাব করা হয়। বিশেষ করে TBTA নিশ্চিত করবে যে এই যানবাহনগুলিকে দিনে একবারের বেশি টোল না করা হয়। এই নতুন প্রশমন প্রতিশ্রুতির সাথে প্রকল্পের ফলে New York City (নিউ ইয়র্ক সিটি)-এ ট্যাক্সি এবং FHV চালকদের উপর অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ এবং বিরূপ প্রভাব পড়বে না।²⁵]

[New York City (নিউ ইয়র্ক সিটি) ট্যাক্সি এবং FHV চালকদের উপর প্রজেক্টের ফলে যাতে সম্ভাব্য অসামঞ্জস্যপূর্ণ উচ্চ ও বিরূপ প্রভাব না পড়ে, তা নিশ্চিত করার জন্য, TBTA নিম্নলিখিত প্রশমনের ব্যবস্থা নেবে।

প্রশমন

TBTA নিশ্চিত করবে যে New York City (নিউ ইয়র্ক সিটি) ট্যাক্সি এবং FHVগুলিকে টোল পরিকার্মামোতে গৃহীত CBD-এ দিনে একবারের বেশি টোল করা হবে না।*

[*সাবচ্যাপ্টার 4A-এ সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব সম্পর্কে বর্ণনা করা এবং যদি এই যানবাহনগুলিকে প্রতিদিন একবারে সীমাবদ্ধ করা হয় বা CBD টোল থেকে অব্যাহতি দেওয়া হয়, তবে টোলিং সিনারিও A, D, এবং G-এ কী ঘটবে, সে সম্পর্কে অতিরিক্ত বিবরণ প্রদান করে। প্রতিটি ক্ষেত্রে, সম্ভাব্য প্রভাবগুলি EA-এ টোলিং সিনারিওর মাধ্যমে অন্বেষণ করা প্রভাবের পরিসরের মধ্যে পড়ে। এছাড়াও, এই এঞ্জিকিউটিভ সারাসংখ্যার পৃষ্ঠা ES-24-এ, প্রভাবের পরিসর সম্পর্কিত অতিরিক্ত আলোচনা রয়েছে, যেখানে প্রশমন ব্যবস্থাগুলি কীভাবে প্রজেক্টের প্রভাবগুলিকে পরিবর্তন করতে পারে, সেদিকে বিশেষ মনোযোগ দেওয়া হয়েছে। যেমন ব্যাখ্যা করা হয়েছে, পরিচালিত অতিরিক্ত বিশ্লেষণে দেখা যায় যে এই প্রশমন ব্যবস্থার ফলাফলগুলি এখনও EA-এ অন্বেষণ করা প্রভাবের পরিসরের মধ্যে থাকবে। পরিশেষে, এই প্রশমন কীভাবে প্রতিটি চ্যাপ্টারের বিশ্লেষণকে প্রভাবিত করে, সে সম্পর্কিত আলোচনার জন্য, চ্যাপ্টার 3, "পরিবেশগত মূল্যায়ন পরিকার্মামো," বিভাগ 3.3.3. দেখুন।]

[পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ে যানবাহন চলাচলের পরিবর্তন

যেহেতু চালকেরা নতুন টোল এড়িয়ে যেতে চায় সেহেতু ট্রাফিক ডাইভারশনের ফলে, কিছু পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটি কম ট্রাফিকয়ের পরিমাণ উপলব্ধি করবে; অন্যরা ট্রাফিকয়ের হার বৃদ্ধি দেখতে পাবে। 2022 সালের আগস্টে প্রকাশিত EA অনুসারে এবং পরিবেশগত বিচার প্রযুক্তি উপদেষ্টা গ্রুপ থেকে প্রাপ্ত জনসাধারণের মন্তব্য এবং ইনপুটের উপর ভিত্তি করে, প্রজেক্ট স্পনসররা এই সম্ভাব্য ডাইভারশনগুলির সাথে সম্পর্কিত অতিরিক্ত বিশ্লেষণ পরিচালনা করেছে। সম্পূর্ণ বিশ্লেষণের জন্য, পরিশিষ্ট 17D, "টেকনিক্যাল মেমোরেন্ডাম অনুসারে;" নিম্নলিখিত অনুচ্ছেদগুলি ফলাফল এবং উপসংহারগুলির একটি উচ্চ-স্তরের সারাসংখ্যার প্রদান করে থাকে।

ট্রাফিক এবং ট্রাক ট্রাফিকের সাথে যুক্ত বায়ু দূষণকারী। পরিশিষ্ট 17D, "টেকনিক্যাল মেমোরেন্ডাম" কীভাবে এবং কেন ট্রাফিক এবং বিশেষ করে ট্রাক ট্রাফিক দূষণকারী বোঝা এবং এই বোঝা ও স্বাস্থ্যের

উপর এর প্রভাবগুলির মধ্যে সংযোগ তৈরীতে অবদান রাখে তা বর্ণনা করে। বিশেষত, যানবাহনগুলি কার্বন মনোক্সাইড, মোবাইল সোর্স এয়ার টক্সিক, নাইট্রোজেন অক্সাইড এবং ব্রেক ও টায়ারের কণার মাধ্যমে, রাস্তার ধূলিকণার বিচ্ছুরণ, এবং জ্বলন্ত গরম ইঞ্জিনগুলিতে জীবাশ্ম জ্বালানী পোড়ানোর মাধ্যমে বায়ু দূষণকারী উপাদানগুলিতে অবদান রাখে।²⁶

যদিও সমস্ত মোটর যান বায়ু দূষণকারী পদার্থ উৎপন্ন করে, তবুও ট্রাক থেকে নির্গত পদার্থ কাছাকাছি রাস্তার বায়ুর গুণমানের জন্য বিশেষ উদ্বেগের বিষয়, আংশিকভাবে তারা যে দূষণকারী পদার্থ নির্গমন করে সে কারণে, তবে এছাড়াও তারা অন্যান্য প্রকারের যানবাহনের তুলনায় অসম পরিমাণে বেশি দূষিত পদার্থ নির্গমনের ক্ষেত্রে অবদান রাখে।²⁷ এইভাবে বেশিরভাগ বিশ্লেষণ ট্রাক চলাচলের উপর দৃষ্টি নিবদ্ধ করে; তবে, প্রভাবের সম্পূর্ণ পরিসর অন্বেষণ করা হয়েছে কিনা, তা নিশ্চিত করার জন্য, অ্যাপেন্ডিক্স 17D, "প্রযুক্তিগত মেমোরেন্ডাম" ট্রাক নয় এমন যানবাহন চলাচলের উপর প্রজেক্টের প্রভাবগুলিকেও অন্বেষণ করে।

অতীতে ভূমি-ব্যবহার এবং পরিবহন রীতি, প্রবণতা এবং বোঝা। অ্যাপেন্ডিক্স 17D-এর বিশ্লেষণ "প্রযুক্তিগত মেমোরেন্ডাম" আগে থেকে বিদ্যমান দূষণকারী এবং দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝা ও সেইসাথে অতীতের ভূমি ব্যবহারের নীতি এবং দূষণকারী নির্গমন ও সংশ্লিষ্ট স্বাস্থ্য ফলাফলে সংশ্লিষ্ট প্রবণতা বর্ণনা করার মাধ্যমে একটি বিস্তৃত প্রেক্ষাপট প্রদান করে। এই অঞ্চলের হাইওয়ে নেটওয়ার্কটি 20 শতকের মাঝামাঝি সময়ে তৈরি করা হয়েছিল এবং অনেক ক্ষেত্রে, অ্যাপার্টমেন্ট ব্লকের মধ্য দিয়ে হাইওয়ে নির্মাণের ফলে বাসিন্দারা এবং ব্যবসা স্থানচ্যুত হয়েছিল। অন্যান্য ক্ষেত্রে, হাইওয়েগুলি আশেপাশের স্থানগুলির মধ্যে ভৌত সীমানা তৈরি করে, ফলে বাসিন্দারা বাণিজ্যিক কেন্দ্র ও পূর্ববর্তী এলাকাগুলি থেকে বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়েন যেমন, Cross Bronx Expressway (ক্রস ব্রংস এক্সপ্রেসওয়ে)। সময়ের সাথে-সাথে, হাইওয়েগুলির সংলগ্ন আশেপাশের বহু বাসিন্দাদের জায়গা ছেড়ে যেতে হয়েছিল, যাদের জায়গায় নতুন জাতিগত বা অর্থনৈতিক গোষ্ঠীরা দ্বারা এসেছিল, এর ফলে কিছু জায়গায় চিহ্নিত আশেপাশের স্থানের পরিবর্তন হয়েছিল, কারণ নতুন বাসিন্দারা নতুন জাতিগত ছিটমহল প্রতিষ্ঠা করেছিল, যার মধ্যে বহু সংখ্যক ছিল সংখ্যালঘু এবং অথবা নিম্ন আয়ের ব্যক্তির।²⁸ ভূমি ব্যবহার এবং পরিবহন অনুশীলনের বাইরে, অন্যান্য নীতি ও অনুশীলনগুলি এই প্রভাবগুলিতে অবদান রেখেছে বা প্রভাবগুলিকে বৃদ্ধি করেছে। উদাহরণস্বরূপ, কিছু এলাকায়, বৈষম্যমূলক রিয়েল ইস্টেট অনুশীলন যেমন গুরুতরভাবে সীমাবদ্ধ স্থান রেডলাইন করা যেখানে সংখ্যালঘু জনগোষ্ঠীর অবস্থান, নির্দিষ্ট এলাকায় সংখ্যালঘু সম্প্রদায়কে কেন্দ্রীভূত করা।²⁹

আঞ্চলিক বায়ুর গুণমান বহু বছর ধরেই ভালো হচ্ছে কিন্তু United States (মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র)-এর বাকি অংশের তুলনায় 10-কাউন্টির অধ্যয়নরত অঞ্চলের মানুষজনদের - তারা পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায় হিসেবে মনোনীত সম্প্রদায়গুলিতে বাস করুক বা অন্য সম্প্রদায়গুলিতে বাস করুক - উচ্চ মাত্রার বায়ু দূষণকারী এবং সংশ্লিষ্ট দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝা বইতে হচ্ছে নির্দিষ্ট অবস্থানের বিশদ বিবরণের জন্য অ্যাপেন্ডিক্স 17D, "প্রযুক্তিগত মেমোরেন্ডাম" (দেখুন)।

ট্রাক চলাচলের উপর প্রভাবের সারাংশ। একটি হাইওয়ের 300 মিটারের মধ্যে 434 জনসংখ্যার সমস্ত অঞ্চলে³⁰ - যেগুলি পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায় এবং যেগুলি নয় - উভয়েই 80তম জাতীয় পার্সেন্টাইলে বা তার উপরে অথবা কমপক্ষে একটি দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝা 66.66তম পার্সেন্টাইলের উপরে রয়েছে, যার মধ্যে রয়েছে 284 জনসংখ্যার অঞ্চল, যেগুলি প্রকল্পের ফলে ট্রাক চলাচলের নৈকট্যের ট্রাক চলাচলের সংস্পর্শে আসার একটি পরিমাপ) হ্রাস বা বৃদ্ধির সম্মুখীন হতে পারে।³¹ একটি হাইওয়ের 300 মিটারের (71.7 শতাংশ) মধ্যে বিদ্যমান পরিবেশগত ন্যায়বিচার জনসংখ্যার অঞ্চলের অনুপাত 10-কাউন্টি পরিবেশগত ন্যায়বিচার অধ্যয়নরত এলাকায় সামগ্রিকভাবে (70.6 শতাংশ) পরিবেশগত ন্যায়বিচার জনসংখ্যার অঞ্চলের সামগ্রিক অনুপাতকে প্রতিফলিত করে।

জাতীয় পার্সেন্টাইলের তুলনায় বর্তমানে অতিরিক্ত চাপে থাকা সম্প্রদায়গুলিতে ট্রাক চলাচল বৃদ্ধির ফলে একটি বিরূপ প্রভাব তৈরি হবে। বিশ্লেষণে দেখা গেছে যে পরিবেশগত ন্যায়বিচারের অঞ্চল (56) হিসেবে চিহ্নিত একটি বৃহত্তর জনসংখ্যার অঞ্চল পরিবেশগত নয় এমন ন্যায়বিচার অঞ্চলের (23) তুলনায় ট্রাক

চলাচলের নৈকট্য হ্রাসের সম্মুখীন হবে; সংক্ষেপে, পরিবেশগত নয় এমন জনসংখ্যার অঞ্চলের চেয়ে বেশি পরিবেশগত ন্যায়বিচার অঞ্চলগুলি ট্রাক চলাচলে প্রকল্প-সম্পর্কিত হ্রাস থেকে উপকৃত হবে। আরও, পরিবেশগত ন্যায়বিচার এবং পরিবেশগত নয় এমন ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ের মোটামুটি একই অনুপাত প্রকল্প সম্পর্কিত ট্রাক চলাচলের নৈকট্য হ্রাস দেখতে পাবে। তবে, 41 শতাংশ পরিবেশগত নয় এমন ন্যায়বিচার জনসংখ্যার অঞ্চল ট্রাক চলাচলের নৈকট্যের বৃদ্ধির সম্মুখীন হলেও 50 শতাংশ পরিবেশগত ন্যায়বিচার জনসংখ্যার অঞ্চলগুলি এমন বৃদ্ধির সম্মুখীন হবে যা প্রকল্পের সামগ্রিক উপকারী প্রভাবগুলির দ্বারা সম্পূর্ণরূপে লাঘব হবে না।

ট্রাক নয় এমন যানবাহন চলাচলের উপর প্রভাবের সারাংশ। অনুরূপ মডেলিং প্রকল্পের ফলে উদ্ভূত ট্রাক নয় এমন যানবাহন চলাচলের নৈকট্য পরিবর্তনের জন্য সম্পাদন করা হয়েছিল। এই ক্ষেত্রে, পূর্ব-বিদ্যমান বায়ু দূষণকারী বোঝা বা দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝা প্রদর্শন করে এমন অন্তত একটি জনসংখ্যার অঞ্চল সহ 35টি পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়গুলি হাইওয়েতে ট্রাক নয় এমন যানবাহনের চলাচলের নৈকট্যের সম্ভাব্যতার হ্রাস দেখতে পাবে। তবে, এই একই পূর্ব-বিদ্যমান বায়ু দূষণকারী বা দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝা সহ 33টি সম্প্রদায় ট্রাক নয় এমন যানবাহন চলাচলের নৈকট্যের বৃদ্ধির দেখতে পারে। ট্রাক চলাচল বিশ্লেষণের সময় এই সম্প্রদায়গুলির মধ্যে 11টি বাদে সবকটিকেই শনাক্ত করা হয়েছিল। এই বিশ্লেষণেরফলাফল এবং পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায় কর্তৃক উত্থাপিত উদ্বেগগুলি Lower Manhattan (লোয়ার ম্যানহাটন) এবং Lower East Side (লোয়ার ইস্ট সাইড)-এর সম্প্রদায়গুলির সংলগ্ন FDR Drive (ড্রাইভ)-এ যানবাহন চলাচলের একটি অনুমানিত বৃদ্ধির দিকে বিশেষ মনোযোগ আকর্ষণ করেছে।

যানবাহন চলাচলের পথ পরিবর্তনের জন্য প্রশমন। সম্ভাব্য প্রকল্প-সম্পর্কিত যানবাহন চলাচলের পথ পরিবর্তন, সংশ্লিষ্ট বায়ু দূষণকারী এবং সংশ্লিষ্ট স্বাস্থ্যের প্রভাবগুলিকে মোকাবিলা করার জন্য, Project Sponsors (প্রকল্পের স্পনসর) সেই সম্প্রদায়গুলির জন্য আঞ্চলিক এবং স্থান-ভিত্তিক প্রশমনের একটি প্যাকেজ করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যা প্রকল্প-সম্পর্কিত যানবাহন চলাচল বৃদ্ধির সম্মুখীন হতে পারে।³² নির্দিষ্ট জনসংখ্যার অঞ্চল, যেগুলি যানবাহন চলাচলের পরিবর্তনগুলি দেখতে পাবে, সেগুলি টোলিং সিনারিও দ্বারা সামান্য পরিবর্তিত হয়, তবে সম্প্রদায়গুলি মূলত টোলিং সিনারিওতে একই থাকে।³³

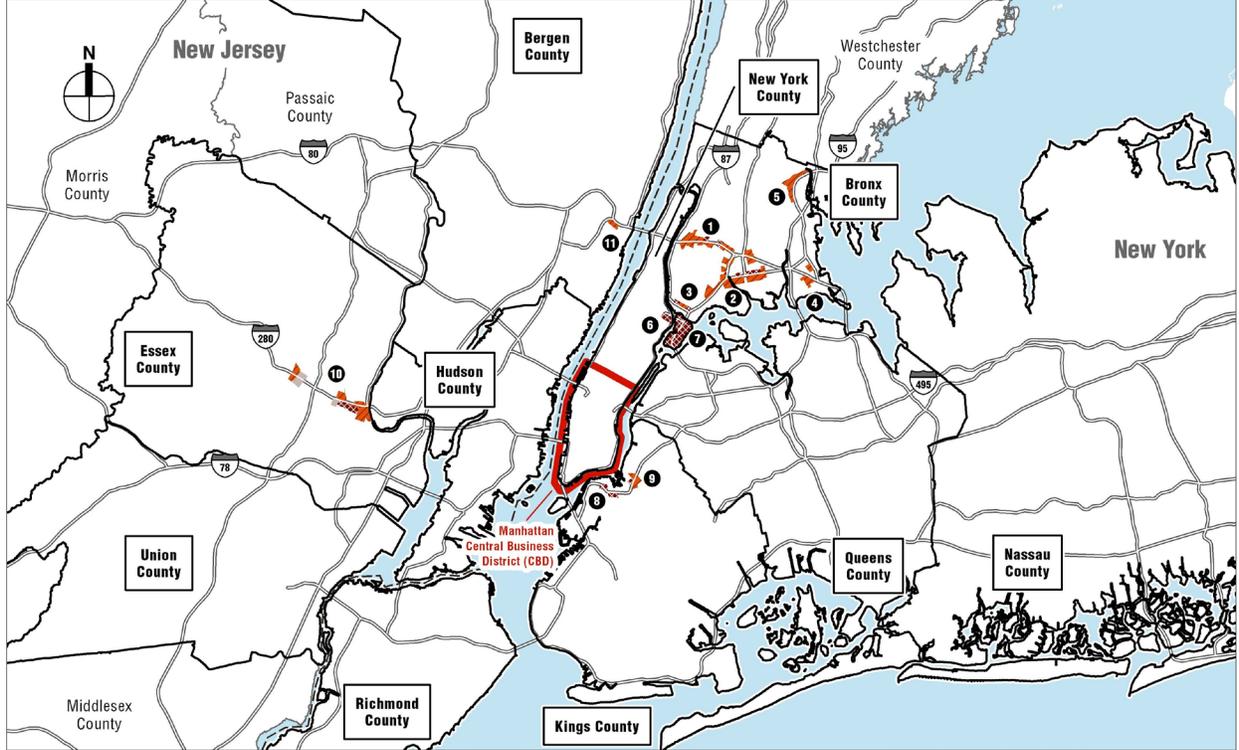
ট্রাক চলাচলের সম্ভাব্য বৃদ্ধির ক্ষেত্রে, যে সম্প্রদায়গুলি ইতিমধ্যেই দেশের তুলনায় 90তম পার্সেন্টাইল বা তার উপরে পূর্ব-বিদ্যমান দূষণকারী বা দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝা বহিছে, সেই সম্প্রদায়গুলি আঞ্চলিক প্রশমন ব্যবস্থা থেকে উপকৃত হবে। যে সম্প্রদায়গুলি ইতিমধ্যেই দেশের তুলনায় 90তম পার্সেন্টাইল বা তার উপরে পূর্ব-বিদ্যমান দূষণকারী এবং দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝা বহিছে, সেই সম্প্রদায়গুলি আঞ্চলিক প্রশমন ব্যবস্থা ও তার পাশাপাশি স্থান-ভিত্তিক প্রশমন থেকে উপকৃত হবে (চিত্র ES-5)।

ট্রাক নয় এমন যানবাহন চলাচলের জন্য, Lower East Side (লোয়ার ইস্ট সাইড) এবং Lower Manhattan (লোয়ার ম্যানহাটন) সংলগ্ন FDR Drive (ড্রাইভ)-এর জন্য প্রশমন শনাক্ত করা হয়েছিল। মডেলিং ইস্তিত দেয় যে Brooklyn Bridge (ব্রুকলিন ব্রিজ)-এ Manhattan (ম্যানহাটন)-এ যাতায়াতকারী যে যানবাহনগুলি FDR Drive (ড্রাইভ)-এ উত্তর দিকে চলে এবং East Houston Street (পূর্ব হাউস্টন স্ট্রিট)-এ প্রধান পথ ব্যবহার করে অবিলম্বে বাম দিকে ঘোরে এবং FDR Drive (ড্রাইভ)-এ দক্ষিণে ফিরে যেতে পারে, সেই যানবাহনগুলির টোল করা হবে, তা নিশ্চিত করার মাধ্যমে এই এলাকার বৃদ্ধি হ্রাস করা যেতে পারে, যা এইভাবে ট্রাক নয় এমন যানবাহন চলাচলের পথ পরিবর্তনকে নিরুৎসাহিত করবে। স্থান-ভিত্তিক প্রশমন ব্যবস্থার প্যাকেজের অংশ হিসেবে এই প্রশমনকে কার্যকর করা হবে।

আঞ্চলিক ও স্থান-ভিত্তিক প্রশমন ব্যবস্থাগুলির সংক্ষিপ্ত বিবরণ টেবিল ES-4-এ দেওয়া হয়েছে। এই প্রশমন ব্যবস্থাগুলির অর্থায়নের জন্য প্রজেক্ট স্পনসররা 5 বছরে \$155 মিলিয়ন অর্থ প্রদানের জন্য প্রতিশ্রুতি দিয়েছে। শেষ পর্যন্ত গৃহীত টোলিং কার্টামো নির্বিশেষে প্রজেক্ট স্পনসরর এই ব্যবস্থাগুলির জন্য প্রতিশ্রুতিবদ্ধ। একটি অভিযোজিত ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি ব্যবহার করা হবে, যার মধ্যে অন্তর্ভুক্ত থাকবে প্রশমনের কার্যকারিতা নিরীক্ষণ, স্টেকহোল্ডারদের পরামর্শ এবং ওয়ারেন্টি অনুযায়ী অ্যাডজাস্টমেন্ট। এটি গুরুত্বপূর্ণ যে, এই প্রশমন

প্রতিশ্রুতিগুলি অন্তর্ভুক্ত করার সাথে প্রজেক্টের ফলে পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ের উপর অসামঞ্জস্যপূর্ণ
উচ্চ ও প্রতিকূল প্রভাব পড়বে না।

চিত্র ES-51 উচ্চ পূর্ব-বিদ্যমান দূষণকারী এবং দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝা সহ পরিবেশগত ন্যায়বিচার
জনসংখ্যার অঞ্চল যেখানে ট্রাক চলাচলের নৈকট্য সম্ভাব্যভাবে বৃদ্ধি পেতে পারে টোলিং
সিনারিও E]]



পূর্ব-বিদ্যমান দূষণকারী এবং দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝার সম্মিলিত
সংখ্যা ৯০ তম পার্সেন্টাইলে বা তার উপরে

- 2 - 3
- 4 - 5
- 6 - 7

- 1 High Bridge-Morrisania and Crotona-Tremont (হাই ব্রিজ-মরিসানিয়া এবং ক্রোটোনা-ট্রেমন্ট)
- 2 Hunts Point-Mott Haven and Pelham-Throgs Neck (হান্টস পয়েন্ট-মট হ্যাভেন এবং পেলাম-থ্রোগস নেক)
- 3 Hunts Point-Mott Haven (হান্টস পয়েন্ট-মট হ্যাভেন)
- 4 Pelham-Throgs Neck (পেলাম-থ্রোগস নেক)
- 5 Northeast Bronx (উত্তরপূর্ব ব্রক্স)
- 6 East Harlem (ইস্ট হারলেম)
- 7 Randall's Island (রান্ডল'স আইল্যান্ড)
- 8 Downtown Brooklyn-Fort Greene (ডাউনটাউন ব্রুকলিন-ফোর্ট গ্রিন)
- 9 South Williamsburg (দক্ষিণ উইলিয়ামসবার্গ)
- 10 Orange-East Orange-Newark (অরেঞ্জ-ইস্ট অরেঞ্জ-নিউর্ক)
- 11 Fort Lee (ফোর্ট লি)

উৎস: EJScreen 2021 তথ্যের মাধ্যমে USEPA NATA এবং Agency Air Quality System (এজেন্সি এয়ার কোয়ালিটি সিস্টেম); EJI 2022
তথ্যের মাধ্যমে CDC PLACES Estimates 2020; BPM, WSP 2021।
নোট: পার্সেন্টাইলগুলি জাতীয়। সেনসাস ট্র্যাক্ট 3009, Nassau County (নাসাউ কাউন্টি) দেখানো হয়নি। সড়কপথে সম্ভাব্য ট্রাকের পরিমাণ
বৃদ্ধি এবং হ্রাস অবশেষে একে অপরকে বাতিল করবে এবং এর ফলে সেই অঞ্চলের মধ্যে আবাসিক জনসংখ্যার জন্য ট্রাক চলাচলের
নৈকট্যের কোল পরিবর্তন হবে না।

[টেবিল ES-4। আঞ্চলিক ও স্থান-ভিত্তিক প্রশমন ব্যবস্থা]

প্রশমন ব্যবস্থা	প্রশমনের সুবিধা ও ফলাফল	5-বছরের তহবিল	প্রাসঙ্গিক অঞ্চল(সমূহ)	তহবিলের উৎস	বাস্তবায়নের লিড
আঞ্চলিক প্রশমন					
ওভারনাইট টোল আরও কমেছে	ট্রাকের পথ পরিবর্তন ন্যূনতম করা/এড়িয়ে চলা	\$30 মিলিয়ন	10-কাউন্টি পরিবেশগত ন্যায়বিচার অধ্যয়নরত এলাকা	CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)	TBTA
NYC ক্লিন ট্রাক প্রোগ্রাম প্রসারিত করা	~500 নতুন ক্লিন ট্রাক থেকে NOx এবং PM _{2.5} হ্রাস	\$20 মিলিয়ন		CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)	NYCDOT
NYCDOT অফ-আওয়ার ডেলিভারি প্রোগ্রাম প্রসারিত করা	দিনের বেলায় ট্রাক চলাচল হ্রাসের ফলে নিরাপত্তা ও নির্গমন হ্রাসের সুবিধা	\$5 মিলিয়ন		CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)	NYCDOT
স্থান-ভিত্তিক প্রশমন					
FDR Drive (ড্রাইভ)-এ উত্তরমুখে যাতায়াতকারী টোল যানবাহন যা East Houston Street (ইস্ট হাউস্টন স্ট্রিট)-এ প্রস্থান করে এবং তারপর FDR ড্রাইভে দক্ষিণমুখে চলে যায়	FDR Drive (ড্রাইভ)-এ ট্রাক নয় এমন যানবাহনের 25 থেকে 35 শতাংশ বৃদ্ধিকে প্রশমিত করা যেতে পারে	প্র/ন	ব্রুকলিন ব্রিজ (Brooklyn Bridge) এবং ইস্ট হাউস্টন স্ট্রিটের (East Houston Street) মধ্যে এফডিআর ড্রাইভ (FDR Drive)	প্র/ন	TBTA
Hunts Point Produce Market (হান্টস পয়েন্ট ব্রাউডিস মার্কেট)-এ Transport Refrigeration Units (ট্রান্সপোর্ট রেফ্রিজারেশন ইউনিট) (TRUs) প্রতিস্থাপন	1,000 TRU-এর প্রতিস্থাপন থেকে প্রধান NOx এবং PM _{2.5} হ্রাস	\$15 মিলিয়ন ²	Hunts Point (হান্টস পয়েন্ট)	MTA CMAQ প্রোগ্রাম	NYCDOT
বৈদ্যুতিক ট্রাক চার্জিং পারিকার্টামো বাস্তবায়ন করা	35টি নতুন চার্জার ব্যবহার করে (সাতটি স্টেশনসমূহে) বৈদ্যুতিক যানবাহন থেকে NOx এবং PM _{2.5} হ্রাস	\$20 মিলিয়ন		\$10 মিলিয়ন Federal (ফেডেরাল) CRP + \$10 মিলিয়ন CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)	NYSDOT
রাস্তার নিকটবর্তী এলাকার বাতাসের গুণমান উন্নত করতে রাস্তার পাশে গাছপালা লাগানো	~4,000 গাছ এবং ~ 40,000 গুপ্ত থেকে দূষণকারী পদার্থ ক্যাপচার করার মাধ্যমে কাছাকাছি-রাস্তার বাতাসের গুণমান উন্নত করা	\$10 মিলিয়ন	টোলের হার নির্ধারণ করার পরে, নির্দিষ্ট অবস্থান নির্ধারণের জন্য অতিরিক্ত বিশ্লেষণ ও কমিউনিটি ইনপুট উভয়ই অন্তর্ভুক্ত একটি প্রক্রিয়া ঘটবে	CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)	প্রাসঙ্গিক স্টেট ও স্থানীয় সংস্থাগুলির সাথে TBTA
Environmental Justice Communities (এনভায়রনমেন্টাল জাস্টিস কমিউনিটিস)-এ পার্ক এবং Greenspace (গ্রিনস্পেস)-এর নবরূপ দেওয়া	সামগ্রিক সম্প্রদায়ের সুস্থতা বাড়ায়। আকার ও জটিলতার উপর নির্ভর করে 2-5টি পার্ক/গ্রিনস্পেস নবরূপ দেওয়া।	\$25 মিলিয়ন		CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)	প্রাসঙ্গিক স্টেট ও স্থানীয় সংস্থাগুলির সাথে TBTA
হাইওয়ের কাছাকাছি স্কুলগুলিতে বায়ু পরিষ্কার ইউনিট বসানো	শ্রেণীকক্ষ থেকে বায়ু দূষণকারী পদার্থকে অপসারিত করে। স্কুলের আকার ও বিদ্যমান HVAC সিস্টেমের জটিলতার উপর নির্ভর করে 25-40টি স্কুল।	\$10 মিলিয়ন		CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)	প্রাসঙ্গিক স্টেট ও স্থানীয় সংস্থাগুলির সাথে TBTA
Asthma Case Management Program (অ্যাজমা কেস ম্যানেজমেন্ট প্রোগ্রাম) এবং Bronx Center (ব্রক্স সেন্টার) প্রতিষ্ঠা করা	হাসপাতালে ভর্তি হওয়া এবং ডাক্তার দেখানো কমাতে, উপসর্গ ও মিস করা স্কুলের দিনগুলি সহ দিন ও রাতকেরি কমাতে - 25টি স্কুল পর্যন্ত প্রোগ্রাম সম্প্রসারণ	\$20 মিলিয়ন	CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)	NYC DOHMH	

