

CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) TOLLING PROGRAM

最终环境评估 执行摘要

2023 年 4 月

联邦领导机构



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**

项目发起人



**Department of
Transportation**



将本《执行摘要》的官方英文版翻译成任何其他语言的唯一目的是方便英语水平有限 (LEP) 或更喜欢以其母语阅读文件的人士参与公众评议期活动。

目录

什么是 CENTRAL BUSINESS DISTRICT TOLLING PROGRAM?	ES-2
将在哪里实施该项目?	ES-2
人员和物流是如何抵达 Manhattan CBD 并在其周边流动的?	ES-2
该项目如何产生收益和影响?	ES-3
什么是环境评估 (EA)? 为什么要对该项目执行环境评估?	ES-3
为什么要提出 CBD TOLLING PROGRAM?	ES-5
项目的目的、需求和目标.....	ES-6
我们为什么要减少交通拥堵?	ES-6
我们为什么需要投资 Transit?	ES-6
该项目有哪些目标?	ES-7
本项目有哪些备选方案?	ES-8
No Action 备选方案.....	ES-8
CBD Tolling Alternative (Action 备选方案)	ES-11
有利影响和不利影响: 在 CBD Tolling Alternative 中, 需要重点理解哪些收费方法?	ES-11
卡车通行费价格。	ES-13
一天中的时间。	ES-13
Action 备选方案如何实现项目的目标?	ES-13
该项目有何影响?	ES-14
该项目对环境正义群体有何影响?	ES-15
低收入司机	ES-15
出租车和 FHV	ES-17
[环境正义社区中的交通变化.....	ES-18
与交通和卡车交通有关的空气污染物。	ES-18
过去的土地使用和运输做法、趋势和负担。	ES-18
关于卡车交通影响的总结。	ES-19
关于非卡车交通影响的总结。	ES-19
交通改道的缓解措施。	ES-19
缓解措施会改变 EA 的结果吗?].....	ES-23
公众如何参与项目活动?	ES-24
Environmental Justice Technical Advisory Group。	ES-24
环境正义利益相关者工作小组。	ES-24
该项目对第 4(f) 节地产有何影响?	ES-45
图例	
图 ES-1.28 县的地区研究地区.....	ES-2
图 ES-2. 人们进入[和离开] Manhattan CBD (按方式)	ES-3
图 ES-3. 最拥挤的城市地区 (2021 年)	ES-5
图 ES-4. EA 中评估的资源方面和影响	ES-15

[图 ES-5. 预先存在高污染和慢性疾病负担且卡车交通可能会增加的环境正义普查区域（收费方法 E）]..... ES-20

表格

表 ES-1. 初步备选方案筛选结果¹ ES-9

表 ES-2. CBD Tolling Alternative 经过评估的收费方法 ES-12

表 ES-3. No Action 和 CBD Tolling Alternatives 的评价结果比较..... ES-14

[表 ES-4. 区域和基于地点的缓解措施]¹ ES-21

表 ES-[5]. CBD Tolling Alternative 的收益和影响与收费方法的对比摘要 ES-25

[表 ES-6. CBD Tolling Alternative 缓解措施和强化措施实施方法概述]..... ES-36

尾注 **ES-46**

《Central Business District (CBD) Tolling Program（以下简称“本项目”）环境评估 (EA) 执行摘要》对本项目进行了高水平概述，包括：

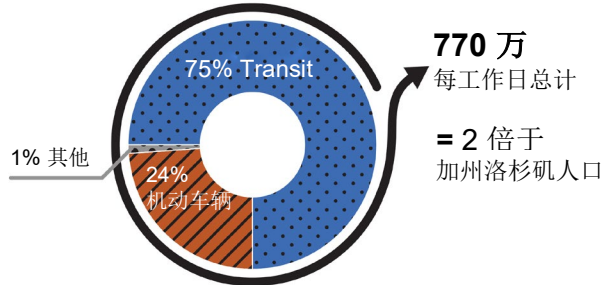
- 项目的目的、需求和目标
- 其他备选方案
- 项目影响
- 重大发现

与本《执行摘要》提供的信息相关的其他详情可以在 EA 的相关章节和附录中找到。

[根据公众评议期内收到的反馈、Environmental Justice Technical Advisory Group 的额外讨论以及 FHWA 的指导意义，对 EA 进行了修订，形成了 CBD Tolling Program 的最终 EA。除非另有说明，术语“EA”是指 2023 年向公众公开的最终 EA。“前言”中描述了 EA 和最终 EA 之间的差异。]

前往 Manhattan CBD 的人们乘坐公共交通工具（铁路、地铁、巴士、电车、轮渡和辅助交通工具）、步行或骑自行车、或乘坐客车、出租车、出租车辆 (FHV) 或卡车达到目的地。无论是出于工作还是休闲目的，大多数人都选择乘坐公共交通工具前往 Manhattan CBD。

**图 ES-2. 人们进入[和离开] Manhattan CBD
(按方式)**



来源：NYMTC Hub Bound Travel Data Repoerr, 2019

根据 New York Metropolitan Transportation Council (NYMTC) 枢纽出行数据报告，2019 年平均工作日约有 7,665,000 人进出 Manhattan CBD，接近加利福尼亚州洛杉矶人口的两倍（图 ES-2）。⁴ 其中 75% 的出行是通过 Transit 完成的，但是估计有 1,856,000 次 (24%) 是通过汽车、出租车、货车或卡车完成的。⁵

[根据 2012-2016 年美国社区调查，通勤者使用 Transit 进入 Manhattan CBD 的比例甚至更高，85% 的人使用 Transit，11% 的人使用机动车。⁶]

该项目如何产生收益和影响？

28 县大都会区是 Manhattan CBD 客流的主要出发地与目的地。该项目将影响 Manhattan CBD 和该地区其他片区的出行模式。越靠近 Manhattan CBD，出行模式的变化就越为丰富。为评估该项目的有利影响和不利影响，EA 进行了 28 县区的综合研究和针对数个区域的独立研究。根据具体课题的不同，进行独立研究的区域也会随之发生变化。例如，进行本地空气质量评估的区域就比评估与收费基础设施和收费系统设备安装相关的视觉效果的区域要大得多。关于此类研究区域的更多讨论请参阅第 3 章“环境分析框架”以及 EA 中的各个章节。

什么是环境评估 (EA)？为什么要对该项目执行环境评估？

根据 National Environmental Policy Act (NEPA) 的要求，联邦机构在做出决定之前，必须了解并披露该行动对环境的影响。联邦机构需要执行一项 EA (40 CFR §1501.5) 以确保其在决策过程中充分考虑了该行动对环境的影响 (40 CFR §1500.1(a))。对于不太可能产生重大影响的拟议措施，或者当影响的重要性未知时 (40 CFR §1501.5(a))，EA 有助于确定不利影响的重要性。如果没有重大不利影响，或不利影响可通过其他手段降低到重大水平以下，联邦机构可以发布一份 Finding of No Significant Impact (FONSI) (40 CFR §1501.6)。如果存在无法减轻的重大影响，联邦机构必须发布一份 Environmental Impact Statement (EIS) 并保留一份 Record of Decision (ROD)。

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

该项目由美国国会于 1991 年设立，其前身是“Congestion Pricing Pilot Program”。该项目于 1998 年更名为 VPPP，旨在验证拥堵定价策略是否可行以及该策略可在多大程度上减少拥堵，同时探索这些策略对“司机行为、交通流量、Transit 载客量、空气质量和交通项目资金可用性”的影响。

颁布于 1970 年的 NEPA 要求联邦机构在做出决定之前评估其拟定行动对环境的影响。FHWA 必须遵循 NEPA 要求，对 VPPP 项目做出是否批准的决定。

来源：

FHWA. “Value Pricing Pilot Program.”

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

United States Environmental Protection Agency. “What is the National Environmental Policy Act.” <https://www.epa.gov/nepa/what-national-environmental-policy-act>

Manhattan CBD 区域内的一些道路属于全国公路系统的一部分，其中一些在联邦政府的资金支持下得到了修缮。为了对此类道路进行收费，项目发起人需要获得 U.S. Department of Transportation’s Federal Highway Administration (FHWA) 的批准；在此情况下即需要通过其 Value Pricing Pilot Program (VPPP)。项目发起人提交给 FHWA 审阅的、旨在采取行动的 VPPP 申请必须符合 NEPA 要求。

作为 NEPA 流程中的领导机构，FHWA 认为 EA 是适用于本项目的评估类型，即实现项目目标主要可能导致运营上的变化，而对现有环境的实际影响较小。同时，减少 Manhattan CBD 的拥堵还将对空气质量和生活质量产生有利的影响。

FHWA 认为，该项目可能会对环境正义群体产生影响。为此，FHWA 要求在 NEPA 流程中强化公众宣传，并与联邦和州资源机构进行统合协调。

为什么要提出 CBD TOLLING PROGRAM?

多年以来，交通拥堵一直是 Manhattan CBD 亟待解决的难题，⁷也是纽约市历代政府所面临的最具挑战性的政策问题之一。随着该地区的人口和商业活动不断发展壮大，近年来该地区交通拥堵频发，以至于人们发明了一个新词来形容这种状况：连环堵车（gridlock：指各个路口、各个方向的车流完全堵死，无法移动）。⁸

NYCDOT、MTA 和其他交通运输机构已经实施了一些计划以减少交通拥堵，改善进出 Manhattan CBD 的乘车、步行和骑行的交通状况。NYCDOT 已将部分路边停车位改造为自行车道，同时拓宽了人行道和转角，以增加行走空间。NYCDOT 还将 Manhattan 的某些大道和东西向跨城街道的路边车道和一般车道改成了巴士专用道。

此外，MTA 还联合其他 Transit 机构为年长者、残障人士和学龄儿童提供优惠出行票价。2022 年初，作为其新票价系统 (OMNY) 试运行的一部分，MTA 推出了票价上限优惠，只要乘客在一周内消费达 33 美元（等同于 12 次出行），即可在该周的剩余时间内免费无限次乘车。许多雇主参与了一项联邦计划，允许其员工使用税前薪资支付交通费，还有许多公司采用了弹性工作制，其中包括允许员工选择远程工作。

图 ES-3. 最拥挤的城市地区
(2021 年)

美国
1. New York, NY (纽约州, 纽约市)
2. Chicago, IL (伊利诺伊州, 芝加哥)
3. Philadelphia, PA (宾夕法尼亚州, 费城)
4. Boston, MA (马萨诸塞州, 波士顿)
5. Miami, FL (佛罗里达州, 迈阿密)

来源：INRIX, 2021

然而，尽管采取了一系列减少交通流量的举措，尽管该地区拥有全美最广泛、最强大的公共交通运输网，交通拥堵依然没有得到彻底解决。2020 年和 2021 年，纽约市的交通拥堵在全美城市中排名最差（图 ES-3）。⁹

在过去的 45 年里，纽约州和纽约市的官员、利益相关者和倡导团体开展了多项研究，以期找到解决 Manhattan CBD 拥堵问题的最佳方法。这些研究均表明，拥堵定价策略——即根据交通流量水平进行定价收费——是最有效的解决方案。第 2 章“项目备选方案”和附录 2A“项目备选方案：既往研究与想法”提供了有关其他备选方案和早前研究的更多信息。

项目的目的、需求和目标

该项目旨在减少 Manhattan CBD 的交通拥堵，并在获得 FHWA 的 VPPP 批准后将项目收入用于未来的交通改善。

我们为什么要减少交通拥堵？

来往于 Manhattan CBD 及其内部的行驶速度低和行驶时间不可靠增加了使用道路的车辆通勤和行驶时间，降低了劳动者的生产力，降低了巴士和辅助运输的服务质量，提高了运输成本和业务运营的总成本，并导致急救车辆延误。因此，我们需要减少 Manhattan CBD 的车辆拥堵，以提高交通系统的准点率和效率。



我们为什么需要投资 Transit？

**“解决 Manhattan
交通拥堵的唯一方法就是改善公共交通。”**
1966 年 2 月 · Regional Plan Association · Regional Plan
News 第 82 号刊

Transit 对纽约市的整体经济以及该地区的居民、劳动者和游客至关重要，为了确保持续的流动性和可达性，对 Transit 的持续投资是必要的。**[MTA 的 Transit 系统，尤其是巴士网络，真正地通过为低收入和少数群体服务来促进公平。]**

仅 2019 年，MTA 地铁就接待了 17 亿名乘客，MTA 巴士接待了 6.776 亿名乘客，它们为整个纽约市提供了就业、医疗、教育以及丰富的服务和娱乐选择。MTA 系统中最繁忙的 10 个地铁站均位于 Manhattan CBD，而 10 条最繁忙的 MTA 巴士线路中也有两条位于或行经 Manhattan CBD。¹⁰ Long Island Rail Road 和 Metro-North Railroad 是 2019 年美国最繁忙的通勤铁路系统，而位于 Manhattan CBD 内的 Penn Station New York 和 Grand Central Terminal 则是北美最繁忙的两个客运火车站。¹¹

MTA 约有 70,000 名雇员，这也使其成为纽约州最大的个体雇主之一（比许多小城市的所有雇员都多）。通过资金支出，MTA 每年通过大型基础设施项目和日常运营维护项目向本地经济注入数十亿美元，在其直接提供的就业岗位之外又间接提供了数千个额外就业岗位。¹²

从数字看拥堵

拥堵成本：102 小时的停工时间；约等于纽约市市区每位司机每年浪费 1,595 美元。^{*}

出行速度：Manhattan CBD 从 2010 年的 9.1 英里/小时 (mph) 下降到 2019 年的 7.1 英里/小时，下降 **[23%]**。^{**}

FHV 登记：2019 年，纽约市的 FHV 登记数达到了 2010 年的三倍，即从低于 40,000 增长到高于 120,000。由于受到 COVID-19 疫情影响，以及该市对 FHV 登记数目的持续管制，到 2022 年 4 月，FHV 出行数降至 70,000 次。[†]

本地巴士速度：自 2010 年以来，Manhattan CBD 的巴士速度下降了 28%。精品巴士服务（纽约市 Transit 快速巴士服务）行经 Manhattan 区内路线的速度比其他行政区内路线的速度要慢 19%。^{††}

来源：

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

^{**} NYCDOT. August 2019. New York City Mobility Report. <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>.

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

^{††} NYCDOT. August 2019. New York City Mobility Report. <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>; New York City Transit analysis.

自 2017 年开始，MTA 的运营机构参与了一系列项目，以解决从 2010 年开始出现的引起服务质量下滑的一些根本问题，并开始对通勤铁路和地铁基础设施进行改善。如 MTA 2020–2024 Capital Program 所述，这些项目大大减少了延误，改善了准点情况。¹³

MTA 通勤铁路和地铁系统的组成部分已有 100 多年的历史，基本的资本需求仍然存在，旨在确保良好的维修状态，并使 MTA 的 Transit 和铁路资产继续在 21 世纪提供服务。2020–2024 Capital Program 旨在“基于已有的成就，保证我们实施的改善可惠及未来数年”。¹⁴ 该计划确定将要在该地区的地铁、公共汽车和通勤铁路上¹⁵投资 520 亿美元。以下是 2020–2024 Capital Program 的重要指导原则。

- 投资于改善准点率
- 承诺环境可持续发展
- 为所有纽约人建立一个无障碍的 Transit 系统
- 缓解拥堵情况，促进增长
- 通过研发技术改善安全与客户服务¹⁶

该项目有哪些目标？

FHWA 和项目发起人确立了以下目标，以进一步完善项目目的，解决上述需求。

- 将 Manhattan CBD 内的每日车辆行驶里程 (VMT) 降低至少 5%
- 将每日进入 Manhattan CBD 的车辆数目降低至少 10%
- 为资金改善项目创造新的资金来源，以产生充足的年度净收入，为 MTA Capital Program 中的资金项目提供 150 亿美元的资金。
- 制定与纽约州立法机构的 MTA Reform and Traffic Mobility Act 宗旨相一致的收费计划¹⁷

本项目有哪些备选方案？

FHWA 和项目发起人根据项目的目的、需求和四个目标中的三个筛选了一些初步的备选方案（表 ES-1）。第 2 章“项目备选方案”提供了进一步的详细分析。CBD Tolling Alternative 是符合项目的目的、需求和三个目标的方案。因此，本 EA 共有两种备选方案：

- **No Action 备选方案**，即不在 Manhattan CBD 实施车辆收费计划
- **CBD Tolling Alternative (Action 备选方案)**，即在 Manhattan CBD 实施车辆收费计划

尽管 No Action 备选方案不符合本项目的目的和目标，但 NEPA 规定要求对其进行评估，并将其作为评估 CBD Tolling Alternative 潜在影响的基准线条件。