1 উপরে আলোচিত কম আয়ের টোল ডিসকাউন্টের জন্য \$47.5 মিলিয়নের সাথে অন্যান্য বিষয়ের উপর নজরদারি সম্পর্কিত প্রশমন এবং বর্ধিতকরণ ব্যবস্থার জন্য একটি অতিরিক্ত \$5 মিলিয়ন বরাদ্দ করা হয়েছে। বর্ধিতকরণ ব্যবস্থার মধ্যে অন্তর্ভুক্ত রয়েছে বায়ুর গুণমান পর্যবেক্ষণ যা NYC-এর বিদ্যমান পর্যবেক্ষণের নেটওয়ার্ককে প্রসারিত করবে। EA-এ যানবাহন চলাচল ও বায়ুর গুণমানের বিশ্লেষণ বিবেচনা করে এবং পরিবেশগত ন্যায়বিচার স্টেকহোল্ডার ও প্রাসঙ্গিক স্টেট ও স্থানীয় সংস্থাগুলির সাথে সমন্বয়ে অবস্থানগুলিকে নির্বাচন করা হবে। এটি টেবিল ES-5-এ বর্ণিত যানবাহন চলাচলের পথ পরিবর্তন সম্পর্কিত আঞ্চলিক এবং স্থান-ভিত্তিক প্রশমন ব্যবস্থার পরিপূরক হবে (বিস্তারিত জানতে **চ্যাপ্টার 10, "বায়ুর গুণমান"** দেখুন)।

2 তিন বছর পর, TRU প্রতিস্থাপনের জন্য নির্ধারিত যে কোনও অবশিষ্ট তহবিল NYC Clean Trucks Program (ক্লিন ট্রাকস প্রোগ্রাম)-এর মাধ্যমে ক্লিন ট্রাক প্রতিস্থাপন ভাউচারের জন্যও ব্যবহার করা যেতে পারে।

প্রশমন ব্যবস্থার চূড়ান্ত স্থান নির্ধারণের প্রক্রিয়া। চিহ্নিত সাতটি স্থান-ভিত্তিক প্রশমন ব্যবস্থার মধ্যে পাঁচটি যেখানে তাদের প্রয়োগ করা যেতে পারে, সেখানে সেগুলি নমনীয়, যেখানে East Houston Street (ইস্ট হাউস্টন স্ট্রিট)-এ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ চলাচলের টোলিং এবং Hunts Point Produce Market (হান্টস পয়েন্ট প্রোডিউস মার্কেট)-এ ট্রান্সপোর্ট রেক্রিজারেশন ইউনিট (TRUs) প্রতিস্থাপন সেই নির্দিষ্ট অবস্থানগুলিতে নির্দিষ্ট।

প্রকৃত টোল হার গ্রহণের পরে, অতিরিক্ত বিশ্লেষণ ও কমিউনিটি ইনপুট উভয়ই অন্তর্ভুক্ত একটি প্রক্রিয়া অন্য পাঁচটি স্থান-ভিত্তিক প্রশমন ব্যবস্থার স্থানগুলিকে নির্ধারণ করতে সংঘটিত হবে (যেমন, কোন স্থানে বায়ু পরিষ্কার ইউনিট স্থাপন করতে হবে বা কোন রাস্তাগুলিতে গাছপালা লাগাতে হবে) এর জন্য প্রজেক্ট স্পনসর, Environmental Justice Community Group (এনভায়রনমেন্টাল জাস্টিস কমিউনিটি গ্রুপ) (10-কাউন্টি পরিবেশগত অধ্যয়নরত এলাকাকে প্রতিনিধিত্ব করে এবং যেমন টেবিল ES-6-এ বর্ণনা করা হয়েছে), স্থান-ভিত্তিক প্রশমন গ্রহণকারী প্রাসঙ্গিক সম্প্রদায় এবং স্থানীয় বাস্তুবায়নকারী সংস্থাগুলির মধ্যে সমন্বয় প্রয়োজন এবং এতে সম্ভাবনার পরিসর নির্ধারণের জন্য প্রয়োজন মূল্যায়ন ও সম্ভাব্যতা স্ক্রীনিং অন্তর্ভুক্ত থাকবে।

প্রজেক্ট স্পনসররা বিদ্যমান জনসাধারণের জড়িত হওয়া এবং অংশগ্রহণ প্রক্রিয়ার মাধ্যমে যথাযথ বাস্তুবায়নকারী সংস্থার সাথে কাজ করবে এবং তারপর নির্দিষ্ট স্থানগুলিকে অগ্রাধিকার দিয়ে নির্বাচন করবে। নির্দিষ্ট স্থান-ভিত্তিক প্রশমনের স্থানগুলি প্রজেক্টের ওয়েবসাইটের মাধ্যমে জনসাধারণের জন্য উপলব্ধ করা হবে ও তার পাশপাশি সেই জনসাধারণের সদস্যদের সরাসরি ইমেল পাঠানো হবে যারা প্রজেক্ট সম্পর্কে তথ্য পেতে সাইন আপ করেছেন।

নির্দিষ্ট সম্ভাব্যতার কারণ এবং প্রশমনের ধরনগুলি প্রশমনের মাধ্যমে পরিবর্তিত হয় এবং এর মধ্যে রয়েছে:

- বৈদ্যুতিক ট্রাক চার্জ করার পরিকাঠামো: এই প্রশমনটি NYSDOT দ্বারা প্রাপ্ত তহবিল ব্যবহার করে ফেডারেল কার্বন রিডাকশন প্রোগ্রাম (CRP)-এর মাধ্যমে বাস্তুবায়িত করা হবে এবং তাই New York (নিউইয়র্ক)-এর লোকেশনগুলিতে সীমাবদ্ধ থাকবে। বসার জায়গা সংক্রান্ত বিবেচনার মধ্যে সম্ভাব্য চাঞ্চল্য প্রভাব, মহাসড়কের নৈকট্য (স্থানীয় রাস্তায় ভ্রমণ কমানোর জন্য), এবং সম্ভাব্য ট্র্যাফিক ও শব্দের প্রভাবের অধ্যয়ন অন্তর্ভুক্ত থাকবে। NYMTC ক্লিন ফ্রেট করিডোর সংক্রান্ত গবেষণা -এটি একটি সমীক্ষা যা মোটর ক্যারিয়ার, ইউটিলিটি কোম্পানি, জ্বালানি অবকাঠামো প্রস্তুতকারক/সরবরাহকারী, ট্রাক স্টপ অপারেটর, ইন্ডাস্ট্রিয়াল রিয়েল এস্টেট কোম্পানি এবং সম্প্রদায় ও অ্যাডভোকেসি সংস্থাগুলির সাথে পরামর্শ করে মেট্রোপলিটন পরিকল্পনা সংস্থা দ্বারা তৈরি করা হয়েছে - এটিকে অগ্রাধিকারমূলক লোকেশন শনাক্ত করতে সাহায্য করার উদ্দেশ্যে ব্যবহার করা হবে। উপযুক্ত লোকেশনগুলি চিহ্নিত করার সময় প্রতিক্রিয়া প্রদানের জন্য স্টেট ও স্থানীয় কর্মকর্তাদের সাথে এই ধরনের গ্রুপগুলিকে পুনরায় নিযুক্ত করা হবে।
- রাস্তার নিকটবর্তী এলাকার বাতাসের গুণমান উন্নত করতে রাস্তার পাশে গাছপালা লাগানো: রাস্তার ধারের স্থানের প্রাপ্যতা এবং আগে থেকে করা রোপণের উপস্থিতি মূল্যায়ন করতে, সেইসাথে অ্যাক্সেস এবং রক্ষণাবেক্ষণ বিবেচনা করতে, নতুন রোপণ জন্য অবস্থান হিসাবে সংবেদনশীল রিসেস্টরগুলির কাছাকাছি উপযুক্ত সাইটগুলি (যেমন, স্কুল, ডে কেয়ার, সিনিয়র বা কমিউনিটি সেন্টার বা আউটডোর বিনোদন সুবিধা) শনাক্ত করতে প্রজেক্টের স্পনসররা প্রাসঙ্গিক স্থানীয় ও স্টেট সংস্থাগুলির সাথে কাজ করবে। কমিউনিটির অগ্রাধিকারের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ করতে, প্রজেক্টের স্পনসররা কমিউনিটি স্টেকহোল্ডার, নির্বাচিত কর্মকর্তা ও পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটি গ্রুপের সাথে যুক্ত হবেন।
- পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটিতে পার্ক ও সবুজ ঘেরা জায়গা: প্রজেক্টের স্পনসররা ক্ষতিগ্রস্ত কমিউনিটিগুলিতে পার্ক ও সবুজ ঘেরা জায়গায় বিনিয়োগের সম্ভাব্য অবস্থানগুলি মূল্যায়ন করতে প্রাসঙ্গিক স্টেট ও স্থানীয় সংস্থাগুলির সাথে কাজ করবে, যাতে আগে থেকে বিদ্যমান পার্কল্যান্ডও অন্তর্ভুক্ত থাকবে, যেখানে সবুজ স্থানের সম্প্রসারণ, বৃক্ষ রোপণ বা অন্যান্য আপগ্রেড করা সম্ভব। সংস্থাগুলি

পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটি গ্রুপ, স্থানীয় কর্মকর্তা ও কমিউনিটির অন্যান্য স্টেকহোল্ডারদের কাছ থেকে অবস্থান এবং চিকিৎসার অগ্রাধিকারের বিষয়ে মতামত চাইবে।

- হাইওয়ের কাছাকাছি স্কুলগুলিতে বায়ু পরিষ্কার ইউনিট: ট্রাক চলাচল বাড়তে পারে এমন হাইওয়েগুলির 300 মিটারের মধ্যে সেন্সাস ট্র্যাক্টের স্কুলগুলিতে বিদ্যমান পরিষ্কার সিস্টেমগুলিকে আপগ্রেড করার প্রয়োজনীয়তা মূল্যায়ন এবং সম্ভাব্যতা বিশ্লেষণ করার ক্ষেত্রে প্রজেক্টের স্পনসররা প্রাসঙ্গিক স্কুল কর্তৃপক্ষের সাথে কাজ করবে। কারণগুলির মধ্যে বিদ্যমান HVAC সিস্টেমগুলির ডিজাইন ও কার্যকারিতা, হাইওয়েগুলির সাথে সুবিধার নৈকট্য এবং এলাকায় হাঁপানিতে আক্রান্ত হওয়ার হার, সেইসাথে নির্ধারিত মূলধন প্রকল্পসমূহ অন্তর্ভুক্ত থাকবে। প্রজেক্টের স্পনসররা প্রাসঙ্গিক স্টেট ও স্থানীয় সংস্থাগুলির সাথে কাজ করবে এবং কোথায় বায়ু পরিষ্কার আপগ্রেডগুলি সবচেয়ে বেশি প্রভাবশালী হবে তা নির্ধারণ করতে কমিউনিটি স্টেকহোল্ডারদের কাছ থেকে মতামত চাইবে।
- অ্যাজমা কেস ম্যানেজমেন্ট প্রোগ্রাম ও সেন্টার: এই প্রশমনটি New York (নিউইয়র্ক) সিটির পাঁচটি কাউন্টির মধ্যে বিদ্যমান সিটি প্রোগ্রামগুলির সাকুল্যের উপর প্রসারিত হবে।
 - ❖ অ্যাজমা কেস ম্যানেজমেন্ট প্রোগ্রাম - NYC ডিপার্টমেন্ট অফ হেলথ অ্যান্ড মেন্টাল হাইজিন (DOHMH) হাঁপানির বিদ্যমান উচ্চ হার সহ প্রভাবিত সেন্সাস ট্র্যাক্টের স্কুলগুলি শনাক্ত করার জন্য একটি প্রয়োজনীয় মূল্যায়ন পরিচালনা করবে। উপরন্তু, NYC DOHMH অ্যাজমা কেসের ম্যানেজমেন্ট প্রোগ্রামের সম্প্রসারণে স্কুল নেতৃত্বের সাথে জড়িত থাকবে এবং অগ্রাধিকারমূলক অবস্থানে যেগুলিকে অগ্রাধিকার দেওয়া উচিত এবং কীভাবে হাঁপানিতে আক্রান্ত শিশুদের পরিবারে সর্বোত্তমভাবে পৌঁছানো যায়, সেসব সম্পর্কে জানতে এটি পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটি গ্রুপ, বাবা-মা এবং অন্যান্য কমিউনিটি স্টেকহোল্ডারদের কাছ থেকে মতামত চাইবে।
 - ❖ অ্যাজমা সেন্টার - Bronx (ব্রংস)-এ একটি অবস্থান নির্বাচন অন্তর্ভুক্ত করা হবে, যাতে হাঁপানির হার, জনসংখ্যার ঘনত্ব, সংবেদনশীল রিসেপ্টরগুলির নৈকট্য, বিদ্যমান সুবিধা এবং পরিষেবাগুলির অবস্থান, গণপরিবহনের মাধ্যমে অ্যাক্সেসযোগ্যতা এবং উপযুক্ত স্থানের প্রাপ্যতা বিবেচনা করা অন্তর্গত থাকবে। NYC DOHMH প্রোগ্রামিং এবং আউটরিচ কৌশলগুলিতে ইনপুট চাওয়ার জন্য কমিউনিটি স্টেকহোল্ডারদের সাথে কাজ করবে, যাতে হাঁপানি রোগে আক্রান্ত ব্যক্তিদের জন্য সেন্টার যাতে সর্বোচ্চ সুবিধা পায় তা নিশ্চিত করা যায়।

প্রশমন ব্যবস্থা কি EA-এর ফলাফল পরিবর্তন করবে?

সংক্ষিপ্ত উত্তরটি হল না, প্রশমনের ব্যবস্থাগুলির ক্ষেত্রে EA-তে বিশ্লেষণের জন্য ব্যবহৃত টোলিং পরিস্থিতিতে পরিবর্তনের প্রয়োজন হয় না, বা EA-এর মৌলিক সিদ্ধান্তগুলিও পরিবর্তন করা হয় না। চূড়ান্ত EA-তে, প্রজেক্টের স্পনসররা টোলিং কার্টামো এবং/অথবা CBD টোলিং প্রোগ্রামের খরচকে প্রভাবিত করে এমন অনেকগুলি প্রশমনের ব্যবস্থা করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ। এগুলিতে অন্তর্ভুক্ত: 1) ট্রাক এবং অন্যান্য যানবাহনের জন্য রাতারাতি টোল আরও হ্রাস করা; 2) ট্যাক্সি এবং FHV-এর ক্ষেত্রে দিনে একবারের বেশি টোল নয়; 3) প্রজেক্ট-সম্পর্কিত ট্রাফিক ডাইভারশনের ফলে নির্দিষ্ট পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটিগুলিতে সম্ভাব্য বর্ধিত ট্রাফিক ভলিউম মোকাবেলার জন্য প্রশমন ব্যবস্থা এবং 4) প্রজেক্টের প্রথম পাঁচ বছরের জন্য ঘন-ঘন নিম্ন-আয়ের চালকদের জন্য একটি ছাড়যুক্ত টোল রেট।

যদিও EA-তে বিশ্লেষিত কিছু টোলিং পরিস্থিতি ট্যাক্সি এবং FHV-এর এই আচরণকে প্রতিকূলিত করে টোলিং পরিস্থিতি B, F এবং পরিবর্তিত পরিস্থিতি A, D এবং G) তবে কোনোটিই রাতারাতি টোল বা কম আয়ের ছাড়ের টোল হার অন্তর্ভুক্ত করে না। এইভাবে, এই প্রশমন ব্যবস্থাগুলি অন্তর্ভুক্ত করার সাথে, সম্ভাব্য প্রকল্প প্রভাবগুলি এখনও EA-এর জন্য মডেল করা প্রভাবগুলির সীমার মধ্যে পড়েছে, তা নিশ্চিত করার জন্য অতিরিক্ত বিশ্লেষণ করা হয়েছিল।

অন্যান্য প্রশমন ব্যবস্থার প্রভাবগুলি বিশ্লেষণ করার জন্য, পরিবর্তিত পরিস্থিতি B1 ভিত্তি হিসাবে ব্যবহার করে একটি টোলিং পরিস্থিতি তৈরি করা হয়েছিল (পেরিশিট 2E, পৃষ্ঠা 2E-2 এবং পেরিশিট 4A, পৃষ্ঠা 4A.2-1 -এ বর্ণিত পরিসংখ্যান B-এর একটি সংস্করণ যা আয়ের লক্ষ্য পূরণ করে)। এই টোলিং পরিস্থিতিতে প্রতিদিন

একবার ট্যাঙ্কি এবং FHV-এর জন্য টোলের একটি ক্যাপ এবং ট্রাক সহ সমস্ত যানবাহনের জন্য 12:00 am থেকে 6:00 a.m. পর্যন্ত সম্পূর্ণ বিনামূল্যের সময়সীমা অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। এই বিশ্লেষণের জন্য, EA-তে ব্যবহৃত টোল নেওয়ার পরিস্থিতি থেকে প্রভাবের কোনো পার্থক্য ক্যাপচার করার জন্য রাতারাতি আরও ত্রাস করা প্রশমনের সময়সীমা এবং টোল হার ত্রাস চূড়ান্ত EA-তে যে টোলগুলি কমপক্ষে 12:00 a.m. থেকে 4:00 a.m. পর্যন্ত সর্বোচ্চ টোল হারের 50 শতাংশ বা তার নিচে) প্রতিশ্রুতিগুলির বাইরে প্রসারিত করা হয়েছিল। এই পরিবর্তিত পরিস্থিতিটি- নিম্নলিখিত পার্শ্ব B2 হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে - এটি প্রমাণ করে যে চূড়ান্ত EA-তে বর্ণিত প্রশমনের ব্যবস্থাগুলি CBD টোলিং প্রোগ্রামে অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে, তবে সম্ভাব্য প্রভাবগুলি এখনও বর্তমান টোলিং পরিস্থিতির মাধ্যমে অন্বেষণ করা প্রভাবের সীমার মধ্যে পড়ে। বিশেষভাবে:

1. প্রজেক্টের VMT এবং ভলিউম হ্রাসের উদ্দেশ্য। টোলিং পরিস্থিতি B2 এর ফলে VMT 8.4 শতাংশ হ্রাস পায় এবং Manhattan (ম্যানহাটান) CBD-এ প্রবেশকারী যানবাহনগুলিতে 17 শতাংশ হ্রাস ঘটে। এগুলি ইতিমধ্যে EA-তে মডেল করা প্রভাবগুলির পরিসরের মধ্যে রয়েছে (সারণী 4A-7 এবং 4A-5 এ বর্ণিত)।
2. টোলের মূল্য। টোলিং পরিস্থিতি B2 -এর জন্য সর্বোচ্চ E-ZPass টোলের মূল্য \$13.20 প্রয়োজন, যা EA-তে টোলিং পরিস্থিতির সীমার মধ্যে থাকে (টেবিল 2-3 দেখুন)।
3. রাজস্বের লক্ষ্য। B2 রাজস্ব লক্ষ্য পূরণ করে অর্থাৎ \$1.07 বিলিয়ন তৈরি করে, যেটি প্রজেক্টের স্পনসররা চূড়ান্ত EA -তে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ নতুন প্রশমন ব্যবস্থার খরচ কভার করার জন্য যথেষ্ট (নিম্ন আয়ের ঘন-ঘন চালকদের জন্য ছাড়যুক্ত টোল রেট সহ) এবং আবারও, এটি EA -তে টোলিং পরিস্থিতির পরিসীমা অতিক্রম করে না।

গুরুত্বপূর্ণভাবে, যেহেতু এটি উপরে চিহ্নিত প্রভাবের সীমার মধ্যে প্রভাব ফেলে, তাই ইতিমধ্যে EA -তে বর্ণিত ক্ষেত্র ব্যতীত টোলিং পরিস্থিতি B2 ট্রাফিক ডাইভারশন হাইওয়ে এবং ইন্টারসেকশন) বা সংশ্লিষ্ট বায়ুর গুণমান বা পরিবেশগত ন্যায়বিচার জনসংখ্যার উপর প্রভাব ফেলবে না।

4. পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটির মধ্যে ট্রাফিকের পরিবর্তিত গতিপথ। পরিবেশগত ন্যায়বিচারের জনসংখ্যার কাছাকাছি ট্রাফিকের পরিবর্তিত গতিপথের জন্য EA-তে মূল্যায়ন করা টোলিং পরিস্থিতিগুলির মধ্যে, Macombs Road (ম্যাকম্বস রোড)-এর Cross Bronx Expressway (ক্রস ব্রংস এক্সপ্রেসওয়ে)-তে ট্রাকগুলির টোলিং পরিস্থিতি B-তে সর্বাধিক বৃদ্ধি পেয়েছে (অধ্যায় 10, "বায়ু গুণমান," বিভাগ 10.3.2.3 দেখুন)। টোলিং পরিস্থিতি B2 -এর এই সেগমেন্টে পরিস্থিতি B-এর তুলনায় কম ট্রাক থাকবে এবং EA-তে হাইওয়ে লিঙ্ক বিশ্লেষণ সম্পাদিত অন্য দুটি স্থানে চিহ্নিত সীমার মধ্যে ট্রাকের পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে (জর্জ ওয়াশিংটন ব্রিজের I-95 পশ্চিমে এবং রবার্ট এফ কেনেডি ব্রিজ কুইন্স অতিমুখে)।

শেষমেশ প্রজেক্টের স্পনসররা জানিয়েছেন যে, কম আয়ের চালকদের জন্য ছাড়কৃত টোল রেট থেকে ট্রাফিক প্রভাব EA -তে টোলিং পরিস্থিতির মাধ্যমে অন্বেষণ করা প্রভাবের সীমার মধ্যে পড়বে, কারণ মোট চালকের সংখ্যার তুলনায় স্বল্প আয়ের ঘন-ঘন চালকের সংখ্যা কম, যাদের কোন যুক্তিসঙ্গত বিকল্প নেই।

যেমন উল্লিখিত হয়েছে, সেই অনুযায়ী টোলিং পরিস্থিতি B2 -তে 12:00 am থেকে 6:00 a.m. পর্যন্ত সম্পূর্ণ বিনামূল্যের সময়কাল অন্তর্ভুক্ত ছিল, যা একটি কম টোল রেট এবং আইন দ্বারা প্রয়োজনীয় বা চূড়ান্ত EA -তে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ হওয়ার চেয়ে দীর্ঘ রাতারাতি সময়কাল। অতিরিক্তভাবে, টোলিং পরিস্থিতি B2 -তে আরও দুটি উপাদান অন্তর্ভুক্ত রয়েছে যেগুলি আইন দ্বারা প্রয়োজনীয় নয় এবং চূড়ান্ত EA-তে প্রশমন প্রতিশ্রুতির অংশ নয় - এটি দিনে দুবার ট্রাকের জন্য টোলের উপর একটি ক্যাপ এবং সমস্ত বাসের জন্য একটি ছাড়। এটি আরও দেখায় যে চূড়ান্ত EA-তে প্রশমনের প্রতিশ্রুতিগুলি ইতিমধ্যে বর্ণিতগুলির বাইরে প্রভাব ফেলবে না। সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণভাবে, অতিরিক্ত বিশ্লেষণ দেখায় যে টোলিং পরিস্থিতিতে এই পরিবর্তনগুলি EA -এর মৌলিক সিদ্ধান্তগুলিকে পরিবর্তন করে না।]

জনসাধারণ কীভাবে জড়িত হয়েছে?

প্রকল্পের স্পনসররা 28টি-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা জুড়ে বাসিন্দা, ব্যবসা, ফেডারেল/আঞ্চলিক/স্টেট/স্থানীয় সংস্থাগুলির কাছ থেকে ইনপুট চাওয়ার জন্য একটি শক্তিশালী পাবলিক এবং এজেন্সি আউটরিচ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করেছে। প্রকল্প এবং প্রক্রিয়া সম্পর্কে তথ্য প্রজেক্ট ওয়েবসাইটে, একটি প্রজেক্ট ফ্যাক্ট শিট, সোশ্যাল মিডিয়া, সরাসরি ইমেল এবং একাধিক প্রিন্ট মিডিয়া আউটলেটের মাধ্যমে জানানো হয়েছিল। প্রারম্ভিক আউটরিচ সময়ের মধ্যে, মোট 19টি সেশনের জন্য 10টি ভার্সুয়াল পাবলিক আউটরিচ এবং 9টি পরিবেশগত বিচার ওয়েবিনার সেশন অনুষ্ঠিত হয়েছিল। যারা প্রকল্প এবং প্রক্রিয়া সম্পর্কিত লিখিত তথ্যগত, প্রযুক্তিগত এবং যৌক্তিক প্রশ্ন জমা দিয়েছিলেন তাদের রিয়েল-টাইম উত্তর দেওয়া হয়েছিল। ওয়েবিনারগুলি, যা দেখার জন্য উপলব্ধ থাকে, সেগুলি YouTube-এ লাইভ স্ট্রিম করা হয়েছিল, এবং রেকর্ডিংগুলি পরবর্তীতে চাহিদা অনুযায়ী দেখার জন্য YouTube-এ পোস্ট করা হয়েছিল। ফেব্রুয়ারি 2022 পর্যন্ত, এই রেকর্ডিংগুলিকে একত্রে 14,000-এর বেশি দেখা হয়েছে। মিটিংয়ের অংশগ্রহণকারীদের একটি ঐচ্ছিক জরিপ পূরণ করতে বলা হয়েছিল; প্রায় 309 প্রতিক্রিয়াগুলির মধ্যে, মোটামুটি এক-তৃতীয়াংশ নিজেদের সংখ্যালঘু হিসেবে চিহ্নিত করেছে।

[EA একটি 30-দিনের আনুষ্ঠানিক পাবলিক কমেন্ট পিরিয়ড শুরু করার মাধ্যমে 10 আগস্ট, 2022-এ জনসাধারণের জন্য প্রকাশ করা হয়েছিল, যা পরবর্তীতে অনুরোধের প্রতিক্রিয়া হিসাবে 14 দিন বাড়িয়ে 23 সেপ্টেম্বর, 2022 পর্যন্ত করা হয়েছিল। 44-দিনের কমেন্ট উইন্ডোতে, 14,000 এরও বেশি ব্যক্তিগত জমা এবং 55,000 টিরও বেশি ফর্ম চিঠি প্রাপ্ত হয়েছিল। অনেক জমাতে একাধিক মন্তব্য ছিল, যার দরুন ইমেল, ঐতিহ্যবাহী চিঠি, ভয়েসমেল, ফ্যাক্স এবং একটি অনলাইন ফর্মের সমন্বয়ের মাধ্যমে এবং পাশাপাশি EA-তে ছয়টি ভার্সুয়াল শুনানিতে দেওয়া মৌখিক সাক্ষ্যের মাধ্যমে, প্রজেক্টের স্পনসর এবং FHWA দ্বারা সংগৃহীত 22,000 টিরও বেশি ব্যক্তিগত মন্তব্য পাওয়া গিয়েছে। ভার্সুয়াল শুনানির সময়, 552 জন বক্তা মৌখিক সাক্ষ্য প্রদান করেছিলেন এবং আরও অনেকে লাইভ স্ট্রিম চলাকালীন অংশ নিয়েছিলেন বা প্রজেক্ট ওয়েবসাইটে বা YouTube এর মাধ্যমে পরে দেখেছিলেন (ডিসেম্বর 2022 পর্যন্ত 11,200 টি ভিউ এসেছে)।]

পরিবেশগত ন্যায়বিচার জনসংখ্যার সাথে অর্থপূর্ণ সম্পৃক্ততাকে উত্সাহিত করার জন্য, FHWA ও প্রজেক্টের স্পনসররা একটি প্রযুক্তিগত উপদেষ্টা গ্রুপ এবং একটি স্টেকহোল্ডার ওয়ার্কিং গ্রুপের আকারে ছোট মিটিং আয়োজন করেছে।

পরিবেশগত ন্যায়বিচার সংক্রান্ত কারিগরি উপদেষ্টা গ্রুপ। FHWA এবং প্রজেক্টের স্পনসররা অংশগ্রহণের জন্য কমিউনিটির নেতাদের এবং অ্যাডভোকেসি গ্রুপের প্রতিনিধিদেরকে আমন্ত্রণ জানিয়েছে যাদের জ্ঞান এবং অভিজ্ঞতা রয়েছে। সাতত্রিশটি গোষ্ঠীকে আমন্ত্রণ জানানো হয়েছিল, যার মধ্যে 16টি গ্রুপ গ্রহণ করেছে এবং 14টি গ্রুপ এখন পর্যন্ত এক বা একাধিক মিটিংয়ে অংশগ্রহণ করেছে। পরিবেশগত ন্যায়বিচার কারিগরি উপদেষ্টা গ্রুপ এই EA প্রকাশের আগে তিনবার এবং **পরবর্তীতে, জানুয়ারি 2023 পর্যন্ত চারবার মিলিত হয়েছিল।**

পরিবেশগত ন্যায়বিচার সংক্রান্ত স্টেকহোল্ডার ওয়ার্কিং গ্রুপ। প্রাথমিক সচেতনতা বৃদ্ধির সময়, সমগ্র অধ্যয়ন এলাকা জুড়ে জনসংখ্যার ব্যক্তিরা অংশগ্রহণের অনুরোধ করতে সক্ষম হয়েছিল বা প্রকল্প ওয়েবসাইটে একটি ফর্ম ব্যবহার করে বা প্রকল্প স্পনসরদের সাথে যোগাযোগ করে এই গ্রুপে অংশগ্রহণকারী হিসাবে অন্যদের পরামর্শ

পরিবেশগত ন্যায়বিচার সচেতনতা বৃদ্ধি সংক্রান্ত প্রতিক্রিয়া

একটি স্বাধীন পদক্ষেপ হিসাবে, MTA বর্তমানে তার বহুরে শূন্য-নির্গমন বাসে স্থানান্তরিত করছে। MTA ঐতিহ্যগতভাবে অনুন্নত সম্প্রদায়গুলিকে অগ্রাধিকার দিতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ এবং যারা নিম্ন বায়ুর গুণমান এবং জলবায়ু পরিবর্তন দ্বারা প্রভাবিত হয়েছে এবং একটি নতুন পরিবেশগত ন্যায়বিচার স্কোরিং কাঠামো তৈরি করেছে যাতে এই অগ্রাধিকারগুলিকে স্থানান্তরের পর্যায়ক্রমে স্থাপন প্রক্রিয়ায় সক্রিয়ভাবে অন্তর্ভুক্ত করা যায়।

CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)-এর জন্য পরিচালিত প্রচারের সময় প্রাপ্ত প্রতিক্রিয়া এবং পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ের সদস্যদের দ্বারা উত্থাপিত উদ্বেগের ভিত্তিতে, MTA Kingsbridge Depot এবং Gun Hill Depot-কে অগ্রাধিকার দিতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, উভয়ই Upper Manhattan (আপার ম্যানহাটন) এবং Bronx (ব্রক্স)-এ প্রাথমিকভাবে পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ের মধ্যে অবস্থিত এবং পরিবেশন করে, যখন MTA-এর পরবর্তী প্রধান ব্যাটারি বৈদ্যুতিক বাস সংগ্রহে ইলেকট্রিক বাস পাওয়া যায়, যা 2022 সালের [শেষের দিকে] শুরু হয়েছিল। MTA-এর এই স্বাধীন প্রচেষ্টা Bronx (ব্রক্স)-এর পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়কে বায়ুর গুণমানের সুবিধা প্রদানের জন্য প্রত্যাশিত।

দিতে সক্ষম হয়েছিল। মনোনীত বা অংশগ্রহণে আগ্রহী সাতাশ জন লোককে ওয়ার্কিং গ্রুপে যোগদানের জন্য আমন্ত্রণ জানানো হয়েছিল এবং 22 জন ব্যক্তি এক বা উভয় মিটিংয়ে অংশগ্রহণ করেছিলেন। এই গ্রুপটি এই EA প্রকাশের আগে দুবার এবং EA মন্তব্য সময়কালে আবার মিলিত হয়েছিল।

উভয় গ্রুপেই, এজেন্ডাগুলি মূলত অংশগ্রহণকারীদের দ্বারা চালিত হয়েছিল যখন প্রকল্পের স্পনসররা শুনেছিলেন এবং প্রশ্নের উত্তর প্রদান করেছিলেন। পাবলিক আউটরিচ এবং পরিবেশগত ন্যায়বিচার ওয়েবিনারের সময় শোনা মন্তব্যগুলির সাথে, এই সেশনগুলির আলোচনাগুলি প্রজেক্টের স্পনসরদের অতিরিক্ত বিশ্লেষণ করতে এবং অতিরিক্ত প্রশমন ব্যবস্থা বিকাশ করতে পরিচালিত করেছিল, **[যেমনটা পূর্বে বর্ণিত হয়েছে]**।

টেবিল ES- /5// টোলিং পরিস্থিতির তুলনা-সহ CBD টোলিং বিকল্পের সুবিধা ও প্রভাবের সারাংশ

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন		
					A	B	C	D	E	F	G				
4A - পরিবহন: আঞ্চলিক পরিবহন প্রভাব এবং মডেলিং	যানবাহনের আওয়াজ		Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে অবস্থানগুলি অতিক্রম করা	নো অ্যাকশন অন্টারনেটিভের তুলনায় Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশকারী দৈনিক যানবাহনের % বৃদ্ধি বা হ্রাস	-15%	-16%	-17%	-19%	-20%	-18%	-17%	না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব		
	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে স্বয়ংক্রিয় যাত্রা		Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	নো অ্যাকশন অন্টারনেটিভের তুলনায় Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কর্মীদের অটো যাত্রার % বৃদ্ধি বা হ্রাস	-5%	-5%	-7%	-9%	-11%	-10%	-6%	না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব		
		সামগ্রিকভাবে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রতিদিনের যানবাহন ভ্রমণের পরিমাণ কমেছে।		Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	নো অ্যাকশন অন্টারনেটিভের তুলনায় Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কর্মীদের অটো যাত্রার সর্বাধিক বৃদ্ধি বা হ্রাস	-12,571	-12,883	17,408	-24,017	-27,471	-24,433	-14,578			
	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র মাধ্যমে ট্রাক ট্রিপ	টোলিং দৃশ্যের উপর নির্ভর করে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD বা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র আশেপাশে বিভিন্ন ক্রসিংয়ে কিছু ডাইভারশন। কিছু পরিধির মহাসড়কে ট্রাক ট্রিপ সহ ট্রাফিক বাডার সাথে-সাথে CBD-তে অন্যান্য হাইওয়ে সেগমেন্টে ট্রাফিক হ্রাস পেয়েছে।		Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	নো অ্যাকশন অন্টারনেটিভের তুলনায় Manhattan (ম্যানহাটন) CBD (CBD-তে উৎপত্তি বা গন্তব্য ছাড়া) প্রতিদিনের ট্রাক ট্রিপ বৃদ্ধি বা হ্রাস	-4,645 (-55%)	[-4 967] (-59%)	-5,253 (-63%)	-5,687 (-68%)	-6,604 (-79%)	-6,784 (-81%)	[-1 734] (-21%)	না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব	
	Transit যাত্রা	ডাইভারশন Manhattan (ম্যানহাটন) CBD ক্রসিং এর কাছাকাছি স্থানীয় চৌরাস্তায় ট্রাফিক ভলিউম বৃদ্ধি বা হ্রাস করবে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD এবং অঞ্চলে সামগ্রিকভাবে সমস্ত টোলিং পরিস্থিতিতে যানবাহন-মাইল ড্রাভেলড (VMT) হ্রাস এবং কিছু যানবাহন থেকে transit মোডে স্থানান্তরিত হয়েছে।		Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	নো অ্যাকশন বিকল্পের তুলনায় দৈনিক Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-সম্পর্কিত transit যাত্রায় % বৃদ্ধি বা হ্রাস				+1 থেকে +3%				না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই	
	ট্রাফিক ফলাফল		Manhattan (ম্যানহাটন) CBD						-9% থেকে -7%						
			NYC (নন-Manhattan (ম্যানহাটন) CBD)												
		New York (নিউ ইয়র্ক), NYC-র উত্তর													
		Long Island (লং আইল্যান্ড)	নো অ্যাকশন বিকল্পের তুলনায় দৈনিক VMT % বৃদ্ধি বা হ্রাস												
		New Jersey (নিউ জার্সি)													
		Connecticut (কানেকটিকাট)													

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন	
					A	B	C	D	E	F	G			
4B - পরিবহন: হাইওয়ে এবং স্থানীয় ইন্টারসেকশন	ট্রাফিক - হাইওয়ে সেগমেন্ট	<p>CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)-এর সূচনা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD টোল এডাতে ব্যবহৃত পরিধিপূর্ণ সড়কপথের কাছাকাছি আসা হাইওয়ে অংশগুলিতে ক্রমবর্ধমান যানজট সৃষ্টি করতে পারে, যার ফলে কিছু টোলিং পরিস্থিতিতে কিছু অংশে মধ্যাহ্ন এবং PM পিক আওয়ারে বিলম্ব এবং সারি বেড়ে যায়:</p> <ul style="list-style-type: none"> পশ্চিমমুখী Long Island Expressway (I-495) Queens-Midtown Tunnel-এর কাছে (দুপুর) পশ্চিমমুখী George Washington Bridge-এর দিকে I-95 (দুপুর) East 10th Street এবং Brooklyn Bridge (ব্রুকলিন ব্রিজ)-এর মধ্যে দক্ষিণমুখী এবং উত্তরমুখী FDR Drive (PM) অন্যান্য অবস্থানগুলি বিশেষত Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর দিকে যাওয়ার রুটগুলিতে অনুশীলনের সাথে সম্পর্কিত হ্রাস দেখতে পারে 	<p>ভিড থাকা কালীন ক্রমবর্ধমান বিলম্ব এবং সারি সহ হাইওয়ে অংশ যা বিরূপ প্রভাব ফেলবে</p>	10টি হাইওয়ে সেগমেন্ট (AM)	বিশ্লেষিত টোলিং দৃশ্যে 10টির মধ্যে 0টি হাইওয়ে করিডোর (টোলিং দৃশ্যকল্প D)	হ্যাঁ	<p>প্রশমনের প্রয়োজন। প্রজেক্টের স্পনসররা [টোলিং] কার্যক্রম শুরু হওয়ার প্রায় তিন মাস পরে এবং প্রভাবের শ্রেণিহীন সহ সংগৃহীত পোস্ট-বাস্তবায়ন ডেটা সহ বাস্তবায়নের আগে একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করবে; যদি শ্রেণিহীনগুলি পৌঁছে যায় বা অতিক্রম করা হয়, তাহলে প্রজেক্টের স্পনসররা পরিবহন চাহিদা ব্যবস্থাপনা (TDM) ব্যবস্থাগুলি বাস্তবায়ন করবে, যেমন র‍্যাম্প মিটারিং, মোটর চালকের তথ্য, সমস্ত চিহ্নিত হাইওয়ে অবস্থানগুলিতে সিগনেজ যা প্রকল্প বাস্তবায়নের উপর বিরূপ প্রভাব ফেলতে পারে। [NYSDOT লং আইল্যান্ড এক্সপ্রেসওয়ে এবং I-95 এর প্রাসঙ্গিক অংশগুলির মালিক এবং রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বে রয়েছে। FDR ড্রাইভ-এর প্রাসঙ্গিক অংশটি Montgomery Street (মন্টগোমারি স্ট্রিট)-এর দক্ষিণে NYSDOT এবং Montgomery Street (মন্টগোমারি স্ট্রিট)-এর উত্তরে NYCDOT-এর মালিকানাধীন। TDM পরিমাপের বাস্তবায়ন ঘটানোর জন্য হাইওয়ে মালিক এবং TDM বাস্তবায়নের জন্য প্রাসঙ্গিক যে কোনো সম্পদের মালিকদের মধ্যে সমঝুতা ঘটানো হবে।]</p> <p>[TDM ব্যবস্থার] বাস্তবায়নের পরে, প্রজেক্ট স্পনসররা প্রভাবগুলি নিরীক্ষণ করবে এবং প্রয়োজনে, TBTA বিরূপ প্রভাব কমাতে [গৃহীত টোল সময়সূচির প্যারামিটারের মধ্যে] টোল রেট, ক্রসিং ক্রেডিট, ছাড় এবং/অথবা ডিসকাউন্ট-এর পরিবর্তন করবে।</p>	10টি হাইওয়ে সেগমেন্ট (দুপুর)	বিশ্লেষিত টোলিং দৃশ্যকল্পে 10টির মধ্যে 2টি হাইওয়ে করিডোর (টোলিং দৃশ্যকল্প D), পাশাপাশি টোলিং দৃশ্যকল্প E এবং F	10টি হাইওয়ে সেগমেন্ট (PM)	বিশ্লেষিত টোলিং দৃশ্যকল্পে 10টি হাইওয়ে করিডোরের মধ্যে 1টি (টোলিং দৃশ্যকল্প D), পাশাপাশি টোলিং দৃশ্যকল্প E এবং F			
				363 অবস্থান (সারা দিন)	ভিড থাকা কালীন 50 বা তার বেশি যানবাহনের ভলিউম বৃদ্ধি সহ ইন্টারসেকশনের দৃষ্টান্তের সংখ্যা।			9	10	24	50	48	50	10
				102 অবস্থান (AM)	2			2	3	3	3	3	2	
102 অবস্থান (দুপুর)	1	2	4	16	16	17	0							
102 অবস্থান (PM)	1	1	1	10	9	9	1							
57 অবস্থান (রাতারাতি)	5	5	16	21	20	21	5							
4 অবস্থান	সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব সহ অবস্থান যা সিগন্যাল টাইমিং সামঞ্জস্য দিয়ে সমাধান করা [হবে]	0	0	0	4	4	4	0						
ইন্টারসেকশন	<p>ট্রাফিক প্যাটার্নের পরিবর্তন, কিছু স্থানে ট্রাফিক বৃদ্ধি এবং অন্যান্য স্থানে হ্রাস, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে এবং কাছাকাছি কিছু স্থানীয় চৌরাস্তার অবস্থার পরিবর্তন করবে। বিশ্লেষণ করা 102টি ইন্টারসেকশনগুলির মধ্যে, বেশিরভাগ ইন্টারসেকশন বিলম্ব হ্রাস দেখতে পারে।</p> <p>Manhattan (ম্যানহাটন)-এর চারটি স্থানীয় সংযোগস্থলে সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব: Trinity Place ও Edgar Street (মধ্যাহ্ন); East 36th Street এবং Second Avenue (মধ্যাহ্ন); East 37th Street এবং Third Avenue (মধ্যাহ্ন); East 125th Street এবং Second Avenue (AM, PM)</p>	<p>প্রশমনের প্রয়োজন। NYCDOT-এর স্বাভাবিক অনুশীলন অনুসারে, [NYCDOT] সেই সমস্ত ইন্টারসেকশনগুলি নিরীক্ষণ করবে যেখানে [সম্ভাব্য] প্রতিকূল প্রভাবগুলি চিহ্নিত করা হয়েছিল এবং প্রভাব কমানোর জন্য উপযুক্ত সংকেত টাইমিং সামঞ্জস্য প্রয়োগ করবে।</p> <p>বর্ধিতকরণ এই টেবিলের শেষে নিরীক্ষণের সামগ্রিক উন্নতি দেখুন।</p>												

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
4C - পরিবহন: Transit	Transit সিস্টেম	প্রকল্পটি transit সিস্টেমে বিনিয়োগের জন্য একটি উৎসর্গীকৃত রাজস্ব উৎস তৈরি করবে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ ভ্রমণের জন্য Transit রাইডারশিপ সিস্টেমব্যাপী 1 থেকে 2 শতাংশ বৃদ্ধি পাবে, কারণ কিছু লোক গাড়ি চালানোর পরিবর্তে ট্রানজিটে স্থানান্তরিত হবে। Transit রাইডারশিপ বৃদ্ধির ফলে কোনো transit রুটে লাইন-হোল ক্ষমতার উপর বিরূপ প্রভাব পড়বে না।	New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Transit	সিস্টেম জুড়ে মোট দৈনিক transit রাইডারশিপের % বৃদ্ধি বা হ্রাস	1.5% থেকে 2.1%							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
			পথ		0.8% থেকে 2.0%								
			Long Island (লং আইল্যান্ড) রেল রোড		0.6% থেকে 2.0%								
			Metro-North রেলরোড		0.6% থেকে 1.9%								
			NJ TRANSIT কমিউটার রেল		0.3% থেকে 2.3%								
			MTA/NYCT বাস		1.3% থেকে 1.6%								
			NJ TRANSIT বাস		0.5% থেকে 1.1%								
			অন্যান্য বাস (সাবারবান এবং প্রাইভেট অপারেটর)		0.0% থেকে 0.9%								
			ফেরি (Staten Island ফেরি, NYC ফেরি, NY ওয়াটারওয়ে, সিস্ট্রিক)		2.5% থেকে 3.5%								
	Roosevelt Island ট্রাম	1.7% থেকে 4.1%											
	বাস সিস্টেম প্রভাব	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর 60th Street সীমানার কাছাকাছি ট্র্যাফিকের পরিমাণ হ্রাস করা রাস্তার যানজটকে কমিয়ে দেবে যা বাস পরিচালনাকে বিরূপভাবে প্রভাবিত করে, আরও নির্ভরযোগ্য, দ্রুত বাস ট্রিপগুলিকে সহজতর করে।	Manhattan (ম্যানহাটন) - এর লোকাল বাস	সর্বাধিক যাত্রী লোড পয়েন্টে % বৃদ্ধি বা হ্রাস	0.5% থেকে 1.2% বৃদ্ধি পায়							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
			Bronx (এক্সপ্রেস) এক্সপ্রেস বাস		-1.6% থেকে 2.2%								
			Queens (কুইন্স) স্থানীয় এবং এক্সপ্রেস বাস (Ed Koch Queensboro Bridge-এর মাধ্যমে)		2.0% থেকে 2.8%								
			Queens (কুইন্স) এক্সপ্রেস বাস (Queens-Midtown Tunnel-এর মাধ্যমে)		-1.3% থেকে 4.1%								
			Brooklyn (ব্রুকলিন) স্থানীয় এবং এক্সপ্রেস বাস		1.3% থেকে 2.6%								
			Staten Island (স্টেটেন আইল্যান্ড) এক্সপ্রেস রুট [Brooklyn (ব্রুকলিন) হয়ে]		3.7% থেকে 4.5%								
			Staten Island (স্টেটেন আইল্যান্ড) এক্সপ্রেস রুট (NJ মাধ্যমে)		1.0% থেকে 2.8%								
			NJ/Hudson-এর দক্ষিণ প্রান্তের বাস (Holland Tunnel-এর মাধ্যমে)		-1.4% থেকে 1.4%								
NJ/Hudson-এর দক্ষিণ প্রান্তের বাস (Lincoln Tunnel-এর মাধ্যমে)			0.4% থেকে 1.5%										

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
4C - পরিবহন: Transit (চলবে)	Transit সামগ্রী	<p>বর্ধিত রাইডারশিপ পাঁচটি transit স্টেশনে নির্দিষ্ট উল্লম্ব সঞ্চালন উপাদানগুলিতে (যেমন, সিঁড়ি এবং এসকেলেটর) বিরূপ প্রভাবের সম্ভাবনা সহ যাত্রী প্রবাহকে প্রভাবিত করবে:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hoboken টার্মিনাল, Hoboken, NJ PATH স্টেশন Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে Times Sq-42 St/42 St-পোর্ট অথরিটি (Port Authority) বাস টার্মিনাল সাবওয়ে স্টেশন (N, Q, R, W, and S; নং 1, 2, 3 এবং 7; এবং A, C, E লাইন) ক্লাশিং-মেইন সেন্ট সাবওয়ে স্টেশন, কুইন্স (নং 7 লাইন) Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে 14th Street-Union Square পাতাল রেল স্টেশন (নং 4, 5 এবং 6; এবং L, N, Q, R, W লাইন) Court Square সাবওয়ে স্টেশন, Queens (কুইন্স) (নং 7 এবং E, G, M লাইন) 	<p>Hoboken টার্মিনাল-PATH স্টেশন (NJ) সিঁড়ি 01/02</p>	<p>ভিডের সময় বৃদ্ধি পাওয়া বা সিঁড়িতে থাকা মোট যাত্রী</p>	45	72	122	164	240	205	139	হ্যাঁ	<p>টোলিং পরিস্থিতি E এবং F এর জন্য প্রয়োজনীয় প্রশমন। TBTA একটি বেসলাইন স্থাপনের জন্য টোলিং কার্যক্রম শুরু করার এক মাস আগে এবং প্রকল্পের কাজ শুরু হওয়ার দুই মাস পরে সিঁড়ির 01/02-এ পথচারীদের সংখ্যা নিরীক্ষণের জন্য NJ TRANSIT এবং PANYNJ-এর সাথে সমন্বয় করবে। যদি বাস্তবায়নের আগে এবং পরে সিঁড়ি 01/02 যাত্রীর পরিমাণের তুলনা একটি ক্রমবর্ধমান পরিবর্তন দেখায় যা 205 এর চেয়ে বেশি বা সমান, তাহলে TBTA NJ TRANSIT এবং PANYNJ-এর সাথে সমন্বয় করবে যাতে কিছু লোককে সিঁড়ি 01/02 থেকে সরিয়ে নেওয়ার জন্য উন্নত সাইন-এন্ড ওয়েফাইন্ডিং এবং প্রয়োজনে পরিপূরক কর্মী নিয়োগ করা যায়।</p>
			<p>42 St-Times Square- সাবওয়ে স্টেশন (ম্যানহাটন) সিঁড়ি ML6/ML8 মেজানাইনকে আপটাইন 1/2/3 লাইনের পাতাল রেল প্ল্যাটফর্মের সাথে সংযুক্ত করছে</p>	<p>ভিডের সময়, পিক পিরিয়ডে টোলিং দৃশ্যকল্প E (শুধুমাত্র প্রভাবিত সিঁড়ি বা অবস্থানে নয়) তুলনায় স্টেশনে যাত্রীর সংখ্যা আপেক্ষিক বৃদ্ধি বা হ্রাস</p>	63%	59%	68%	82%	100%	82%	56%	হ্যাঁ	<p>প্রশমনের প্রয়োজন। TBTA এই অবস্থানের জন্য একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। পরিকল্পনাটি একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি থ্রেশহোল্ড চিহ্নিত করবে। যদি সেই থ্রেশহোল্ডে পৌঁছে যায়, TBTA MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে কেন্দ্রের হ্যান্ডেলটি সরাতে এবং রাইডারটিকে মানসম্মত করতে, যাতে সিঁড়িটি হ্যান্ড রেল ছাড়াই কোড পূরণ করে। প্রশমন বাস্তবায়নের জন্য পর্যাপ্ত সময় দিতে থ্রেশহোল্ড সেট করা হবে যাতে বিরূপ প্রভাব না ঘটে।</p>
			<p>Flushing-Main St সাবওয়ে স্টেশন [Queens (কুইন্স)]-এসকেলেটর E456 রাস্তার সাথে মেজানাইন স্তরের সংযোগকারী</p>	<p>ভিডের সময়, পিক পিরিয়ডে টোলিং দৃশ্যকল্প E (শুধুমাত্র প্রভাবিত সিঁড়ি বা অবস্থানে নয়) তুলনায় স্টেশনে যাত্রীর সংখ্যা আপেক্ষিক বৃদ্ধি বা হ্রাস</p>	116%	91%	108%	116%	100%	133%	72%	হ্যাঁ	<p>প্রশমনের প্রয়োজন। TBTA এই অবস্থানের জন্য একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। পরিকল্পনাটি একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি থ্রেশহোল্ড চিহ্নিত করবে। সেই থ্রেশহোল্ডে পৌঁছে গেলে, MTA NYCT 100 ফুট প্রতি মিনিট (fpm) থেকে 120 fpm-এ গতি বাড়াবে।</p>
			<p>Union Sq সাবওয়ে স্টেশন [Manhattan (ম্যানহাটন)]-এসকেলেটর E219 L সাবওয়ে লাইন প্ল্যাটফর্মকে নং 4/5/6 লাইন মেজানাইনের সাথে সংযুক্ত করছে</p>	<p>ভিডের সময়, পিক পিরিয়ডে টোলিং দৃশ্যকল্প E (শুধুমাত্র প্রভাবিত সিঁড়ি বা অবস্থানে নয়) তুলনায় স্টেশনে যাত্রীর সংখ্যা আপেক্ষিক বৃদ্ধি বা হ্রাস</p>	63%	82%	87%	102%	100%	95%	61%	হ্যাঁ	<p>প্রশমনের প্রয়োজন। TBTA এই অবস্থানের জন্য একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। পরিকল্পনাটি একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি থ্রেশহোল্ড চিহ্নিত করবে। সেই থ্রেশহোল্ডে পৌঁছে গেলে, MTA NYCT এসকেলেটরের গতি 100 fpm থেকে 120 fpm-এ বাড়িয়ে দেবে।</p>

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
4C - পরিবহন: Transit (চলবে)	Transit সামগ্রী (চলবে)	বর্ধিত রাইডারশিপ পাঁচটি transit স্টেশনে নির্দিষ্ট উল্লম্ব সঞ্চালন উপাদানগুলিতে (যেমন, সিডি এবং এসকেলেটর) বিরূপ প্রভাবের সম্ভাবনা সহ যাত্রী প্রবাহকে প্রভাবিত করবে (চলবে)	Court Sq সাবওয়ে স্টেশন [Queens (কুইন্স)]- সিডি P2/P4 থেকে Manhattan (ম্যানহাটন)-গামী নং 7 লাইন	ভিডের সময়, পিক পিরিয়ডে টোলিং দৃশ্যকল্প E (শুধুমাত্র প্রভাবিত সিডি বা অবস্থানে নয়) তুলনায় স্টেশনে যাত্রীর সংখ্যা আপেক্ষিক বৃদ্ধি বা হ্রাস	98%	90%	102%	104%	100%	117%	97%	হ্যাঁ	প্রশমনের প্রয়োজন। TBTA এই অবস্থানের জন্য একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। পরিকল্পনাটি একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি শ্রেণিহীন চিহ্নিত করবে। যদি সেই শ্রেণিহীনে পৌঁছে যায়, TBTA 7 নং প্ল্যাটফর্মের উত্তর প্রান্ত থেকে রাস্তায় একটি নতুন সিডি তৈরি করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। প্রশমন বাস্তবায়নের জন্য পর্যাপ্ত সময় দিতে শ্রেণিহীন সেট করা হবে যাতে বিরূপ প্রভাব না ঘটে।
4D - পরিবহন: পার্কিং	পার্কিং-এর অবস্থা	সমস্ত টোলিং পরিস্থিতির ফলে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে অটো ড্রিপ হ্রাসের সমান মাত্রার পার্কিংয়ের চাহিদা হ্রাস পাবে। ডাইভিং থেকে transit-e স্থানান্তরের সাথে, সাবওয়ে এবং কমিউটার রেল স্টেশনগুলিতে পার্কিংয়ের চাহিদা বৃদ্ধি পাবে এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাইরে পার্ক-ও-রাইড সুবিধা থাকবে।	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	CBD-তে স্বয়ংক্রিয় ভ্রমণ হ্রাসের কারণে পার্কিংয়ের চাহিদা হ্রাস							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব
			Transit-এর সুবিধা	বর্ণনা	Transit সুবিধাগুলিতে পার্কিংয়ের চাহিদার ছোট পরিবর্তন, যা বর্ধিত কমিউটার রেল এবং সাবওয়ে রাইডারশিপের সাথে সম্পর্কিত							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
4E - পরিবহন: পথচারী এবং সাইকেল	পথচারী প্রচলন	ট্রানজিট ব্যবহার বৃদ্ধির কারণে transit হাবের বাইরে ফুটপাথে পথচারীদের কার্যকলাপ বেড়েছে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD (Herald Square/Penn Station) এর একটি অবস্থান বাদে, transit রাইডারদের বৃদ্ধি স্টেশন এলাকায় পথচারীদের চলাচলে বিরূপ প্রভাব ফেলতে যথেষ্ট নতুন পথচারী তৈরি করবে না। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাইরে, পৃথক স্টেশনগুলিতে transit ব্যবহার এতটা বাড়বে না যে কাছাকাছি ফুটপাথ, ক্রসওয়াক বা কোণে পথচারীদের অবস্থার উপর বিরূপ প্রভাব ফেলবে।	Herald Square/Penn Station (পেন স্টেশন) NY	AM/PM পিক পিরিয়ডে শ্রেণিহীনের উপরে পথচারীর পরিমাণসহ ফুটপাথ, কোণ এবং ক্রসওয়াক	একটি ফুটপাথ সেগমেন্ট এবং দুটি ক্রসওয়াকের পথচারীদের চলাচলের উপর বিরূপ প্রভাব							হ্যাঁ	প্রশমনের প্রয়োজন। [NYCDOT]এই স্থানে একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করবে। পরিকল্পনায় একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি শ্রেণিহীন অন্তর্ভুক্ত থাকবে। যদি সেই শ্রেণিহীনে পৌঁছে যায়, তাহলে [NYCDOT] শারীরিক প্রশস্তকরণ এবং/অথবা প্রতিবন্ধকতা অপসারণ বা স্থানান্তরের মাধ্যমে ফুটপাথ এবং ক্রসওয়াকগুলিতে পথচারীদের জায়গা বাড়াবে।
	বাইসাইকেল	Transit হাবের কাছাকাছি এবং ভ্রমণের মোড হিসাবে সাইকেল ভ্রমণে ছোট বৃদ্ধি	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	Transit হাবগুলির কাছাকাছি সাইকেল ভ্রমণের ক্ষেত্রে ছোট বৃদ্ধি এবং পথচারীদের ড্রিপ শেয়ারে সর্বোচ্চ বৃদ্ধি							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
			Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র বাইরে	বর্ণনা	অটোমোবাইল থেকে সাইকেলে কিছু পরিবর্তন							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
	নিরাপত্তা	প্রতিকূল প্রভাব নেই	সামগ্রিক	বর্ণনা	বিদ্যমান চিহ্নিত উচ্চ-দুর্ঘটনা স্থানগুলি সহ পথচারীদের সংখ্যা বা বর্ধিত নিরাপত্তা উদ্বেগের কোন উল্লেখযোগ্য বৃদ্ধি নেই। সামগ্রিকভাবে, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশ এবং প্রস্থান করার জন্য কম যানবাহন ভ্রমণের কারণে, CBD টোলিং বিকল্প এই অবস্থানগুলিতে ট্র্যাফিকের পরিমাণ হ্রাস করতে পারে। এটি যানবাহন-যান এবং যানবাহন-পথচারীদের দ্বন্দ্ব কমাতে সাহায্য করবে, যা নিরাপত্তার সামগ্রিক সুবিধার দিকে পরিচালিত করবে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
5A - সামাজিক অবস্থা: জনসংখ্যা	সুবিধা	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে এবং কাছাকাছি সুবিধা	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে এবং কাছাকাছি সুবিধাগুলি ভ্রমণ-সময় সাশ্রয়, উন্নত ভ্রমণ-সময় নির্ভরযোগ্যতা, কম যানবাহন পরিচালনার খরচ, উন্নত নিরাপত্তা, বায়ু দূষণকারী নির্গমন হ্রাস, এবং transit উন্নতির জন্য অনুমানযোগ্য তহবিল উৎস সম্পর্কিত। এটি ইতিবাচকভাবে সম্প্রদায়ের সংযোগ এবং বাসিন্দাদের জন্য কর্মসংস্থান, শিক্ষা, স্বাস্থ্যসেবা এবং বিনোদনের অ্যাক্সেসকে প্রভাবিত করবে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব
	কমিউনিটি সংহতি	নতুন টোলের ফলে transit-এর বর্ধিত ব্যবহার সহ ভ্রমণের ধরণে পরিবর্তন	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD এর সাথে সংযোগকারী বিস্তৃত ট্রানজিট নেটওয়ার্ক এবং ভবিষ্যদ্বাণী করা ভ্রমণের ছোট পরিবর্তনের কারণে প্রকল্পের ফলে transit-এর বর্ধিত ব্যবহার সহ ভ্রমণের ধরণে পরিবর্তন সম্প্রদায়ের সংহতিকে বিরূপভাবে প্রভাবিত করবে না বা লোকদের পক্ষে তাদের সম্প্রদায়ের অন্যদের সাথে সংযোগ স্থাপন করা আরও কঠিন করবে না।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। কোনো প্রতিকূল প্রভাব নেই (নিম্ন আয়ের চালকদের জন্য বর্ধিত খরচ সম্পর্কিত প্রশমনের জন্য নীচে "পরিবেশগত ন্যায়বিচার" দেখুন)।