No Action 备选方案

No Action 备选方案假定以下现行政策和计划将继续实施，并将实施其他一些计划举措，包括：

- 纽约市的 FHV 牌照数量上限将保持不变。
- NYCDOT 于 2021 年秋季实施的 Brooklyn Bridge 双向受保护自行车道将继续保留。¹⁸
- NYCDOT 将继续维持当前的配置，在 Brooklyn-Queens Expressway 的 Atlantic Avenue 和 Brooklyn Bridge 之间双向各设两条车道，暂时替代 Atlantic Avenue 和 Sands Street 之间的桥梁和道路结构的功能以对其进行修缮。¹⁹
- NYCDOT 将把 Ed Koch Queensboro Bridge 下层的一条车道改为人行道，下层北侧现有的一条共用车道将仅限自行车使用。
- TBTA 和 Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ) 将继续对其桥梁和隧道收费，而 East River Bridges 和 Harlem River Bridges 将继续保持免费。第 1 章“简介”中进行了描述，提供了关于[现行]收费的更多信息。
- MTA 将根据现有资金的可用情况，推动实施其在 2020–2024 Capital Program 中拟定开展的交通运输和铁路改善项目。附录 4A.1、表 4A.1-3 提供了 EA 分析中涉及的近期交通运输和铁路改善项目的信息。
- NYCDOT 和纽约市其他机构将继续开展为应对 COVID-19 疫情而制定的计划，包括封锁某些街道路段（“开放街道”）和利用路边停车道用于户外用餐（“开放餐馆”）。
- NYCDOT 将继续发展自行车和公共汽车基础设施建设，包括建造新的自行车道和公共汽车专用道。²⁰ 第 4E 章“交通：步行和骑行”提供了有关近期实施和规划实施的自行车道改善的更多信息。

表 ES-1. 初步备选方案筛选结果¹

备选方案	目的和需求： 减少 Manhattan CBD 的交通拥堵，将项目收入用于未来的交通改善	目标 1： 降低 Manhattan CBD 的每日车辆行驶里程 (VMT) 标准： 减少 5% (相对于 No Action)	目标 2： 减少进入 Manhattan CBD 的车辆数目 标准： 减少 10% (相对于 No Action)	目标 3： 为资金改善项目创造新的资金来源，以产生充足的年度净收入，为 MTA Capital Program 中的资金项目提供 150 亿美元的资金
NA-1: No Action 备选方案	不满足	不满足	不满足	不满足
NTP-1: 停车定价策略	不满足	未达到（见注 2）	不满足	未达到（见注 2）
T-1: 道路全程收费：提高收费或对现有收费设施实行浮动收费	不满足	未达到（见注 3）	未达到（见注 3）	不满足
T-2: 道路全程收费：对 East 和 Harlem River bridges 收费	未达到（见注 4）	满足	满足	未达到（见注 4）
T-3: 高承载车辆 (HOT) 收费道路	未达到（见注 5）	不满足	不满足	未达到（见注 5）
T-4: 基于不同区域的收费：CBD Tolling Program	满足	满足	满足	满足
O-1: 停车定价：减少政府颁发的停车许可	不满足	[未达到（见注 6）]	[未达到（见注 6）]	不满足
O-2: 提供额外的出租车停车点以减少空车流量	不满足	未达到（见注 [7]）	不满足	不满足
O-3: 制定远程办公激励计划	不满足	不满足	未达到（见注 [8]）	不满足
O-4: 定量配给车牌	不满足	满足	满足	不满足
O-5: 强制拼车	不满足	满足	满足	不满足
O-6: 限时段卡车进出	不满足	未达到（见注 [9]）	未达到（见注 [9]）	不满足

表 ES-1 注释

- ¹ 筛选基于各种先前的研究和文件，包括以下内容：New York City Traffic Congestion Mitigation Commission 的“Congestion Mitigation Strategies: Alternatives to the City’s Plan”（2007年12月10日）；“Report to the Traffic Congestion Mitigation Commission & Recommended Implementation Plan”（2008年1月31日）及其附录，包括为 New York City Economic Development Corporation 和 New York City Department of Transportation 准备的 Cambridge Systematics, Inc. 的“Technical Memorandum: Telecommuting Incentives”（2007年12月10日）；为 New York City Economic Development Corporation 和 New York City Department of Transportation 准备的 Cambridge Systematics, Inc. 的“Technical Memorandum: Night Delivery Incentives”（2007年12月10日）；为 New York City Economic Development Corporation 和 New York City Department of Transportation 准备的 Cambridge Systematics, Inc. 的“Technical Memorandum: Congestion Reduction Policies Involving Taxis”（2007年12月10日）；为 New York City Economic Development Corporation 和 New York City Department of Transportation 准备的 Cambridge Systematics, Inc. 的“Technical Memorandum: Increase Cost of Parking in the Manhattan Central Business District (CBD)”（2007年12月10日）。
- ² 对于 NTP-1：VMT 预计减少幅度远低于 1%。此外，纽约市和 MTA 之间没有法律或协议可用于指导如何使用本备选方案产生的收入支持 MTA 的 Capital Program。
- ³ 对于 T-1：本备选方案将产生收入，但每年净收入不足以为 MTA Capital Program 的资金项目提供 150 亿美元的资金。本备选方案的收入以及 VMT 和车辆数目的减少情况取决于收费涨幅，以及是仅提高 Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) 设施的收费，还是同时提高 TBTA 和 Port Authority of New York and New Jersey 设施的收费。此外，由于存在一些免费的交叉路口，交通压力将转移到免费路段，并可能导致收入减少，但交通流量未减少。此外，考虑到 Manhattan CBD 仍有一部分免费出入口可以使用，本备选方案也无益于解决 Manhattan CBD 的拥堵问题。
- ⁴ 对于 T-2：早前的研究表明，本备选方案可以减少拥堵，同时提高收入以满足项目目标。然而，纽约市和 MTA 之间没有任何法律或协议规定将税收转给 MTA 以支持资本计划。**[此外，2008 年 New York City Traffic Congestion Mitigation Commission 的研究确定了这种备选方案的许多缺点，包括这种备选方案不能解决在 Manhattan 内开始和结束的行程，例如在 Upper East Side 和 Upper West Side 开始或结束的行程；并且这种选择将对 South Bronx 和 Harlem/Washington Heights 之间的当地交通产生不利影响，这可能导致在两个环境正义社区中的当地不利经济影响。]**
- ⁵ 对于 T-3：HOT 收费道路方案可能有效产生收入，但由于相同公路上有免费车道可以使用，该方案无法解决拥堵问题或无法取得足够收入以满足目标要求。
- ^[6] **[对于 O-1：早期的研究得出结论，减少向政府雇员发放的停车标语牌将使 86th Street 以南的 VMT 减少 0.1% 至 0.3%，这取决于减少的规模（评估的减少量从 3,000 到 10,000 个标语牌不等）。在这种 VMT 减少水平下，这种备选方案也不会减少进入 Manhattan CBD 的车辆数量，不足以实现本项目目标。]**
- ^[7] 对于 O-2：提供额外的出租车停车点不会对进入 Manhattan CBD 的出租车数目产生影响，也不一定减少 VMT。因为在下客后，出租车仍需空车返回出租车停车点。此外，这种备选方案不能广泛解决所有车辆的 VMT 问题，也不能减少进入 Manhattan CBD 的车辆数量。
- ^[8] 对于 O-3：早前的研究表明，本备选方案减少的纽约市通勤出行不到百分之二。近期的 COVID-19 疫情经验也为这一结论提供了支持。在大规模的全职远程工作期结束后，本地区业务活动逐渐恢复，尽管许多白领工作者仍然采用远程办公方式，但本地区的交通流量水平已逐渐恢复到 COVID-19 疫情以前的水平（更多信息，请参阅第 1 章“简介”的第 1.4.1 节）。在影响如此之小的情况下，即使将该方案与其他方案（如 NTP-1 或 O-2）相结合，也无法减少拥堵并产生新的收入来满足项目的目的、需求和目标。
- ^[9] 对于 O-6：要实施限时时段卡车进出的备选方案，收货方必须营业至深夜并安排人手进行收货。此外，根据实施限制的方式，一些大卡车可能会派出多辆小卡车，从而增加车辆数量和 VMT。

CBD Tolling Alternative (Action 备选方案)

CBD Tolling Alternative 将对进入或停留在 Manhattan CBD 的车辆进行收费。将对进入 CBD 的非商用载客车辆每天收费一次。停留在 Manhattan CBD 的车辆指的是在被检测到离开该区域的当日并无进入记录的车辆。由于被检测到离开该区域，说明车辆曾行经 Manhattan CBD 并在当天停留了一段时间。进入 CBD 的非商用载客车辆，每天仅收费一次。符合条件的残障人士交通车辆和符合条件的授权应急车辆将不受此限制。

常住 Manhattan CBD 内的居民，如果其纽约州调整后总收入低于 60,000 美元，则有资格获得纽约州的税收抵免，其金额相当于纳税年度支付的 Manhattan CBD 通行费。

具体收费价格可能上下浮动，在拥堵严重的高峰时段，收费价格较高。由于此类影响与收费安排密切相关，CBD Tolling Alternative 将在给定的收费场景中对各种收费方法进行评估。在大多数收费场景中，不同类型车辆的收费价格并不相同，例如货运卡车与非商用载客车辆的收费价格不同。

有利影响和不利影响：在 CBD Tolling Alternative 中，需要重点理解哪些收费方法？

在完成 EA 后，将对具体的收费安排做出最后决定。**[已根据 MTA Reform and Traffic Mobility Act 成立]**Traffic Mobility Review Board (TMRB) 就收费率、豁免、适用于其他收费隧道或桥梁的 CBD 通行费的通行点数和/或折扣提出建议。对于 EA，为了探索 CBD Tolling Alternative 可能产生的影响范围，本项目发起人最初制定了六种收费方法 (A-F)。每一种收费方法都涵盖了通行点数、潜在折扣价格（即收费上限）和免费条件的情况（表 ES-2）。在经过早期公众宣传之后，考虑到人们对卡车交通改道的担忧，我们新增了第七种收费方法 (G) 以避免其中一些交通影响。第 2 章“项目备选方案”提供了有关各种收费方法的更多信息，第 4A 分章“交通：地区交通影响和模型”和第 4B 分章“交通：公路和本地十字路口”提供了有关交通影响的更多信息。

我将在何时、如何被收取费用？

以下是一些何时及如何收取费用的示例。

- 一辆汽车在星期一早上驶入 Manhattan CBD，并在星期一晚上午夜前离开。在它进入和离开 Manhattan CBD 时，都会被检测到。载客车辆每天仅收费一次，因此只对该车辆收取一次费用。
- 一辆汽车在星期一早上驶入 Manhattan CBD，并在该区域停留至星期三才离开。在该车辆星期一进入该区域时将进行第一次收费，而在该车辆星期三从 Manhattan CBD 离开时，将收取剩余的费用。在该区域内停留的星期二全天 24 小时将不收取费用。
- 一辆汽车在同一天内两次进入 Manhattan CBD。载客车辆每天仅收费一次，因此只对该车辆收取一次费用。
- 一辆汽车在 Manhattan CBD 内停留了一整个星期，然后于星期六离开 Manhattan CBD 外出，并于当天午夜前返回。该车辆将被检测到离开区域（曾停留在区域内），并在同一天内再次进入 Manhattan CBD。载客车辆每天仅收费一次，因此只对该车辆星期六的出行收取一次费用。
- 一辆汽车在 Manhattan CBD

表 ES-2. CBD Tolling Alternative 经过评估的收费方法

参数 ¹	收费方法 A	收费方法 B	收费方法 C	收费方法 D	收费方法 E	收费方法 F	收费方法 G
	基本计划	有上限和豁免的基本计划	降低使用隧道进入 CBD 的车辆通行点数，含部分收费上限和免费条件	提高使用隧道进入 CBD 的车辆通行点数	提高使用隧道进入 CBD 的车辆通行点数，含部分收费上限和免费条件	提高使用 Manhattan 桥梁和隧道进入 CBD 的车辆通行点数，含部分收费上限和免费条件	对所有车辆类别使用相同的收费标准的基本计划
不同时段²							
高峰时段：工作日	6 am 至 8 pm	6 am 至 8 pm	6 am 至 8 pm	6 am 至 8 pm	6 am 至 8 pm	6 a.m. 至 10 a.m.； 4 p.m. 至 8 p.m.	6 am 至 8 pm
高峰时段：周末	10 am 至 10 pm	10 am 至 10 pm	10 am 至 10 pm	10 am 至 10 pm	10 am 至 10 pm	10 am 至 10 pm	10 am 至 10 pm
非高峰时段：工作日	8 pm 至 10 pm	8 pm 至 10 pm	8 pm 至 10 pm	8 pm 至 10 pm	8 pm 至 10 pm	4 am 至 10 pm	8 pm 至 10 pm
过夜：工作日	10 pm 至 6 am	10 pm 至 6 am	10 pm 至 6 am	10 pm 至 6 am	10 pm 至 6 am	8 pm 至 6 am	10 pm 至 6 am
过夜周末	10 pm 至 10 am	10 pm 至 10 am	10 pm 至 10 am	10 pm 至 10 am	10 pm 至 10 am	10 pm 至 10 am	10 pm 至 10 am
潜在通行点数							
在 Queens-Midtown、Hugh L. Carey、Lincoln、Holland Tunnels 向 CBD 收费计划支付的点数	否	否	是	是	是	是	否
在 Robert F. Kennedy、Henry Hudson、George Washington Bridges 向 CBD 收费计划支付的点数	否	否	否	否	否	是	否
每天支付次数的潜在免费条件和限制（收费上限）							
汽车、摩托车、商务面包车	每天一次	每天一次	每天一次	每天一次	每天一次	每天一次	每天一次
出租车	无上限	每天一次	免费	无上限	免费	每天一次	无上限
FHV	无上限	每天一次	每天三次	无上限	每天三次	每天一次	无上限
小型和大型卡车	无上限	每天两次	无上限	无上限	无上限	每天一次	无上限
巴士	无上限	免费	无上限	无上限	Transit 巴士——免除其他没有上限	免费	无上限
大致拟定费用价格³							
高峰时段	\$9	\$10	\$14	\$19	\$23	\$23	\$12
非高峰时段	\$7	\$8	\$11	\$14	\$17	\$17	\$9
过夜	\$5	\$5	\$7	\$10	\$12	\$12	\$7

¹ 本表中假设的参数用于建模目的，以评估实施 CBD Tolling Alternative 可能产生的潜在影响范围。实际收费价格、可能的点数、免费条件和/或折扣价格，以及实际的收费时段，将由 TBTA 委员会综合考虑 Traffic Mobility Review Board 的建议后商定。附录 2E“项目备选方案：收费方法的定义”提供了有关各种假定收费方法的收费价格、潜在通行点数、免费条件和/或折扣价格的更多详细信息。

² 在交通最繁忙的高峰期，通行费会更高。具体收费价格以 TBTA 最终发布的收费表为准。所有收费方法均已包括在指定的“Gridlock Alert”日的较高收费价格，尽管在为该项目建立的模型中并没有反映这一较高收费价格，因为它考虑的是典型的高流量日期，而不是具有异常高交通流量的普通一天。

³ 通行费适用于使用 E-ZPass 的汽车、商用货车和摩托车，为往返收费。在所有收费方法中，未使用 E-ZPass 的车辆应按其他价格缴费；对于收费方法 A-F，不同类型的车辆需要支付的费用价格也不同（请参阅附录 2E，“收费方法的定义”）。在所有收费方法中，小型卡车的 E-ZPass 的最高收费价格（取整）区间为 12 美元至 65 美元；大型卡车的收费价格区间为 12 美元至 82 美元。

收费安排共包括几个部分，但对影响范围和分布影响最显著的因素是收费价格。总体而言，本项目将对本区域和 Manhattan CBD 两者均产生拥堵效益。从本地区域的角度来看，根据收费安排的具体规划，车辆可能选择使用其他路线以避开收费路段，从而导致 Manhattan CBD 周围和邻近区域的交通流量可能增加或减少。表 ES-[5] 提供了关于这些影响和建议缓解措施的更多信息。理解这些收费方法的总体趋势非常重要：

- 所有收费方法都可以减少进入 Manhattan CBD 的交通流量。
- 所有收费方法都可以为减少该地区的拥堵带来整体净效益。
- 额外的折扣价格、通行点数和免费条件将增加通行费用总额，从而减少拥堵。
- 高额的收费将减少交通流量，从而提高进入 Manhattan CBD 的公共交通运输客流量。
- 高额的收费将促进交通流量向不同路线分流，因为一些司机会选择避开收费路段。这将导致 Manhattan CBD 的交通流量减少，同时改变 CBD 区域周围的交通模式，导致局部地区的交通流量增加或减少。
- 通行点数允许一部分司机支付 TBTA 或 PANYNJ 费用以抵扣 CBD 费用，从而使从各个路线进入 CBD 的成本趋于同一价格水平，以保持平衡，避免某一区域的交通流量剧增或剧减。
 - ❖ 相比不含通行点数的收费方法，含通行点数的收费方法对减少从 Queens 进入 Manhattan CBD 的交通流量的影响较小，对减少从 New Jersey 进入 Manhattan CBD 的交通流量的影响更小。含通行点数的收费方法对减少从 60th Street 和 Brooklyn 进入该区域的交通流量的影响较大。
 - ❖ 通行点数鼓励一些司机转而使用当前免费的 East River Bridges 前往 TBTA 的收费隧道。为此，Queens-Midtown Tunnel 和 Hugh L. Carey Tunnel 的交通流量也会增加，从而导致 Long Island Expressway 和沿 Gowanus Expressway 从 BQE 到 Hugh Carey Tunnel 的交通流量增加，而连接这些隧道的 Manhattan 本地街道的交通流量也会随之增加。

除了通行费和通行点数之外，其他几个因素也会产生有利和不利的影响。

卡车通行费价格。 和汽车乘客不同，卡车司机无法使用其他交通方式出行（例如使用 Transit）。对于需要通过 CBD 前往最终目的地的卡车司机来说，除了支付通行费用外，他们选择只有要么取消出行，要么绕道 Manhattan CBD。与总体交通情况相似，增加通行费用将减少进入 Manhattan CBD 的卡车流量。随着费用的增加，卡车的改道率也随之增加（与总体交通情况相似）。值得注意的是，此类车流通常会改道使用 Staten Island 和 South Bronx 的公路。