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
5A - সামাজিক অবস্থা: জনসংখ্যা (চলবে)	পরোক্ষ স্থানচ্যুতি	আর্থ-সামাজিক অবস্থার বা জীবনযাত্রার খরচে কোনো উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন নেই যাতে বাসিন্দাদের সম্ভাব্য অনিচ্ছাকৃত স্থানচ্যুতি প্ররোচিত করতে পারে	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	প্রকল্পের ফলে পরোক্ষ (অনিচ্ছাকৃত) আবাসিক স্থানচ্যুতির সম্ভাবনা থাকবে না। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে রিয়েল এস্টেটের মূল্য ইতিমধ্যেই বেশি এবং যেখানে বসবাস করতে হবে সে সম্পর্কে প্রতিটি পরিবারের সিদ্ধান্তকে প্রভাবিত করে এমন অনেক কারণের পরিপ্রেক্ষিতে এটি বাজারের পরিস্থিতিতে উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন ঘটাবে না যাতে আবাসন মূল্যের পরিবর্তন হতে পারে। উপরন্তু, CBD-এর নিম্ন আয়ের বাসিন্দারা প্রকল্পের ফলে জীবনযাত্রার খরচে উল্লেখযোগ্য বৃদ্ধি অনুভব করবে না, যার কারণগুলি নিম্নরূপ- আবাসন খরচে পরিবর্তনের অভাব, New York (নিউইয়র্ক)-এর ভাড়া-নিয়ন্ত্রণ, ভাড়া-স্থিতিশীলকরণ এবং অন্যান্য অনুরূপ প্রোগ্রামগুলির মাধ্যমে সুরক্ষিত অনেক আবাসন ইউনিট, \$60,000 পর্যন্ত আয়ের CBD বাসিন্দাদের জন্য ট্যাক্স ক্রেডিট উপলব্ধ, এবং উপসংহার যে প্রকল্পের ফলে পণ্যের দাম বাড়বে না (নীচে "অর্থনৈতিক অবস্থা" দেখুন)।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
	সম্প্রদায়ের সুবিধা এবং পরিষেবা	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কমিউনিটি সুবিধা এবং পরিষেবা প্রদানকারীদের জন্য বর্ধিত খরচ, তাদের কর্মচারীরা যারা গাড়ি চালায় এবং ক্লায়েন্ট যারা CBD এর বাইরে থেকে গাড়ি চালায়	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	এই প্রকল্পটি কমিউনিটি পরিষেবা প্রদানকারীদের জন্য খরচ বৃদ্ধি করবে যারা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর ভিতরে এবং এর বাইরে যানবাহন চালায়, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কমিউনিটি সুবিধা এবং পরিষেবাগুলিতে যানবাহনে যাতায়াতকারী লোকদের জন্য, সেইসাথে CBD-এর বাসিন্দাদের এবং কমিউনিটি সুবিধার কর্মচারীদের জন্যও, যারা CBD-এর বাইরে কমিউনিটি সুবিধাগুলিতে যাতায়াতের জন্য যানবাহন ব্যবহার করেন। ড্রাইভিং ব্যতীত ভ্রমণের বিস্তৃত বিকল্পের পরিপ্রেক্ষিতে, ব্যবহারকারীদের সম্প্রদায়ের সুবিধা এবং পরিষেবাগুলিতে গাড়ি চালানোর খরচ সম্প্রদায়ের সুবিধা এবং পরিষেবাগুলির উপর বিরূপ প্রভাব সৃষ্টি করবে না।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
	দুর্বল সামাজিক গোষ্ঠীর উপর প্রভাব	MTA Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর জন্য নতুন তহবিল থেকে দুর্বল সামাজিক গোষ্ঠীর সুবিধা	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	MTA 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম) [এবং পরবর্তী ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজট কমিয়ে] জন্য একটি অর্থায়নের উৎস তৈরি করে প্রকল্পটি বয়স্ক জনসংখ্যা, প্রতিবন্ধী ব্যক্তি, transit-নির্ভর জনসংখ্যা এবং চালকবিহীন জনসংখ্যা সহ কিছু দুর্বল সামাজিক গোষ্ঠীকে উপকৃত করবে। বয়স্ক ব্যক্তির CBD টোলিং বিকল্পের সাথে বাস পরিষেবায় ভ্রমণের সময় এবং নির্ভরযোগ্যতার উন্নতি থেকে উপকৃত হবেন, যেহেতু বাসের যাত্রীরা অন্যান্য ধরনের transit, যেমন সাবওয়েতে আরোহীদের তুলনায় বয়স্ক হয়ে থাকে এবং উপরে বর্ণিত হিসাবে, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাস যাত্রীরা যানজট ট্রাসের কারণে ভ্রমণের সময় সাশ্রয় থেকে উপকৃত হবে। যোগ্য প্রতিবন্ধী 65 বছরের বেশি বয়সী ব্যক্তির MTA সাবওয়ে এবং বাসে কম ভাড়া পান এবং যোগ্য প্রতিবন্ধী বয়স্ক ব্যক্তির MTA-এর প্যারাদ্রাইভিং পরিষেবা পেতে পারেন, যার মধ্যে ট্যাক্সি এবং FHVগুলি প্যারাদ্রাইভিং ব্যবহারকারীদের পরিবহনের জন্য MTA-এর হয়ে কাজ করছে। প্রতিবন্ধী এবং নিম্ন আয়ের ব্যক্তির যারা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যান তারা সাধারণভাবে নিম্ন-আয়ের এবং প্রতিবন্ধী জনগোষ্ঠীর জন্য প্রস্তাবিত একই প্রশমন এবং উন্নতির অধিকারী হবেন। অন্যান্য বয়স্ক ব্যক্তি যারা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে গাড়ি চালান তাদের টোল দিতে হবে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
	কর্মসংস্থান অ্যাক্সেস করা	অল্প সংখ্যক লোকের জন্য বর্ধিত খরচ যারা কর্মস্থলে যান	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	Transit রাইডারশিপের অফসেটিং বৃদ্ধির সাথে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ এবং এর মধ্যে ড্রাইভিং মোডের মাধ্যমে কাজের ভ্রমণে ট্রাস। যারা CBD টোল থাকা সত্ত্বেও গাড়ি চালায়, তারা গাড়ি চালানোর প্রয়োজন বা সুবিধার উপর ভিত্তি করে তা করবে এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কম যানজট থেকে উপকৃত হবে। উপলব্ধ transit বিকল্পগুলির বিস্তৃত পরিসরের কারণে এবং আজকে গাড়ি চালানো কম সংখ্যক যাত্রীর কারণে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে কর্মসংস্থানে ভ্রমণ এবং CBD থেকে উল্টো অভিমুখে-যাওয়ায় নগণ্য প্রভাব (0.1% এর কম)।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
5B - সামাজিক অবস্থা: প্রতিবেশীদের বৈশিষ্ট্য		প্রতিবেশীদের বৈশিষ্ট্য কোনো উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন ঘটেনি	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	স্থানীয় রাস্তায় ট্র্যাফিক প্যাটার্নের পরিবর্তনগুলি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র আশেপাশের চরিত্রের সংজ্ঞায়িত উপাদানগুলিকে পরিবর্তন করার সম্ভাবনা কম।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
			60th স্ট্রিট Manhattan (ম্যানহাটন) CBD সীমানার কাছাকাছি এলাকা	বর্ণনা	60th স্ট্রিটের CBD সীমানার কাছাকাছি পার্কিংয়ের চাহিদার পরিবর্তন (60th স্ট্রিটের উত্তরে বৃদ্ধি এবং দক্ষিণে ট্রাস সহ) বিনিয়োগের পরিবেশ তৈরি করবে না, যা আশেপাশের চরিত্রের উপর বিরূপ প্রভাব ফেলতে পারে বা এই এলাকার আশেপাশের চরিত্রের সংজ্ঞায়িত উপাদানগুলিকে পরিবর্তন করতে পারে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
5C - সামাজিক অবস্থা: জনগণের নীতি		কোনও প্রভাব নেই	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	প্রকল্পটি আঞ্চলিক অধ্যয়ন এলাকা এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর জন্য আঞ্চলিক পরিবহন পরিকল্পনা এবং অন্যান্য পাবলিক নীতির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ হবে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
6 - অর্থনৈতিক অবস্থা	সুবিধা	আঞ্চলিক অর্থনৈতিক সুবিধা	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	ভ্রমণ-সময় সাশ্রয় এবং ভ্রমণ-সময় নির্ভরযোগ্যতার উন্নতির পারপ্রেক্ষিতে যানজট হ্রাসের মাধ্যমে অর্থনৈতিক সুবিধা, যা উৎপাদনশীলতা এবং উপযোগিতা বৃদ্ধি করবে, সেইসাথে নিরাপত্তার উন্নতি এবং যানজট হ্রাসের সাথে যুক্ত যানবাহন পরিচালনার ব্যয় হ্রাস করবে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব
	টোল খরচের অর্থনৈতিক প্রভাব	যানবাহনের উপর নির্ভরশীল CBD-তে প্রমিক এবং ব্যবসার জন্য নতুন টোলের খরচ	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কোনো বিশেষ শিল্প বা পেশাগত বিভাগে কোনো বিরূপ প্রভাব নেই। CBD-তে উচ্চ স্তরের transit অ্যাক্সেস এবং ট্রানজিট শেয়ারের উচ্চ শতাংশের পরিপ্রেক্ষিতে, টোল সামগ্রিক কর্মক্ষমতার মাত্র একটি ছোট শতাংশকে প্রভাবিত করবে। এটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে ব্যবসার কার্যক্রম বা ট্যাক্সি/FHV শিল্প সহ যেকোনো ধরনের ব্যবসার কার্যকারিতাকে বিরূপভাবে প্রভাবিত করবে না।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই <i>[সর্বশেষ EA - বর্ধিতকরণে নতুন বিষয় প্রজেক্টের স্পনসররা একটি ছোট ব্যবসার ওয়ার্কিং গ্রুপ (SBWG) প্রতিষ্ঠা করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যেটি ব্যবসাগুলি কীভাবে এবং কীভাবে প্রভাবিত হচ্ছে সে সম্পর্কে চলমান ইনপুট নেওয়ার উদ্দেশ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নের 6 মাস আগে ও 6 মাস পরে এবং তারপরে বার্ষিকভাবে মিলিত হবে। অন্যান্য বিষয়গুলির জন্য প্রশমনের অংশ হিসাবে, TBTA চূড়ান্ত CBD টোল কাঠামোতে ট্রাক এবং অন্যান্য যানবাহনের জন্য রাষ্ট্রকালীন সময়ে টোলের রেট নিশ্চিত করবে যা সর্বোচ্চ টোলের 50 শতাংশ বা তার কম হবে এবং এটি অগ্নিত রাত 12:00 টা থেকে ভোর 4:00 টে পর্যন্ত প্রযোজ্য হবে; এটি কিছু কর্মী এবং ব্যবসার ক্ষেত্রেও লাভজনক হবে।]</i>
	পণ্যের দাম	নতুন টোলের খরচের ফলে অধিকাংশ ভোগ্যপণ্যের মূল্য পরিবর্তন হবে না	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	বেশির ভাগ ভোগ্যপণ্যের মূল্যে অর্থবহ পরিবর্তন ঘটানোর সম্ভাবনা নেই। CBD টোলিং বিকল্পের নতুন টোলের সাথে সম্পর্কিত যেকোন খরচ বৃদ্ধি বা ব্যবসা গ্রহণের সাথে পাস করা হবে, যা টোল চার্জ প্রতি বেশ কিছু গ্রাহকের মধ্যে বিতরণ করা হবে (যেহেতু ট্রাক একাধিক ডেলিভারি করে) বিশেষ করে ব্যবসার জন্য, ছোট ব্যবসা এবং মাইক্রো-ব্যবসা সহ, ছোট ডেলিভারি গ্রহণ করে। এটি যেকোনো ব্যক্তিগত ব্যবসার খরচ কমিয়ে দেবে। কিছু পণ্য খাত (নির্মাণ সামগ্রী, ইলেকট্রনিক্স, পানীয়) ডেলিভারি বাজারে কম প্রতিযোগিতার কারণে বৃদ্ধির প্রবণতা বেশি।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
	ট্যাক্সি এবং FHV শিল্প	টোলিং পরিস্থিতির উপর নির্ভর করে, CBD-এর মধ্যে যাত্রীদের সাথে ট্যাক্সি/FHV VMT হ্রাসের কারণে টোল ট্যাক্সি এবং FHV রাজস্ব কমাতে পারে। যদিও এটি পৃথক ডাইভারদের উপর বিরূপ প্রভাব ফেলতে পারে (নীচে "পরিবেশগত বিচার" দেখুন), শিল্প সামগ্রিকভাবে কার্যকর থাকবে।	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	প্রতিদিনের ট্যাক্সি/FHV VMT অঞ্চল জুড়ে সামগ্রিক পরিবর্তন CBD-তে দৈনিক ট্যাক্সি/FHV VMT-এ মোট পরিবর্তন	-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%)	না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। কোনো প্রতিকূল প্রভাব নেই (ট্যাক্সি এবং FHV ডাইভারের উপর প্রভাব প্রশমনের জন্য নীচে "পরিবেশগত ন্যায়বিচার" দেখুন)।
	স্থানীয় অর্থনৈতিক প্রভাব	60th স্ট্রিট CBD সীমানার কাছাকাছি পার্কিং চাহিদার পরিবর্তন	60th স্ট্রিট Manhattan (ম্যানহাটন) CBD সীমানার কাছাকাছি এলাকা	বর্ণনা	60th স্ট্রিট Manhattan (ম্যানহাটন) CBD সীমানার কাছাকাছি পার্কিং চাহিদার পরিবর্তন (60th স্ট্রিটের উত্তরে বৃদ্ধি এবং দক্ষিণে হ্রাস সহ) 60th স্ট্রিটের দক্ষিণে এলাকায় এক বা একাধিক পার্কিং সুবিধার কার্যকারিতাকে বিপন্ন করতে পারে, তবে এটি বিনিয়োগের পরিবেশ তৈরি করবে না যা প্রতিবেশীর চরিত্রের উপর বিরূপ প্রভাব ফেলতে পারে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
7 - পার্ক এবং বিনোদনমূলক সম্পদ	Central Park-এর দক্ষিণ অংশে নতুন টোলিং অবকাঠামো, টোলিং সিস্টেমের সরঞ্জাম এবং সাইনেজ	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	প্রকল্পটি 59th স্ট্রিটের কাছে Central Park-এর তিনটি শনাক্তকরণ স্থানে এবং পার্কের প্রাচীরের বাইরে দুটি সংলগ্ন ফুটপাতে বিদ্যমান চারটি স্ট্রিটলাইটের খুঁটি প্রতিস্থাপন করবে। এই খুঁটিগুলি বিদ্যমান খুঁটির মতো একই স্থানে থাকবে এবং পার্কের স্থানের পরিমাণ হ্রাস করবে না বা পার্কের বৈশিষ্ট্য এবং কার্যকলাপকে প্রভাবিত করবে না। প্রকল্পটি হাই লাইনের কাঠামোর নীচে, পার্ক এলাকার বাইরে হাই লাইন কাঠামোর উপরে টোলিং অবকাঠামো স্থাপন করবে। জনসম্পৃক্ততা প্রক্রিয়ার মাধ্যমে FHWA এই পার্কগুলিতে প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কিত বিষয়ে জনসাধারণের ইনপুট চাইছে (অধ্যায় 19, "ধারা 4(f) মূল্যায়ন" দেখুন)।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। পার্কের প্রতিকূল প্রভাব এড়াতে ব্যবস্থার তালিকার জন্য অধ্যায় 7, "পার্ক এবং বিনোদনমূলক সম্পদ" পড়ুন।	

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
8 - ঐতিহাসিক ও সাংস্কৃতিক সম্পদ	ঐতিহাসিক সম্পত্তির উপর বা কাছাকাছি নতুন টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জাম	প্রোজেক্টের এরিয়া অফ পটেনশিয়াল ইফেক্টস (APE) এর মধ্যে 45টি ঐতিহাসিক সম্পত্তি	বর্ণনা	National Historic Preservation Act (ন্যাশনাল হিস্টোরিক প্রিজারভেশন অ্যাক্ট)-এর 106 ধারা অনুসারে প্রকল্পের পর্যালোচনার উপর ভিত্তি করে, FHWA নির্ধারণ করেছে যে প্রকল্পের ঐতিহাসিক সম্পত্তির উপর কোনো বিরূপ প্রভাব পড়বে না এবং State Historic Preservation Office সম্মত হয়েছে।								না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। ঐতিহাসিক সম্পত্তির প্রতি বিরূপ প্রভাব এড়াতে ব্যবস্থার তালিকার জন্য অধ্যায় 8, "ঐতিহাসিক ও সাংস্কৃতিক সম্পদ" দেখুন।
9 - দৃশ্যগত সম্পদ	নতুন টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জামের ফলে দৃশ্যমান পরিবেশে পরিবর্তন	দৃশ্যগত প্রভাব এলাকা	বর্ণনা	অবকাঠামো এবং সরঞ্জামগুলি স্ট্রিটলাইটের খুঁট, সাইন পোল, বা New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি জুড়ে ইতিমধ্যে ব্যবহৃত অনুরূপ কাঠামোর মতো হবে। টোলিং সিস্টেম সরঞ্জামের অ্যারেতে অন্তর্ভুক্ত ক্যামেরাগুলি দৃশ্যমান আলোর প্রয়োজন ছাড়াই লাইসেন্স প্লেটের ছবি সংগ্রহ করার অনুমতি দেওয়ার জন্য রাতে ইনফ্রারেড আলোকসজ্জা ব্যবহার করবে। প্রকল্পটি দর্শক গোষ্ঠীর উপর একটি নিরপেক্ষ প্রভাব ফেলবে এবং ভিজুয়াল রিসোর্সের উপর কোন বিরূপ প্রভাব ফেলবে না								না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
10 - বায়ুর গুণমান	ট্রাকের ট্রাফিক ডাইভারশন সম্পর্কিত নির্গমনের ক্ষেত্রে বৃদ্ধি বা হ্রাস ...নীচে চলবে...	Macombs Road, Bronx, NY-এর Cross Bronx Expressway (ক্রস ব্রংস এক্সপ্রেসওয়ে)	বার্ষিক গড় দৈনিক ট্রাফিকের (AADT) বৃদ্ধি বা হ্রাস	3,901	3,996	2,056	1,766	3,757	2,188	3,255	না	<p>প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই</p> <p>বর্ধিতকরণ</p> <p>1. এই টেবিলের শেষে নিরীক্ষণের সামগ্রিক উন্নতি দেখুন।</p> <p>2. [TBT NYC DOHMH এর সাথে কাজ করবে] অগ্রাধিকার অবস্থানগুলি নিরীক্ষণের জন্য সেন্সরগুলির বিদ্যমান নেটওয়ার্ককে প্রসারিত করার জন্য সমন্বয় করবে, এবং একটি ছোট সংখ্যক রিয়েল-টাইম PM_{2.5} মনিটরের পরিপূরক করবে, যাতে এটি প্রকল্পের বাস্তবায়নের পরে ঘটতে থাকা ট্রাফিকের পরিবর্তনের জন্য বায়ু দূষণের পরিবর্তনগুলি দায়ী করা যেতে পারে কিনা তা নির্ধারণ করার জন্য দিনের নিদর্শনগুলির অন্তর্দৃষ্টি প্রদান করতে পারে। প্রকল্পের স্পনসররা EA-তে বায়ুর গুণমান বিশ্লেষণ এবং পরিবেশগত ন্যায়াবিচার স্টেকহোল্ডারদের কাছ থেকে ইনপুট বিবেচনায় অতিরিক্ত পর্যবেক্ষণের জন্য স্থান নির্বাচন করবে। NYS ডিপার্টমেন্ট অফ এনভায়রনমেন্টাল কন্ট্রোল (NYSDEC) এবং অন্যান্য এজেন্সি যারা মনিটরিং পরিচালনা করছে তাদের সাথেও পর্যবেক্ষণ পদ্ধতি চূড়ান্ত করার আগে পরামর্শ করা হবে। প্রকল্পের পৃষ্ঠপোষকগণ বাস্তবায়নের পূর্বে (একটি ভিত্তি রেখা নির্ধারণ) এবং বাস্তবায়নের দুই বছর পর বায়ুর গুণমান পর্যবেক্ষণ করবে। প্রাথমিক দুই বছরের পোস্ট-বাস্তবায়ন বিশ্লেষণ সময়কাল অনুসরণ করে, [এবং তা চলমান বায়ুর গুণমান পর্যবেক্ষণ এবং প্রতিবেদন থেকে পৃথক,] প্রকল্প স্পনসররা আরও পর্যবেক্ষণ [মাইটের] প্রয়োজন আছে কিনা তা নির্ধারণ করতে বায়ু মানের পরিবর্তনের মাত্রা এবং পরিবর্তনশীলতা মূল্যায়ন করবে। [মনিটরিং প্রোগ্রাম ব্যাপী সংগৃহীত ডেটা উপলব্ধ এবং বিশ্লেষণ সম্পন্ন হওয়ার সাথে সাথে জনগণের জন্য উপলব্ধ করা হবে। প্রি-ইমপ্লিমেন্টেশন মনিটরিং শুরু হওয়া থেকে</p>	
			দৈনিক ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি বা হ্রাস	509	704	170	510	378	536	50			
			ট্রাক ডাইভারশন থেকে সম্ভাব্য প্রতিকূল বায়ু মানের প্রভাব	না	না	না	না	না	না	না			
		I-95, Bergen County, NJ	AADT বৃদ্ধি বা হ্রাস	9,843	11,459	7,980	5,003	7,078	5,842	12,506	না		
			দৈনিক ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি বা হ্রাস	801	955	729	631	696	637	-236			
			ট্রাক ডাইভারশন থেকে সম্ভাব্য প্রতিকূল বায়ু মানের প্রভাব	না	না	না	না	না	না	না			
RFK Bridge, NY	AADT বৃদ্ধি বা হ্রাস	18,742	19,440	19,860	19,932	20,465	20,391	21,006	না				

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
				দৈনিক ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি বা হ্রাস	2,257	2,423	2,820	3,479	4,116	3,045	432		<p>ডেটা রিয়েল-টাইম মনিটরের মাধ্যমে অনবরত অনলাইনে পাওয়া যাবে।]</p> <p>3. MTA বর্তমানে তার বছরে শূন্য-নিঃসরণ বাসে স্থানান্তরিত করছে, যা বায়ু দূষণকে হ্রাস করবে এবং বাস ডিশো এবং বাস স্টপের কাছাকাছি বায়ুর গুণমান উন্নত করবে। MTA ঐতিহ্যগতভাবে অনুন্নত সম্প্রদায়গুলিকে অগ্রাধিকার দিতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ এবং যারা নিম্ন বায়ুর গুণমান এবং জলবায়ু পরিবর্তন দ্বারা প্রভাবিত হয়েছে এবং একটি পদ্ধতির বিকাশ করেছে যা এই অগ্রাধিকারগুলিকে স্থানান্তরের পর্যায়ক্রমে স্থাপন প্রক্রিয়ায় সক্রিয়ভাবে অন্তর্ভুক্ত করে। ...নীচে চলবে...</p>
10 - বায়ুর গুণমান (চলবে)	ট্রাক ট্রাফিক ডাইভারশন সম্পর্কিত নির্গমন বৃদ্ধি বা হ্রাস (চলবে)	RFK Bridge, NY (চলবে)	ট্রাক ডাইভারশন থেকে সম্ভাব্য প্রতিকূল বায়ু মানের প্রভাব	না	না	না	না	না	না	না	না	<p>প্রকল্পের জন্য পরিচালিত প্রচারের সময় প্রাপ্ত প্রতিক্রিয়া এবং পরিবেশগত ন্যায্যবিচার সম্প্রদায়ের সদস্যদের দ্বারা উত্থাপিত উদ্বেগের ভিত্তিতে, TBTA MTA NYCT-এর সাথে সমন্বিত, যেটি Kingsbridge Depot এবং Gun Hill Depot-কে অগ্রাধিকার দিতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, উভয়ই Upper Manhatta (আপার ম্যানহাটন) ও Bronx (ব্রক্স)-এ অবস্থিত এবং প্রাথমিকভাবে পরিবেশগত ন্যায্যবিচার সম্প্রদায়ের সেবা করে, যখন MTA-এর পরবর্তী প্রধান ব্যাটারি বৈদ্যুতিক বাস সংগ্রহে বৈদ্যুতিক বাস পাওয়া যায়, যা 2022 সালের পরে [শুরু] হবে MTA NYCT-এর এই স্বাধীন প্রচেষ্টা Bronx (ব্রক্স)-এর পরিবেশগত ন্যায্যবিচার সম্প্রদায়গুলিকে বায়ু মানের সুবিধা প্রদানের জন্য প্রত্যাশিত।</p>	
11 - শক্তি	আঞ্চলিক শক্তি খরচ হ্রাস	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	আঞ্চলিক VMT হ্রাস শক্তি খরচ হ্রাস ঘটাবে							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব	
12 - গোলমাল	ট্র্যাফিক ভলিউমের পরিবর্তনের ফলে শব্দের মাত্রায় অদৃশ্য বৃদ্ধি বা হ্রাস	ব্রিজ এবং টানেল ক্রসিং	বর্ণনা	সর্বাধিক শব্দের মাত্রা বৃদ্ধি (2.9 dB(A)), যা টোলিং দৃশ্যকল্প D-এ Queens-Midtown Tunnel-এর সংলগ্ন পূর্বাভাস দেওয়া হয়েছিল, তা উপলব্ধিযোগ্য হবে না।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই	
		স্থানীয় রাস্তা	বর্ণনা	Downtown Brooklyn-এ শব্দ স্তরের পরিবর্তনগুলি মূল্যায়ন করতে টোলিং দৃশ্যকল্প C ব্যবহার করা হয়েছিল, টোলিং দৃশ্যকল্প D মূল্যায়ন করা অন্যান্য সমস্ত স্থানে ব্যবহার করা হয়েছিল। সর্বাধিক পূর্বাভাসিত শব্দের মাত্রা বৃদ্ধি (2.5 dB(A)), যা Trinity Place ও Edgar Street-এ ছিল, অনুধাবনযোগ্য হবে না। Downtown Brooklyn-এর অবস্থানগুলিতে শব্দের মাত্রা বৃদ্ধির কোন পূর্বাভাস পাওয়া যায়নি।							না	বর্ধিতকরণ এই টেবিলের শেষে নিরীক্ষণের সামগ্রিক উন্নতি দেখুন।	
13 - প্রাকৃতিক সম্পদ	প্রাকৃতিক সম্পদের কাছাকাছি টোলিং অবকাঠামো ইনস্টল করার জন্য নির্মাণ কার্যক্রম	টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জাম	বর্ণনা	ভূপৃষ্ঠের জল, জলাভূমি বা ম্লানভূমিতে কোনো প্রভাব পড়ে না। ঝড়ের জল এবং পরিবেশগত সম্পদের উপর সম্ভাব্য প্রভাবগুলি নির্মাণ প্রতিশ্রুতির মাধ্যমে পরিচালিত হবে। প্রকল্পটি উপকূলীয় অঞ্চল নীতির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।							না	সম্ভাব্য নেতিবাচক প্রভাবগুলি এড়াতে, কমাতে বা প্রশমিত করার জন্য নির্মাণ প্রতিশ্রুতির তালিকার জন্য অধ্যায় 13, "প্রাকৃতিক সম্পদ" পড়ুন।	

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
14 - বিপজ্জনক বর্জ্য		নির্মাণের সময় বিদ্যমান দূষিত বা বিপজ্জনক উপকরণের ঝামেলার জন্য সম্ভাব্য	টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জাম	বর্ণনা								না	সম্ভাব্য নেতিবাচক প্রভাবগুলি এড়াতে, হ্রাস করতে বা প্রশমিত করার জন্য নির্মাণ প্রতিশ্রুতির তালিকা পেতে অধ্যায় 14, "অ্যাসবেস্টস-ধারণকারী উপাদান, সীসা-ভিত্তিক পেইন্ট, বিপজ্জনক বর্জ্য এবং দূষিত উপকরণ" পড়ুন।
15 - নির্মাণের প্রভাব		টোলিং অবকাঠামো স্থাপনের জন্য নির্মাণ সম্পর্কিত সম্ভাব্য ব্যাঘাত	টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জাম	বর্ণনা								না	সম্ভাব্য নেতিবাচক প্রভাবগুলি এড়াতে, কমাতে বা প্রশমিত করার জন্য নির্মাণ প্রতিশ্রুতির তালিকার জন্য অধ্যায় 15, "নির্মাণের প্রভাব," পড়ুন।

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
17 - পরিবেশগত ন্যায়বিচার	কম-আয়কারী গাড়িচালক	<i>[2022 সালের অগাস্টে প্রকাশিত EA অনুসারে]</i> নতুন CBD টোল সহ চালকদের বর্ধিত খরচ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কম আয়ের ড্রাইভারদের প্রভাবিত করবে যাদের Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে পৌঁছানোর জন্য <i>[মুক্তিসঙ্গত]</i> বিকল্প পরিবহন মাধ্যমে নেই। <i>[স্বাভাবিক জনসংখ্যার আরো বিশ্লেষণ এবং নতুন প্রশমন সংযোজনের সাথে, চূড়ান্ত EA উপসংহারে পৌঁছেছে যে নিম্ন-আয়ের ড্রাইভারদের উপর অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাব থাকবে না। ...নীচে চলবে...]</i>	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	ড্রাইভারদের বর্ধিত খরচ সমস্ত টোলিং পরিস্থিতিতেই <i>[ঘটবে]</i>							হ্যাঁ	<p>প্রশমনের প্রয়োজন। প্রজেক্টে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাসিন্দাদের দ্বারা প্রদত্ত CBD টোলের জন্য একটি ট্যাক্স ক্রেডিট অন্তর্ভুক্ত থাকবে যাদের করযোগ্য বছরের জন্য New York (নিউ ইয়র্ক)-এর সামঞ্জস্যপূর্ণ মোট আয় \$60,000-এর কম। TBTA New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেটের Department of Taxation and Finance (NYS DTF) এর সাথে সমন্বয় করবে যাতে NYS ট্যাক্স ক্রেডিট পাওয়ার যোগ্য ড্রাইভারদের জন্য প্রয়োজনীয় ডকুমেন্টেশনের উপলব্ধতা নিশ্চিত করা যায়।</p> <p>TBTA প্রকল্পের ওয়েবসাইটে ট্যাক্স ক্রেডিট সম্পর্কিত তথ্য পোস্ট করবে, NYS DTF ওয়েবসাইটে উপযুক্ত অবস্থানের একটি লিঙ্ক সহ যোগ্য ড্রাইভারদের ক্রেডিট দাবি করার তথ্যের জন্য গাইড করবে।</p> <p>TBTA সেই সব গ্রাহকদের জন্য প্রয়োজনীয় E-ZPass (ই-জিপাস) \$10 ফেরতযোগ্য আমানত দূর করবে যাদের অ্যাকাউন্টের সাথে কোনো ক্রেডিট কার্ড লিঙ্ক করা নেই এবং যা কখনও-কখনও অ্যাক্সেসের ক্ষেত্রে বাধা হয়ে দাঁড়ায়।</p> <p><i>TBTA বিদ্যমান E-ZPass (ই-জিপাস) পেমেন্ট এবং প্ল্যান বিকল্পগুলির বর্ধিত প্রচার সরবরাহ করবে, যার মধ্যে ড্রাইভারদের প্রতি ট্রিপ অর্থ প্রদানের ক্ষমতা (প্রি-লোড/সম্পাদিত) ব্যালেন্সের পরিবর্তে), অংশগ্রহণকারী রিটেইল অবস্থানগুলিতে নগদ দিয়ে তাদের অ্যাকাউন্টগুলি পুনরায় পূরণ করা এবং ডিসকাউন্ট প্ল্যানগুলি সহ ইতিমধ্যেই রয়েছে, যার সম্পর্কে তারা সচেতন নাও হতে পারে।</i></p> <p>TBTA বিদ্যমান ডিসকাউন্ট ট্রানজিট ভাড়া পণ্য এবং প্রোগ্রামগুলির জন্য যোগ্যতার বিষয়ে সচেতনতা বৃদ্ধি এবং শিক্ষা প্রদানের জন্য MTA-এর সাথে সমন্বয় করবে, যার মধ্যে 65 বছর বা তার বেশি বয়সী ব্যক্তিদের জন্য, প্রতিবন্ধী ব্যক্তিদের জন্য এবং নিম্ন আয়ের ব্যক্তিদের জন্য করা হয়ে থাকে, যাদের সম্পর্কে অনেকেই জানেন না।</p> <p>প্রজেক্টের স্পনসররা একটি পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটি গ্রুপ প্রতিষ্ঠা করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, যা <i>[ত্রৈমাসিক]</i> ভিত্তিতে আয়োজিত <i>[হবে]</i> যার প্রথম মিটিং প্রজেক্টটি বাস্তবায়নের <i>[আগে অনুষ্ঠিত হয়ে থাকে]</i> যেখানে আপডেট হওয়া ডেটা ও বিশ্লেষণ শেয়ার করা এবং সম্ভাব্য উদ্বেগ সম্পর্কে শোনা হয়। <i>[যেহেতু এটি পরিবেশগত ন্যায়বিচারের সাথে সম্পর্কিত, তাই প্রজেক্টের স্পনসররা আপডেট হওয়া ডেটা ও বিশ্লেষণ ভাগ করে, উদ্বেগের কথা শুনে এবং টোল নির্ধারণ প্রক্রিয়ার বিষয়ে প্রতিক্রিয়া চেয়ে অংশগ্রহণ ও জনসংযোগের অর্থপূর্ণ সুযোগ প্রদান করা চালিয়ে যাবে।]...নীচে চলবে...</i></p>

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন		
					A	B	C	D	E	F	G				
17 - পরিবেশগত ন্যায়বিচার (চলবে)	কম আয়কারী গাড়িচালক (চলবে)	[2022 সালের অগাস্টে প্রকাশিত EA অনুসারে] নতুন CBD টোল সহ চালকদের বর্ধিত খরচ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কম আয়ের ডাইভারদের প্রভাবিত করবে যাদের Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে পৌঁছানোর জন্য মুক্তিসঙ্গত বিকল্প পরিবহন মাধ্যমে নেই। ক্ষতিগ্রস্ত জনসংখ্যার আরো বিশ্লেষণ এবং নতুন প্রশমন সংযোজনের সাথে, চূড়ান্ত EA উপসংহারে পৌঁছেছে যে নিম্ন-আয়ের ডাইভারদের উপর অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাব থাকবে না। (চলবে)]	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	নতুন CBD টোল সহ চালকদের জন্য বর্ধিত খরচ সমস্ত টোলিং পরিস্থিতিতে [অধিতুক্ত হবে] (চলবে)।							হ্যাঁ	<p>চূড়ান্ত EA -TBTA চূড়ান্ত CBD টোল কাঠামোতে ট্রাক এবং অন্যান্য যানবাহনের জন্য রাত্রিকালীন সময়ে টোলের পরিমাণ নিশ্চিত করবে যা সর্বোচ্চ টোলের 50 শতাংশ বা তার কম হবে এবং এটি অগত রাত 12:00 টা থেকে ভোর 4:00 টে পর্যন্ত প্রযোজ্য হবে; যা এই সময়ে ভ্রমণকারী স্বল্প আয়ের চালকদের উপকৃত করবে।</p> <p>চূড়ান্ত EA-তে নতুন -পাঁচ বছরের জন্য, TBTA কম আয়সম্পন্ন ঘন-ঘন চালকদের জন্য একটি নিম্ন-আয়ের ডিসকাউন্ট প্লানে প্রতিফলিত করা যাবে। দৈনিকের পর দিনের প্রযোজ্য সময়ের জন্য প্রতিটি ক্যালেন্ডার মাসে প্রথম 10 ডিগের পর সম্পূর্ণ CBD E-ZPass টোল রেটে 25 শতাংশ ছাড়ের মাধ্যমে উপকৃত হবে। গোরা রাতের সময়কাল এর অন্তর্ভুক্ত নয়, কারণ তাতে ইতিমধ্যেই গভীরভাবে ছাড় দেওয়া হবে।</p> <p>বর্ধিতকরণ Brooklyn (ব্রুকলিন) এবং Manhattan (ম্যানহাটন) বাস নেটওয়ার্ক রিডিজাইন এগিয়ে যাওয়ার সাথে-সাথে EA-তে চিহ্নিত এলাকাগুলিতে বাস পরিষেবা উন্নত করতে TBTA MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে।]</p>		
	Taxi এবং FHV চালকরা	[আগস্ট 2022-এ প্রকাশিত EA খুঁজে প্রাপ্ত] New York (নিউ ইয়র্ক) সিটিতে ট্যাক্সি এবং FHV চালকদের ক্ষেত্রে একটি সম্ভাব্য অসামঞ্জস্যপূর্ণ উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাব ঘটবে, যারা তাদের যানবাহনকে দিনে একাধিকবার টোল দেওয়ার পরিস্থিতিতে সংখ্যালঘু জনগোষ্ঠী হিসাবে চিহ্নিত করে। এটি অপরিবর্তিত টোলিং পরিস্থিতি A, D, এবং G-তে ঘটবে; FHV ডাইভারদের ক্ষেত্রে, এটি টোলিং দৃশ্যকল্প C এবং E-তেও ঘটবে। বিক্রপ প্রভাব নতুন CBD টোলের খরচ এবং ট্যাক্সি ও FHV-গুলির জন্য VMT হ্রাসের সাথে সম্পর্কিত হবে, যার ফলে রাজস্ব হ্রাস পাবে যা কর্মসংস্থানে ক্ষতির কারণ হতে পারে। [নতুন প্রশমন সংযোজনের সাথে, চূড়ান্ত EA উপসংহারে পৌঁছেছে যে ট্যাক্সি এবং FHV চালকদের উপর এর কোনো অসামঞ্জস্যপূর্ণ উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাব থাকবে না।]	New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি	বর্ণনা	টোলিং দৃশ্যকল্প A, D, এবং G-তে সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব ঘটবে, যেখানে ট্যাক্সি এবং FHV ডাইভারদের জন্য ক্যাপ বা ছাড় থাকবে না।							হ্যাঁ	<p>চূড়ান্ত EA-তে নতুন -প্রশমনের প্রয়োজন। TBTA এই নিষয় নিশ্চিত করবে যে ট্যাক্সি বা FHV-এর জন্য প্রতিদিন একবারের বেশি টোল নয় সহ একটি টোল কাঠামো চূড়ান্ত CBD টোল কাঠামোতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।]</p>		
					নো অ্যাকশন										
					অল্টারনেটিভের তুলনায় CBD-তে যাত্রীদের সাথে দৈনিক ট্যাক্সি/FHV VMT-এ পরিবর্তন: EA-তে অন্তর্ভুক্ত পরিস্থিতি	-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%)			
					EA-তে অন্তর্ভুক্ত পরিস্থিতির সাপেক্ষে CBD-তে দৈনিক ট্যাক্সি/FHV ট্রিপ সামগ্রিক পরিবর্তন: ক্যাপ বা ছাড়ের প্রভাব মূল্যায়নের জন্য অতিরিক্ত বিশ্লেষণ	টোল 1x / দিনে সীমাবদ্ধ: +2%	-	-	টোল 1x / দিনে সীমাবদ্ধ: +3% ছাড়: +50%	-	-	টোল 1x / দিনে সীমাবদ্ধ: +2%			

EA অধ্যায় / পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব
					A	B	C	D	E	F	G	
[17-পরিবেশগত ন্যায়বিচার চলেবে)	পূর্ব-বিদ্যমান বায়ু দূষণ এবং দীর্ঘস্থায়ী রোগের কারণে ইতিমধ্যেই চাপে থাকা কমিউনিটিগুলোতে ডাইভারশনের ফলে ট্র্যাফিক বৃদ্ধি বা হ্রাস পায়	কিছু পরিবেশগত ন্যায়বিচারের মাধ্যমে কমিউনিটি ট্র্যাফিকের হার হ্রাস থেকে উপকৃত হবে, কিছু কমিউনিটি যেগুলি ইতিমধ্যেই পূর্ব-বিদ্যমান বায়ু-দূষণ এবং দীর্ঘস্থায়ী রোগের দ্বারা অতিরিক্ত চাপে রয়েছে ট্র্যাফিক বৃদ্ধির ফলে একটি বিরূপ প্রভাব দেখতে পেরে পারে।	নির্দিষ্ট আদমশুমারি ট্র্যাফিক যা টোলিং পরিস্থিতির ওপর নির্ভর করে সামান্য পরিমাণে ট্র্যাফিক পরিবর্তনের বৃদ্ধি বা হ্রাস লক্ষ্য করা যায়। নিম্নলিখিত কমিউনিটিগুলির আদমশুমারির ট্র্যাফিক থাকতে পারে যা স্থান-ভিত্তিক প্রশমনের যোগ্যতা রাখে: High Bridge (হাই ব্রিজ), Morrisania (মরিসানিয়া) and Crotona (ক্রোটোনা), Tremont (ট্রেমন্ট), Hunts Point (হান্টস পয়েন্ট), Mott Haven (মট হ্যাভেন), Pelham (পেলহাম), Throgs Neck (থ্রোগস নেক), Northeast Bronx (উত্তরপূর্ব ব্রক্স), East Harlem (ইস্ট হারলেম), Randall's Island (র্যান্ডালস আইল্যান্ড), Lower East Side (লোয়ার ইস্ট সাইড), Lower Manhattan (লোয়ার ম্যানহাটন), Downtown Brooklyn (ডাউনটাউন ব্রুকলিন), Fort Greene (ফোর্ট গ্রিন), South Williamsburg (সাউথ উইলিয়ামসবার্গ), Orange (অরেঞ্জ), East Orange (ইস্ট অরেঞ্জ), Newark (নিওর্ক) এবং Fort Lee (ফোর্ট লি) (নোট 1 দেখুন।)	বর্ণনা								<p>চূড়ান্ত EA-তে নতুন-প্রশমনের প্রয়োজন। আঞ্চলিক প্রশমন</p> <p>TBTA চূড়ান্ত টোল কার্টামোতে ট্রাক এবং অন্যান্য যানবাহনের জন্য রাত্তরিকালীন সময়ে টোলের পরিমাণ নিশ্চিত করবে যা সর্বোচ্চ টোলের 50 শতাংশ বা তার কম হবে এবং এটি অগ্নিত রাত 12:00 টা থেকে ভোর 4:00 টে পর্যন্ত প্রযোজ্য হবে; এটি ট্রাক ডাইভারশন হ্রাস করবে।</p> <p>NYCDOT যোগ্য ডিজেল ট্রাকগুলির প্রতিস্থাপনকে ত্বরান্বিত করার জন্য NYC ক্লিন ট্রাক প্রোগ্রামকে সম্প্রসারিত করবে, সেগুলি নির্দিষ্ট পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটির হাইওয়েতে চলাচল করে যেখানে প্রকল্পটি ট্রাক ট্র্যাফিকের বৃদ্ধি, বিদ্যুতের কম নির্গমন, হাইব্রিড সংকুচিত প্রাকৃতিক গ্যাস এবং ডিজেল যানবাহনকে পরিষ্কার করার জন্য রূপায়ন করা হয়েছে।</p> <p>NYCDOT তার অফ-আওয়ার ডেলিভারি প্রোগ্রামটি এমন অঞ্চলের মধ্য দিয়ে প্রসারিত করবে যেখানে প্রকল্পটি দিনের বেলায় ট্রাকের ট্র্যাফিক কমানো এবং নির্দিষ্ট ন্যায়বিচার কমিউনিটির মধ্যে সড়ক সুরক্ষা বৃদ্ধি করার মাধ্যমে ট্রাক ডাইভারশন বৃদ্ধি করার জন্য রূপায়ন করা হয়েছে।</p> <p>স্থান-ভিত্তিক প্রশমন</p> <p>TBTA এফডিআর ড্রাইভ (FDR Drive)-এ উত্তরগামী যানবাহনগুলি থেকে টোল নেবে যেগুলি ইস্ট হিউস্টন স্ট্রিটের (East Houston Street) দিকে প্রস্থান করবে এবং তারপরে অবিলম্বে এফডিআর ড্রাইভ (FDR Drive)-এর দক্ষিণে যাত্রা করবে; এটি ব্রুকলিন ব্রিজ (Brooklyn Bridge) এবং ইস্ট হিউস্টন স্ট্রিটের (East Houston Street) মধ্যে এফডিআর ড্রাইভ (FDR Drive)-এর মডেলড নন-ট্রাক ট্র্যাফিক বৃদ্ধিকে প্রশমিত করবে।</p> <p>NYCDOT Hunts Point (হান্টস পয়েন্ট)-এ ক্লিনার যানবাহন দ্বারা স্থল-ভিত্তিক TRU-কে প্রতিস্থাপিত করার ক্ষেত্রে সমন্বয় করবে।</p> <p>NYS DOT (বেদ্যুতিক ট্রাক চার্জিং পরিকাঠামো সম্প্রসারণের জন্য সমন্বয় করবে।</p> <p>প্রজেক্ট স্পনসররা রাস্তার পাশের গাছপালা বসানোর জন্য সমন্বয় করবে যাতে রাস্তার আশেপাশে বাতাসের গুণমান উন্নত হয়।</p> <p>প্রজেক্টের স্পনসররা পার্ক এবং সবুজ স্থান সংস্কার করবে।</p> <p>প্রজেক্টের স্পনসররা স্কুলে বায়ু পরিষ্কার ইউনিট ইনস্টল বা আগ্রহেড করবে।</p> <p>প্রজেক্ট স্পনসররা বিদ্যমান অ্যাজমা কেস ম্যানেজমেন্ট প্রোগ্রামগুলির প্রসারণ ঘটানোর জন্য এবং Bronx (ব্রক্স)-এ একটি নেবারহুড অ্যাজমা সেন্টারের মাধ্যমে নতুন কমিউনিটি-ভিত্তিক অ্যাজমা প্রোগ্রাম নির্মাণের উদ্দেশ্যে সমন্বয় করবে।]</p>

সামগ্রিক প্রকল্প বার্তিতকরণ। প্রজেক্ট স্পনসররা প্রজেক্টের সম্ভাব্য প্রভাবের চলমান নিরীক্ষণ এবং রিপোর্টিং করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, উদাহরণস্বরূপ, CBD-তে প্রবেশ করা ট্র্যাফিক, CBD-তে যানবাহন-মাইল ভ্রমণ করা; অঞ্চল জুড়ে প্রদানকারীদের থেকে transit রাইডারশিপ; CBD-র মধ্যে বাসের গতি; বায়ুর গুণমান এবং নির্গমন প্রবণতা; পার্কিং এবং প্রকল্প রাজস্ব। অগ্রিম এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে তথ্য সংগ্রহ করা হবে। প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কে একটি আনুষ্ঠানিক রিপোর্ট বাস্তবায়নের এক বছর পর এবং তারপর প্রতি দুই বছর পর জারি করা হবে। উপরন্তু, একটি রিপোর্টিং ওয়েবসাইট ডেটা, বিশ্লেষণ এবং ভিজ্যুয়ালাইজেশনগুলিকে উন্মুক্ত ডেটা বিনামি উপলব্ধ করবে **[বায়ুহারযোগ্য]**। আপডেটগুলি অগ্নিত দ্বি-বার্ষিক ভিত্তিতে সরবরাহ করা হবে যেহেতু ডেটা উপলব্ধ হবে এবং বিশ্লেষণ সম্পূর্ণ হবে। **[এই ডেটা প্রশমনের কার্যকারিতা নিরীক্ষণের উদ্দেশ্যে একটি অভিব্যক্তিত ব্যবস্থাপনা পদ্ধতিতে সহায়তা করার জন্যও ব্যবহার করা হবে ও ওয়ার্যান্টি অনুসারে সমন্বয় ঘটানো হবে।]**

নোট:
 1. প্রজেক্ট স্পনসররা একটি টোল নীতির প্রতি প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যা সারা রাতের টোল রেটকে ন্যূনতম 12:00 a.m. থেকে 4:00 a.m. পর্যন্ত কমিয়ে দেবে, EA-তে বিশ্লেষণ করা টোল পরিস্থিতির জন্য গৃহীত মডেলিংয়ের ওপর ভিত্তি করে, আশা করা যেতে পারে যে এই নীতির মাধ্যমে বাস্তবায়িত ট্রাক ডাইভারশনের একটি উল্লেখযোগ্য অংশ এডানো যাবে কারণ এই ডাইভার্ট হওয়া ট্রাকগুলির মধ্যে অনেকগুলিই রাতের অতিরিক্ত ঘন্টার মধ্যে হয় বলে অনুমেয়। TBTA বোর্ড কর্তৃক CBD টোল কার্টামো অধিগ্রহণ অনুসরণের মাধ্যমে, যার মধ্যে এই ওভারনাইট ছাড়। ডিসকাউন্ট অন্তর্ভুক্ত থাকে, ট্রাক ডাইভারশন কোথায় ঘটবে তা নির্ধারণ করার জন্য গৃহীত টোলিং কার্টামোর মডেলিং করা হবে। গৃহীত টোল সমন্বয়টি বিশ্লেষণের মাধ্যমে কমিউনিটি এবং আদমশুমারি ট্র্যাফিক নিশ্চিত হওয়ার পরে, স্থান-ভিত্তিক প্রশমন ব্যবস্থাপনার নির্দিষ্ট সাইট প্রজেক্ট স্পনসরদের মধ্যে, পরিবেশগত বিচার কমিউনিটি গ্রুপ (0-কার্ডি পরিবেশগত বিচার অধ্যয়ন এলাকার প্রতিনিধিত্ব করে) স্থান-ভিত্তিক প্রশমন গ্রহণকারী প্রাসঙ্গিক কমিউনিটি এবং প্রাসঙ্গিক স্থানীয় ও রাষ্ট্র বাস্তবায়কারী সংস্থাগুলির মধ্যে আরো সমন্বয়ের প্রয়োজন হবে।]

সারণী ES-6। প্রশমন এবং বর্ধিতকরণ ব্যবস্থা পরিমাপের জন্য CBD টোলিং বিকল্প বাস্তবায়ন পদ্ধতির সারাংশ।

EA অধ্যায় - বিষয়	প্রাসঙ্গিক অঞ্চল(সমূহ)	প্রশমন বা বর্ধিতকরণ-এর বর্ণনা	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য প্রাক- এবং উত্তর-প্রকল্প বাস্তবায়নের ডেটা সংগ্রহের টাইমলাইন	পরবর্তী পদক্ষেপ(গুলি) কখন বাস্তবায়ন ঘটানো হবে তা নির্ধারণ করার জন্য থ্রেশহোল্ড	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য সময়	লিড এজেন্সি
<p>4B - পরিবহন: হাইওয়ে এবং স্থানীয় ইন্টারসেকশন - ট্রাফিক-হাইওয়ে সেগমেন্ট</p>	<p>তিন হাইওয়ে সেগমেন্ট:</p> <ul style="list-style-type: none"> পশ্চিমমুখী Long Island Expressway (I-495) Queens-Midtown Tunnel-এর কাছে (দুপুর) পশ্চিমমুখী George Washington Bridge-এর দিকে I-95 (দুপুর) East 10th Street এবং Brooklyn Bridge (ক্লকলিন ব্রিজ)-এর মধ্যে দক্ষিণমুখী এবং উত্তরমুখী FDR Drive (PM) 	<p>প্রজেক্ট স্পনসররা বাস্তবায়নের পূর্বে একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করবে যার মাধ্যমে কাজ শুরু হওয়ার প্রায় তিন মাস পরে সংগৃহীত পোস্ট-ইমপ্লিমেন্টেশন ডেটা এবং প্রভাবের থ্রেশহোল্ড সহ; যদি থ্রেশহোল্ডগুলি পৌঁছে যায় বা অতিক্রম করা হয়, প্রজেক্ট স্পনসররা পরিবহন চাহিদা ব্যবস্থাপনা (TDM) ব্যবস্থাগুলি বাস্তবায়ন করবে, যেমন র‍্যাষ্প মিটারিং, মোটর চালকের তথ্য, সমস্ত চিহ্নিত হাইওয়ে অবস্থানগুলিতে সিগনেজ যা প্রকল্প বাস্তবায়নের উপর বিরূপ প্রভাব ফেলবে। NYSDOT Long Island Expressway (লং আইল্যান্ড এক্সপ্রেসওয়ে) এবং I-95 এর প্রাসঙ্গিক অংশগুলির মালিক এবং রক্ষণাবেক্ষণ করে থাকে। FDR-এর প্রাসঙ্গিক অংশটি Montgomery Street (মন্টগোমারি স্ট্রিট)-এর দক্ষিণে NYSDOT এবং Montgomery Street (মন্টগোমারি স্ট্রিট)-এর উত্তরে NYCDOT-এর মালিকানাধীন। TDM পরিমাপের বাস্তবায়ন ঘটানোর জন্য হাইওয়ে মালিক এবং TDM বাস্তবায়নের জন্য প্রাসঙ্গিক যে কোনো সম্পদের মালিকদের মধ্যে সমন্বয় ঘটানো হবে।</p> <p>TDM ব্যবস্থার বাস্তবায়নের পরে, প্রজেক্ট স্পনসররা প্রভাবগুলি নিরীক্ষণ করবে এবং প্রয়োজনে, TBTA বিরূপ প্রভাব কমাতে গৃহীত টোল সময়সূচির প্যারামিটারের মধ্যে টোল রেট, ক্রসিং ক্রেডিট, ছাড় এবং/অথবা ডিসকাউন্ট-এর পরিবর্তন করবে।</p>	<p>ডেটা সংগ্রহের জন্য সঠিক সময় আবহাওয়া এবং অন্যান্য কারণ, যেমন-NYCDOT-এর ট্রাফিক গণনার সর্বোত্তম অনুশীলন অনুসারে নির্মাণ কার্যকলাপ-এর উপর ভিত্তি করে করা হবে। ডেটা সংগ্রহের 60 দিনের মধ্যে বিলম্বের পরিমাণ নির্ধারণের জন্য মডেলিং সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>প্রজেক্ট বাস্তবায়িত হবার ছয় মাসের মধ্যে বেসলাইন ডেটা সংগ্রহ করা হবে। টোলের কার্যক্রম শুরু হওয়ার প্রায় তিন মাস পরে বাস্তবায়ন-পরবর্তী ডেটা সংগ্রহ করা হবে।</p> <p>যদি TDM ব্যবস্থাগুলি বাস্তবায়িত হয়, তাহলে তা কোনো প্রতিকূল প্রভাবের মোকাবেলা করেছে কিনা তা নির্ধারণ করার জন্য তাদের বাস্তবায়নের ছয় মাসের মধ্যে অতিরিক্ত ডেটা সংগ্রহ করা হবে।</p>	<p>গড়ে সপ্তাহের দিনের চূড়ান্ত সময়ে 2.5 মিনিট বা তার বেশি সময়ের বিলম্বের বৃদ্ধি।</p> <p>ডেটা সংগ্রহ এবং মূল্যায়নের পদ্ধতিগুলি NYSDOT হাইওয়ে ডিজাইন ম্যানুয়াল 5.2 এবং NYSDOT ডেটা পরিষেবার পদ্ধতিগুলির নির্দেশিকা অনুসারে আদর্শ অনুশীলনগুলি অনুসরণ করবে।</p>	<p>একটি সিদ্ধান্তের নথি জারি করার আগে পর্যবেক্ষণ সংক্রান্ত পরিকল্পনাটি প্রাসঙ্গিক নেতৃত্ব এবং অংশীদারী সংস্থার দ্বারা সম্মত হতে হবে।</p> <p>পরবর্তী পদক্ষেপগুলির জন্য থ্রেশহোল্ডের অধিক বিলম্ব নিশ্চিত করার পরে দুই থেকে আঠারো মাসের মধ্যে TDM পরিমাপগুলি কার্যকর করা হবে। আরো সহজে বাস্তবায়নযোগ্য পরিমাপ (যেমন-পরিবর্তনশীল বার্তা চিহ্ন) প্রথমে সম্পন্ন করা হবে। NYSDOT-এর বর্তমানে LIE এবং Cross Bronx (I-95) এর প্রাসঙ্গিক অংশগুলিতে দুটি TDM প্রকল্প অগ্রগতি রয়েছে এবং প্রয়োজন অনুসারে এই প্রকল্পগুলির সাথে TDM ব্যবস্থাগুলি সমন্বয় করা যেতে পারে।</p> <p>টোল রেট, ক্রসিং ক্রেডিট, ছাড় এবং/অথবা ডিসকাউন্টগুলির পরিবর্তন পরবর্তী পদক্ষেপগুলির জন্য থ্রেশহোল্ডের বেশি বিলম্ব নিশ্চিত করার পরে করা হবে, TDM পরিমাপগুলি বাস্তবায়নের পরে, পরিবর্তনগুলি কী হওয়া উচিত তা বিশ্লেষণের জন্য এবং জনসাধারণের প্রচারের অনুমতি দেওয়ার জন্য কোন পরিবর্তন হবে তা ঠিক করা হবে।</p>	<p>TBTA এবং NYCDOT এর সাথে হাত মিলিয়ে NYSDOT নেতৃত্ব দেবে।</p>
<p>4B - পরিবহন: হাইওয়ে এবং স্থানীয় ইন্টারসেকশন - ইন্টারসেকশন</p>	<p>Manhattan (ম্যানহাটন)-এর চারটি স্থানীয় সংযোগস্থল:</p> <ul style="list-style-type: none"> Trinity Place (ট্রিনিটি প্লেস) এবং Edgar Street (এডগার স্ট্রিট) (দুপুর) East 36th Street (ইস্ট 36 তম স্ট্রিট) এবং Second Avenue (সেকেন্ড অ্যাভিনিউ) (দুপুর) East 37th Street (ইস্ট 37 তম স্ট্রিট) এবং Third Avenue (থার্ড অ্যাভিনিউ) (দুপুর) East 125th Street (ইস্ট 125 তম স্ট্রিট) এবং Second Avenue (সেকেন্ড অ্যাভিনিউ) (AM, PM) 	<p>NYCDOT সেই সংযোগস্থলটিকে পর্যবেক্ষণ করবে যেখানে সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাবগুলি চিহ্নিত করা হয়েছে এবং NYCDOT -এর স্বাভাবিক অনুশীলন অনুসারে, প্রভাবকে প্রশমিত করার জন্য উপযুক্ত সংকেত সময় সমন্বয় প্রয়োগ করবে।</p>	<p>ডেটা সংগ্রহের জন্য সঠিক সময় আবহাওয়া এবং অন্যান্য কারণ, যেমন-NYCDOT-এর ট্রাফিক গণনার সর্বোত্তম অনুশীলন অনুসারে নির্মাণ কার্যকলাপ-এর উপর ভিত্তি করে করা হবে। ডেটা সংগ্রহের 60 দিনের মধ্যে বিলম্বের পরিমাণ নির্ধারণের জন্য মডেলিং সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>প্রজেক্ট বাস্তবায়িত হবার ছয় মাসের মধ্যে বেসলাইন ডেটা সংগ্রহ করা হবে।</p> <p>প্রকল্প বাস্তবায়নের পর ছয় মাসের মধ্যে বাস্তবায়ন-পরবর্তী তথ্য সংগ্রহ করা হবে।</p>	<p>LOS E বা F-এ প্রাক-বাস্তবায়নে সংযোগস্থলগুলির জন্য, পাঁচ সেকেন্ডের বেশি গড় সংযোগস্থলগুলিতে বিলম্বের বৃদ্ধি।</p> <p>LOS D-এ সংযোগস্থল বা আরো ভালো প্রাক-বাস্তবায়নের জন্য, LOS থেকে E বা F-এ পাঁচ সেকেন্ডের বেশি সময় সংযোগস্থলে বিলম্বের বৃদ্ধি।</p>	<p>পরবর্তী পদক্ষেপের জন্য থ্রেশহোল্ডের বেশি বিলম্ব নিশ্চিত করার 90 দিনের মধ্যে সিগন্যালের সময় সমন্বয় করা হবে।</p>	<p>NYCDOT TBTA এর সাথে অংশীদারিত্বে নেতৃত্ব দেবে।</p>