一天中的时间。 降低过夜收费价格可以降低改道率，减少对 Manhattan CBD 周边地区的影响，并鼓励送货车辆选择在较不拥堵的夜间时段进出该地区。尽管降低过夜收费价格不属于实质性的举措，但仍可有效减少交通流量。

公众宣传响应

针对早期公众宣传中提出的关于 Cross Bronx Expressway 上卡车交通量增加以及卡车没有替代行驶模式以避免收费的问题，增加了方法 G。这种情况对汽车和卡车收取相同的通行费，并大大减少了 South Bronx 和 Staten Island 的卡车改道。请参阅第 4A 章“地区交通影响和模型”。

Action 备选方案如何实现项目的目标？

FHWA 将把 No Action 和 CBD Tolling Alternative（Action 备选方案）作为一个整体来考虑，同时注意 Action 备选方案包括一系列潜在的收费方法。表 Es-3 总结了总结了 No Action 和 Action 备选方案如何满足本项目目的、需求和目标。

表 ES-3. No Action 和 CBD Tolling Alternatives 的评价结果比较

筛选标准	NO ACTION 备选方案	CBD TOLLING (ACTION) ALTERNATIVE
目的和需求: 减少 Manhattan CBD 的交通拥堵, 将项目收入用于未来的交通改善	不满足	满足
目标 1: 降低 Manhattan CBD 的每日车辆行驶里程 (VMT) 达标数值: 减少 5% (相较于 No Action 备选方案)	不满足	满足
每日 VMT 减少 (2023 年)	0%	7.1% - 9.2%
目标 2: 减少进入 Manhattan CBD 的车辆数目 达标数值: 减少 10% (相较于 No Action 备选方案)	不满足	满足
每日车辆数目减少 (2023 年)	0%	15.4% - 19.9%
目标 3: 为资金改善项目创造新的资金来源, 以产生充足的年度净收入, 为 MTA Capital Program 中的资金项目提供 150 亿美元的资金	不满足	满足 ¹
净收入用于支持 MTA 的 Capital Program ²	\$0	10.2 亿美元 - 14.8 亿美元
目标 4: 制定与纽约州立法机构的 MTA Reform and Traffic Mobility Act 宗旨相一致的收费计划	不满足	满足

¹ 虽然收费率在本《环境评估》(EA) 中确定和评估的收费方法 B 不符合目标 3, 但进行了额外的分析, 以证明提高通行费将会达到这一目标; 该修改方案的最终 VMT 减少量和收入将在其他方案的范围内。第 16 章“影响摘要”提供了有关修订后的收费方法 B 的更多信息。

² 150 亿美元融资所需的净收入取决于许多经济因素, 包括但不限于利率和期限。本 EA 模型假定该项目每年至少应提供 10 亿美元的总净收入, 这些收入将被用于投资或担保以产生足够的资金。本表中提供的净收入值是基于项目模型计算得出的, 且已经过取整。

如 EA 中所述, TBTA 委员会将制定最终的收费安排, 包括收费价格和任何通行点数、折扣价格和/或免费条件, 参考 Traffic Mobility Review Board 的建议, 并根据 State Administrative Procedure Act 举行公开听证会。

该项目有何影响?

EA 针对 18 个资源领域展开了分析。图 ES-4 确定了项目只会产生有利影响或无不利影响的领域, 以及可以采取措减轻潜在不利影响的领域。其中, 某些潜在不利影响仅可能发生在采用某些收费方法的情况下。表 ES-[5] 提供了更多关于哪些收费方法会产生有利或不利影响、影响程度[以及将采取何种缓解措施]的详细信息。表 ES-6 总结了本项目发起人何时以及如何实施这些缓解措施。每个单独章节都将提供有关该主题的更多说明与讨论。

图 ES-4. EA 中评估的资源方面和影响

只有有利影响或没有不利影响的方面	有潜在不利影响的领域
交通：地区交通	交通：公路和十字路口
交通：停车	交通：Transit
社会环境：人口	交通：步行和骑行
社会环境：邻里区特征	环境正义
社会环境：公共政策	
经济环境	
能源	
公园与娱乐资源	
历史文化资源	
视觉资源	
空气质量	
能源	
噪音	
自然资源	
危险废物/污染材料	
施工影响	

该项目对环境正义群体有何影响？

一些本项目影响发生在某些地点，因此关注这些影响是否广泛发生在整个地区或人口中，或者它们是否影响低收入或历史上代表性不足的社区或人口（环境正义社区或人口）。以下段落提供了关于相关有利或不利影响的额外解释。

交通流量的减少将有利于所有前往 Manhattan CBD 及其附近的司机，包括环境正义人群，因为这将缩短出行时间、降低车辆运营成本并提高安全性。**[对 Transit 的投资也将有利于使用 MTA 的地铁和巴士去工作、上学、就医等等的环境正义人群。]**本项目将改善区域空气质量，居住在 Manhattan CBD 的大多数环境正义人士将感受到因交通流量减少而局部污染物排放减少。更多有利影响请参阅第 17 章“环境正义”。

低收入司机

低收入司机缴纳的费用在新 CBD 收费计划中不占主要部分。然而，对于除了私家车之外没有其他**[合理选择]**前往 Manhattan CBD 的低收入司机来说，这一费用的影响将更加沉重，因为通行费将消耗他们可用收入的更大比例。**[因此，2022 年 8 月发布的 EA 发现，Manhattan CBD 的低收入司机可能会受到不成比例的高不利影响，他们没有合理的替代交通方式到达 Manhattan CBD。这对于经常去 Manhattan CBD 的低收入司机来说尤其重要。]**²²除了以前提供的**缓解措施**（这将减少客户享受较低的 EZPass 通行费费率（-与邮件通行费相比）和某些 EZPass 客户可享受的现行通行费折扣的障碍），-以及夜间时段大幅降低通行费的新**缓解措施**，TBTA 还承诺为这些司机提供低收入折扣计划。

具体来说，TBTA 将确保在本项目的前五年，最终的收费结构包括对低收入经常出行的司机的折扣率，这些司机要么在前一个日历年的所得税申报表中报告了不超过 50,000 美元的联邦调整后总收入，要么有参加合格的政府提供的基于收入的计划的证明（如 Supplemental Nutrition Assistance Program (SNAP) 或 Special Supplemental Nutrition Program for Women, Infants, and Children (WIC)）。²³例如，经常出行司机可以是通勤上班的人或定期去医疗机构就诊的人。

通过使用他们的 **E-ZPass** 牌照和其 **E-ZPass** 帐户上的相关低收入折扣计划，符合条件的司机将在每个日历月的前 10 次出行后的适用时间内享受 25% 的 **CBD E-ZPass** 全额通行费折扣。（此折扣不包括夜间时段，夜间时段已经享受了力度非常大的优惠。）

这种新的缓解措施与 **EA** 中描述的其他缓解措施（其中一些措施消除了成为 **E-ZPass** 客户的障碍）相结合，²⁴将确保本项目不会对 **Manhattan CBD** 的低收入司机造成过高的不利影响。

下面的方框描述了与低收入司机相关的所有缓解措施。执行摘要末尾的表 **ES-5** 和表 **ES-6** 提供了关于其中每一项的更多信息。]

为了[确保本项目不会对低收入司机造成潜在的]不成比例的严重不利影响，这些司机[没有其他合理的替代驾驶方案]，本项目发起人将制定以下缓解措施和强化措施[措施]。

缓解措施

Manhattan CBD 内的常住居民可享受用于 CBD 收费计划的税收抵免，条件是其纽约州调整后总收入低于 60,000 美元。TBTA 将与 New York State Department of Taxation and Finance (NYS DTF) 协调，以确保有资格获得纽约州税收抵免的司机所需的文件的可用性。*

TBTA 将在项目网站上发布与税收抵免相关的信息，并在 NYS DTF 网站上提供相应位置的链接，指导符合条件的司机获得税收抵免的相关信息。

对于没有信用卡备份的客户，TBTA 将取消 10 美元的 E-ZPass 附加押金。

TBTA 还将进一步推广现有的 E-ZPass 支付和计划选项，包括允许司机按次支付（而不是预付）费用，在合作零售网点用现金进行帐户充值，以及通知其可能不知道的折扣计划。

TBTA 将大力推广和普及现有 Transit 折扣票价产品和计划的申请条件，其中许多产品旨在服务 65 岁及以上的个人、残障人士和低收入者，他们可能不知道有这样的产品和计划。

本项目发起人承诺建立一个 Environmental Justice Community Group，该团体将[每季度]召开一次会议，[在本项目实施前召开第一次会议]，以分享最新数据和分析，并听取潜在的担忧。

[在最终的 CBD 收费结构中，TBTA 将确保夜间收费率至少在凌晨 12:00 至凌晨 4:00 降低至高峰收费的 50% 或以下，这将有利于在此期间出行的低收入司机。]

[TBTA 承诺，在本项目的前五年，最终的收费结构包括对低收入经常出行的司机的折扣率，这些司机要么在前一个日历年的所得税申报表中报告了不超过 50,000 美元的联邦调整后总收入，要么有参加合格的政府提供的基于收入的计划的证明。通过使用他们的 E-ZPass 牌照和其 E-ZPass 帐户上的相关低收入折扣计划，符合条件的司机将在每个日历月的前 10 次出行后的适用时间内享受 25% 的 CBD E-ZPass 全额通行费折扣。（此折扣不包括夜间时段，夜间时段已经享受了力度非常大的优惠。）]

强化措施

与包括地铁在内的其他交通方式相比，纽约市的巴士为更多的低收入和少数族裔家庭提供服务。[MTA NYCT 在重新设计巴士网络时，考虑了低收入和少数族裔家庭比例较高的地区。]最近在 Staten Island 和 Bronx 实施的巴士网络重新设计广受好评。Queens 和 Brooklyn 的巴士网络重新规划正在进行当中。在 Brooklyn 和 Manhattan 巴士网络重新规划过程中，TBTA 承诺将与 MTA NYCT 开展合作，以解决在 EA 中发现的仍可进一步改善的巴士服务的问题。

[*尽管有些人的年收入可能不足以提交纳税申报表，但他们仍然可以选择提交纳税申报表来申请抵免。符合条件的个人可通过 NYS Department of Taxation and Finance 以及 NYC Department of Consumer and Worker Protection (DCWP) 享受免费纳税申报计划。]

出租车和 FHV

收费方法[B、C、E 和 F]（以上限的形式）包括对出租车和/或 FHV 可收费的出行次数的豁免或折扣。通过实施免费条件和收费上限，可以减轻出租车/FHV 司机的缴费负担，同时增加对其他司机的收费，以实现计划减少堵塞、取得收入的目标。如果出租车和 FHV 每次出行都要收费[如收费方法 A、D 和

G]，对其服务的需求将会下降，特别是在纽约市，减少出行并更好地满足本项目目标，但会产生新的直接费用和/或潜在的工作不安全感。表 ES-[5] 提供了关于这些影响程度的信息。因为许多纽约市的出租车司机和 FHV 的司机都认为自己是环境正义群体的一部分，这将导致**[潜在的]**不成比例的严重不利影响**[得不到缓解]**。

[2022 年 8 月发布的就业评估提出了几项缓解措施，以解决潜在的工作不安全感。但是，由于公众评议期提出的意见，在最终 EA 中，提出了新的缓解措施来代替这些措施。具体来说，TBTA 将确保这些车辆每天不被收费超过一次。有了这一新的缓解承诺，本项目将不会对纽约市的出租车和 FHV 司机造成不成比例的严重不利影响。^{25]}

[为确保本项目不会对纽约市出租车司机和 FHV 司机造成不成比例的不利影响，TBTA 将采取以下缓解措施。

缓解措施

TBTA 将确保纽约市的出租车和 FHV 在采用的 CBD 收费结构中每天被收费不超过一次。*]

[第 4A 分章描述了潜在的不利影响，并提供了额外的叙述，说明如果对这些车辆每天最多一次收费或免除 CBD 通行费，在收费方法 A、D 和 G 中会发生什么情况。在每种情况下，潜在的影响都在 EA 中通过收费方法探索的影响范围之内。此外，在本执行摘要的第 ES-24 页，有关于影响范围的额外讨论，特别关注缓解措施如何改变本项目的影。如前所述，进行的额外分析表明，这些缓解措施的结果仍将在 EA 中探索的影响范围内。最后，关于每章缓解措施如何影响分析的讨论，见第 3 章“EA 框架”第 3.3.3 节。]

[环境正义社区中的交通变化

由于司机试图避开新的通行费而进行交通改道，一些环境正义社区的交通量将会减少；其他一些则将会流量增加。EA 于 2022 年 8 月发布后，根据公众意见和 Environmental Justice Technical Advisory Group 的意见，本项目发起人对这些潜在的改道进行了额外的分析。有关整个分析，请参阅附录 17D“技术备忘录”；以下段落对调查结果和结论进行了高水平概述。

与交通和卡车交通有关的空气污染物。 附录 17D，“技术备忘录”描述了交通，尤其是卡车交通，如何以及为什么会增加污染物负担，以及这些负担与健康结果之间的关系。具体而言，车辆通过制动器和轮胎颗粒、道路灰尘的扩散以及内燃机中化石燃料的燃烧，增加了空气污染物，如一氧化碳、移动源空气毒物、氮氧化物和颗粒物。²⁶

虽然所有的机动车辆都会产生空气污染物，但是卡车的排放物对道路附近的空气质量特别重要，部分原因是它们排放的污染物，还因为它们比其他类型的车辆排放更多的污染物。²⁷ 因此，大部分分析集中在卡车交通上；然而，为了确保研究全面的影响，附录 17D“技术备忘录”也研究了本项目对非货车交通的影响。

过去的土地使用和运输做法、趋势和负担。 附录 17D“技术备忘录”中的分析也提供了更广泛的背景，描述了先前存在的污染物和慢性病负担，以及过去的土地使用政策和污染物排放的相关趋势以及相关的健康结果。该地区的公路网是在 20 世纪中期开发的，在许多情况下，公路建设会穿过公寓楼，迫使居民和企业搬迁。在其他情况下，公路形成了街区之间的物理边界，将居民与商业中心和以前的街区隔离开来（例如，Cross Bronx Expressway）。随着时间的推移，公路附近的许多社区经历了居民的流失，新的种族或经济群体取代了这些居民，导致一些地方的社区发生了明显的变化，因为新的居民建立了新的种族聚集区，其中许多是少数族裔和/或低收入群体。²⁸ 除了土地使用和运输做法之外，其他政策和做法也助长或放大了这些影响。例如，在一些地区，歧视性的房地产做法，如划红线，严重限制了少数群体的居住地点，使少数群体社区集中在某些地区。²⁹

区域空气质量多年来一直在改善，但与美国其他地区相比，10 县研究地区的人民——无论他们生活在被指定为环境正义社区的社区还是其他社区——都承受着高水平的空气污染物和相关慢性疾病的负担（有关具体位置的详细信息，请参见附录 17D，“技术备忘录”）。

关于卡车交通影响的总结。 公路 300 米范围内的所有 434 个人口普查区³⁰（包括环境正义社区和非环境正义社区）至少有一项污染物负担达到或超过第 80 全国百分位数，或至少有一项慢性病负担超过第 66.66 百分位数，其中包括 284 个人口普查区，本项目可能会导致卡车交通邻近性（卡车交通接触度的一种测量方法）的下降或上升。³¹ 公路 300 米范围内存在的环境正义普查区域的比例 (71.7%) 反映了 10 个县环境正义研究地区中环境正义普查区域的总体比例 (70.6%)。

相对于全国百分位数，目前负担过重的社区的卡车交通量的增加将构成不利影响。分析发现，与非环境正义区域 (23) 相比，被确定为环境正义区域 (56) 的大量人口普查区域将经历卡车交通邻近性降低；从本质上来说，相较非环境普查区域，更多的环境正义区域将从与本项目相关的卡车交通减少中受益。此外，与本项目相关的交通卡车邻近性降低的环境正义社区和非环境正义社区的比例大致相同。然而，41% 的非环境正义普查区将经历卡车交通邻近性的增加，同时 50% 的环境正义普查区将经历邻近性增加，而对于此，本项目总体有利影响将无法完全缓解。

关于非卡车交通影响的总结。 对本项目导致的非卡车交通邻近性变化进行了类似的建模。在这种情况下，35 个至少有一个普查区域显示预先存在的空气污染物负担或慢性疾病负担的环境正义社区可能会经历公路非卡车交通邻近性降低。然而，33 个具有相同的预先存在的空气污染物或慢性疾病负担的社区可能会经历非卡车交通邻近性的增加。在卡车交通分析中，除了 11 个社区之外，所有此类社区都被识别出来。这一分析的结果以及环境正义团体提出的担忧引起了人们对 FDR 车道交通流量预计增长的特别关注，该车道与 Lower Manhattan 和 Lower East Side 的社区相邻。