EA অধ্যায় - বিষয়	প্রাসঙ্গিক অঞ্চল(সমূহ)	প্রশমন বা বর্ধিতকরণ-এর বর্ণনা	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য প্রাক- এবং উত্তর-প্রকল্প বাস্তবায়নের ডেটা সংগ্রহের টাইমলাইন	পরবর্তী পদক্ষেপ(গুলি) কখন বাস্তবায়ন ঘটানো হবে তা নির্ধারণ করার জন্য থ্রেসহোল্ড	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য সময়	লিড এজেন্সি
4C - পরিবহন: Transit - Transit সামগ্রী	Hoboken টার্মিনাল-PATH স্টেশন (NJ) সিঁড়ি 01/02	TBTA একটি বেসলাইন স্থাপনের জন্য টোলিং কার্যক্রম শুরু করার এক মাস আগে এবং প্রকল্পের কাজ শুরু হওয়ার দুই মাস পরে সিঁড়ির 01/02-এ পথচারীদের সংখ্যা নিরীক্ষণের জন্য NJ TRANSIT এবং PANYNJ-এর সাথে সমন্বয় করবে। যদি প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে এবং পরে সিঁড়ি 01/02 যাত্রীর পরিমাণের তুলনা একটি ক্রমবর্ধমান পরিবর্তন দেখায় যা 205 এর চেয়ে বেশি বা সমান, তাহলে TBTA NJ TRANSIT এবং PANYNJ-এর সাথে সমন্বয় করবে যাতে কিছু লোককে সিঁড়ি 01/02 থেকে সরিয়ে নেওয়ার জন্য উন্নত সাইন-এন্ড ওয়েফাইন্ডিং এবং প্রয়োজনে পরিপূরক কর্মী নিয়োগ করা যায়।	সিঁড়ির যাত্রীর পরিমাণের জন্য, একটি বেসলাইন স্থাপনের জন্য টোলিং কার্যক্রম শুরু করার এক মাস আগে এবং প্রকল্পের কার্যক্রম শুরু হওয়ার দুই মাস পরে পর্যন্ত বেসলাইন ডেটা সংগ্রহ করা হবে। NJ TRANSIT এবং PANYNJ দ্বারা একটি চলমান পদ্ধতিতে স্টেশন রাইডারশিপ ডেটা সংগ্রহ এবং মূল্যায়ন করা হয়।	সাইনেজের জন্য, যদি প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে এবং পরে সিঁড়ি 01/02 পিক-আওয়ারে যাত্রীর পরিমাণের তুলনা একটি ক্রমবর্ধমান পরিবর্তন দেখায় যা 205 এর চেয়ে বেশি বা সমান হবে। সম্পূরক কর্মীদের জন্য, যদি সাইনেজের থ্রেসহোল্ডে পৌঁছে যায় কিন্তু সাইনেজ এখনও ইনস্টল করা না হয় এবং টোলিং অপারেশন শুরু করার 30 দিন আগে Hoboken Terminal (হোবোকেন টার্মিনাল) -এ সামগ্রিক রাইডারশিপ 2019 স্তরের 90 শতাংশ হয়ে থাকে তবে হবে।	মনিটরিং প্ল্যানটি TBTA, PANYNJ, এবং NJ TRANSIT দ্বারা একটি সিদ্ধান্তের নথি জারি করার আগে সম্মত হতে হবে এবং তারপরে MOU এর খসড়া তৈরি করা হবে। টোলের হার নির্ধারণ করার পরে 120 দিনের মধ্যে MOU কার্যকর করা হবে। MOU সম্পাদিত হওয়ার পর সাইনেজ ডিজাইন শুরু হবে। পরবর্তী পদক্ষেপের জন্য থ্রেসহোল্ডের বেশি যাত্রীর পরিমাণ পর্যবেক্ষণ করার পরই সাইনেজ তৈরি এবং ইনস্টলেশন শুরু হবে। সম্পূরক কর্মীদের, প্রয়োজন হলে, পরবর্তী পদক্ষেপের জন্য থ্রেসহোল্ডের বেশি যাত্রীর পরিমাণ পর্যবেক্ষণ করার পরে 45 দিনের মধ্যে উপস্থাপন করা হবে। সাইনেজ তৈরি এবং ইনস্টল না হওয়া পর্যন্ত সম্পূরক কর্মীদের ব্যবহার করা হবে।	TBTA নেতৃত্ব দেবে এবং NJ TRANSIT ও PANYNJ-এর সাথে সমন্বয় করবে।
	42 St-Times Square (সেন্ট-টাইমস স্কয়ার) - সাবওয়ে স্টেশন (Manhattan) (ম্যানহাটন) সিঁড়ি ML6/ML8 মেজানাইনকে আপটাইন 1/2/3 লাইনের পাতাল রেল প্ল্যাটফর্মের সাথে সংযুক্ত করছে	TBTA এই অবস্থানের জন্য একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। পরিকল্পনাটি একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি থ্রেসহোল্ড চিহ্নিত করবে। যদি সেই থ্রেসহোল্ডে পৌঁছে যায়, TBTA MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে কেন্দ্রের হ্যান্ডেলটি সরাতে এবং রাইডারটিকে মানসম্মত করতে, যাতে সিঁড়িটি হ্যান্ড রেল ছাড়াই কোড পূরণ করে। প্রশমন বাস্তবায়নের জন্য পর্যাপ্ত সময় দিতে থ্রেসহোল্ড সেট করা হবে যাতে বিরূপ প্রভাব না ঘটে।	ঋতু এবং স্টেশনে পরিষেবার পরিবর্তন ও নির্মাণ কার্যকলাপের মতো অন্যান্য কারণের উপর ভিত্তি করে সঠিক সময় নির্ধারণ করা হবে। সিঁড়িতে যাত্রীর পরিমাণের জন্য, প্রজেক্ট বাস্তবায়িত হবার ছয় মাসের মধ্যে বেসলাইন ডেটা সংগ্রহ করা হবে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর প্রথম বছরের মধ্যে বাস্তবায়ন-পরবর্তী তথ্য সংগ্রহ করা হবে। চলমান পদ্ধতিতে MTA NYCT দ্বারা পুরো সিস্টেম জুড়ে টার্নস্টাইল এন্ট্রি এবং প্রশমন ডেটার উপর ভিত্তি করে স্টেশন রাইডারশিপ ডেটা সংগ্রহ এবং মূল্যায়ন করা হয়।	প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে এবং পরে সিঁড়িতে ML6/ML8 পিক আওয়ারে সাপ্তাহিক যাত্রীর পরিমাণের তুলনার ক্ষেত্রে যদি একটি ক্রমবর্ধমান পরিবর্তন দেখা যায় যা সপ্তাহের পিক আওয়ারে 92 জন যাত্রীর চেয়ে বেশি বা সমান, এবং 42 St-Times Square (সেন্ট-টাইমস স্কয়ার) সাবওয়ে স্টেশনে মোট রাইডার সংখ্যা 90 2019 স্তরের 90 শতাংশ। ডেটা সংগ্রহ এবং মূল্যায়নের পদ্ধতিগুলি CEQR টেকনিক্যাল ম্যানুয়াল-এর নির্দেশিকা অনুসারে আদর্শ অনুশীলনগুলি অনুসরণ করবে এবং NYCT-এর সাথে সমন্বয় করা হবে।	যাত্রীর পরিমাণ থ্রেসহোল্ড অতিক্রম করার সাথে-সাথে ডিজাইন এবং রিসোর্স বরাদ্দ করা হবে এবং 2019 লেভেলের 90 শতাংশের বেশি স্টেশনে সামগ্রিক রাইডারশিপের আগে হ্যান্ড রেল সরিয়ে দেওয়া হবে।	TBTA MTA NYCT -এর সাথে হাত মিলিয়ে নেতৃত্ব দেবে।
	Flushing-Main St সাবওয়ে স্টেশন [Queens (কুইন্স)]-এসকলেটের E456 রাস্তার সাথে মেজানাইন স্তরের সংযোগকারী	TBTA এই অবস্থানের জন্য একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। পরিকল্পনাটি একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি থ্রেসহোল্ড চিহ্নিত করবে। সেই থ্রেসহোল্ডে পৌঁছে গেলে, MTA NYCT 100 ফুট প্রতি মিনিট (fpm) থেকে 120 fpm-এ গতি বাড়াবে।	ঋতু এবং স্টেশনে পরিষেবার পরিবর্তন ও নির্মাণ কার্যকলাপের মতো অন্যান্য কারণের উপর ভিত্তি করে সঠিক সময় নির্ধারণ করা হবে। এসকলেটের যাত্রীর পরিমাণের জন্য, প্রজেক্ট বাস্তবায়িত হবার ছয় মাসের মধ্যে বেসলাইন ডেটা সংগ্রহ করা হবে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর প্রথম বছরের মধ্যে বাস্তবায়ন-পরবর্তী তথ্য সংগ্রহ করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে এবং পরে এসকলেটের E456 পিক আওয়ারে সাপ্তাহিক যাত্রীর পরিমাণের তুলনার ক্ষেত্রে যদি একটি ক্রমবর্ধমান পরিবর্তন দেখা যায় যা সপ্তাহের পিক আওয়ারে 26 জন যাত্রীর চেয়ে বেশি বা সমান, এবং Flushing-Main St (ফ্ল্যাশিং-মেইন স্ট্রিট) সাবওয়ে স্টেশনে মোট রাইডারশিপের সংখ্যা 2019 স্তরের 90 শতাংশ হবে। ডেটা সংগ্রহ এবং মূল্যায়নের পদ্ধতিগুলি CEQR টেকনিক্যাল ম্যানুয়াল-এর নির্দেশিকা অনুসারে আদর্শ অনুশীলনগুলি অনুসরণ করবে এবং NYCT-এর সাথে সমন্বয় করা হবে।	স্টেশনে সামগ্রিকভাবে রাইডারশিপের আগে 2019 স্তরের 90 শতাংশ ছাড়িয়ে যাচ্ছে।	TBTA MTA NYCT -এর সাথে হাত মিলিয়ে নেতৃত্ব দেবে।

EA অধ্যায় - বিষয়	প্রাসঙ্গিক অঞ্চল(সমূহ)	প্রশমন বা বর্ধিতকরণ-এর বর্ণনা	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য প্রাক- এবং উত্তর-প্রকল্প বাস্তবায়নের ডেটা সংগ্রহের টাইমলাইন	পরবর্তী পদক্ষেপ(গুলি) কখন বাস্তবায়ন ঘটানো হবে তা নির্ধারণ করার জন্য থ্রেসহোল্ড	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য সময়	লিড এজেন্সি
4C - পরিবহন: Transit - Transit সামগ্রী (চলবে)	Union Sq সাবওয়ে স্টেশন [Manhattan (ম্যানহাটন)]-এসকেলেটর E219 L সাবওয়ে লাইন প্ল্যাটফর্মকে নং 4/5/6 লাইন মেজানাইনের সাথে সংযুক্ত করছে	TBTA এই অবস্থানের জন্য একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। পরিকল্পনাটি একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি থ্রেসহোল্ড চিহ্নিত করবে। সেই থ্রেসহোল্ডে পৌঁছে গেলে, MTA NYCT এসকেলেটরের গতি 100 fpm থেকে 120 fpm-এ বাড়িয়ে দেবে।	<p>ঝুঁতু এবং স্টেশনে পরিষেবার পরিবর্তন ও নির্মাণ কার্যকলাপের মতো অন্যান্য কারণের উপর ভিত্তি করে সঠিক সময় নির্ধারণ করা হবে।</p> <p>এসকেলেটরে যাত্রীর পরিমাণের জন্য, প্রজেক্ট বাস্তবায়িত হবার ছয় মাসের মধ্যে বেসলাইন ডেটা সংগ্রহ করা হবে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর প্রথম বছরের মধ্যে বাস্তবায়ন-পরবর্তী তথ্য সংগ্রহ করা হবে।</p> <p>চলমান পদ্ধতিতে MTA NYCT দ্বারা পুরো সিস্টেম জুড়ে টার্নস্টাইল এন্ড্রি এবং প্রস্থান ডেটার উপর ভিত্তি করে স্টেশন রাইডারশিপ ডেটা সংগ্রহ এবং মূল্যায়ন করা হয়।</p>	<p>যদি প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে এবং পরে এসকেলেটর E219 পিক আওয়ারের সপ্তাহের যাত্রীর পরিমাণের তুলনা করা হয় তাহলে একটি ক্রমবর্ধমান পরিবর্তন দেখা যায় যা সপ্তাহের পিক আওয়ারে 21 জন যাত্রীর চেয়ে বেশি বা সমান, এবং Union (ইউনিয়ন) Sq সাবওয়ে স্টেশনে মোট রাইডারশিপ 2019 স্তরের 90 শতাংশের সমান।</p> <p>ডেটা সংগ্রহ এবং মূল্যায়নের পদ্ধতিগুলি <i>CEQR টেকনিক্যাল ম্যানুয়াল-এর</i> নির্দেশিকা অনুসারে আদর্শ অনুশীলনগুলি অনুসরণ করবে এবং NYCT-এর সাথে সমন্বয় করা হবে।</p>	স্টেশনে সামগ্রিকভাবে রাইডারশিপের আগে 2019 স্তরের 90 শতাংশ ছাড়িয়ে যাচ্ছে।	TBTA MTA NYCT - এর সাথে হাত মিলিয়ে নেতৃত্ব দেবে।
	Court Sq সাবওয়ে স্টেশন [Queens (কুইন্স)]-সিঁড়ি P2/P4 থেকে Manhattan (ম্যানহাটন)-গামী নং 7 লাইন	TBTA এই অবস্থানের জন্য একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। পরিকল্পনাটি একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি থ্রেসহোল্ড চিহ্নিত করবে। যদি সেই থ্রেসহোল্ডে পৌঁছে যায়, TBTA 7 নং প্ল্যাটফর্মের উত্তর প্রান্ত থেকে রাস্তায় একটি নতুন সিঁড়ি তৈরি করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। প্রশমন বাস্তবায়নের জন্য পর্যাপ্ত সময় দিতে থ্রেসহোল্ড সেট করা হবে যাতে বিরূপ প্রভাব না ঘটে।	<p>ঝুঁতু এবং স্টেশনে পরিষেবার পরিবর্তন ও নির্মাণ কার্যকলাপের মতো অন্যান্য কারণের উপর ভিত্তি করে সঠিক সময় নির্ধারণ করা হবে।</p> <p>সিঁড়িতে যাত্রীর পরিমাণের জন্য, প্রজেক্ট বাস্তবায়িত হবার ছয় মাসের মধ্যে বেসলাইন ডেটা সংগ্রহ করা হবে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর প্রথম বছরের মধ্যে বাস্তবায়ন-পরবর্তী তথ্য সংগ্রহ করা হবে।</p> <p>চলমান পদ্ধতিতে MTA NYCT দ্বারা পুরো সিস্টেম জুড়ে টার্নস্টাইল এন্ড্রি এবং প্রস্থান ডেটার উপর ভিত্তি করে স্টেশন রাইডারশিপ ডেটা সংগ্রহ এবং মূল্যায়ন করা হয়।</p>	<p>যদি প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে এবং পরে সিঁড়ি P2/P4 পিক আওয়ারের সপ্তাহের যাত্রীর পরিমাণের তুলনা করা হয় তাহলে একটি ক্রমবর্ধমান পরিবর্তন দেখা যায় যা সপ্তাহের পিক আওয়ারে 101 জন যাত্রীর চেয়ে বেশি বা সমান, এবং Court (কোর্ট) Sq সাবওয়ে স্টেশনে মোট রাইডারশিপ 2019 স্তরের 90 শতাংশের সমান, এব তাং যদি একটি বহিরাগত বিকাশকারী দ্বারা নির্মাণ অদূর ভবিষ্যতে সম্ভব না হয়।</p> <p>ডেটা সংগ্রহ এবং মূল্যায়নের পদ্ধতিগুলি <i>CEQR টেকনিক্যাল ম্যানুয়াল-এর</i> নির্দেশিকা অনুসারে আদর্শ অনুশীলনগুলি অনুসরণ করবে এবং NYCT-এর সাথে সমন্বয় করা হবে।</p>	যাত্রীর পরিমাণ থ্রেসহোল্ড অতিক্রম করার সাথে-সাথে ডিজাইন এবং রিসোর্স বরাদ্দ করা হবে এবং 2019 লেভেলের 90 শতাংশের বেশি স্টেশনে সামগ্রিক রাইডারশিপের আগে তার বাস্তবায়ন ঘটানো হবে। (যদি বাইরের ডেভেলপার দ্বারা নির্মাণ অদূর ভবিষ্যতে সম্ভব না হয়)	TBTA MTA NYCT - এর সাথে হাত মিলিয়ে নেতৃত্ব দেবে।

EA অধ্যায় - বিষয়	প্রাসঙ্গিক অঞ্চল(সমূহ)	প্রশমন বা বর্ধিতকরণ-এর বর্ণনা	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য প্রাক- এবং উত্তর-প্রকল্প বাস্তবায়নের ডেটা সংগ্রহের টাইমলাইন	পরবর্তী পদক্ষেপ(গুলি) কখন বাস্তবায়ন ঘটানো হবে তা নির্ধারণ করার জন্য শ্রেণিহীন	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য সময়	লিড এজেন্সি
4E - পরিবহন: পথচারী এবং সাইকেল - পথচারীদের জন্য প্রচলন	Herald Square/Penn Station (পেন স্টেশন) NY	NYCDOT এই স্থানে একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করবে। পরিকল্পনায় একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি শ্রেণিহীন অন্তর্ভুক্ত থাকবে। যদি সেই শ্রেণিহীনে পৌঁছে যায়, তাহলে NYCDOT শারীরিক প্রশস্তকরণ এবং/অথবা প্রতিবন্ধকতা অপসারণ বা স্থানান্তরের মাধ্যমে ফুটপাথ এবং ক্রসওয়াকগুলিতে পথচারীদের জায়গা বাড়াবে।	ঝাতু এবং নির্মাণ কার্যকলাপের মতো অন্যান্য কারণের উপর ভিত্তি করে সঠিক সময় নির্ধারণ করা হবে। প্রকল্প বাস্তবায়িত হবার ছয় মাসের মধ্যে বেসলাইন ডেটা সংগ্রহ করা হবে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর প্রথম বছরের মধ্যে বাস্তবায়ন-পরবর্তী তথ্য সংগ্রহ করা হবে।	সপ্তাহের দিন AM পিক আওয়ারে প্রতি ঘন্টায় অতিরিক্ত 221 জন পথচারী (pph), ওয়েস্ট 34 তম এবং ওয়েস্ট 35 তম রাস্তার মধ্যে অষ্টম অ্যাভিনিউয়ের ওয়েস্ট ফুটপাথ বরাবর PM পিক আওয়ারে 204 pph, AM পিক আওয়ারে 265 pph বা 259 pph সিক্সথ অ্যাভিনিউ এবং ওয়েস্ট 34 তম স্ট্রিটে উত্তর ক্রসওয়াকে PM পিক আওয়ার এবং/অথবা সেভেনথ অ্যাভিনিউ এবং পশ্চিম 32 তম স্ট্রিটে নর্থ ক্রসওয়াকে AM পিক আওয়ারে 221 pph থাকে। ডেটা সংগ্রহ এবং মূল্যায়নের পদ্ধতিগুলি CEQR টেকনিক্যাল ম্যানুয়্যাল-এর নির্দেশিকা অনুসারে আদর্শ অনুশীলনগুলি অনুসরণ করবে এবং NYCDOT-এর সাথে সমন্বয় করা হবে।	পরবর্তী পদক্ষেপের জন্য 90 দিনের মধ্যে শ্রেণিহীনের চেয়ে বেশি পথচারী গণনা করে এটা পর্যবেক্ষণ করা হবে।	NYCDOT নেতৃত্ব দেবে।
6 - অর্থনৈতিক অবস্থা - টোল খরচের অর্থনৈতিক প্রভাব	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: প্রকল্প স্পনসররা একটি ছোট ব্যবসার ওয়ার্কিং গ্রুপ (SBWG) প্রতিষ্ঠা করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যেটি ব্যবসায়িক কীভাবে এবং কীভাবে প্রভাবিত হচ্ছে সে সম্পর্কে চলমান ইনপুট নেওয়ার উদ্দেশ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নের ছয় মাস আগে ও ছয় মাস পরে এবং তারপরে বার্ষিকভাবে মিলিত হবে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কার্যক্রমের অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহীন প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কার্যক্রমের অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের ছয় মাস আগে সদস্যপদ নিশ্চিত করা হবে এবং সেটা বাস্তবায়নের আগে প্রথম সভা অনুষ্ঠিত হবে, বাস্তবায়নের ছয় মাসের মধ্যে দ্বিতীয় সভা হবে এবং তারপরে বার্ষিক সভা হবে।	NYSDOT এবং NYCDOT-এর সাথে হাত মিলিয়ে TBTA নেতৃত্ব দেবে।
	একাধিক অধ্যয়ন এলাকা জুড়ে	চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: TBTA নতুন চূড়ান্ত টোল কার্যক্রমে ট্রাক এবং অন্যান্য যানবাহনের জন্য রাত্রিকালীন সময়ে টোল পরিমাণ নিশ্চিত করবে যা সর্বোচ্চ টোল 50 শতাংশ বা তার কম হবে এবং এটি অন্তত রাত 12:00 টা থেকে ভোর 4:00 টে পর্যন্ত প্রযোজ্য হবে; এটির মাধ্যমে কিছু কর্মী এবং ব্যবসা লাভবান হবে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কার্যক্রমের অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহীন প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কার্যক্রমের অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথেই সংঘটিত হবে।	TBTA নেতৃত্ব দেবে।
7 - পার্ক এবং বিনোদনমূলক সম্পদ	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	পার্কের প্রতিকূল প্রভাব এড়াতে ব্যবস্থার তালিকার জন্য অধ্যায় 7, "পার্ক এবং বিনোদনমূলক সম্পদ" পড়ুন।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কার্যক্রমের অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহীন প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কার্যক্রমের অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	চুক্তি অনুযায়ী নকশা, উন্নয়ন, পরীক্ষা এবং/অথবা নির্মাণের সময় এটা ঘটবে।	TBTA নিশ্চিত করবে যে ঠিকাদাররা চুক্তির প্রয়োজনীয়তা মেনে চলছে।
8 - ঐতিহাসিক ও সাংস্কৃতিক সম্পদ	প্রোজেক্টের এরিয়া অফ পটেনশিয়াল ইফেক্টস (APE) এর মধ্যে 45টি ঐতিহাসিক সম্পত্তি	ঐতিহাসিক সম্পত্তির প্রতি বিরূপ প্রভাব এড়াতে ব্যবস্থার তালিকার জন্য অধ্যায় 8, "ঐতিহাসিক ও সাংস্কৃতিক সম্পদ" দেখুন।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কার্যক্রমের অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহীন প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কার্যক্রমের অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	চুক্তি অনুযায়ী নকশা, উন্নয়ন, পরীক্ষা এবং/অথবা নির্মাণের সময় এটা ঘটবে।	TBTA নিশ্চিত করবে যে ঠিকাদাররা চুক্তির প্রয়োজনীয়তা মেনে চলছে।

EA অধ্যায় - বিষয়	প্রাসঙ্গিক অঞ্চল(সমূহ)	প্রশমন বা বর্ধিতকরণ-এর বর্ণনা	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য প্রাক- এবং উত্তর-প্রকল্প বাস্তবায়নের ডেটা সংগ্রহের টাইমলাইন	পরবর্তী পদক্ষেপ(গুলি) কখন বাস্তবায়ন ঘটানো হবে তা নির্ধারণ করার জন্য খ্রেসহোল্ড	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য সময়	লিড এজেন্সি
10 - বায়ুর গুণমান	New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি	TBTA NYC DOHMH-এর সাথে অগ্রাধিকার অবস্থানগুলি নিরীক্ষণের জন্য সেন্সরগুলির বিদ্যমান নেটওয়ার্ককে প্রসারিত করার জন্য সমন্বয় করবে, এবং একটি ছোট সংখ্যক রিয়েল-টাইম PM _{2.5} মনিটরের পরিপূরক করবে, যাতে এটি প্রকল্পের বাস্তবায়নের পরে ঘটতে থাকা ট্র্যাফিকের পরিবর্তনের জন্য বায়ু দূষণের পরিবর্তনগুলি দায়ী করা যেতে পারে কিনা তা নির্ধারণ করার জন্য দিনের নিদর্শনগুলির অন্তর্দৃষ্টি প্রদান করতে পারে। প্রজেক্টের স্পনসররা EA-তে বায়ুর গুণমান বিশ্লেষণ এবং পরিবেশগত ন্যায়বিচার স্টেকহোল্ডারদের কাছ থেকে ইনপুট বিবেচনায় অতিরিক্ত পর্যবেক্ষণের জন্য স্থান নির্বাচন করবে। NYSDEC এবং অন্যান্য এজেন্সি যারা পর্যবেক্ষণ পরিচালনা করছে তাদের সাথেও পর্যবেক্ষণ পদ্ধতি চূড়ান্ত করার আগে পরামর্শ করা হবে। প্রকল্পের পৃষ্ঠপোষকগণ বাস্তবায়নের পূর্বে (একটি ভিত্তি রেখা নির্ধারণ) এবং বাস্তবায়নের দুই বছর পর বায়ুর গুণমান পর্যবেক্ষণ করবে। প্রাথমিক দুই বছরের পোস্ট-বাস্তবায়ন বিশ্লেষণ সময়কাল অনুসরণ করে, প্রকল্প স্পনসররা আরও পর্যবেক্ষণের প্রয়োজন কিনা তা নির্ধারণ করতে বায়ু মানের পরিবর্তনের মাত্রা এবং পরিবর্তনশীলতা মূল্যায়ন করবে। মনিটরিং প্রোগ্রাম জুড়ে সংগৃহীত ডেটা উপলব্ধ এবং বিশ্লেষণ সম্পন্ন হওয়ার সাথে-সাথে সর্বজনীনভাবে উপলব্ধ করা হবে। প্রি-ইমপ্লিমেন্টেশন মনিটরিং শুরু হওয়া থেকে ডেটা রিয়েল-টাইম মনিটরের মাধ্যমে অনবরত অনলাইনে পাওয়া যাবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের আগের বছর (একটি বেসলাইন নির্ধারণ করা হবে), এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের পরের দুই বছর করা হবে। জমির ব্যবহার ও নির্গমনের অ-প্রকল্প উৎস বিবেচনা করে এবং পরিবেশগত ন্যায়বিচার স্টেকহোল্ডারদের কাছ থেকে ইনপুট সহ অবস্থান এবং সময়কাল নির্ধারণ করা হবে।	প্র/ন - কোন খ্রেসহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কার্টামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	সম্পদ বরাদ্দকরণ ও কর্মপরিকল্পনা অনুমোদনের কাজ চলছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের আগের বছরে বেসলাইন ডেটা সংগ্রহ করা হবে, তবে কবে ঠিক শুরু হবে এবং সময়কাল প্রকল্পের বাস্তবায়নের সময়ের উপর নির্ভর করবে। তথ্য সংগ্রহ করার অন্তত চার মাস আগে পর্যবেক্ষণের স্থানগুলো নিশ্চিত করা হবে। প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে ছয় মাসের বেশি তথ্য সংগ্রহ করা হবে।	TBTA NYC DOHMH এবং NYSDEC -এর সাথে অংশীদারিত্বে নেতৃত্ব দেবে।

EA অধ্যায় - বিষয়	প্রাসঙ্গিক অঞ্চল(সমূহ)	প্রশমন বা বর্ধিতকরণ-এর বর্ণনা	নাগরিক পারমাপের জন্য প্রাক- এবং উত্তর-প্রকল্প বাস্তবায়নের ডেটা সংগ্রহের টাইমলাইন	পরবর্তী পদক্ষেপ(গুলি) কখন বাস্তবায়ন ঘটানো হবে তা নির্ধারণ করার জন্য শ্রেণিহোল্ড	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য সময়	লিড এজেন্সি
10 - বায়ুর গুণমান (চলবে)	Upper Manhattan (আপার ম্যানহাটন) এবং Bronx (ব্রক্স)	MTA বর্তমানে তার বহরে শূন্য-নিঃসরণ বাসে স্থানান্তরিত করছে, যা বায়ু দূষণকে হ্রাস করবে এবং বাস ডিপো এবং বাস রুটের কাছাকাছি বায়ুর গুণমান উন্নত করবে। MTA ঐতিহ্যগতভাবে অনুন্নত সম্প্রদায়গুলিকে অগ্রাধিকার দিতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ এবং যারা নিম্ন বায়ুর গুণমান এবং জলবায়ু পরিবর্তন দ্বারা প্রভাবিত হয়েছে এবং একটি পদ্ধতির বিকাশ করেছে যা এই অগ্রাধিকারগুলিকে স্থানান্তরের পর্যায়ক্রমে স্থাপন প্রক্রিয়ায় সক্রিয়ভাবে অন্তর্ভুক্ত করে। প্রকল্পের জন্য পরিচালিত প্রচারের সময় প্রাপ্ত প্রতিক্রিয়া এবং পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ের সদস্যদের দ্বারা উত্থাপিত উদ্বেগের ভিত্তিতে, TBTA MTA NYCT-এর সাথে সমন্বিত, যেটি Kingsbridge Depot এবং Gun Hill Depot-কে অগ্রাধিকার দিতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, উভয়ই Upper Manhatta (আপার ম্যানহাটন) ও Bronx (ব্রক্স)-এ অবস্থিত এবং প্রাথমিকভাবে পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ের সেবা করে, যখন MTA-এর পরবর্তী প্রধান ব্যাটারি বৈদ্যুতিক বাস সংগ্রহে বৈদ্যুতিক বাস পাওয়া যায়, যা 2022 সালের শেষের দিকে শুরু হয়েছিল। MTA NYCT-এর এই স্বাধীন প্রচেষ্টা Bronx (ব্রক্স)-এর পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়গুলিকে বাসু মানের সুবিধা প্রদানের জন্য প্রত্যাশিত।	MTA-এর ব্যাটারি দ্বারা চালিত ইলেকট্রিক বাসের সংখ্যা এবং অবস্থানের তথ্য একটি চলমান পদ্ধতিতে সংগ্রহ করা হয়।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	অগ্রাধিকার সম্পূর্ণ হয়েছে। বাস প্রাপ্তির সময়সীমা হল 2025 সালের প্রথম ত্রৈমাসিক।	TBTA MTA NYCT-এর সাথে হাত মিলিয়ে নেতৃত্ব দেবে।
13 - প্রাকৃতিক সম্পদ	টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জাম	সম্ভাব্য নেতিবাচক প্রভাবগুলি এড়াতে, কমাতে বা প্রশমিত করার জন্য নির্মাণ প্রতিশ্রুতির তালিকার জন্য অধ্যায় 13, "প্রাকৃতিক সম্পদ" পড়ুন।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	চুক্তি অনুযায়ী নকশা, উন্নয়ন, পরীক্ষা এবং/অথবা নির্মাণের সময় এটা ঘটবে।	TBTA নিশ্চিত করবে যে ঠিকাদাররা চুক্তির প্রয়োজনীয়তা মেনে চলছে।
14 - বিপজ্জনক বর্জ্য	টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জাম	সম্ভাব্য নেতিবাচক প্রভাবগুলি এড়াতে, হ্রাস করতে বা প্রশমিত করার জন্য নির্মাণ প্রতিশ্রুতির তালিকা পেতে অধ্যায় 14, "অ্যাসবেস্টস-ধারণকারী উপাদান, সীসা-ভিত্তিক পেইন্ট, বিপজ্জনক বর্জ্য এবং দূষিত উপকরণ" পড়ুন।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	চুক্তি অনুযায়ী নকশা, উন্নয়ন, পরীক্ষা এবং/অথবা নির্মাণের সময় এটা ঘটবে।	TBTA নিশ্চিত করবে যে ঠিকাদাররা চুক্তির প্রয়োজনীয়তা মেনে চলছে।
15 - নির্মাণের প্রভাব	টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জাম	সম্ভাব্য নেতিবাচক প্রভাবগুলি এড়াতে, কমাতে বা প্রশমিত করার জন্য নির্মাণ প্রতিশ্রুতির তালিকার জন্য অধ্যায় 15, "নির্মাণের প্রভাব," পড়ুন।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	চুক্তি অনুযায়ী নকশা, উন্নয়ন, পরীক্ষা এবং/অথবা নির্মাণের সময় এটা ঘটবে।	TBTA নিশ্চিত করবে যে ঠিকাদাররা চুক্তির প্রয়োজনীয়তা মেনে চলছে।
17 - পরিবেশগত ন্যায়বিচার - কম-আয়কারী গাড়িচালক	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	প্রজেক্টে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাসিন্দাদের দ্বারা প্রদত্ত CBD টোলের জন্য একটি ট্যাক্স ক্রেডিট অন্তর্ভুক্ত থাকবে যাদের করযোগ্য বছরের জন্য New York (নিউ ইয়র্ক)-এর সামঞ্জস্যপূর্ণ মোট আয় \$60,000-এর কম। TBTA New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেটের Department of Taxation and Finance (NYS DTF) এর সাথে সমন্বয় করবে যাতে NYS ট্যাক্স ক্রেডিট পাওয়ার যোগ্য ড্রাইভারদের জন্য প্রয়োজনীয় ডকুমেন্টেশনের উপলব্ধতা নিশ্চিত করা যায়।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প অনুমোদনের পরপরই NYS DTF-এর সাথে সমন্বয় শুরু হবে, যদি অনুমোদিত হয়।	TBTA নেতৃত্ব দেবে এবং NYS DTF-এর সাথে সমন্বয় করবে।
		TBTA প্রকল্পের ওয়েবসাইটে ট্যাক্স ক্রেডিট সম্পর্কিত তথ্য পোস্ট করবে, NYS DTF ওয়েবসাইটে উপযুক্ত অবস্থানের একটি লিঙ্ক সহ যোগ্য ড্রাইভারদের ক্রেডিট দাবি করার তথ্যের জন্য গাইড করবে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের কমপক্ষে 60 দিন আগে জনসাধারণের জন্য প্রচারিত তথ্য প্রচারের সময় ট্যাক্স ক্রেডিট সম্পর্কে তথ্য জনগণের কাছে উপলব্ধ করা হবে। প্রিন্ট প্রকাশনা, রেডিও, বিলবোর্ড, ওয়েবসাইট, সোশ্যাল মিডিয়া এবং ডিজিটাল সাবওয়ে স্টেশন সাইন এবং বাসের বিজ্ঞাপনের মতো বিদ্যমান MTA সম্পদগুলি অন্তর্ভুক্ত থাকতে পারে এমন পদ্ধতির সংমিশ্রণের মাধ্যমে তথ্য সরবরাহ করা হবে। তথ্য একাধিক ভাষায় প্রদান করা হবে এবং ভৌগোলিক অঞ্চলকে কেন্দ্র করে প্রচার করা হবে।	TBTA নেতৃত্ব দেবে এবং NYS DTF-এর সাথে সমন্বয় করবে।