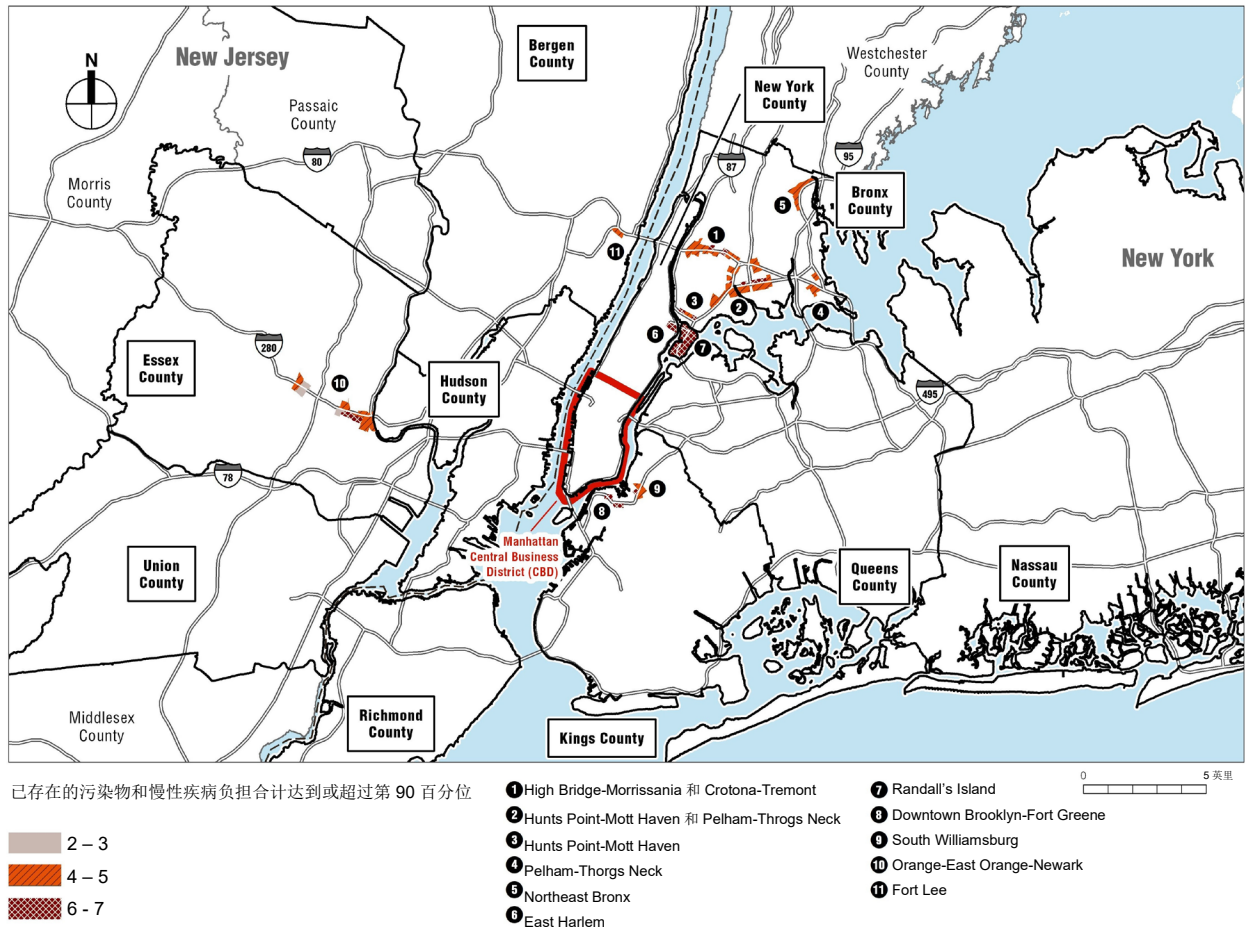
交通改道的缓解措施。 为了解决潜在的与项目相关的交通改道、相关的空气污染物和相关的健康影响，本项目发起人承诺为可能经历与项目相关的交通增长的社区提供一揽子区域性和基于地点的缓解措施。³² 具体的人口普查区域将经历的交通变化因收费方法而略有不同，但各个社区在整个收费方法中基本保持不变。³³

关于卡车交通的潜在增长，与全国相比，那些已经经历了 90% 或以上的原有污染物或慢性疾病负担的社区将受益于区域缓解措施。与全国相比，已经经历了 90% 以上的原有污染物和慢性病负担的社区将从区域措施和基于地点的缓解措施中受益（图 ES-5）。

对于非卡车交通而言，Lower East Side 和 Lower Manhattan 附近的 FDR 车道已确定了缓解措施。建模表明，通过确保在 Brooklyn Bridge 上行驶到 Manhattan 的车辆在 FDR Drive 上向北行驶，并使用 East Houston Street 的出口立即左转并在 FDR Drive 上向南返回时将被收费，从而阻止非卡车交通的改道，可以缓解该区域的增长。这一缓解措施将作为基于地点的一揽子缓解措施的一部分实施。

表 ES-4 总结了区域和基于地点的缓解措施。为了资助这些缓解措施，本项目发起人承诺在 5 年内投入 1.55 亿美元。无论最终采用何种收费结构，项目发起人都承诺实施这些措施。将采用适应性管理方法，包括监测缓解措施的效果、利益相关者咨询以及必要的调整。重要的是，有了这些缓解承诺，本项目将不会对环境正义团体产生不成比例的高不利影响。

[图 ES-5. 预先存在高污染和慢性疾病负担且卡车交通可能会增加的环境正义普查区域（收费方法 E）]



来源： USEPA NATA 和 Agency Air Quality System 借助于 EJScreen 2021 数据； CDC PLACES 预测 2020 借助于 EJI 2022 数据； BPM, WSP 2021。

注意： 百分位数是全国性的。人口普查区 3009, Nassau County 未显示。区域内道路上潜在卡车交通量的增加和减少最终会相互抵消，不会改变区域内居民的卡车交通邻近性。

[表 ES-4. 区域和基于地点的缓解措施]¹

缓解措施	缓解措施的好处和结果	5年期融资	相关位置	资金来源	实施负责人
区域缓解措施					
进一步降低夜间通行费	尽量减少/避免卡车改道	3,000 万美元	10 县环境正义研究地区	CBD Tolling Program	TBTA
扩大 NYC Clean Trucks Program	约 500 辆新清洁卡车降低了氮氧化物排放和 PM _{2.5}	2,000 万美元		CBD Tolling Program	NYCDOT
扩大 NYCDOT Off-Hours Delivery Program	白天卡车流量减少带来的安全和减排优势	500 万美元		CBD Tolling Program	NYCDOT
基于地点的缓解措施					
对在 FDR Drive 上向北行驶从 East Houston Street 离开然后在 FDR Drive 上向南行驶的车辆收费	FDR Drive 上 25% 到 35% 的非卡车交通增长可以得到缓解	不适用	Brooklyn Bridge 和 East Houston Street 之间的 FDR Drive	不适用	TBTA
更换 Hunts Point Produce Market 的运输制冷装置 (TRU)	更换 1,000 个 TRU, 大幅降低氮氧化物排放和 PM _{2.5}	1,500 万美元 ²	Hunts Point	MTA CMAQ Program	NYCDOT
部署电动卡车充电基础设施	为电动汽车部署 35 个新充电器 (在 7 个充电站) 减少氮氧化物排放和 PM _{2.5}	2,000 万美元	收费标准确定后, 将进行包括额外分析和社区意见的流程, 以确定具体位置	1,000 万美元 Federal CRP + 1,000 万美元 CBD Tolling Program	NYSDOT
部署路边植被以改善道路附近的空气质量	通过约 4,000 棵树和约 40,000 株灌木捕获污染物, 改善道路附近的空气质量	1,000 万美元		CBD Tolling Program	TBTA 与相关的州和地方机构
改造环境正义社区的公园和绿地	提高整个社区的福祉。根据规模和复杂程度, 进行 2-5 次公园/绿地改造。	2,500 万美元		CBD Tolling Program	TBTA 与相关的州和地方机构
在公路附近的学校安装空气过滤装置	清除教室中的空气污染物。25-40 所学校, 取决于学校规模和现有暖通空调系统的复杂性。	1,000 万美元		CBD Tolling Program	TBTA 与相关的州和地方机构
制定 Asthma Case Management Program, 建立 Bronx Center	减少住院和看医生次数, 减少时时刻刻出现的症状和缺课天数——计划扩展至 25 所学校	2,000 万美元		CBD Tolling Program	NYC DOHMH

¹ 另外 500 万美元用于与其他专题监测相关的缓解措施和强化措施, 以及 4,750 万美元用于上文讨论的低收入通行费折扣。强化措施包括空气质量监测, 这将扩大纽约市现有的监测网络。位置的选择将考虑 EA 的交通和空气质量分析, 并与环境正义利益相关者和相关的州和地方机构协调。这将补充表 ES-5 中列出的与交通改道相关的区域性和基于地点的缓解措施 (详见第 10 章“空气质量”)。

² 三年后, 指定用于 TRU 置换的任何剩余资金也可以通过 NYC Clean Trucks Program 用于清洁卡车置换券。

缓解措施的最终选址过程。在确定的七项基于地点的缓解措施中，五项在实施地点方面具有灵活性，而设在 East Houston Street 的前往 Manhattan CBD 的收费站和更换 Hunts Point Produce Market 的运输制冷装置 (TRU) 则针对这些特定地点。

在采用实际收费费率后，将进行一个包括额外分析和社区意见征询的过程，以确定其他五项基于地点的缓解措施的地点（例如，在哪些学校安装空气过滤装置，或在哪些道路上种植植物）。这将需要本项目发起人、Environmental Justice Community Group（代表 10 县环境正义研究地区，如表 ES-6 所述）、接受基于地点的缓解措施的相关社区和当地实施机构之间的协调，并将包括需求评估和可行性筛选，以确定可能性的范围。

本项目发起人将通过现有的公众接触和参与流程与相应的实施机构合作，然后确定优先顺序并选择具体地点。具体的基于地点的缓解措施选址将通过本项目网站向公众开放，并通过电子邮件直接发送给已注册接收本项目信息的公众成员。

具体的可行性因素和参与形式因缓解措施而异，包括：

- **电动卡车充电基础设施：**该缓解措施将通过 Federal Carbon Reduction Program (CRP) 实施，利用 NYSDOT 收到的资金，因此将仅限于纽约州的地点。选址考虑因素将包括潜在的视觉影响、公路邻近性（以最大限度地减少当地道路上的交通），以及对潜在交通和噪音影响的研究。NYMTC Clean Freight Corridors Study——一项由大都会规划组织与汽车运输公司、公用事业公司、燃料基础设施制造商/供应商、卡车停靠站运营商、工业房地产公司以及社区和宣传组织协商开展的研究——将用于帮助确定优先位置。如有必要，这些团体将与州和地方官员一起重新参与，在确定适当地点的过程中提供反馈。
- **改善道路附近空气质量的路边植被：**本项目发起人将与相关地方和州机构合作，评估路边空间的可用性和现有植物的存在，以及进入和维护的考虑因素，以确定敏感接收器附近的相应地点（如学校、日托、老年或社区中心或户外娱乐设施）作为部署新植被的位置。为了与社区优先事项保持一致，本项目发起人将与社区利益相关者、民选官员和 Environmental Justice Community Group 合作。
- **环境正义社区中的公园和绿地：**本项目发起人将与相关州和地方机构合作，评估受影响社区的公园和绿地投资的潜在地点，包括现有公园，确定在这些地方扩大绿地、植树或其他升级是否可行。这些机构将向 Environmental Justice Community Group、地方官员和其他社区利益相关者征求关于位置和处理优先顺序的意见。
- **公路附近学校的空气过滤装置：**本项目发起人将与相关学校官方机构合作，评估需求并分析升级位于预计卡车流量将增加的公路 300 米范围内的普查区域的现有学校过滤系统的可行性。这些因素包括现有暖通空调系统的设计和性能、设施是否靠近公路、该地区的哮喘发病率以及预定的资本项目。本项目发起人将与相关州和地方机构合作，并征求社区利益相关者的意见，以确定空气过滤升级最有效的位置。
- **Asthma Case Management Program 和中心：**该缓解措施将在纽约市五个县现有城市计划取得的成功基础上进一步发展。
 - ❖ **Asthma Case Management Program——NYC Department of Health and Mental Hygiene (DOHMH)** 将进行需求评估，以确定受影响的人口普查区域中哮喘发病率高的学校。此外，NYC DOHMH 将与学校领导层一起扩大哮喘护理管理计划，并将征求 Environmental Justice Community Group、家长和其他社区利益相关者对优先考虑的地点以及如何以最佳方式帮助哮喘儿童家庭的意见。
 - ❖ **哮喘中心——**在 Bronx 的选址将考虑哮喘发病率、人口密度、与敏感接收器的接近程度、现有设施和服务的位置、公共交通的可达性以及是否有合适空间。NYC DOHMH 将与社区利益相关者合作，就规划和推广策略征求意见，以确保该中心最大限度地造福哮喘患者。

缓解措施会改变 EA 的结果吗？

简短来说，不会，缓解措施既不需要改变 EA 中用于分析的收费方法，也不需要改变 EA 的基本结论。在最终 EA 中，本项目发起人承诺采取一系列影响收费结构和/或 CBD 收费计划成本的缓解措施。其中包括：1) 进一步降低卡车和其他车辆的夜间通行费；2) 出租车和 FHV 每天缴纳的通行费不超过一次；3) 缓解措施，以解决某些环境正义社区因项目相关交通改道而可能增加的交通量；以及 4) 在本项目的前五年，对经常出行的低收入司机实行折扣通行费。

虽然 EA 中分析的一些收费方法反映了出租车和 FHV 的这种处理方式（收费方法 B、F 和修改后的方法 A、D 和 G），但没有一个方法包括进一步降低的夜间收费或低收入折扣费率。因此，进行了额外的分析，以确保包括这些缓解措施后，潜在的项目影响仍将控制在为 EA 建模的影响范围内。

为了分析其他缓解措施的效果，使用修改后的方法 B1 作为基础开发了一个收费方法（方法 B 的一个满足收入目标的版本，如附录 2E，第 2E-2 页；和附录 4A，第 4A.2-1 页所述）。该收费方法包括出租车和 FHV 每天一次的收费上限，以及从凌晨 12:00 到上午 6:00 对所有车辆（包括卡车）的完全免费时段。在此分析中，进一步减少夜间缓解措施的时间范围和费率降低超出了最终 EA 中的承诺（至少在凌晨 12:00 至凌晨 4:00，费率等于或低于峰值费率的 50%），以体现 EA 中使用的收费方法的任何影响差异。这一修改后的方法——在下文中称为 B2——证明了最终 EA 中描述的缓解措施可以纳入 CBD Tolling Program，其潜在影响仍在当前收费方法探索的影响范围内。具体来说：

1. **VMT 和本项目的减量化目标。**收费方法 B2 的结果是 VMT 减少 8.4%，进入 Manhattan CBD 的车辆减少 17%。这些都在 EA 中已经建模的影响范围之内（如表 4A-7 和 4A-5 所述）。
2. **通行费。**收费方法 B2 要求高峰 E-ZPass 费率为 13.20 美元，保持在 EA 收费方法的范围内（见表 2-3）。
3. **收入目标。**B2 达到了收入目标，产生了 10.7 亿美元收入，这足以支付本项目发起人在最终 EA 中承诺的新缓解措施的成本（包括经常出行的低收入司机的折扣通行费），并且没有超出 EA 中的收费方法范围。

重要的是，由于它会产生上述影响范围内的影响，收费方法 B2 不会对交通改道（公路和十字路口）、相关空气质量或环境正义人群产生超出 EA 中已经描述的影响。

4. **环境正义社区中的交通改道。**在 EA 中针对环境正义人群附近的交通改道所评估的收费方法中，收费方法 B 在 Macombs Road 的 Cross Bronx Expressway 上具有最高的卡车增长率（参见第 10 章，“空气质量”，第 10.3.2.3 节）。与方法 B 相比，收费方法 B2 该路段的卡车数量将会减少，将会在 EA 中进行公路连接分析的其他两个位置出现卡车数量的增加（George Washington Bridge 以西的 I-95 和 Robert F. Kennedy Bridge Queens 通道），数量增加在确定的范围内。

本项目发起人进一步得出结论，考虑到相对于司机总数而言，没有合理备选方案的经常出行的低收入司机数量较少，低收入司机的折扣费率对交通的影响将符合 EA 中通过收费方法探讨的影响范围。

如上所述，B2 收费方法包括从凌晨 12:00 到上午 6:00 的完全免费时段，比法律要求或最终 EA 中承诺的费率更低，夜间时段更长。此外，B2 收费方法还包括另外两个因素，这两个因素不是法律要求的，也不是最终 EA 中缓解措施承诺的一部分——卡车每天两次的收费上限和所有巴士豁免。这进一步表明，最终 EA 中的缓解措施承诺不会产生超出上述范围的影响。最重要的是，额外的分析表明，收费方法的这些变化并没有改变 EA 的基本结论。]

公众如何参与项目活动？

本项目发起人实施了一个强大的公众和机构宣传计划，在 28 县的研究地区内征求居民、企业、联邦/地区/州/地方机构的意见。有关该项目及其过程的信息将通过该项目网站、项目概况传单、社交媒体、直联电子邮件和多种印刷媒体进行宣传。在早期宣传阶段，共举行了 10 场虚拟公众宣传研讨会和 9 场环境正义网络研讨会，共计 19 场。在活动中，我们实时解答了听众以书面形式提出的与该项目及其过程相关的事实、技术和后勤问题。这些网络研讨会均通过 YouTube 进行了直播，现在仍可观看回放。我们稍后也将会议录像重新上传至 YouTube 以供点播。截至 2022 年 2 月，这些录像的总计播放量达到了 14,000 次。与会者需要选填一份调查；在收到的 309 份回复中，大约三分之一的人认为自己是少数族裔。

[EA 于 2022 年 8 月 10 日向公众发布，启动了为期 30 天的正式公众评议期，随后根据请求延长了 14 天，至 2022 年 9 月 23 日。在为期 44 天的评议期内，共收到 14,000 多份个人意见和 55,000 多份套用信函。许多人提交多条意见，最终本项目发起人和 FHWA 通过电子邮件、传统邮件、语音邮件、传真和在线表格结合的方式，以及通过在 EA 的六次虚拟听证会上提供的口头证词，收集了超过 22,000 条个人意见。在虚拟听证会期间，552 名发言者提供了口头证词，更多的人加入直播或事后通过本项目网站或 YouTube 观看（截至 2022 年 12 月，观看次数超过 11,200 次）。]

为了鼓励环境正义群体有意义地参与，FHWA 和本项目发起人以技术咨询小组和利益相关者工作组的形式组织了小型会议。

Environmental Justice Technical Advisory Group。 FHWA 和本项目发起人邀请了社区领袖和倡导团体的代表参加，他们对环境正义人群比较了解，经验丰富。我们邀请了总计三十七个小组，16 个小组接受了邀请，其中 14 个小组至今已参与过一个或多个会议。Environmental Justice Technical Advisory Group 在本 EA 发布前召开了三次会议，并**[随后至 2023 年 1 月召开了四次会议]**。

环境正义利益相关者工作小组。 在早期的公众宣传活动中，来自该研究区域群体的个人可通过使用项目网站上的表格或联系项目发起人，要求亲自参与或推荐他人参与该小组。所有二十七名被推荐或自己有兴趣参与获得的个人均被纳入了工作小组，其中 22 人参与了一次或多次会议。该小组在 EA 发布前召开了两次会议，并在 EA 评议期再次召开了会议。

在这两个小组中，主要由参与者推动议程，项目发起人主要负责倾听并解答问题。这些会议期间的讨论，以及公众宣传和环境正义网络研讨会期间收到的意见，促使本项目发起人进行额外的分析并制定额外的缓解措施**[如前所述]**。

环境正义宣传反馈行动

作为一项单独行动，MTA 目前正在向零排放巴士转型。MTA 承诺优先考虑长期服务不足的社区以及常年受恶劣空气质量和气候变化影响的社区，并制定了一个新的环境正义评分框架，积极将此类优先事项纳入该转型的部署阶段过程。

根据在 CBD Tolling Program 宣传过程中收到的反馈以及环境正义团体成员提出的问题，MTA 承诺在 MTA 下一次大型电池电动巴士车采购中接收电动巴士车时，优先考虑位于 Upper Manhattan 和 Bronx 并主要服务于环境正义团体的 Kingsbridge Depot 和 Gun Hill Depot，该采购将于 2022 年**[晚些时候][开始]**。MTA 的这一单独行动有望为 Bronx 的环境正义社区带来空气质量方面的有利影响。

表 ES-[5]. CBD Tolling Alternative 的收益和影响与收费方法的对比摘要

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
4A - 交通：地区交通影响和模型	车辆数目	整体上减少每日进出 Manhattan CBD 的车辆。 部分车辆将分流到 Manhattan CBD 或其周围的不同路口，具体取决于收费方法。部分环形公路上的交通流量（包括卡车行程）将有所增加，同时，前往 CBD 的其他公路路段的交通流量会减少。 车辆改道将增加或减少 Manhattan CBD 十字路口的本地十字路口的交通流量。 所有收费方法都将从整体上减少 Manhattan CBD 和该地区的每日车辆行驶里程 (VMT)，与此同时部分汽车乘客将选择使用 Transit。	通行地点到 Manhattan CBD	相比 No Action 备选方案，每天进入 Manhattan CBD 的车辆数目增减百分比	-15%	-16%	-17%	-19%	-20%	-18%	-17%	否	无需缓解措施。有利影响
	前往 Manhattan CBD 的汽车出行		Manhattan CBD	相比 No Action 备选方案，出于工作目的乘车进入 Manhattan CBD 的出行次数增减百分比	-5%	-5%	-7%	-9%	-11%	-10%	-6%	否	无需缓解措施。有利影响
				相比 No Action 备选方案，每天出于工作目的乘车进入 Manhattan CBD 的出行次数增减	-12,571	-12,883	-17,408	-24,017	-27,471	-24,433	-14,578		
	Manhattan CBD 卡车出行		Manhattan CBD	相比 No Action 备选方案，每天进入 Manhattan CBD（起点或终点不是 CBD）的卡车出行次数增减	-4,645 (-55%)	[-4,967] (-59%)	-5,253 (-63%)	-5,687 (-68%)	-6,604 (-79%)	-6,784 (-81%)	[-1,734] (-21%)	否	无需缓解措施。有利影响
	Transit 出行		Manhattan CBD	相比 No Action 备选方案，每天行经 Manhattan CBD 的 Transit 出行次数增减百分比	+1 至 +3%							否	无需缓解措施。无不利影响
	交通流量结果		Manhattan CBD	-9% 至 -7%							否	无需缓解措施。对于 Manhattan CBD、纽约市（非 CBD）、纽约市北部和康涅狄格州有利影响；虽然长岛和新泽西的 VMT 人数会增加，但不会有不利影响。	
			NYC（非 Manhattan CBD 区）	-1 至 0%									
			NYC 北部	相比 No Action 备选方案，每天 VMT 增减百分比	-1% 至 0%								
			Long Island	变化幅度小于 (+) 0.2%									
			新泽西州	变化幅度小于 (+) 0.2%									
康涅狄格州	变化幅度小于 (+) 0.2%												

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施																																			
					A	B	C	D	E	F	G																																					
4B - 交通：公路和本地十字路口	交通——公路路段	<p>实施 CBD Tolling Program 中的某些收费方法可能促使司机选择免费路段，从而导致通往环形道路的公路路段拥堵，造成午高峰和晚高峰时段的延误和堵车状况加剧：</p> <ul style="list-style-type: none"> 靠近 Queens-Midtown Tunnel 的西行 Long Island Expressway (I-495) 路段（午高峰） 沿 I-95 西行的 George Washington Bridge（午高峰） East 10th Street 和 Brooklyn Bridge 之间的南行和北行 FDR Drive（晚高峰） 其他地区的交通拥堵将会相应减少，尤其是在通往 Manhattan CBD 的道路上 	<p>10 个公路路段（早高峰）</p> <p>10 个公路路段（午高峰）</p> <p>10 个公路路段（晚高峰）</p>	可能对高峰时段拥堵加剧的公路路段造成不利影响	<p>在经分析的收费方法（收费方法 D）中，10 个公路路段地带中有 0 个</p> <p>在经分析的收费方法（收费方法 D）中，10 个公路路段地带中有 2 个；同样情况见于收费方法 E 和 F</p> <p>在经分析的收费方法（收费方法 D）中，10 个公路路段地带中有 1 个；同样情况见于收费方法 E 和 F</p>							是	<p>需要缓解措施。本项目发起人将在实施前进行一项监测计划，实施后的数据在[收费]操作开始后大约三个月收集，包括效果阈值；如果达到或超过阈值，本项目发起人将实施交通需求管理 (TDM) 措施，如匝道控制、汽车司机信息、所有已确定的对本项目实施有不利影响的公路位置的标志。[NYSDOT 拥有所有权并负责维护 Long Island Expressway 和 I-95 的相关路段。FDR Drive 的相关路段由 Montgomery Street 以南的 NYSDOT 和 Montgomery Street 以北的 NYCDOT 所有。TDM 措施的实施将在公路所有者和与实施 TDM 相关的任何资产所有者之间进行协调。]</p> <p>[TDM 措施]实施后，本项目发起人将监测效果，如有必要，TBTA 将[在采用的收费表的参数范围内]修改通行费、通行点数、豁免和/或折扣，以减少不利影响。</p>																																			
	十字路口	<p>交通模式的变化，一些地点的交通流量增加而另一些地点的交通流量减少，会改变 Manhattan CBD 内部和周围一些本地十字路口的交通情况。在我们进行分析的 102 个十字路口中，大多数十字路口的拥堵情况有所好转。</p> <p>Manhattan 本地的四个十字路口受到了不利影响：Trinity Place 和 Edgar Street 路口（午高峰）；East 36th Street 和 Second Avenue 路口（午高峰）；East 37th Street 和 Third Avenue 路口（午高峰）；East 125th Street 和 Second Avenue（早高峰、晚高峰）</p>	<p>363 个地点（全天）</p> <p>102 个地点（早高峰）</p> <p>102 个地点（午高峰）</p> <p>102 个地点（晚高峰）</p> <p>57 个地点（过夜）</p> <p>4 个地点</p>	<p>高峰时段车辆数目增加 50 台或以上的十字路口数目</p> <p>具有潜在不利影响并[将]通过信号配时调整来解决的位置</p>	<table border="1"> <tr> <td>9</td> <td>10</td> <td>24</td> <td>50</td> <td>48</td> <td>50</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>17</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>10</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>5</td> <td>16</td> <td>21</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> </table>	9	10	24	50	48	50	10	2	2	3	3	3	3	2	1	2	4	16	16	17	0	1	1	1	10	9	9	1	5	5	16	21	20	21	5	0	0	0	4	4	4	0	是
9	10	24	50	48	50	10																																										
2	2	3	3	3	3	2																																										
1	2	4	16	16	17	0																																										
1	1	1	10	9	9	1																																										
5	5	16	21	20	21	5																																										
0	0	0	4	4	4	0																																										

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
4C - 交通: Transit	Transit 系统	项目将产生一笔专用资金收入用于投资 Transit 系统。往返 Manhattan CBD 的 Transit 乘客将增加 1% 到 2%，因为一些人会选择 Transit 而不是开车。Transit 客流增加不会对任何沿线交通工具的运力产生不利影响。	纽约市 Transit	整个 Transit 系统内客流增减百分比	1.5% 至 2.1%							否	无需缓解措施。无不利影响
			PATH		0.8% 至 2.0%								
			Long Island Rail Road		0.6% 至 2.0%								
			Metro-North Railroad		0.6% 至 1.9%								
			NJ TRANSIT 通勤铁路		0.3% 至 2.3%								
			MTA/NYCT Buses		1.3% 至 1.6%								
			NJ TRANSIT 巴士		0.5% 至 1.1%								
			其他巴士（郊区巴士和私人运营巴士）		0.0% 至 0.9%								
			渡轮（Staten Island Ferry、NYC Ferry、NY Waterway、Seastreak）		2.5% 至 3.5%								
			Roosevelt Island Tram		1.7% 至 4.1%								
	对巴士系统的影响	降低 Manhattan CBD 内和 Manhattan CBD 60th Street 边界周围的交通流量将减少对巴士运营造成不利影响的道路拥堵，促进更准时、更便捷的巴士出行。	Manhattan 本地巴士	最大载客量点增减百分比	增加 0.5% 至 1.2%							否	无需缓解措施。无不利影响
			Bronx 快速巴士		-1.6% 至 2.2%								
			Queens 本地和快速巴士（途经 Ed Koch Queensboro Bridge）		2.0% 至 2.8%								
			Queens 快速巴士（途经 Queens-Midtown Tunnel）		-1.3% 至 4.1%								
			Brooklyn 本地和快速巴士		1.3% 至 2.6%								
			Staten Island 快速巴士线路（途经 Brooklyn）		3.7% 至 4.5%								
			Staten Island 快速巴士线路（途经 NJ）		1.0% 至 2.8%								
			NJ/West of Hudson 巴士（途经 Holland Tunnel）		-1.4% 至 1.4%								
			NJ/West of Hudson 巴士（途经 Lincoln Tunnel）		0.4% 至 1.5%								
4C - 交通: Transit (续)	Transit 设施	乘客增加也会影响车站内的客流量，这可能会对五个 Transit 车站的某些垂直交通设施（即，楼梯和自动扶梯）产生不利影响： <ul style="list-style-type: none"> Hoboken Terminal、Hoboken、NJ PATH 站 Manhattan CBD 内的 Times Sq-42 St/42 St-Port Authority Bus Terminal 地铁站（N、Q、R、W 和 S；Nos. 1、2、3、和 7；以及 A、C、E 线） 	Hoboken Terminal-PATH 站 (NJ) 楼梯 01/02	高峰时段乘客人数净增长或使用楼梯人数	45	72	122	164	240	205	139	是	收费方法 E 和 F 所需采取的缓解措施。 TBTA 将在收费运营开始前一个月与 NJ TRANSIT 和 PANYNJ 协调，监测楼梯 01/02 的行人流量以建立基准线，并在项目运营开始后两个月进行监测。如果楼梯 01/02 在实施前后的客流量对比显示增量变化大于或等于 205，那么 TBTA 将与 NJ TRANSIT 和 PANYNJ 协调实施标志和导向标识改进，以分散楼梯 01/02 的部分人员，并在需要时补充工作人员。

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法						潜在不利影响	缓解措施或强化措施	
					A	B	C	D	E	F			G
		<ul style="list-style-type: none"> Queens 的 Flushing-Main St 地铁站 (7 号线) Manhattan CBD 内的 14th Street-Union Square 地铁站 (Nos. 4、5 和 6; 以及 L、N、Q、R、W 线) Queens 的 Court Square 地铁站 (7 号线和 E、G、M 线) 	42 St-Times Square-地铁站 (Manhattan) 楼梯 ML6/ML8 连接楼梯夹层至 uptown 1/2/3 线地铁站台	相比收费方法 E, 高峰时段站点整体客流量 (不局限于受影响的楼梯或地点) 的增减	63%	59%	68%	82%	100%	82%	56%	是	需要缓解措施。 TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作, 对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到阈值, TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作, 拆除中心护栏, 采用标准化挡板, 以使楼梯在没有护栏的情况下依旧满足安全标准。在设定阈值时, 应为实施缓解措施留出充分的时间, 以避免不利影响的实际发生。
			Flushing-Main St 地铁站 (Queens)-自动扶梯 E456 连接街道到夹层	相比收费方法 E, 高峰时段站点整体客流量 (不局限于受影响的楼梯或地点) 的增减	116%	91%	108%	116%	100%	133%	72%	是	需要缓解措施。 TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作, 对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到这个阈值, MTA NYCT 将把速度从每分钟 100 英尺 (fpm) 提高到每分钟 120 英尺。
			Union Sq 地铁站 (Manhattan)-自动扶梯 E219 连接 L 地铁线平台到 Nos. 4/5/6 线夹层	相比收费方法 E, 高峰时段站点整体客流量 (不局限于受影响的楼梯或地点) 的增减	63%	82%	87%	102%	100%	95%	61%	是	需要缓解措施。 TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作, 对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到这个阈值, MTA NYCT 将把自动扶梯的速度从 100 英尺/分钟提高到 120 英尺/分钟。