EA অধ্যায় - বিষয়	প্রাসঙ্গিক অঞ্চল(সমূহ)	প্রশমন বা বর্ধিতকরণ-এর বর্ণনা	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য প্রাক- এবং উত্তর-প্রকল্প বাস্তবায়নের ডেটা সংগ্রহের টাইমলাইন	পরবর্তী পদক্ষেপ(গুলি) কখন বাস্তবায়ন ঘটানো হবে তা নির্ধারণ করার জন্য থ্রেসহোল্ড	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য সময়	লিড এজেন্সি
17 - পরিবেশগত ন্যায়বিচার - কম আয়কারী গাড়িচালক (চলবে)	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা (চলবে)	TBTA সেই সব গ্রাহকদের জন্য প্রয়োজনীয় E-ZPass (ই-জিপাস) \$10 ফেরতযোগ্য আমানত দূর করবে যাদের অ্যাকাউন্টের সাথে কোনো ক্রেডিট কার্ড লিঙ্ক করা নেই এবং যা কখনও-কখনও অ্যাক্সেসের ক্ষেত্রে বাধা হয়ে দাঁড়ায়।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন থ্রেসহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের 60 দিন আগে।	TBTA নেতৃত্ব দেবে।
		TBTA বিদ্যমান E-ZPass (ই-জিপাস) পেমেন্ট এবং গ্ল্যান বিকল্পগুলির বর্ধিত প্রদান করবে, যার মধ্যে ডাইভারদের প্রতি ড্রিপে (প্রি-লোড ব্যালেন্সের পরিবর্তে) অর্থ প্রদানের ক্ষমতা রয়েছে, অংশগ্রহণকারী রিটেইল অবস্থানগুলিতে এবং ইতিমধ্যেই থাকা ডিসকাউন্ট গ্ল্যানগুলি সহ নগদ দিয়ে তাদের অ্যাকাউন্ট পুনরায় পূরণ করতে পারে, যে সম্পর্কে তারা সচেতন নাও থাকতে পারে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে। প্রচারের প্রচেষ্টার সুযোগ এবং যতদূর সম্ভব উপলব্ধ তথ্য নথিভুক্ত করা হবে, এবং E-ZPass (ই-জিপাস) অ্যাকাউন্টের ধরন এবং ভলিউমের তথ্য একটি চলমান পদ্ধতিতে সংগ্রহ করা হবে।	প্র/ন - কোন থ্রেসহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের কমপক্ষে 60 দিন আগে প্রচারিত তথ্য প্রচার জনসাধারণের তথ্য প্রচারের অংশ হবে।	TBTA নেতৃত্ব দেবে।
		TBTA বিদ্যমান ডিসকাউন্ট ট্রানজিট ভাড়া পণ্য এবং প্রোগ্রামগুলির জন্য যোগ্যতার বিষয়ে সচেতনতা বৃদ্ধি এবং শিক্ষা প্রদানের জন্য MTA-এর সাথে সমন্বয় করবে, যার মধ্যে 65 বছর বা তার বেশি বয়সী ব্যক্তিদের জন্য, প্রতিবন্ধী ব্যক্তিদের জন্য এবং নিম্ন আয়ের ব্যক্তিদের জন্য করা হয়ে থাকে, যাদের সম্পর্কে অনেকেই জানেন না।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে। প্রচার, প্রচেষ্টার সুযোগ এবং যতদূর সম্ভব উপলব্ধ তথ্য নথিভুক্ত করা হবে।	প্র/ন - কোন থ্রেসহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	আউটরিচ প্রকল্প বাস্তবায়নের অন্তত 60 দিন আগে জনসাধারণের তথ্য প্রচারের অংশ হবে।	TBTA MTA এর সাথে হাত মিলিয়ে নেতৃত্ব দেবে।
		প্রজেক্টের স্পনসররা একটি পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটি গ্রুপ প্রতিষ্ঠা করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, যা ত্রৈমাসিক ভিত্তিতে আয়োজিত হবে যার প্রথম মিটিং প্রজেক্টটি বাস্তবায়নের আগে অনুষ্ঠিত হয়ে থাকে। যেহেতু এটি পরিবেশগত ন্যায়বিচারের সাথে সম্পর্কিত, তাই প্রজেক্টের স্পনসররা আপডেট হওয়া ডেটা ও বিশ্লেষণ ভাগ করে, উদ্বেগের কথা শুনে এবং টোল নির্ধারণ প্রক্রিয়ার বিষয়ে প্রতিক্রিয়া চেয়ে অংশগ্রহণ ও জনসংযোগের অর্থপূর্ণ সুযোগ প্রদান করা চালিয়ে যাবে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন থ্রেসহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের ছয় মাস আগে সদস্যপদ নিশ্চিত করা হবে এবং সেটা বাস্তবায়নের আগে প্রথম সভা অনুষ্ঠিত হবে, বাস্তবায়নের ছয় মাসের মধ্যে দ্বিতীয় সভা হবে এবং তারপরে ত্রৈমাসিক সভা হবে।	NYSDOT এবং NYCDOT-এর সাথে হাত মিলিয়ে TBTA নেতৃত্ব দেবে।
		চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: TBTA নতুন চূড়ান্ত CBD টোল কাঠামোতে ট্রাক এবং অন্যান্য যানবাহনের জন্য রাত্রিকালীন সময়ে টোলের পরিমাণ নিশ্চিত করবে যা সর্বোচ্চ টোলের 50 শতাংশ বা তার কম হবে এবং এটি অন্তত রাত 12:00 টা থেকে ভোর 4:00 টে পর্যন্ত প্রযোজ্য হবে; যা এই সময়ে ভ্রমণকারী স্বল্প আয়ের চালকদেরকে উপকৃত করবে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন থ্রেসহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথেই সংঘটিত হবে।	TBTA নেতৃত্ব দেবে।
		চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: পাঁচ বছরের জন্য, TBTA প্রায়শই নিম্ন-আয়কারী চালকদের জন্য একটি নিম্ন-আয়ের ডিসকাউন্ট গ্ল্যান প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যারা প্রতিটি ক্যালেন্ডার মাসে প্রথম 10টি যাত্রাসমূহের পরে দিনের মধ্যে প্রযোজ্য সময়টিতে (সারা রাতের জন্য নয়, কারণ তাতে ইতিমধ্যেই ভালোরকম ছাড় দেওয়া হবে) সম্পূর্ণ CBD E-ZPass (ই-জিপাস) টোল রেটে 25 শতাংশ ছাড় থেকে উপকৃত হবেন।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণের প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত। টোলিং কার্যক্রম শুরু হওয়ার কয়েক মাস আগে আবেদন প্রক্রিয়া শুরু হবে।	প্র/ন - কোন থ্রেসহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথেই সংঘটিত হবে।	TBTA নেতৃত্ব দেবে।
17 - পরিবেশগত ন্যায়বিচার - Taxi এবং FHV চালকরা	New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি	ব্রুকলিন এবং ম্যানহাটন বাস নেটওয়ার্কের পুনরায় ডিজাইন (Brooklyn and Manhattan Bus Network Redesigns)-কে এগিয়ে নিয়ে যাওয়ার সাথে-সাথে EA-তে চিহ্নিত এলাকায় বাস পরিষেবা উন্নত করতে TBTA MTA NYCT-এর সাথে হাত মেলাবে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন থ্রেসহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	TBTA এবং NYCT-এর মধ্যে সমন্বয় জারি রয়েছে এবং টোল রেট সেট করার পরে তা বৃদ্ধি পাবে। ব্রুকলিন বাস নেটওয়ার্কের পুনরায় ডিজাইন ড্রাফ্ট গ্ল্যান 2022 সালের ডিসেম্বরে প্রকাশিত হয়েছিল এবং 2023 সালে পরিমার্জিত হবে। ম্যানহাটন বাস নেটওয়ার্কের পুনরায় ডিজাইন-এর পরবর্তী ধাপ হল একটি বিদ্যমান অবস্থার প্রতিবেদন।	TBTA NYCT এর সাথে সমন্বয় করবে।
17 - পরিবেশগত ন্যায়বিচার - Taxi এবং FHV চালকরা	New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি	চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: TBTA নিশ্চিত করবে যে ট্যাক্সি বা FHV-এর জন্য প্রতিদিন একবারের বেশি টোল না দেওয়া সহ একটি টোল কাঠামো চূড়ান্ত CBD টোল কাঠামোতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।	প্র/ন - কোন থ্রেসহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন থ্রেসহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথেই সংঘটিত হবে।	TBTA নেতৃত্ব দেবে।

EA অধ্যায় - বিষয়	প্রাসঙ্গিক অঞ্চল(সমূহ)	প্রশমন বা বর্ধিতকরণ-এর বর্ণনা	নাদৃষ্ট পরিমাপের জন্য প্রাক- এবং উত্তর-প্রকল্প বাস্তবায়নের ডেটা সংগ্রহের টাইমলাইন	পরবর্তী পদক্ষেপ(গুলি) কখন বাস্তবায়ন ঘটানো হবে তা নির্ধারণ করার জন্য শ্রেণিহোল্ড	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য সময়	লিড এজেন্সি
17 - পরিবেশগত ন্যায়বিচার - পূর্ব-বিদ্যমান বায়ু দূষণ এবং দীর্ঘস্থায়ী রোগের কারণে কিছু কমিউনিটির	একাধিক পরিবেশগত ন্যায়বিচার অধ্যয়ন এলাকা জুড়ে	চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: TBTA নতুন চূড়ান্ত টোল কাঠামোতে ট্রাক এবং অন্যান্য যানবাহনের জন্য রাত্রিকালীন সময়ে টোলের পরিমাণ নিশ্চিত করবে যা সর্বোচ্চ টোলের 50 শতাংশ বা তার কম হবে এবং এটি অন্তত রাত 12:00 টা থেকে ভোর 4:00 টে পর্যন্ত প্রযোজ্য হবে; এটি ট্রাক ডাইভারশন ট্রাস করবে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথেই সংঘটিত হবে।	TBTA নেতৃত্ব দেবে।

EA অধ্যায় - বিষয়	প্রাসঙ্গিক অঞ্চল(সমূহ)	প্রশমন বা বর্ধিতকরণ-এর বর্ণনা	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য প্রাক- এবং উত্তর-প্রকল্প বাস্তবায়নের ডেটা সংগ্রহের টাইমলাইন	পরিবর্তী পদক্ষেপ(গুলি) কখন বাস্তবায়ন ঘটানো হবে তা নির্ধারণ করার জন্য শ্রেণিহোল্ড	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য সময়	লিড এজেন্সি	
ট্রাফিক ডাইভারশন ইতিমধ্যেই অতিরিক্ত চাপের মধ্যে আছে (নোট 1 দেখুন)		চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: NYCDOT যোগ্য পুরানো ডিজেলচালিত ট্রাকগুলির প্রতিস্থাপনকে ত্বরান্বিত করতে NYC ক্লিন ট্রাক প্রোগ্রাম প্রসারিত করবে, যা কিছু পরিবেশগত ন্যায্যবিচার কমিউনিটির মধ্যে দিয়ে অগ্রসারিত হাইওয়েতে বিচরণ করে যেখানে প্রকল্পটিকে ট্রাক ট্র্যাফিক বাড়ানো, কম বৈদ্যুতিক নিগমন, হাইরিড, কমপ্রেসড ন্যাচারাল গ্যাস এবং পরিষ্কার ডিজেলচালিত যানবাহনের জন্য প্রজেক্ট করা হয়েছে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	টোল রেট নির্ধারণের পর ট্রাক-মালিকানাধীন কোম্পানিগুলির সাথে আলাপচারিতা শুরু হবে; টোলিং কার্যক্রম শুরুর ছয় মাসের মধ্যে এর বাস্তবায়ন শুরু হবে।	NYCDOT নেতৃত্ব দেবে।	
		চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: NYCDOT তার অফ-আওয়ার ডেলিভারি প্রোগ্রামটি এমন জায়গার মধ্যে দিয়ে প্রসারিত করবে যেখানে প্রকল্পটি দিনের বেলা ট্রাকের ট্র্যাফিক কমাতে এবং নির্দিষ্ট পরিবেশগত ন্যায্যবিচার কমিউনিটির মধ্যে দিয়ে অগ্রসারিত সড়কের সুরক্ষা বৃদ্ধি করতে ট্রাকের ট্র্যাফিক বাড়ানোর জন্য অনুমতি করা হয়েছে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	টোল রেট সেট করার পরে শিপার এবং রিসিভারের সাথে আলাপচারিতা শুরু হবে; টোলিং কার্যক্রম শুরুর ছয় মাসের মধ্যে বাস্তবায়ন শুরু হবে।	NYCDOT নেতৃত্ব দেবে।	
ব্রুকলিন ব্রিজ (Brooklyn Bridge) এবং ইস্ট হিউস্টন স্ট্রিটের (East Houston Street) মধ্যে এফডিআর ড্রাইভ (FDR Drive)		চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: TBTA এফডিআর ড্রাইভ (FDR Drive) -এ উত্তরগামী যানবাহনগুলি থেকে টোল নেবে যেগুলি ইস্ট হিউস্টন স্ট্রিটের (East Houston Street) দিকে প্রস্থান করবে এবং তারপরে অবিলম্বে এফডিআর ড্রাইভ (FDR Drive) -এর দক্ষিণে যাত্রা করবে; এটি ব্রুকলিন ব্রিজ (Brooklyn Bridge) এবং ইস্ট হিউস্টন স্ট্রিটের (East Houston Street) মধ্যে এফডিআর ড্রাইভ (FDR Drive) -এর মডেলড নন-ট্রাক ট্র্যাফিক বৃদ্ধিকে প্রশমিত করবে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথেই সংঘটিত হবে।	TBTA নেতৃত্ব দেবে।	
হান্টস পয়েন্ট প্রোডাকস মার্কেট		চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: প্রজেক্টের স্পনসররা হান্টস পয়েন্ট প্রোডাকস মার্কেটে ক্লিনার যানবাহন দিয়ে ডিজেল-চালিত TRU-কে প্রতিস্থাপন করার জন্য সমন্বয় করবে।	প্র/ন - কোন প্রাথমিক পর্যবেক্ষণ প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	প্রকল্প অনুমোদন পাওয়ার পরপরই TRU প্রতিস্থাপনের জন্য TRU মালিক এবং ইজারাধারীদের সাথে আলাপচারিতা শুরু হবে।	NYCDOT নেতৃত্ব দেবে।	
নির্দিষ্ট আদমশুমারির ট্র্যাক্ট যেগুলি টোলিং দৃশ্যকল্পের উপর নির্ভর করে ট্রাক ট্র্যাফিকের বৃদ্ধি বা হ্রাসের সামান্য পরিবর্তন অনুভব করবে। নিম্নলিখিত কমিউনিটিগুলির আদমশুমারির ট্র্যাক্ট থাকতে পারে যা স্থান-ভিত্তিক প্রশমনের যোগ্যতা রাখে: High Bridge (হাই ব্রিজ), Morrisania (মরিসানিয়া) and Crotona (ক্রোটোনা), Tremont (ট্রেমন্ট), Hunts Point (হান্টস পয়েন্ট), Mott Haven (মট হ্যাভেন), Pelham (পেলহাম), Throgs Neck (থ্রগস নেক), Northeast Bronx (উত্তরপূর্ব ব্রংস), East Harlem (ইস্ট হারলেম), Randall's Island (র্যান্ডালস আইল্যান্ড), Downtown Brooklyn (ডাউনটাউন ব্রুকলিন), Fort Greene (ফোর্ট গ্রিন), South Williamsburg (সাউথ উইলিয়ামসবার্গ), Orange (অরেঞ্জ), East Orange (ইস্ট অরেঞ্জ), Newark (নিওর্ক), এবং Fort Lee (ফোর্ট লি)। (নোট 2 দেখুন)		চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: NYSDOT বৈদ্যুতিক ট্রাক চার্জিং পরিকাঠামো সম্প্রসারণের জন্য সমন্বয় করবে।			টোলের রেট নির্ধারণের পর নির্দিষ্ট স্থান নির্ধারণ করা হবে; টোলিং কার্যক্রম শুরুর ছয় মাসের মধ্যে বাস্তবায়ন শুরু হবে।	NYSDOT নেতৃত্ব দেবে।	
		চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: প্রজেক্ট স্পনসররা রাস্তার পাশের গাছপালা বসানোর জন্য সমন্বয় করবে যাতে রাস্তার আশেপাশে বাতাসের গুণমান উন্নত হয়।			টোলের রেট নির্ধারণের পর স্ফীতগ্রন্থ কমিউনিটির নির্দিষ্ট স্থান নির্ধারণ করা হবে; টোলিং কার্যক্রম শুরুর ছয় মাসের মধ্যে বাস্তবায়ন শুরু হবে।	প্রজেক্টের স্পনসররা প্রাসঙ্গিক স্থানীয় সংস্থাগুলির সাথে সমন্বয় করবে।	
		চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: প্রজেক্টের স্পনসররা পার্ক এবং সবুজ স্থান সংস্কার করবে।	টোল হার সেট করার পরে, ট্রাক ডাইভারশন কোথায় ঘটবে তা নির্ধারণ করতে পরিশিষ্ট 17D -তে বর্ণিত হিসাবে গৃহীত টোল কাঠামোর বিশ্লেষণ করা হবে। এই বিশ্লেষণের মাধ্যমে এবং পরিবেশগত ন্যায্যবিচার কমিউনিটি গ্রুপ এবং অন্যান্য স্টেকহোল্ডারদের সাথে ক্রমাগত সম্পৃক্ততার মাধ্যমে, স্থান-ভিত্তিক প্রশমনের জন্য নির্দিষ্ট অবস্থানগুলি নির্ধারণ করা হবে।	প্র/ন - কোন শ্রেণিহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কাঠামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	টোলের রেট নির্ধারণের পর, টোলিং কার্যক্রম শুরু করার আগে একটি সাইটের জন্য/প্রয়োজনীয় মূল্যায়ন করা হবে; অবস্থান নিশ্চিত হওয়ার পরে বাস্তবায়নের সময় নির্ধারণ করা হবে।	প্রজেক্টের স্পনসররা প্রাসঙ্গিক স্থানীয় সংস্থাগুলির সাথে সমন্বয় করবে।	
		চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: প্রজেক্টের স্পনসররা স্কুলে বায়ু পরিষ্কার ইউনিট ইনস্টল বা আপগ্রেড করবে।	বাস্তবায়িত প্রশমন ব্যবস্থার সুযোগ এবং প্রভাব সম্পর্কিত ডেটা ক্রমাগত সংগ্রহ পদ্ধতিতে সংগ্রহ করা হবে।			টোলের রেট নির্ধারণের পর, টোলিং কার্যক্রম শুরু করার আগে একটি সাইটের জন্য/প্রয়োজনীয় মূল্যায়ন করা হবে; অবস্থান নিশ্চিত হওয়ার পরে বাস্তবায়নের সময় নির্ধারণ করা হবে।	সপ্রজেক্টের স্পনসররা NYC DOHMH-এর সাথে সমন্বয় করবে।
		চূড়ান্ত EA-এর নতুন বিষয়: প্রজেক্টের স্পনসররা NYC DOHMH-এর সাথে কাজ করবে তাদের অ্যাজমা কেস ম্যানেজমেন্ট প্রোগ্রাম প্রসারিত করতে এবং Bronx (ব্রংস)-এর একটি আশেপাশে উপলব্ধ অ্যাজমা সেন্টারের মাধ্যমে নতুন কমিউনিটি-ভিত্তিক অ্যাজমা প্রোগ্রামিং তৈরি করবে।					

EA অধ্যায় - বিষয়	প্রাসঙ্গিক অঞ্চল(সমূহ)	প্রশমন বা বর্ধিতকরণ-এর বর্ণনা	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য প্রাক- এবং উত্তর-প্রকল্প বাস্তবায়নের ডেটা সংগ্রহের টাইমলাইন	পরবর্তী পদক্ষেপ(গুলি) কখন বাস্তবায়ন ঘটানো হবে তা নির্ধারণ করার জন্য খ্রেসহোল্ড	নির্দিষ্ট পরিমাপের জন্য সময়	লিড এজেন্সি
সামগ্রিক প্রকল্প বর্ধিতকরণ	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD এবং সম্ভাব্য প্রকল্প প্রভাবের অবস্থান	প্রজেক্ট স্পনসররা প্রজেক্টের সম্ভাব্য প্রভাবের চলমান নিরীক্ষণ এবং রিপোর্টিং করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, উদাহরণস্বরূপ, CBD-তে প্রবেশ করা ট্রাফিক, CBD-তে যানবাহন-মাইল ভ্রমণ করা; অঞ্চল জুড়ে প্রদানকারীদের থেকে transit রাইডারশিপ; CBD-র মধ্যে বাসের গতি; বায়ুর গুণমান এবং নিগমন প্রবণতা; পার্কিং এবং প্রকল্প রাজস্ব। অগ্রিম এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে তথ্য সংগ্রহ করা হবে। প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কে একটি আনুষ্ঠানিক রিপোর্ট বাস্তবায়নের এক বছর পর এবং তারপর প্রতি দুই বছর পর জারি করা হবে। এছাড়াও, একটি রিপোর্টিং ওয়েবসাইট ডেটা, বিশ্লেষণ এবং ভিজ্যুয়ালাইজেশনগুলিকে উন্মুক্ত ডেটা বিন্যাসে সর্বাধিক পরিমাণে ব্যবহারযোগ্য করে তুলবে। আপডেটগুলি অন্তত দ্বি-বার্ষিক ভিত্তিতে সরবরাহ করা হবে যেহেতু ডেটা উপলব্ধ হবে এবং বিশ্লেষণ সম্পূর্ণ হবে। প্রশমন এবং সামঞ্জস্যের কার্যকারিতা নিরীক্ষণের জন্য একটি অভিযোজিত ব্যবস্থাপনা পদ্ধতিকে সমর্থন করার জন্যও এই ডেটা ব্যবহার করা হবে।	বেসলাইন ডেটা সংগ্রহ 2019 সালে শুরু হয়েছিল এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে অব্যাহত থাকবে কারণ বাহ্যিক উত্স থেকে ডেটা পাওয়া যায় (কিছু ডেটা সেট শুধুমাত্র বার্ষিক বা ত্রৈমাসিক প্রকাশিত হয়) এবং ডেটা বিশ্লেষণ সম্পন্ন হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে, এই ডেটা সেটগুলি উপলব্ধ হওয়ার সাথে সাথেই সংগ্রহ করা অব্যাহত থাকবে এবং প্রকল্পের রাজস্বের মতো নতুন ডেটা সেট সংগ্রহ করা শুরু হবে।	প্র/ন - কোন খ্রেসহোল্ড প্রয়োজন নেই; যে কোনো গৃহীত টোলিং কার্টামোর অধীনে বাস্তবায়িত করা হবে।	রিপোর্টিং ওয়েবসাইট যত তাড়াতাড়ি সম্ভব টোলিং সিস্টেম থেকে বেসলাইন ডেটা এবং বাস্তবায়ন-পরবর্তী ডেটা রিপোর্ট করা শুরু করবে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর। প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কে একটি আনুষ্ঠানিক রিপোর্ট বাস্তবায়নের এক বছর পর এবং তারপর প্রতি দুই বছর পর জারি করা হবে। উপরন্তু, রিপোর্টিং ওয়েবসাইট ডেটা, বিশ্লেষণ এবং ভিজ্যুয়ালাইজেশনগুলিকে উন্মুক্ত ডেটা বিন্যাসে উপলব্ধ করা হবে যতটা সাধ্য করা যায় ততটা। আপডেটগুলি অন্তত দ্বি-বার্ষিক ভিত্তিতে সরবরাহ করা হবে যেহেতু ডেটা উপলব্ধ হবে এবং বিশ্লেষণ সম্পূর্ণ হবে। প্রশমন এবং সামঞ্জস্যের কার্যকারিতা নিরীক্ষণের জন্য একটি অভিযোজিত ব্যবস্থাপনা পদ্ধতিকে সমর্থন করার জন্যও এই ডেটা ব্যবহার করা হবে।	TBTA NYCDOT, NYS DOT-এর সাথে হাত মিলিয়ে নেতৃত্ব দেবে, অন্যান্য সংস্থা এবং সংস্থার সাথে উপযুক্ত তথ্যের জন্য সমন্বয় সাধন করবে।

নোট:

- এই বিষয়ের জন্য যে প্রশমন ব্যবস্থাগুলি আছে সেগুলির জন্য অর্থায়ন করতে প্রজেক্ট স্পনসররা পাঁচ বছরে \$155 মিলিয়ন অর্থ প্রদানের জন্য প্রতিশ্রুতি দিয়েছে। শেষ পর্যন্ত গৃহীত টোলিং কার্টামো নির্বিশেষে প্রজেক্ট স্পনসর এই ব্যবস্থাগুলির জন্য প্রতিশ্রুতিবদ্ধ। তহবিলের বরাদ্দের বিষয়ে আরও বিস্তারিতভাবে **অধ্যায় 17, "পরিবেশগত ন্যায়বিচার"**-এ বর্ণনা করা হয়েছে। কম আয়ের টোল ডিসকাউন্টের জন্য \$47.5 মিলিয়নের সাথে অন্যান্য বিষয়ের উপর নজরদারি সম্পর্কিত প্রশমন এবং বর্ধিতকরণ ব্যবস্থার জন্য একটি অতিরিক্ত \$5 মিলিয়ন বরাদ্দ করা হয়েছে।
- প্রজেক্ট স্পনসররা একটি টোল নীতির প্রতি প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যা সারা রাতের টোল রেটকে ন্যূনতম 12:00 a.m. থেকে 4:00 a.m. পর্যন্ত কমিয়ে দেবে, EA-তে বিশ্লেষণ করা তোল পরিস্থিতির জন্য গৃহীত মডেলিংয়ের ওপর ভিত্তি করে, আশা করা যেতে পারে যে এই নীতির মাধ্যমে বাস্তবায়িত ট্রাক ডাইভারশানের একটি উল্লেখযোগ্য অংশ এড়ানো যাবে কারণ এই ডাইভার্ট হওয়া ট্রাকগুলির মধ্যে অনেকগুলিই রাতের অতিরিক্ত ঘন্টার মধ্যে হয় বলে অনুমেয়। TBTA বোর্ড কর্তৃক CBD টোল কার্টামো অধিগ্রহণ অনুসরণের মাধ্যমে, যার মধ্যে এই ওভারনাইট ছাড়। ডিসকাউন্ট অন্তর্ভুক্ত থাকে, ট্রাক ডাইভারসন কোথায় ঘটবে তা নির্ধারণ করার জন্য গৃহীত টোলিং কার্টামোর মডেলিং করা হবে। এই বিশ্লেষণের পরে, স্থান-ভিত্তিক প্রশমন ব্যবস্থাগুলির নির্দিষ্ট সাইটিংয়ের জন্য প্রজেক্টের স্পনসরদের মধ্যে আরও সমন্বয়ের প্রয়োজন হবে, যা হল পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটি গ্রুপ (10-কাউন্টি পরিবেশগত ন্যায়বিচার অধ্যয়নকারী এলাকার প্রতিনিধিত্ব করে), স্থান-ভিত্তিক প্রশমন গ্রহণকারী প্রাসঙ্গিক কমিউনিটিগুলি এবং প্রাসঙ্গিক স্থানীয় এবং রাষ্ট্র বাস্তবায়ন সংস্থা।

ধারা 4(f) বৈশিষ্ট্য প্রকল্পের প্রভাব কী?