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
4C - 交通: Transit (续)	Transit 设施 (续)	乘客增加也会影响车站内的客流量, 这可能对五个 Transit 车站的某些垂直交通设施 (即, 楼梯和自动扶梯) 产生不利影响 (续)	Court Sq 地铁站 (Queens) - 楼梯 P2/P4 到前往 Manhattan 的 7 号线	相比收费方法 E, 高峰时段站点整体客流量 (不局限于受影响的楼梯或地点) 的增减	98%	90%	102%	104%	100%	117%	97%	是	需要缓解措施。 TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作, 对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到阈值, TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作, 从 7 号站台北端至街道新建一个楼梯。在设定阈值时, 应为实施缓解措施留足充分的时间, 以避免不利影响的实际发生。
4D - 交通: 停车	停车条件	所有收费方法都将导致 Manhattan CBD 内停车需求减少, 减少幅度与进入 Manhattan CBD 的车辆出行次数减少幅度一致。随着人们从驾车转向使用 Transit, Manhattan CBD 外的地铁站、通勤火车站和停车换乘设施旁的停车需求将会增加。	Manhattan CBD	描述说明	由于进入 CBD 的车辆减少, 停车需求也减少							否	无需缓解措施。 有利影响
			Transit 便利设施	描述说明	Transit 设施停车需求的微小变化, 与通勤铁路和地铁乘客量的增加相对应							否	无需缓解措施。 无不利影响
4E - 交通: 步行和骑行	行人流量	由于 Transit 客流量增加, Transit 枢纽外的人行道上的行人活动也随之增加。在 Manhattan CBD 内, 除 Herald Square/Penn Station 外, 其他地点不会因为 Transit 客流量增加而出现可能对车站周边区域行人流量产生不利影响的新增行人数目。在 Manhattan CBD 外, Transit 各个站点新增的客流不足以对附近的人行道、人行横道或街角的步行状况产生不利影响。	Herald Square/Penn Station NY	早晚高峰时段, 人行道、街角和人行横道的行人数目超过了阈值	对一条人行道路段和两条人行横道的步行状况产生了不利影响							是	需要采取的缓解措施。 [NYCDOT] 将在此位置实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到这个阈值, [NYCDOT] 将通过物理加宽和/或移除或重新设置障碍物来增加人行道和人行横道上的步行空间。
	骑行	在 Transit 枢纽附近和本身作为一种出行方式, 骑行人数略有增加	Manhattan CBD	描述说明	Transit 枢纽附近的自行车出行略有增加, 步行出行比例增幅最大							否	无需缓解措施。 无不利影响
			Manhattan CBD 外	描述说明	一些人选择从驾车变为骑行							否	无需缓解措施。 无不利影响
	安全性	无不利影响	整体	描述说明	包括当前事故高发地段在内, 行人数目与安全风险没有显著增加。总体而言, 随着出入 Manhattan CBD 的车辆减少, CBD Tolling Alternative 可能会降低这些地点的交通量。这将有助于减少车辆之间、车辆与行人之间的事故, 从而提高整体安全性。							否	无需缓解措施。 无不利影响
5A - 社会环境: 人口	有利影响	对 Manhattan CBD 内部及其周围	28 县区研究地区	描述说明	对 Manhattan CBD 内部及其周围地区的有利影响包括缩短出行时间、改善出行准点率、降低车辆运营成本、提高安全性、减少空气污染物排放以及预测可取得的 Transit 改善资金来源。这将对社区团结和居民的就业、教育、医疗和娱乐产生积极影响。							否	无需缓解措施。 有利影响
	社区团结	新的收费计划带来了交通模式的变化, 包括对 Transit 的使用率提高	28 县区研究地区	描述说明	考虑到连接 Manhattan CBD 的 Transit 网络十分庞大, 预计整体出行情况改变较小。在实施该计划后, 人们出行模式的改变, 包括对 Transit 的使用增加, 不会对社区团结产生不利影响, 或导致社区居民之间难以交流。							否	无需缓解措施。 无不利影响 (针对低收入司机成本提高的缓解措施, 请参阅下方“环境正义”一节)。
5A - 社会环境: 人口 (续)	无家可归的间接影响	未观测到社会经济环境或生活成本的显著变化, 不会引起潜在的非自愿无家可归	Manhattan CBD	描述说明	该项目不会产生间接 (非自愿) 影响, 导致居民无家可归。考虑到 Manhattan CBD 的房地产价值已经很高, 而影响各个家庭决定住所位置的因素较多, 实施该计划不会导致市场状况发生实质性变化, 从而影响房价。此外, 实施该计划不会导致 CBD 低收入居民的居住成本显著增加, 因为房屋价格没有发生变化, 许多住房单元受到 New York 租金控制、租金稳定或其他类似计划的保护, 且收入低于 60,000 美元的 CBD 居民可享受税收抵免, 因此我们可得出结论: 实施该计划不会导致商品价格上涨 (请参阅下方“经济环境”一节)。							否	无需缓解措施。 无不利影响
	社区设施和服务	对于 Manhattan CBD 的社区设施和服务提供者、其驾车员工以及从 CBD 外驾车前来的客户, 成本有所增加。	Manhattan CBD	描述说明	该计划可能导致驾车进出 Manhattan CBD 的社区服务提供者、驾车前往 Manhattan CBD 内社区设施和服务地点的客户、以及驾车前往 CBD 外社区设施的 CBD 居民和社区设施员工的成本增加。考虑到除驾车出行外, 此类出行的替代选择较多, 因此, 驾车前往社区设施和服务的新增费用不被视为对社区设施和服务的不利影响。							否	无需缓解措施。 无不利影响

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
	对弱势社会群体的影响	为 MTA Capital Program 开辟新收入来源对弱势社会群体有利	28 县区研究地区	描述说明	<p>该项目为 MTA 2020–2024 Capital Program (及其后续 Capital Program) 开辟了新的收入来源并减少了 Manhattan CBD 的拥堵, 这对某些弱势社会群体, 包括年长者、残疾人、依赖 Transit 的群体和非驾车群体有利。</p> <p>年长者将受益于 CBD Tolling Alternative 的出行时间缩短和巴士服务准点率改善, 因为相比其他交通工具 (如地铁), 巴士乘客往往年纪较大, 且如上所述, Manhattan CBD 的巴士乘客将受益于拥堵减少后节省的出行时间。</p> <p>65 岁以上符合条件的残障人士在乘坐 MTA 地铁和巴士时可以享受优惠票价, 符合条件的年长者也可以享受 MTA 的辅助客运服务, 包括代表 MTA 运送辅助客运用户的出租车和 FHV。符合残障认定资格的年长者和低收入群体驾车前往 Manhattan CBD 同样有权获得提供给一般低收入残障群体的同等缓解措施和强化措施的优待。其他驾车前往 Manhattan CBD 的年长者则需要支付通行费用。</p>							否	无需缓解措施。无不利影响
	通勤出行	一小部分人驾车上班的成本增加	28 县区研究地区	描述说明	<p>驾车前往和在 Manhattan CBD 内行驶的通勤出行减少, 使用 Transit 通勤的出行增加。即使 CBD 收费仍选择驾车的人会根据驾车的需要或方便驾驶, 并且会因 Manhattan CBD 拥堵缓解中受益。由于此类出行有广泛的 Transit 替代选择, 且目前驾车通勤的人数较少, 因此该计划对进出 Manhattan CBD 的通勤影响微乎其微 (低于 0.1%)。</p>							否	无需缓解措施。无不利影响
5B - 社会环境: 邻里区特征		邻里区特征无显著变化	Manhattan CBD	描述说明	本地街道交通模式的变化不太可能改变 Manhattan CBD 邻里区特征的决定性元素。							否	无需缓解措施。无不利影响
			60th Street Manhattan CBD 边界周围区域	描述说明	60th Street CBD 边界周围的停车需求变化 (包括 60th Street 以北的需求增加, 60th Street 以南的需求减少) 不会造成投资减少, 引起对邻里区特征的不利影响, 也不会改变该区域邻里区特征的决定性元素。							否	无需缓解措施。无不利影响
5C - 社会环境: 公共政策		无影响	28 县区研究地区	描述说明	该项目将在研究区域和 Manhattan CBD 内与地区交通计划和其他公共政策保持一致。							否	无需缓解措施。无不利影响
6 - 经济环境	有利影响	地区经济效益	28 县区研究地区	描述说明	通过减少拥堵获得经济效益, 包括节省出行时间和改善出行时间准点率, 从而提高生产力和效用、改善安全性, 并降低与减少拥堵相关的车辆运营成本。							否	无需缓解措施。有利影响
	收费价格的经济影响	对于 CBD 内依赖车辆出行的个人与业务来说, 需要支出新的费用成本	Manhattan CBD	描述说明	不会对 Manhattan CBD 内的任何特定行业或职业类别产生不利影响。考虑到 CBD 内有广泛便捷的 Transit 网络且使用率较高, 新收费计划对总工作人数的影响占比较小。它不会对 Manhattan CBD 内的业务经营或任何业务的生存发展产生不利影响, 包括出租车/FHV 业务。							否	<p>无需缓解措施。无不利影响</p> <p>[最终 EA 中的新增内容—强化措施</p> <p>本项目发起人承诺建立一个小型企业工作组 (SBWG), 该工作组将在项目实施前 6 个月和实施后 6 个月召开会议, 并在此后每年召开一次会议, 就企业是否以及如何受到影响持续征求意见。</p> <p>作为其他问题缓解措施的一部分, TBTA 将确保在最终的 CBD 收费结构中, 卡车和其他车辆的夜间收费至少在凌晨 12:00 至凌晨 4:00 减少到高峰收费的 50% 或以下; 这也将有利于一些劳动者和企业。]</p>
	商品价格	新收费计划带来的成本不会造成大多数消费品成本变化	Manhattan CBD	描述说明	不太可能对大多数消费品成本造成显著影响。CBD Tolling Alternative 带来的任何成本上浮将由收货方的多个客户均摊 (卡车可能进行多次交付, 每一次都需要均摊), 尤其是对于收货量较小的业务, 例如小企业或微型企业的业务。个人业务成本所受的影响将降至最低。某些大宗商品行业 (建筑材料、电子产品、饮料) 的成本可能出现增长, 因为配送市场的竞争较少。							否	无需缓解措施。无不利影响
	出租车和 FHV 行业	根据具体收费方法, 由于 CBD 内出租车/FHV 车辆载客 VMT 减少, 出租车和 FHV 的收入也会减少。这不会影响整个行业, 但可能对个人司机产生不利影响 (请参阅下方“环境正义”一节)。	28 县区研究地区	<p>全区内出租车/FHV VMT 每日净值变化</p> <p>CBD 内出租车/FHV VMT 每日净值变化</p>	<p>-126,993 (-2.9%)</p> <p>-21,498 (-6.6%)</p>	<p>-14,028 (-0.3%)</p> <p>+15,020 (+4.6%)</p>	<p>-73,413 (-1.7%)</p> <p>-11,371 (-3.5%)</p>	<p>-217,477 (-5.0%)</p> <p>-54,476 (-16.8%)</p>	<p>-116,065 (-2.7%)</p> <p>-25,621 (-7.9%)</p>	<p>-4,888 (-1.0%)</p> <p>+4,962 (+1.5%)</p>	<p>-137,815 (-3.2%)</p> <p>-27,757 (-8.6%)</p>	否	无需缓解措施。无不利影响 (针对出租车/FHV 司机所受的缓解措施, 请参阅下方“环境正义”一节)。

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施	
					A	B	C	D	E	F	G			
	本地经济影响	60th Street CBD 边界周围的停车需求变化	60th Street Manhattan CBD 边界周围区域	描述说明	60th Street Manhattan CBD 边界周围的停车需求变化（包括 60th Street 以北的需求增加，60th Street 以南的需求减少）可能为 60th Street 以南的一个或多个停车设施带来不利存续的风险，但不会造成投资减少，引起对邻里区特征的不利影响。							否	无需缓解措施。无不利影响	
7 - 公园与娱乐资源		在 Central Park 南部设置新的收费基础设施、收费系统设备和标识	Manhattan CBD	描述说明	该项目将更换 Central Park 近 59th Street 的三个探测地点的四根现有路灯柱，以及公园围墙外两条相邻的人行道。新路灯柱的位置不变，不会减少公园空间或影响公园的地貌和活动。项目拟将收费基础设施安置在 High Line 建筑下方、公园区域外的 High Line 建筑上方。FHWA 通过公众参与流程，就本项目对这些公园的影响征求公众意见（见第 19 章，“第 4(f) 节评估”）。							否	无需缓解措施。请参阅第 7 章“公园与娱乐资源”以了解为避免项目对公园产生不利影响所采取的措施清单。	
8 - 历史文化资源		在历史性地产上或附近新建收费基础设施和收费系统设备	项目潜在影响范围 (APE) 内有 45 处历史性地产	描述说明	根据 National Historic Preservation Act 第 106 条对该项目进行的审查，FHWA 已确定该项目对历史性地产无不利影响，并得到了 State Historic Preservation Office 的同意。							否	无需缓解措施。请参阅第 8 章“历史文化资源”以了解为避免项目对历史性地产产生不利影响所采取的措施清单。	
9 - 视觉资源		新的收费基础设施和收费系统设备为视觉环境带来的变化	视觉影响区域	描述说明	该项目基础设施和设备将采用与路灯柱、标识杆或纽约市已使用的同类结构相似的形式。收费系统设备配置中的摄像头将在夜间使用红外照明，以便在不需要任何可见光的情况下获得车牌图像。该项目对一般人群仅产生中性影响，对视觉资源无不利影响							否	无需缓解措施。无不利影响	
10 - 空气质量	与卡车交通改道相关的排放增加或减少...下文续...	Macombs Road, Bronx, NY 的 Cross Bronx Expressway	年平均日[交通量]的增加或减少 (AADT)		3,901	3,996	2,056	1,766	3,757	2,188	3,255	否	<p>无需缓解措施。无不利影响</p> <p>强化措施</p> <p>1. 请参阅本表末尾关于强化监测的总体强化措施。</p> <p>2. [TBTA 将与 NYC DOHMH] 扩大现有的传感器网络，以监测优先位置，并补充少量实时 PM_{2.5} 监测器，以提供对一天中不同时间模式的洞察，从而确定空气污染的变化是否可归因于本项目实施后发生的交通变化。[本项目发起人将考虑 EA 中的空气质量分析和环境正义利益相关方的意见，选择额外的监测位置。在最终确定监测方法之前，还将咨询 NYS Department of Environmental Conservation (NYSDEC) 和其他开展监测的机构。] 本项目发起人将在实施前（设定基准线）和实施两年后监测空气质量。在最初的两年实施后分析期之后，[除了持续的空气质量监测和报告，] 本项目发起人将评估空气质量变化的幅度和可变性，以确定是否需要设立更多的监测[站点]。[通过监测计划收集的数据将在数据可用和分析完成后公开。从实施前监测开始，将持续在线提供来自实时监测器的数据。]</p> <p>3. MTA 目前正在将其车队向零排放巴士转变，这将减少空气污染物，改善巴士车站附近和巴士线路沿线的空气质量。MTA 致力于优先考虑传统上得不到充分服务的社区和受空气质量差和气候变化影响的社区，并制定了一种方法，积极将这些优先事项纳入过渡的部署阶段进程。...下文续...</p>	
				每天卡车数目增减	509	704	170	510	378	536	50			
				卡车改道是否对空气质量造成潜在不利影响	否	否	否	否	否	否	否			
			I-95, Bergen County, NJ	AADT 增减	9,843	11,459	7,980	5,003	7,078	5,842	12,506			否
				每天卡车数目增减	801	955	729	631	696	637	-236			
				卡车改道是否对空气质量造成潜在不利影响	否	否	否	否	否	否	否			

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法						潜在不利影响	缓解措施或强化措施	
					A	B	C	D	E	F			G
			RFK Bridge, NY	AADT 增减	18,742	19,440	19,860	19,932	20,465	20,391	21,006	否	
				每天卡车数目增减	2,257	2,423	2,820	3,479	4,116	3,045	432		
10-空气质量 (续)	与卡车交通改道相关的排放增加或减少 (续)	RFK Bridge, NY (续)	卡车改道是否对空气质量造成潜在不利影响	否	否	否	否	否	否	否	否	否	根据在本项目宣传过程中收到的反馈以及环境正义团体成员提出的问题, TBTA 与 MTA NYCT 协调, 后者承诺在 MTA 下一次大型电池电动巴士车采购中接收电动巴士车时, 优先考虑位于 Upper Manhattan 和 Bronx 并主要服务于环境正义团体的 Kingsbridge Depot 和 Gun Hill Depot。该采购将于 2022 年[晚些时候]开始。这项由 MTA NYCT 独立完成的工作预计将为 Bronx 的环境正义社区带来空气质量方面的好处。
11-能源	区域能源消耗减少	28 县区研究地区	描述说明	减少区域内 VMT 将减少能源消耗						否	无需缓解措施。有利影响		
12-噪音	交通流量变化带来的噪音增减微乎其微	桥梁和隧道路口	描述说明	在收费方法 D 中, Queens-Midtown Tunnel 附近可预测最大噪音声级将少量增加 (2.9 dB(A)), 人耳几乎无法察觉。						否	无需缓解措施。无不利影响		
		本地街道	描述说明	用收费方法 C 评估了 Downtown Brooklyn 的噪音水平变化, 用收费方法 D 评估了所有其他评估地点的噪音水平变化。Trinity Place 和 Edgar Street 路口可预测最大噪音声级将少量增加 (2.5 dB(A)), 人耳几乎无法察觉。未预测到 Downtown Brooklyn 的噪音水平提高。						否	强化措施 请参阅本表末尾关于强化监测的总体强化措施。		
13-自然资源	在自然资源附近安装收费基础设施的施工活动	收费基础设施和收费系统设备的位置	描述说明	对地表水、湿地或洪泛平原无影响。将通过施工承诺管理可能对雨水和生态资源造成的潜在影响。该项目符合海岸区域政策。						否	请参阅第 13 章“自然资源”, 以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。		
14-危险废物	施工过程可能干扰现已存在的污染物或危险材料	收费基础设施和收费系统设备的位置	描述说明	施工过程中的翻土作业, 以及改变、移动或干扰可能含有石棉材料、铅基涂漆或其他有害物质的现有道路基础设施和公用事业设施。将通过施工承诺管理来管理潜在影响。						否	请参阅第 14 章“石棉材料、铅基涂漆、危险废物和污染材料”以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。		
15-施工影响	与安装收费基础设施相关的施工作业可能造成的破坏。	收费基础设施和收费系统设备的位置	描述说明	暂时改变交通流量或行人流量模式, 施工活动发出的噪音, 整体持续不超过一年, 在任何单独地点持续约两星期。将通过施工承诺管理来管理这些影响。						否	请参阅第 15 章“施工影响”, 以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。		

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
17 - 环境正义	低收入司机	<p>[2022年8月发布的EA发现]新的 CBD 收费增加了司机的费用，这将不成比例地影响到 Manhattan CBD 的低收入司机，他们没有到达 Manhattan CBD 的[合理]备选方案。[随着对受影响人群的进一步分析和新的缓解措施的增加，最终EA得出结论，对低收入司机不会产生不成比例的高不利影响。... 下文续...]</p>	28 县区研究地区	描述说明	所有的收费方法中均将\出现司机费用增加的情况。							是	<p>需要缓解措施。 Manhattan CBD 内的常住居民可享受用于 CBD 收费计划的税收抵免，条件是其纽约州调整后总收入低于 60,000 美元。TBTA 将与 New York State Department of Taxation and Finance (NYS DTF) 协调合作，以确保符合 NYS 税收抵免条件的司机能够获得必要的文件。</p> <p>TBTA 将在项目网站上发布与税收抵免相关的信息，并在 NYS DTF 网站上提供相应位置的链接，指导符合条件的司机获得税收抵免的相关信息。</p> <p>TBTA 将取消目前对没有信用卡帐户的 E-ZPass 客户收取的 10 美元可退还押金，这有时是一个准入障碍。</p> <p>TBTA 还将进一步推广现有的 E-ZPass 支付和计划选项，包括允许司机按次支付（而不是[预付]）费用，在合作零售网点用现金进行帐户充值，以及通知其可能不知道的折扣计划。</p> <p>TBTA 将与 MTA 协调，就现有折扣 Transit 票价产品和计划的享受资格提供宣传和教育，包括针对 65 岁及以上年长者、残障人士和低收入人群的宣传和教育，许多人可能不知道这些信息。</p> <p>本项目发起人承诺建立一个 Environmental Justice Community Group，该团体[将[每季度]召开一次会议，第一次会议将在项目实施[之前召开]，以分享最新数据和分析，并听取潜在的担忧。[由于与环境正义有关，本项目发起人将继续通过分享最新数据和分析、倾听关注问题以及寻求对收费制定流程的反馈，提供有意义的参与和接触机会。]... 下文续...</p>

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
17- 环境正义 (续)	低收入司机 (续)	[2022 年 8 月发布的 EA 发现 新的 CBD 收费增加了司机的费用，这将不成比例地影响到 Manhattan CBD 的低收入司机，他们没有到达 Manhattan CBD 的 [合理] 备选方案。 [随着对受影响人群的进一步分析和新的缓解措施的增加，最终 EA 得出结论，对低收入司机不会产生不成比例的高不利影响。(续)。]	28 县区研究地区	描述说明	通过新的 CBD 收费计划，在所有的收费方法中均将 出现 司机费用增加的情况。							是	[最终 EA 中的新增内容-在最终的 CBD 收费结构中，TBTA 将确保卡车和其他车辆的夜间收费至少在凌晨 12:00 到凌晨 4:00 之间减少到高峰收费的 50% 或以下；这将有利于在此期间出行的低收入司机。 最终 EA 中的新增内容——在五年期内，TBTA 承诺为低收入经常出行的司机提供低收入折扣计划，他们将在每个日历月的前 10 次出行后的适用时间内享受 25% 的 CBD E-ZPass 全通行费折扣（此折扣不包括夜间时段，夜间时段已经享受了力度非常大的优惠）。 强化措施 随着 Brooklyn 和 Manhattan 巴士网络重新设计的向前推进，TBTA 将与 MTA NYCT 协调，改善 EA 中确定的区域的巴士服务。]
	出租车和 FHV 司机	[2022 年 8 月公布的 EA 发现 在每天不止一次收取车辆通行费的情况下，纽约市的出租车和 FHV 司机将受到潜在的不成比例的严重不利影响，他们大部分为少数族裔。这将发生在未经修改的收费方法 A、D 和 G 中；对 FHV 司机来说，这种情况也会发生在收费方法 C 和 E 中。不利影响与新的 CBD 费用以及出租车和 FHV 的 VMT 减少有关，这将导致收入减少，从而导致就业损失。 [由于增加了新的缓解措施，最终的 EA 得出结论，不会对出租车和 FHV 司机产生不成比例的高不利影响。]	纽约市	描述说明 相比 No Action 备选方案，CBD 内出租车/FHV 每日载客 VMT 变化：EA 中包含的收费方法 相比 EA 中包含的收费方法，前往 CBD 的出租车/FHV 每日出行次数净值变化：进行额外分析以评估收费上限或免费条件的影响	收费方法 A、D 和 G 可能产生不利影响，这些方法没有规定出租车和 FHV 司机的收费上限或免费条件。 -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%) 通行费上限为 1 次/天： +2% — — 通行费上限为 1 次/天： +3% — — 豁免： +50% — — 通行费上限为 1 次/天： +2%							是	[最终 EA 中的新增内容-需要采取的缓解措施。TBTA 将确保最终的 CBD 收费结构中包括出租车或 FHV 每天不超过一次的收费结构。]

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
[17-环境正义 (续)]	因交通改道而导致交通流量的增加或减少，而这些社区已经因先前存在的空气污染和慢性疾病而不堪重负	某些环境正义社区将受益于交通流量的减少；一些已经因先前存在的空气污染和慢性疾病而不堪重负的社区可能会因为交通流量的增加而受到不利影响。	根据收费方法，特定的人口普查区域的交通量会有增加或减少。以下社区可能拥有应实施基于地点的缓解措施的人口普查区域：High Bridge、Morrisania 和 Crotona、Tremont、Hunts Point、Mott Haven、Pelham、Throgs Neck、Northeast Bronx、East Harlem、Randall's Island、Lower East Side/Lower Manhattan、Downtown Brooklyn、Fort Greene、South Williamsburg、Orange、East Orange、Newark 和 Fort Lee。（见注 1。）	描述说明	因交通量减少而受益的先前存在空气污染物和慢性疾病负担的人口普查区域，以及受交通量增加影响的人口普查区域会有所不同，但在各种收费方法中，确定出来的社区基本相同。在收费方法 G 下，Fort Lee 不会经历增加。							是	<p>最终 EA 中的新增内容- 需要采取的缓解措施。</p> <p>区域缓解措施</p> <p>TBTA 将确保在最终的收费结构中，卡车和其他车辆的夜间收费至少在凌晨 12:00 至凌晨 4:00 减少到高峰收费的 50% 或以下；这将减少卡车改道。</p> <p>NYCDOT 将扩大 NYC Clean Trucks Program，以加速将在某些本项目预计将增加卡车交通量的环境正义社区的公路上行驶的、符合条件的柴油卡车更换为低排放的电动、混合动力、压缩天然气和清洁柴油车辆。</p> <p>NYCDOT 将在本项目预计增加卡车改道的地点扩大其 off-hours delivery program，以减少某些环境正义社区的日间卡车交通并提高道路安全。</p> <p>基于地点的缓解措施</p> <p>TBTA 将对在 FDR Drive 上向北行驶从 East Houston Street 离开后立即转向在 FDR Drive 上向南行驶的车辆收费；这将缓解 Brooklyn Bridge 和 East Houston Street 之间的 FDR Drive 上模拟的非卡车交通增长。</p> <p>NYCDOT 将协调用更清洁的车辆替换 Hunts Point 的柴油 TRU。</p> <p>NYSDOT 将协调扩大电动卡车充电基础设施。</p> <p>本项目发起人将协调部署路边植被，以改善道路附近的空气质量。</p> <p>本项目发起人将改造公园和绿地。</p> <p>本项目发起人将在学校安装或升级空气过滤装置。</p> <p>本项目发起人将协调扩大现有的 Asthma Case Management Program，并通过 Bronx 的社区哮喘中心创建新的基于社区的哮喘项目。]</p>

整体项目强化措施。 本项目发起人承诺对本项目的潜在影响进行持续监测和报告，包括，例如，进入 CBD 的交通量、在 CBD 行驶的车辆里程；整个地区服务提供商的 Transit 乘客量；CBD 内的巴士速度；空气质量和排放趋势；停车；和本项目收入。将在该项目实施前后持续收集数据。在该项目实施一年后，将就项目影响发布一份正式报告；此后，每两年发布一次正式报告。此外，报告网站将[在可行情况下]，以开放数据格式最大限度地提供数据、分析和可视化。在数据可用和分析完成后，将至少每半年提供一次更新。[这些数据还将用于支持适应性管理方法，以监测缓解措施的效果，并根据需要进行调整。]

[注:]

1 本项目发起人承诺实施一项收费政策，将从至少凌晨 12:00 到凌晨 4:00 降低夜间费率。根据 EA 中分析的收费方法所采用的模型，预计该政策将避免大部分预计的卡车改道，因为许多此类改道的卡车出行预计会在夜间发生。在 TBTA Board 采用 CBD 收费结构（包括夜间豁免折扣）后，将对所采用的收费结构进行建模，以确定卡车改道预期发生的位置。在通过对采用的通行费表的分析确定社区和普查区域后，基于地点的缓解措施的具体选址将需要本项目发起人、Environmental Justice Community Group（代表 10 县环境正义研究区）、接受基于地点的缓解措施的相关社区以及相关地方和州执行机构之间的进一步协调。]

[表 ES-6. CBD Tolling Alternative 缓解措施和强化措施实施方法概述]

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
4B - 交通：公路和本地十字路口——交通 - 公路路段	三段公路： <ul style="list-style-type: none"> 靠近 Queens-Midtown Tunnel 的西行 Long Island Expressway (I-495) 路段（午高峰） 沿 I-95 西行的 George Washington Bridge（午高峰） East 10th Street 和 Brooklyn Bridge 之间的南行和北行 FDR Drive（晚高峰） 	<p>本项目发起人将在实施前进行一项监测计划，实施后的数据在收费操作开始后大约三个月收集，包括效果阈值；如果达到或超过阈值，本项目发起人将实施交通需求管理 (TDM) 措施，如匝道控制、汽车司机信息、所有已确定的对本项目实施有不利影响的公路位置的标志。NYSDOT 拥有所有权并负责维护 Long Island Expressway 和 I-95 的相关路段。FDR 的相关路段由 Montgomery Street 以南的 NYSDOT 和 Montgomery Street 以北的 NYCDOT 所有。TDM 措施的实施将在公路所有者和与实施 TDM 相关的任何资产所有者之间进行协调。</p> <p>TDM 措施实施后，本项目发起人将监测效果，如有必要，TBTA 将在采用的收费表的参数范围内修改通行费、通行点数、豁免和/或折扣，以减少不利影响。</p>	<p>数据收集的确切时间将基于季节性和其他因素，如符合 NYCDOT 交通量观测最佳实践的施工活动。延迟量化建模将在数据收集后 60 天内完成。</p> <p>基准线数据将在项目实施前的六个月内收集。实施后的数据将在收费开始后大约三个月收集。</p> <p>如果实施了 TDM 措施，将在实施后的六个月内收集额外的数据，以确定它们是否解决了不利影响。</p>	<p>工作日高峰时段平均延误增加 2.5 分钟或以上。</p> <p>数据收集和评估方法将遵循 NYSDOT Highway Design Manual 5.2 指南和 NYSDOT 数据服务程序的标准做法。</p>	<p>在发布决定文件之前，就监测计划向相关主管机构和合作机构征求同意。</p> <p>在确认延迟超过需要采取后续步骤的阈值后，将在两到十八个月的时间内实施 TDM 措施。将首先完成更容易实施的措施（如可变信息标志）。NYSDOT 目前有两个 TDM 项目，分别在 LIE 和 Cross Bronx (I-95) 的相关路段进行，TDM 措施可以根据需要与这些项目进行协调。</p> <p>在实施 TDM 措施后，在确认延迟超过需要采取后续步骤的阈值后，将对收费率、通行点数、豁免和/或折扣进行修改，从而可以就怎样进行修改开展分析，并就任何变化进行公共宣传。</p>	NYSDOT 将主导 TBTA 和 NYCDOT 的合作关系。
4B - 交通：公路和本地十字路口——十字路口	Manhattan 的四个本地十字路口： <ul style="list-style-type: none"> Trinity Place 和 Edgar Street（午高峰） East 36th Street 和 Second Avenue（午高峰） East 37th Street 和 Third Avenue（午高峰） East 125th Street 和 Second Avenue（早高峰、晚高峰） 	<p>NYCDOT 将根据 NYCDOT 的常规做法，监测那些经发现有潜在不利影响的十字路口，并实施适当的信号配时调整以降低影响。</p>	<p>数据收集的确切时间将基于季节性和其他因素，如符合 NYCDOT 交通量观测最佳实践的施工活动。延迟量化建模将在数据收集后 60 天内完成。</p> <p>基准线数据将在项目实施前的六个月内收集。</p> <p>实施后数据将在项目实施后六个月内收集。</p>	<p>对于实施前服务水平为 LOS E 或 F 的十字路口，十字路口平均延误增加大于 5 秒。</p> <p>对于服务水平为 LOS D 或更高水平的十字路口，十字路口 LOS 延误增加大于 5 秒达到 E 或 F。</p>	<p>信号配时调整将在确认延迟超过需要采取后续步骤的阈值的 90 天内进行。</p>	NYCDOT 将主导和 TBTA 的合作关系。
4C - 交通：Transit——Transit 设施	Hoboken Terminal-PATH 站 (NJ) 楼梯 01/02	<p>TBTA 将在收费运营开始前一个月与 NJ TRANSIT 和 PANYNJ 协调，监测楼梯 01/02 的行人流量以建立基准线，并在项目运营开始后两个月进行监测。如果楼梯 01/02 在项目实施前后的客流量对比显示增量变化大于或等于 205，那么 TBTA 将与 NJ TRANSIT 和 PANYNJ 协调实施标志和导向标识改进，以分散楼梯 01/02 的部分人员，并在需要时补充工作人员。</p>	<p>对于楼梯客流量，将在收费运营开始前一个月收集基准线数据以建立基准线，并在项目运营开始后两个月收集基准线数据。</p> <p>NJ TRANSIT 和 PANYNJ 将持续收集和评估车站乘客数据。</p>	<p>对于标志，如果楼梯 01/02 在项目实施前后的高峰时段客流量对比显示增量变化大于或等于 205。</p> <p>对于补充工作人员，如果已经达到标志的阈值，但尚未安装标志，并且在开始收费运营前 30 天，Hoboken Terminal 的总体乘客量是 2019 年水平的 90%。</p>	<p>在发布决定文件之前，就监测计划向 TBTA、PANYNJ 和 NJ TRANSIT 征求同意，随后将起草谅解备忘录。</p> <p>该谅解备忘录将在通行费确定后的 120 天内执行。</p> <p>标志设计将在谅解备忘录签署后开始。</p> <p>在观察到客流量超过需要采取后续步骤的阈值后，将立即开始制作和安装标志。</p> <p>如果需要，在观察到客流量超过需要采取后续步骤的阈值后的 45 天内，将派驻补充工作人员。</p> <p>在标志制作和安装之前，将启用补充工作人员。</p>	TBTA 将主导并与 NJ TRANSIT 和 PANYNJ 协调工作。

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
	连接楼梯夹层到市郊 1/2/3 线地铁站台的 42 St-Times Square 地铁站 (Manhattan) 楼梯 ML6/ML8	TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作，对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到阈值，TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作，拆除中心护栏，采用标准化挡板，以使楼梯在没有护栏的情况下依旧满足安全标准。在设定阈值时，应为实施缓解措施留出充分的时间，以避免不利影响的实际发生。	确切时间将基于季节性和其他因素，如服务变化和车站的施工活动。 对于楼梯客流量，基准线数据将在项目实施前的六个月内收集。实施后数据将在项目实施后第一年内收集。 MTA NYCT 根据整个系统的十字转门入口和出口数据，持续收集和评估车站乘客数据。	如果项目实施前后楼梯 ML6/ML8 高峰时段工作日客流量的比较显示，工作日高峰时段的增量变化大于或等于 92 名乘客，42 St-Times Square 地铁站的总客流量是 2019 年水平的 90%。 数据收集和评估方法将遵循符合 <i>CEQR Technical Manual</i> 的标准实践，并将与 NYCT 协调。	超过客流量阈值后，将立即开始设计和资源分配，扶手将在车站总乘客量超过 2019 年水平的 90% 之前拆除。	TBTA 将主导与 MTA NYCT 的合作关系。
	Flushing-Main St 地铁站 (Queens)-自动扶梯 E456 连接街道到夹层	TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作，对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到这个阈值，MTA NYCT 将把速度从每分钟 100 英尺 (fpm) 提高到每分钟 120 英尺。	确切时间将基于季节性和其他因素，如服务变化和车站的施工活动。 对于自动扶梯客流量，基准线数据将在项目实施前的六个月内收集。实施后数据将在项目实施后第一年内收集。	如果项目实施前后自动扶梯 E456 高峰时段工作日客流量的比较显示，工作日高峰时段的增量变化大于或等于 26 名乘客，Flushing-Main St 地铁站的总客流量是 2019 年水平的 90%。 数据收集和评估方法将遵循符合 <i>CEQR Technical Manual</i> 的标准实践，并将与 NYCT 协调。	在车站的总乘客量超过 2019 年水平的 90% 之前。	TBTA 将主导与 MTA NYCT 的合作关系。