1966 সালের U.S. Department of Transportation অ্যাক্টের ধারা 4(f) (এখন 49 USC ধারা 303 এবং 23 USC ধারা 138) FHWA সহ USDOT এজেন্সিগুলিকে কোনো প্রোগ্রাম বা প্রকল্প অনুমোদন করা থেকে নিষিদ্ধ করে, যেগুলির জন্য নিম্নলিখিতগুলি প্রয়োজন- যে কোনও সর্বজনীন মালিকানাধীন পার্কল্যান্ড, বিনোদন এলাকা, বা বন্যপ্রাণী এবং জলপাখির আশ্রয়ের "ব্যবহার"; বা জাতীয়, রাষ্ট্রীয় বা স্থানীয় তাৎপর্যের (সম্মিলিতভাবে, ধারা 4(f) সংস্থান) একটি সরকারী বা ব্যক্তিগত মালিকানাধীন ঐতিহাসিক স্থান থেকে কোন জমি, যদি না: (1) জমি ব্যবহার করার জন্য কোন সম্ভাব্য এবং বিচ্ছিন্ন পরিহারের বিকল্প নেই, এবং ধারা 4(f) সম্পদের ক্ষতি কমানোর জন্য সমস্ত সম্ভাব্য পরিকল্পনা অন্তর্ভুক্ত করে; বা (2) সংস্থা নির্ধারণ করে যে সম্পত্তির ব্যবহার একটি ডি মিনিমিস প্রভাব ফেলবে।

একটি প্রকল্প একটি ধারা 4(f) সম্পত্তি ব্যবহার করে, যদি এটি:

- স্থায়ীভাবে ধারা 4(f) সম্পত্তি থেকে একটি পরিবহন সুবিধার মধ্যে জমি অন্তর্ভুক্ত করে;
- অস্থায়ীভাবে জমি দখল করে, যা একটি ধারা 4(f) সম্পত্তির অংশ, যেমন নির্মাণের সময়; বা
- ধারা 4(f) সম্পত্তির একটি "গঠনমূলক" ব্যবহারের ফলাফল, যেখানে কোনো স্থায়ী অন্তর্ভুক্তি বা জমির অস্থায়ী দখল নেই, কিন্তু একটি প্রকল্পের নৈকট্য প্রভাব (যেমন, দৃশ্যগত ও শব্দগত) এতটাই গুরুতর যে সুরক্ষিত কার্যকলাপ, বৈশিষ্ট্য বা বিশেষত্বগুলি, যেগুলি ধারা 4(f) এর অধীনে সুরক্ষার জন্য একটি সংস্থানকে যোগ্য করে তোলে, সেগুলি যথেষ্ট প্রতিবন্ধী।

একটি ডি মিনিমিস প্রভাবে ধারা 4(f) সম্পত্তির ব্যবহার জড়িত, যেটি সাধারণত গৌণ প্রকৃতির হয় এবং এর ফলে কোনো ঐতিহাসিক স্থানের কোনো বিরূপ প্রভাব পড়ে না এবং ধারা 4(f) এর অধীনে সুরক্ষার জন্য পার্ক, বিনোদন এলাকা বা আশ্রয়ের যোগ্যতা অর্জনকারী কার্যকলাপ, বৈশিষ্ট্য বা বিশেষত্বের কোনো বিরূপ প্রভাব পড়ে না।

FHWA বিভাগ 4(f) বৈশিষ্ট্যের উপর প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করেছে এবং নির্ধারণ করেছে, যে CBD টোলিং বিকল্প নিম্নলিখিত কারণগুলির জন্য Central Park এবং হাই লাইন ব্যতীত বিভাগ 4(f) বৈশিষ্ট্যগুলির কোনো ব্যবহার করবে না:

- Central Park: টোলিং সিস্টেমের সরঞ্জামগুলি 59th স্ট্রিটের কাছে পার্কের অভ্যন্তরে পার্ক রোডওয়েজের তিনটি শনাক্তকরণ স্থানে চারটি খুঁটিতে প্রস্থাপিত। সরঞ্জামগুলি খুঁটিতে বসানো হবে, একই স্থানে বিদ্যমান খুঁটি প্রতিস্থাপন করা হবে এবং অনুমোদিত যানবাহনগুলিকে টোল পরিশোধ না করে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশের জন্য পার্ক ব্যবহার করতে বাধা দেবে। যেহেতু প্রকল্পের পৃষ্ঠপোষকদের অবশ্যই রক্ষণাবেক্ষণের জন্য খুঁটিতে অবিরত অ্যাক্সেস থাকতে হবে, তাই FHWA অনুসন্ধান করতে চায় যে CBD টোলিং বিকল্প Central Park-এর উপর ডি মিনিমিস প্রভাব ফেলবে।
- হাই লাইন: CBD টোলিং অলটারনেটিভ টোলিং সিস্টেমের সরঞ্জামগুলিকে হাই লাইনের সাথে সংযুক্ত করবে, একটি প্রাক্তন রেলপথ ভায়াদাক্ট যার এখন প্রাক্তন ট্র্যাকবেডে একটি লিনিয়ার পার্ক রয়েছে।²⁰ টোলিং সিস্টেমের সরঞ্জামগুলি একটি ধাতব পাইপের উপর ট্র্যাকবেড কাঠামোর নীচে মাউন্ট করা হবে, ভায়াদাক্টের বিদ্যমান গার্ডারের সাথে বোল্ট করা হবে। কোন টোলিং অবকাঠামো বা টোলিং সিস্টেমের সরঞ্জাম হাই লাইনের উপরে থাকা সর্বজনীনভাবে অ্যাক্সেসযোগ্য পার্কল্যান্ডের মধ্যে বা দৃশ্যমান হবে না। যেহেতু প্রকল্পের পৃষ্ঠপোষকদের হাই লাইনের নীচের অংশে সংযুক্ত টোলিং সরঞ্জামগুলিতে স্থায়ী অ্যাক্সেসের প্রয়োজন, তাই FHWA অনুসন্ধান করতে চায় যে CBD টোলিং বিকল্প হাই লাইনের উপর একটি ডি মিনিমিস প্রভাব ফেলবে।

[আগস্ট 2022-এ প্রকাশিত EA, FHWA-এর প্রস্তাবিত বর্ণনা দিয়েছে] যে CBD টোলিং বিকল্পের ফলে Central Park (সেন্ট্রাল পার্ক) এবং High Line (হাই লাইন)-এর উপর খুবই কম প্রভাব পড়বে এবং এই সংস্থানগুলির উপর এখতিয়ার সহ কর্মকর্তারা এই অনুসন্ধানের সাথে একমত হয়েছেন এবং New York State Historic

Preservation Office (নিউ ইয়র্ক স্টেট ঐতিহাসিক সংরক্ষণ অফিস) FHWA -এর সংকল্পের সাথে একমত হয়েছে যে একটি ঐতিহাসিক সম্পত্তি হিসাবে Central Park (সেন্ট্রাল পার্ক)-এর উপর কোন বিরূপ প্রভাব পড়বে না। [এছাড়াও আগস্ট 2022-এ প্রকাশিত EA, FHWA-এর প্রস্তাবিত অনুসন্ধানের বর্ণনা দিয়েছে যে CBD টোলিং বিকল্প নির্মাণের জন্য Central Park (সেন্ট্রাল পার্ক)-এর অস্থায়ী দখল এর সুরক্ষিত ক্রিয়াকলাপ, বৈশিষ্ট্য বা অ্যাট্রিবিউটগুলিকে ক্ষতিগ্রস্ত করবে না, কারণ সেন্ট্রাল পার্ক ধারা 4(f)-এর অধীনে সুরক্ষার জন্য যোগ্য, এবং তাই, Central Park (সেন্ট্রাল পার্ক)-এর অস্থায়ী দখল ধারা 4(f)-এর অধীনে সম্পত্তির ব্যবহার বলে বিচার্য নয়।

[সর্বজনীন মন্তব্যের সময় প্রাপ্ত পাবলিক ইনপুট বিবেচনার পর, FHWA এই সিদ্ধান্তে পৌঁছেছে যে CBD টোলিং বিকল্প কার্যকলাপ, বৈশিষ্ট্য এবং অ্যাট্রিবিউটগুলিকে প্রভাবিত করবে না, যেটি ধারা 4(f)-এর অধীনে High Line হাই লাইন/ক সুরক্ষা পাওয়ার জন্য, এবং CBD টোলিং বিকল্প Central Park (সেন্ট্রাল পার্ক)-এ খুবই কম প্রভাব ফেলার ক্ষেত্রে যোগ্য করে তোলে।]

অধ্যায় 19, "ধারা 4(f) মূল্যায়ন," এই অনুসন্ধানের আরও বিশদ এবং সমর্থন প্রদান করে।

শেষ নোট

- 1 U.S. Census Bureau. (আদমশুমারি কেন্দ্র) আমেরিকান কমিউনিটি সার্ভে, 2015-2019; U.S. Census Bureau (আদমশুমারি কেন্দ্র), 2012-2016 আদমশুমারি পরিবহন পরিকল্পনা প্যাকেজ।
- 2 U.S. Census Bureau (আদমশুমারি কেন্দ্র), 2012-2016 আদমশুমারি পরিবহন পরিকল্পনা প্যাকেজ; New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেট কম্পিউটার। 2017. New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির অফিস মার্কেট রিপোর্ট; U.S. Census Bureau (আদমশুমারি কেন্দ্র)। আমেরিকান কমিউনিটি সার্ভে, 2015 থেকে 2019।
- 3 American Public Transportation Association (আমেরিকান পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন অ্যাসোসিয়েশন)। 2021 পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন ফ্যাক্ট বুক, সারণী 10. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>
- 4 1 জুলাই, 2021 পর্যন্ত, Los Angeles (লস অ্যাঞ্জেলেস)-এর আনুমানিক জনসংখ্যা ছিল 3,849,297। U.S. Census Bureau. (আদমশুমারি কেন্দ্র) চটজলদি তথ্য। <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/losangelescitycalifornia.losangelescountycalifornia.CA/PST045221>।
- 5 New York Metropolitan Transportation Council (নিউ ইয়র্ক মেট্রোপলিটন ট্রান্সপোর্টেশন কাউন্সিল)। জানুয়ারি 2021। হাব বাউন্ড ট্রাভেল ডেটা রিপোর্ট 2019 / Transit-এর মধ্যে রয়েছে পাতাল রেল, কমিউটার রেল, বাস, ফেরি এবং ট্রাম। হাব বাউন্ড ডেটা প্রস্তুত করার জন্য NYMTC যাত্রী, যানবাহন এবং সাইকেল গণনার উপর নির্ভর করে এবং এই গণনায় কাজ ও অ-কাজ সংক্রান্ত ভ্রমণ অন্তর্ভুক্ত। অতএব, মোড দ্বারা ভ্রমণের শতাংশ আদমশুমারির তথ্য থেকে পরিবর্তিত হয়। https://www.nymtc.org/Portals/0/Pdf/Hub%20Bound/2019%20Hub%20Bound/DM_TDS_Hub_Bound_Travel_2019.pdf?ver=GS5smEoyHSsHsyX_t_Zriw%3d%3d।
- 6 [U.S. Census Bureau (আদমশুমারি কেন্দ্র), 2012-2016 Census Transportation Planning Package (সেনসাস ট্রান্সপোর্টেশন প্ল্যানিং প্যাকেজ).]
- 7 MTA Reform and Traffic Mobility Act (রিফর্ম অ্যান্ড ট্রাফিক মোবিলিটি অ্যাক্ট) দ্বারা সংজ্ঞায়িত হিসাবে, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD Manhattan (ম্যানহাটন) এবং 60th Street (60তম স্ট্রীটের)-এর দক্ষিণে ভৌগোলিক এলাকা নিয়ে গঠিত যতটা সম্ভব, কিন্তু এটি নিম্নলিখিত অন্তর্ভুক্ত করে না: Franklin D. Roosevelt (ফ্র্যাঙ্কলিন ডি রুজভেল্ট - FDR) Drive (ড্রাইভ) এবং West Side Highway/Route 9A (ওয়েস্ট সাইড হাইওয়ে/রুট 9A)-এর অন্তর্ভুক্ত নয়, Battery Park Underpass (ব্যাটারি পার্ক আন্ডারপাস) এবং Hugh L. Carey (হিউ এল কেরি টানেল)-র যেকোন সারফেস রোডওয়ে অংশ এই (West Side Highway/Route 9A - ওয়েস্ট সাইড হাইওয়ে/রুট 9A)-এর সাথে সংযোগ করে।
- 8 Merriam-Webster, "কীভাবে 'গ্রিডলক' এত দ্রুত সরে গেল? <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/the-history-of-gridlock>।
- 9 INRIX 2021 গ্লোবাল ট্রাফিক স্কোরকার্ড। <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>।

- 10 2019 এর জন্য MTA সাবওয়ে এবং বাস রাইডারশিপ। <https://new.mta.info/coronavirus/ridership>। বাস রাইডারশিপ New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Transit এবং MTA বাস কোম্পানির জন্য রিপোর্ট করা মোট বার্ষিক সংখ্যা প্রতিফলিত করে।
- 11 American Public Transportation Association (আমেরিকান পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন অ্যাসোসিয়েশন)। 2021 পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন ফ্যাক্ট বুক, সারণী 10। <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>। American Public Transportation Association (আমেরিকান পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন অ্যাসোসিয়েশন) "পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন রাইডারশিপ রিপোর্ট: চতুর্থ ত্রৈমাসিক 2021"। <https://www.apta.com/wp-content/uploads/2021-Q4-Ridership-APTA.pdf>।
- 12 Ernst & Young (আর্স্ট অ্যান্ড ইয়াং), LLP হল, Metropolitan Transportation Authority-র 2020-2024 মূলধন বিনিয়োগ কৌশলের অর্থনৈতিক প্রভাব/ New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির অংশীদারিত্বের জন্য প্রস্তুত। মার্চ 2019। <https://pfmnc.org/wp-content/uploads/2020/01/MTA-Capital-Plan-2020-24-Econ-Impacts.pdf>।
- 13 MTA। অক্টোবর 1, 2019। 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম): নির্বাহী সারসংক্ষেপ। <https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>।
- 14 Ibid।
- 15 এটি transit-এর উন্নতির জন্য Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর অংশ প্রতিফলিত করে; এটিতে এখানে চিহ্নিত করা হয়নি এমন অন্যান্য ট্রানজিট প্রকল্পগুলির জন্য একটি অতিরিক্ত \$254 মিলিয়ন, সেইসাথে ডিসেম্বর 2021 এর একটি সংশোধনী রয়েছে যা প্রোগ্রামটির ট্রানজিট- এবং রেল-সম্পর্কিত অংশকে \$535 মিলিয়ন বাড়িয়ে দিয়েছে। নন-transit উন্নতি সহ সম্পূর্ণ Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এ \$55.3 বিলিয়ন প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত রয়েছে।
- 16 MTA। অক্টোবর 1, 2019। 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম): নির্বাহী সারসংক্ষেপ। <https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>।
- 17 এপ্রিল 2019-এ, আইনসভা MTA Reform and Traffic Mobility Act (রিফর্ম অ্যান্ড ট্রাফিক মোবিলিটি অ্যাক্ট) পাস হয়েছে যা TBTA-কে প্রকল্পের ডিজাইন, বিকাশ, নির্মাণ এবং পরিচালনার জন্য অনুমোদিত করে। বিধানগুলির মধ্যে, আইনের প্রয়োজন যে একটি ট্র্যাফিক মোবিলিটি রিভিউ বোর্ড (TMRB) টোলার হারের পাশাপাশি ক্রেডিট ক্রসিং, ছাড় বা ছুটের বিষয়ে সুপারিশ তৈরি করার জন্য একটি ট্র্যাফিক মোবিলিটি রিভিউ বোর্ড প্রতিষ্ঠা করা উচিত। দেখুন **পরিশিষ্ট 2B, "প্রকল্প বিকল্প: MTA Reform and Traffic Mobility Act (রিফর্ম অ্যান্ড ট্রাফিক মোবিলিটি অ্যাক্ট)।"**
- 18 এই EA-এর জন্য পরিচালিত ভ্রমণ চাহিদা মডেলিং এবং **উপঅধ্যায় 4A, "পরিবহন: আঞ্চলিক পরিবহন প্রভাব এবং মডেলিং,"** নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভের অংশ হিসেবে সাইকেল লেন অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে কিন্তু বিদ্যমান শর্ত নয়।
- 19 Ibid।
- 20 নতুন সাইকেল লেন এবং বাস লেনগুলি এই EA-এর জন্য পরিচালিত পরিবহন মডেলিং এবং **উপঅধ্যায় 4A, "পরিবহন-এ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছিল: আঞ্চলিক পরিবহন প্রভাব এবং মডেলিং,"** উপযুক্ত হিসাবে।
- 20 হাই লাইনও একটি ঐতিহাসিক সম্পত্তি (অর্থাৎ, জাতীয় রেজিস্টারে তালিকাভুক্তির জন্য যোগ্য), কিন্তু একটি পুরানো রেলপথ সম্পত্তি (23 CFR 774.13) হিসাবে একটি ঐতিহাসিক সম্পত্তি হিসাবে ধারা 4(f) সম্পদ হিসাবে বিবেচনা থেকে অব্যাহতিপ্রাপ্ত।
- 22 **[উদাহরণ হিসেবে, একজন "প্রায়শই" গাড়ি চালানোর কাজ করা একজন চালক এমন কেউ হতে পারেন যিনি নিয়মিতভাবে কর্মস্থলে যাতায়াত করেন বা এমন কেউ যিনি নিয়মিত চিকিৎসা পেতে একটি সুবিধা কেন্দ্রে ভিজিট করেন।]**
- 23 **[প্রজেক্টের স্পনসররা কম আয়ের চালকদের বিকল্প চেষ্টা করার জন্য এবং অথবা তাদের ভ্রমণের অভ্যাস সামঞ্জস্য করার জন্য সময় দেওয়ার ক্ষেত্রে ছাড়ের টোল হারের জন্য পাঁচ বছরের মেয়াদে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, যা মূলধন প্রকল্পগুলির নির্ভরযোগ্যতা এবং অ্যাক্সেস বাড়ায়।]**
- 24 **[গুরুত্বপূর্ণভাবে, অনেক ক্ষেত্রে, একবার এই গ্রাহকদের E-ZPass (ই-জি পাস) হয়ে গেলে, তারা অন্যান্য সুবিধাগুলিতে কম টোল হার (মেলের মাধ্যমে টোলার তুলনায়) থেকেও উপকৃত হবে, যাতে NY & NJ টানেল এবং সেতুর পোর্ট অথরিটি (Port Authority), TBTA এর ব্রিজ এবং টানেল, New York স্টেট ব্রিজ অথরিটি ব্রিজ এবং New York স্টেট ফ্রাঙ্কওয়ে অন্তর্ভুক্ত, কিন্তু এতেই সীমিত নয় এবং এইভাবে তাদের সামগ্রিক টোল ব্যয় হ্রাস পাবে।]**
- 25 **[এই প্রতিশ্রুতি New York City (নিউইয়র্ক সিটি) ট্যাক্সি এবং FHV চালকদের কম আয়ের চালক প্রশমনের ব্যবস্থা থেকে উপকৃত হতে বাধা দেবে না, যার মধ্যে অন্তর্ভুক্ত তাদের যানবাহনের জন্য নিম্ন আয়ের ডিসকাউন্ট প্ল্যান রয়েছে, যেগুলি ট্যাক্সি বা FHV হিসেবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত নয়, তবে এই শর্ত থাকতে হবে যে তারা যেন যোগ্যতা প্রদর্শন করতে পারেন।]**
- 26 **[USEPA. 2014। "রাস্তার কাছাকাছি অঞ্চলের বায়ু দূষণ ও স্বাস্থ্য: প্রায়শই জিজ্ঞাসিত প্রশ্নাবলী"।]**

- US]EPA-420-F-14-044. আগস্ট। <https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100NFFD.PDF?Dockey=P100NFFD.PDF>. p. 1.; USEPA দ্বারা সংজ্ঞায়িত অনুসারে, বায়ুর বিষাক্ত পদার্থ, প্রায়ই বিপজ্জনক বায়ু দূষণকারী পদার্থ (HAPs) বলা হয়, এগুলি এমন দূষণকারী পদার্থ যা ক্যান্সার বা অন্যান্য গুরুতর স্বাস্থ্য সম্পর্কিত প্রভাব, যেমন প্রজনন প্রভাব বা জন্মগত ত্রুটি, অথবা প্রতিকূল পরিবেশগত প্রভাবের জন্য পরিচিত বা এগুলি ঘটায় বলে সন্দেহ করা হয়। [US] EPA তার HAP প্রোগ্রামের অধীনে 187টি রাসায়নিক পদার্থকে নিয়ন্ত্রণ করে (USEPA, 2009d)। বেশিরভাগ বায়ুর বিষাক্ত পদার্থ পরিবহন ও শিল্প থেকে উদ্ভূত হয়, যার মধ্যে মোটর গাড়ি, শিল্প ফেসিলিটি এবং বিদ্যুৎ কেন্দ্র অন্তর্ভুক্ত। USEPA. EJSCREEN Environmental Justice Mapping and Screening Tool (এনভায়রনমেন্টাল জাস্টিস ম্যাপিং এবং স্ক্রীনিং টুল): EJSCREEN প্রযুক্তিগত ডকুমেন্টেশন। সেপ্টেম্বর 2019। https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-04/documents/ejscreen_technical_document.pdf.]
- 27 [USEPA. 2021. "ডিজেল পার্টিকুলেট ম্যাটার (PM) বায়ু দূষক পদার্থ।" EnviroAtlas ন্যাশনাল ডেটা ফ্যাক্ট শিট। জানুয়ারি। <https://enviroatlas.epa.gov/enviroatlas/DataFactSheets/pdf/Supplemental/DieselPMairtoxics.pdf>; USEPA / 2014। "রাস্তার কাছাকাছি অঞ্চলের বায়ু দূষণ ও স্বাস্থ্য: প্রায়শই জিজ্ঞাসিত প্রশ্ন." [US]EPA-420-F-14-044। আগস্ট। <https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100NFFD.PDF?Dockey=P100NFFD.PDF>. p. 3; Lattanzio, Richard / 2022। হেভি ডিউটি যানবাহন, বায়ু দূষণ এবং জলবায়ু পরিবর্তন। রিপোর্ট IF12043। Washington (ওয়্যাশিংটন), DC: কংগ্রেসনাল রিসার্চ সার্ভিস। <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF12043>।]
- 28 [Grace Brennan, হাইওয়ের পার্ক: Cross-Bronx Expressway (ক্রস-ব্রংস এক্সপ্রেসওয়ে), 49 Fordham Urb (49 ফোর্ডহ্যাম আর্ব) নির্মাণের কারণে কয়েক দশকের ধ্বংসাত্মক সমাধান হিসেবে একটি ক্যাপ পার্ক তৈরি করা। L.J. 825 (2022)। <https://ir.lawnet.fordham.edu/ulj/vol49/iss4/4>; Sooyoung Kim, Zafar Zafari, Martine Bellanger, and Peter Alexander Muennig, 2018। "পার্ক হিসেবে ব্যবহারের জন্য ফ্রিওয়ের ক্যাপিং এর কম ব্যয়: New York Cross Bronx Expressway (নিউ ইয়র্ক ক্রস ব্রংস এক্সপ্রেসওয়ে) কেস স্টাডি।" আমেরিকান জার্নাল অফ পাবলিক হেলথ 108। P. 379-384. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2017.304243>।]
- 29 [Negret, Marcel, and Carlos Mandeville / 2020। "বাসস্থানসমূহকে আলাদা করা হলো একটি বিকল্প।" আঞ্চলিক পরিকল্পনা সমিতি। 21 আগস্ট, 2020. <https://rpa.org/latest/lab/housing-segregation-is-a-choice>.]
- 30 [EJScreen যানবাহন চলাচলের নৈকট্য গণনা করার জন্য 500-মিটার দূরত্ব (প্রায় 1,600 ফুট) ব্যবহার করলেও এখানে উপস্থাপিত ট্রাক চলাচলের নৈকট্য গণনা 300 মিটার (প্রায় 1,000 ফুট) ব্যবহার করে। এই সিদ্ধান্তটি EJScreen প্রযুক্তিগত ডকুমেন্টেশন এবং রাস্তার নৈকট্য ও দূষণ বিবেচনা করে এমন অন্যান্য গবেষণার পর্যালোচনার উপর ভিত্তি করে নেওয়া হয়েছিল, যার মধ্যে Urban Institute (আরবান ইনস্টিটিউট)-এর একটি সাম্প্রতিক রিপোর্ট রয়েছে, যেখানে বলা হয় যে একটি লিটারেচার পর্যালোচনার পরে, প্রতিবেদনের লেখকরা "নির্ধারণ করেন...যে দূষণ সম্ভবত কাছাকাছি সীমানার মধ্যে অব্যাহত থাকতে পারে।" USEPA. 2019। EJSCREEN প্রযুক্তিগত ডকুমেন্টেশন। https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-04/documents/ejscreen_technical_document.pdf. p. 50; Samuels, Gabe and Yonah Freemark. 2022। হাইওয়ের কাছে দূষিত জীবন: জাতীয় বৃত্তির একটি পর্যালোচনা এবং একটি Louisville (লুইসভিল) কেস স্টাডি। The Urban Institute (আরবান ইনস্টিটিউট)। <https://www.urban.org/sites/default/files/2022-11/The%20Polluted%20Life%20Near%20the%20Highway.pdf>. p 5; American Lung Association (আমেরিকান ফুসফুস সমিতি)। 2022। হাইওয়ের কাছাকাছি জীবনযাত্রা এবং বায়ু দূষণ। <https://www.lung.org/clean-air/outdoors/who-is-at-risk/highways>। নভেম্বর; Kim, Deajin ইত্যাদি 2022। আঞ্চলিক-স্তরে রাস্তার কাছাকাছি বায়ুর গুণমান বিশ্লেষণের জন্য ডায়নামিক গ্রিড-রিসেপ্টর পদ্ধতি। পরিবেশ। 105। এপ্রিল। <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103232>; Carter, Sarah A., ইত্যাদি। গর্ভাবস্থায় কাছাকাছি রাস্তার বায়ু দূষণের সংস্পর্শে আসা এবং শিশুদের মধ্যে অটিজম স্পেকট্রাম ব্যাধি। এনভায়রনমেন্ট ইন্টারন্যাশনাল। 158। জানুয়ারি। <https://doi.org/10.1016/j.envint.2021.106898>.]
- 31 [ট্রাক যানবাহনের নোইকট্য বিশ্লেষণের জন্য ব্যবহার করা হয়েছিল কারণ এটি চলাচলের সংস্পর্শে আসার একটি ভালো হিসাব করার উপায়। টোলিং সিনারিও E ট্রাক যানবাহন পরিবর্তনের জন্য ব্যবহার করা হয়েছিল কারণ এটি সর্বাধিক ট্রাক চলাচলের পরিবর্তিত পথের টোলিং সিনারিও ছিল। টোলিং সিনারিও E এবং G উভয়ই ট্রাক নয় এমন যানবাহন চলাচলের পরিবর্তিত পথগুলির অন্বেষণ করতে ব্যবহৃত হয়েছিল - ট্রাক চলাচল এবং ট্রাক নয় এমন যানবাহন চলাচলে একই আচরণ দেখা যায় কিনা, তা নির্ধারণ করতে টোলিং সিনারিও E ব্যবহার করা হয়েছিল এবং তারপরে টোলিং সিনারিও G ব্যবহার করা হয়েছিল কারণ এর ট্রাক নয় এমন যানবাহন চলাচলের সবচেয়ে বড় সম্ভাব্য বৃদ্ধি। পদ্ধতির অতিরিক্ত ব্যাখ্যা অ্যাপেন্ডিক্স 17D, "প্রযুক্তিগত মেমোরেন্ডাম"-এ প্রদান করা হয়েছে।]
- 32 [অ্যাপেন্ডিক্স 17D, "প্রযুক্তিগত মেমোরেন্ডাম" বায়ু দূষণকারীর জন্য 80 তম পার্সেন্টাইল এবং দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝার জন্য 66.66 তম পার্সেন্টাইল ব্যবহার করে প্রকল্পের প্রভাবগুলিকে বর্ণনা করে এবং মূল্যায়ন করে। প্রশমনের জন্য অবস্থান নির্ধারণের ক্ষেত্রে 90 তম পার্সেন্টাইলের ব্যবহারবিনিয়োগের জন্য অবস্থানগুলির মোকাবিলা করার জন্য এনভায়রনমেন্টাল কোয়ালিটিস ক্লাইমেট এবং ইকোনমিক জাস্টিস স্ক্রীনিং টুল-এর পদ্ধতির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।]
- 33 [নিম্নলিখিত সম্প্রদায়গুলির জনসংখ্যার অঞ্চলগুলি থাকতে পারে যা স্থান-ভিত্তিক প্রশমনের যোগ্যতা রাখে: High Bridge (হাই ব্রিজ), Morrisania (মরিসানিয়া) এবং Crotona (ক্রোটোনা), Tremont (ট্রেমন্ট), Hunts Point

(হান্টস পয়েন্ট), Mott Haven (মট হ্যাভেন), Pelham (পেলহাম), Throgs Neck (থ্রগস নেক), Northeast Bronx (উত্তরপূর্ব ব্রংস), NY; East Harlem (ইস্ট হারলেম), Randall's Island (র্যান্ডালস আইল্যান্ড) এবং Manhattan (ম্যানহাটন)-এ Lower East Side (লোয়ার ইস্ট সাইড)/Lower Manhattan (লোয়ার ম্যানহাটন), NY; Downtown Brooklyn (ডাউনটাউন ব্রুকলিন), Fort Greene (ফোর্ট গ্রিন) এবং Brooklyn (ব্রুকলিন)-এ South Williamsburg (সাউথ উইলিয়ামসবার্গ), NY; Essex County (ইসেক্স কাউন্টি)-এ Orange (অরেঞ্জ), East Orange (ইস্ট অরেঞ্জ) এবং Newark (নিওর্ক), NJ এবং Bergen County (বার্জেন কাউন্টি)-এ Fort Lee (ফোর্ট লি), NJ (টোলিং সিনারিও G-এর অধীন ছাড়া)।