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
4C - 交通：Transit Transit 设施（续）	Union Sq 地铁站 (Manhattan)-自动扶梯 E219 连接 L 地铁线平台到 Nos. 4/5/6 线夹层	TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作，对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到这个阈值，MTA NYCT 将把自动扶梯的速度从 100 英尺/分钟提高到 120 英尺/分钟。	确切时间将基于季节性和其他因素，如服务变化和车站的施工活动。 对于自动扶梯客流量，基准线数据将在项目实施前的六个月内收集。实施后数据将在项目实施后第一年内收集。 MTA NYCT 根据整个系统的十字转门入口和出口数据，持续收集和评估车站乘客数据。	如果项目实施前后自动扶梯 E219 高峰时段工作日客流量的比较显示，工作日高峰时段的增量变化大于或等于 21 名乘客，Union Sq 地铁站的总客流量是 2019 年水平的 90%。 数据收集和评估方法将遵循符合 <i>CEQR Technical Manual</i> 的标准实践，并将与 NYCT 协调。	在车站的总乘客量超过 2019 年水平的 90% 之前。	TBTA 将主导与 MTA NYCT 的合作关系。
	Court Sq 地铁站 (Queens)- 楼梯 P2/P4 到前往 Manhattan 的 7 号线	TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作，对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到阈值，TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作，从 7 号站台北端至街道新建一个楼梯。在设定阈值时，应为实施缓解措施留出充分的时间，以避免不利影响的实际发生。	确切时间将基于季节性和其他因素，如服务变化和车站的施工活动。 对于楼梯客流量，基准线数据将在项目实施前的六个月内收集。实施后数据将在项目实施后第一年内收集。 MTA NYCT 根据整个系统的十字转门入口和出口数据，持续收集和评估车站乘客数据。	如果项目实施前后楼梯 P2/P4 高峰时段工作日客流量的比较显示，工作日高峰时段的增量变化大于或等于 101 名乘客，Court Sq 地铁站的总客流量是 2019 年水平的 90%，而且在可预见的未来，外部开发商也不太可能参与建设。 数据收集和评估方法将遵循符合 <i>CEQR Technical Manual</i> 的标准实践，并将与 NYCT 协调。	超过客流量阈值后，将立即开始设计和资源分配，并将在车站总乘客量超过 2019 年水平的 90% 之前实施。（如果在可预见的未来，外部开发商也不太可能参与建设）。	TBTA 将主导与 MTA NYCT 的合作关系。
4E - 交通：步行和骑行 —行人流量	Herald Square/Penn Station NY	NYCDOT 将在此位置实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到这个阈值，NYCDOT 将通过物理加宽和/或移除或重新设置障碍物来增加人行道和人行横道上的步行空间。	确切时间将基于季节性和其他因素，如施工活动。 基准线数据将在项目实施前的六个月内收集。 实施后数据将在项目实施后第一年内收集。	沿 West 34th 和 West 35th Streets 之间的 Eighth Avenue 西侧人行道，工作日上午高峰时段每小时增加 221 名行人，或下午高峰时段每小时增加 204 名行人，上午高峰时段 Sixth Avenue 和 West 34th Street 北侧人行横道每小时增加 265 名行人，或下午高峰时段每小时增加 259 名行人，和/或上午高峰时段 Seventh Avenue 和 West 32nd Street 北侧人行横道每小时增加 221 名行人。 数据收集和评估方法将遵循符合 <i>CEQR Technical Manual</i> 指南的标准实践，并将与 NYCDOT 协调。	在观察到行人数量超过需要采取后续步骤的阈值后的 90 天内。	NYCDOT 将主导。
6 - 经济条件—通行费成本的经济影响	Manhattan CBD	最终 EA 中的新增内容： 本项目发起人承诺建立一个小型企业工作组 (SBWG)，该工作组将在项目实施前六个月和实施后六个月召开会议，并在此后每年召开一次会议，就企业是否以及如何受到影响持续征求意见。	不适用—不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用—不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	成员将在项目实施前六个月确认，第一次会议在项目实施前举行，第二次会议在项目实施后六个月内举行，此后每年举行一次会议。	TBTA 将主导与 NYSDOT 和 NYCDOT 的合作关系。
	整个研究地区有多个	最终 EA 中的新增内容： TBTA 将确保在最终的结构中，卡车和其他车辆的夜间收费至少在凌晨 12:00 至凌晨 4:00 减少到高峰收费的 50% 或以下；这也将有利于一些劳动者和企业。	不适用—不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用—不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	与项目实施同时进行。	TBTA 将主导。
7 - 公园与娱乐资源	Manhattan CBD	请参阅第 7 章“公园与娱乐资源”以了解为避免项目对公园产生不利影响所采取的措施清单。	不适用—不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用—不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	将根据合同在设计、开发、测试和/或施工期间发生。	TBTA 将确保承包商遵守合同要求。
8 - 历史文化资源	项目潜在影响范围 (APE) 内有 45 处历史性地产	请参阅第 8 章“历史文化资源”以了解为避免项目对历史性地产产生不利影响所采取的措施清单。	不适用—不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用—不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	将根据合同在设计、开发、测试和/或施工期间发生。	TBTA 将确保承包商遵守合同要求。

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
10 - 空气质量	纽约市	TBTA 将与 NYC DOHMH 协调扩大本市现有的传感器网络，以监测优先位置，并补充少量实时 PM _{2.5} 监测器，以提供对一天中不同时间模式的洞察，从而确定空气污染的变化是否可归因于本项目实施后发生的交通变化。本项目发起人将考虑 EA 中的空气质量分析和环境正义利益相关方的意见，选择额外的监测位置。在最终确定监测方法之前，还将咨询 NYSDEC 和其他开展监测的机构。项目发起人将在实施计划前（以确立基准线）和计划实施后的两年内对空气质量进行监测。在最初的两年实施后分析期之后，除了持续的空气质量监测和报告，本项目发起人将评估空气质量变化的幅度和可变性，以确定是否需要设立更多的监测站点。通过监测计划收集的数据将在数据可用和分析完成后公开。从实施前监测开始，将持续在线提供来自实时监测器的数据。	项目实施前一年（设定基准线），项目实施后两年。 地点和持续时间将根据土地使用和非项目排放源以及环境正义利益相关方的意见来确定。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	正在分配资源和审批工作计划。基准线数据将在项目实施前一年收集，但确切的开始时间和持续时间将取决于项目实施的时间。监测位置将在数据收集前至少四个月确认。在项目实施之前，将收集不少于六个月的数据。	TBTA 将主导与 NYC DOHMH 和 NYSDEC 的合作关系。

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
10-空气质量 (续)	Upper Manhattan 和 Bronx	MTA 目前正在将其车队向零排放巴士转变, 这将减少空气污染物, 改善巴士车站附近和巴士线路沿线的空气质量。MTA 承诺优先考虑长期服务不足的社区以及常年受恶劣空气质量和气候变化影响的社区, 并制定了一项新方案, 积极将此类优先事项纳入该转型的部署阶段过程。根据在本项目宣传过程中收到的反馈以及环境正义团体成员提出的问题, TBTA 与 MTA NYCT 协调, 后者承诺在 MTA 下一次大型电池电动巴士车采购中接收电动巴士车时, 优先考虑位于 Upper Manhattan 和 Bronx 并主要服务于环境正义团体的 Kingsbridge Depot 和 Gun Hill Depot, 该采购将于 2022 年晚些时候开始。这项由 MTA NYCT 独立完成的工作预计将为 Bronx 的环境正义社区带来空气质量方面的好处。	关于 MTA 电池电动巴士的数量和位置的数据正在持续收集。	不适用——不需要阈值; 在任何采用的收费结构下实施。	优先级排序已完成。接收巴士的时间表是 2025 年第一季度。	TBTA 将主导与 MTA NYCT 的合作关系。
13- 自然资源	收费基础设施和收费系统设备的位置	请参阅第 13 章“自然资源”, 以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。	不适用——不需要早期监测; 在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值; 在任何采用的收费结构下实施。	将根据合同在设计、开发、测试和/或施工期间发生。	TBTA 将确保承包商遵守合同要求。
14- 危险废物	收费基础设施和收费系统设备的位置	请参阅第 14 章“石棉材料、铅基涂漆、危险废物和污染材料”以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。	不适用——不需要早期监测; 在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值; 在任何采用的收费结构下实施。	将根据合同在设计、开发、测试和/或施工期间发生。	TBTA 将确保承包商遵守合同要求。
15- 施工影响	收费基础设施和收费系统设备的位置	请参阅第 15 章“施工影响”, 以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。	不适用——不需要早期监测; 在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值; 在任何采用的收费结构下实施。	将根据合同在设计、开发、测试和/或施工期间发生。	TBTA 将确保承包商遵守合同要求。
17- 环境正义——低收入司机	28 县区研究地区	Manhattan CBD 内的常住居民可享受用于 CBD 收费计划的税收抵免, 条件是其纽约州调整后总收入低于 60,000 美元。TBTA 将与 New York State Department of Taxation and Finance (NYS DTF) 协调合作, 以确保符合 NYS 税收抵免条件的司机能够获得必要的文件。	不适用——不需要早期监测; 在任何采用的收费结构下实施。NYS DTF 将收集关于 CBD 通行费税收抵免使用情况的数据。	不适用——不需要阈值; 在任何采用的收费结构下实施。	如果获得批准, 将在项目批准后立即开始与 NYS DTF 进行协调。	TBTA 将主导并与 NYS DTF 协调工作。
		TBTA 将在项目网站上发布与税收抵免相关的信息, 并在 NYS DTF 网站上提供相应位置的链接, 指导符合条件的司机获得税收抵免的相关信息。	不适用——不需要早期监测; 在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值; 在任何采用的收费结构下实施。	在项目实施前至少 60 天, 将在公众资讯活动期间向公众提供有关税收抵免的信息。将通过多种方式提供信息, 包括印刷出版物、广播、广告牌、网站、社交媒体和现有的 MTA 资产, 如数字地铁站标志和巴士广告。信息将以多种语言提供, 并按地理位置定向投放。	TBTA 将主导并与 NYS DTF 协调工作。
17- 环境正义——低收入司机 (续)	28 县研究地区 (续)	TBTA 将取消目前对没有信用卡帐户的 E-ZPass 客户收取的 10 美元可退还押金, 这有时是一个准入障碍。	不适用——不需要早期监测; 在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值; 在任何采用的收费结构下实施。	项目实施前 60 天。	TBTA 将主导。
		TBTA 还将进一步推广现有的 E-ZPass 支付和计划选项, 包括允许司机按次支付 (而不是预付) 费用, 在合作零售网点用现金进行帐户充值, 以及通知其可能不知道的折扣计划。	不适用——不需要早期监测; 在任何采用的收费结构下实施。将记录关于广告宣传工作的范围和程度的信息, 并持续收集关于 E-ZPass 帐户类型和数量的数据。	不适用——不需要阈值; 在任何采用的收费结构下实施。	至少在项目实施前 60 天, 将在公共资讯活动时进行广告宣传。	TBTA 将主导。
		TBTA 将与 MTA 协调, 就现有折扣 Transit 票价产品和计划的享受资格提供宣传和教育, 包括针对 65 岁及以上年长者、残障人士和低收入人群的宣传和教育, 许多人可能不知道这些信息。	不适用——不需要早期监测; 在任何采用的收费结构下实施。将记录关于宣传工作的范围和程度的信息。	不适用——不需要阈值; 在任何采用的收费结构下实施。	至少在项目实施前 60 天, 将在公共资讯活动期间进行宣传。	TBTA 将主导和 MTA 的合作关系。
		本项目发起人承诺建立一个 Environmental Justice Community Group, 该团体将每季度召开一次会议, 第一次会议将在项目实施之前召开。由于与环境正义有关, 本项目发起人将继续通过分享最新数据和分析、倾听关注问题以及寻求对收费制定流程的反馈, 提供有意义的参与和接触机会。	不适用——不需要早期监测; 在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值; 在任何采用的收费结构下实施。	成员将在项目实施前六个月确认, 第一次会议在项目实施前举行, 第二次会议在项目实施后六个月内举行, 此后每季度举行一次会议。	TBTA 将主导与 NYSDOT 和 NYCDOT 的合作关系。

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
		最终 EA 中的新增内容： 在最终的 CBD 收费结构中，TBTA 将确保卡车和其他车辆的夜间收费至少在凌晨 12:00 到凌晨 4:00 之间减少到高峰收费的 50% 或以下；这将有利于在此期间出行的低收入司机。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	与项目实施同时进行。	TBTA 将主导。
		最终 EA 中的新增内容： 在五年期內，TBTA 承诺为经常出行的低收入司机提供低收入折扣计划，他们将在每个日历月的前 10 次出行后的适用时间内享受 25% 的 CBD E-ZPass 全通行费折扣（此折扣不包括夜间时段，夜间时段已经享受了力度非常大的优惠）。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施；申请程序将在收费运营开始前几个月开始。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	与项目实施同时进行。	TBTA 将主导。
	纽约市	随着 Brooklyn 和 Manhattan 巴士网络重新设计的向前推进，TBTA 将与 MTA NYCT 协调，改善 EA 中确定的区域的巴士服务。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	TBTA 和 NYCT 之间的协调工作正在进行中，并将在通行费率定后进一步加强。Brooklyn 巴士交通网重新设计：规划草案于 2022 年 12 月公布，并将于 2023 年完善。Manhattan 巴士交通网重新设计的下一步是《目前状况报告》。	TBTA 将与 NYCT 协调开展工作。
17 - 环境正义——出租车和 FHV 司机	纽约市	最终 EA 中的新增内容： TBTA 将确保最终的 CBD 收费结构中包括出租车或 FHV 每天不超过一次的收费结构。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	与项目实施同时进行。	TBTA 将主导。

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
17 – 环境正义—— 将交通改道到某些已经因先前存在的空气污染和慢性疾病而不堪重负的社区（见注 1）	整个环境正义研究地区有多个	最终 EA 中的新增内容： TBTA 将确保在最终的结构中，卡车和其他车辆的夜间收费至少在凌晨 12:00 至凌晨 4:00 减少到高峰收费的 50% 或以下；这将减少卡车改道。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	与项目实施同时进行。	TBTA 将主导。
		最终 EA 中的新增内容： NYCDOT 将扩大 NYC Clean Trucks Program，以加速将在某些本项目预计将增加卡车交通量的环境正义社区的公路上行驶的、符合条件的老式柴油卡车更换为低排放的电动、混合动力、压缩天然气和清洁柴油车辆。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	通行费率确定后，将开始与卡车所有权公司接洽；实施将在收费运营开始后的六个月内开始。	NYCDOT 将主导。
		最终 EA 中的新增内容： NYCDOT 将在本项目预计增加卡车交通量的地点扩大其 off-hours deliveries program，以减少某些环境正义社区的日间卡车交通并提高道路安全。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	通行费率确定后，将开始与运货商和收货方接洽；实施将在收费运营开始后的六个月内开始。	NYCDOT 将主导。
	Brooklyn Bridge 和 East Houston Street 之间的 FDR Drive	最终 EA 中的新增内容： TBTA 将对在 FDR Drive 上向北行驶从 East Houston Street 离开后立即转向在 FDR Drive 上向南行驶的车辆收费；这将缓解 Brooklyn Bridge 和 East Houston Street 之间的 FDR Drive 上模拟的非卡车交通增长。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	与项目实施同时进行。	TBTA 将主导。
	Hunts Point Produce Market	最终 EA 中的新增内容： 本项目发起人将在 Hunts Point Produce Market 协调将烧柴油的 TRU 替换为更清洁的车辆。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	在获得项目批准后，将立即与 TRU 所有者和承租人就 TRU 更换事宜进行接洽。	NYCDOT 将主导。
	根据收费方法，特定的人口普查区域的卡车交通量会略有增加或减少。以下社区可能拥有应实施基于地点的缓解措施的人口普查区域：High Bridge、Morrisania 和 Crotona、Tremont、Hunts Point、Mott Haven、Pelham、Throgs Neck、Northeast Bronx、East Harlem、Randall’s Island、Downtown Brooklyn、Fort Greene、South Williamsburg、Orange、East Orange、Newark 和 Fort Lee。（见注 2）。	最终 EA 中的新增内容： NYSDOT 将协调扩大电动卡车充电基础设施。	设定通信费率后，将按照附录 17D 中的概述对所采用的收费结构进行分析，以确定预期发生卡车改道的位置。通过这一分析，并通过与环境正义团体和其他利益相关者的持续接触，将确定基于地点的缓解措施的具体位置。将持续收集关于所实施的缓解措施的范围和影响的数据。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	具体地点将在制定通行费率后确定；实施将在收费运营开始后的六个月内开始。	NYSDOT 将主导。
		最终 EA 中的新增内容： 本项目发起人将协调部署路边植被，以改善道路附近的空气质量。			通行费率确定后，将与受影响的社区一起确定具体位置；实施将在收费运营开始后的六个月内开始。	本项目发起人将与相关的州和地方机构协调。
		最终 EA 中的新增内容： 本项目发起人将改造公园和绿地。			通行费率确定后，将与受影响的社区一起确定具体位置；实施时间将在地点确定后确定。	本项目发起人将与当地相关机构协调。
		最终 EA 中的新增内容： 本项目发起人将在学校安装或升级空气过滤装置。			通行费率确定后，在收费运营开始前，将进行现场/需求评估；实施时间将在地点确定后确定。	本项目发起人将与当地相关机构协调。
	最终 EA 中的新增内容： 本项目发起人将与 NYC DOHMH 合作，扩大他们的 Asthma Case Management Program，并通过 Bronx 的邻里哮喘中心创建新的基于社区的哮喘项目。	通行费率确定后，在收费运营开始前，将进行现场/需求评估；实施时间将在地点确定后确定。	本项目发起人将与 NYC DOHMH 协调。			

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
整体项目强化措施	Manhattan CBD 和潜在的项目影响位置	本项目发起人承诺对本项目的潜在影响进行持续监测和报告，包括，例如，进入 CBD 的交通量、在 CBD 行驶的车辆里程；整个地区服务提供商的 Transit 乘客量；CBD 内的巴士速度；空气质量和排放趋势；停车；和本项目收入。将在该项目实施前后持续收集数据。在该项目实施一年后，将就项目影响发布一份正式报告；此后，每两年发布一次正式报告。此外，报告网站将在可行情况下，以开放数据格式最大限度地提供数据、分析和可视化。在完成数据收集和分析后，该网站将至少每年进行两次更新。这些数据还将用于支持适应性管理方法，以监测缓解措施的效果，并根据需要进行调整。	<p>基准线数据收集始于 2019 年，并将随着外部来源的数据的提供（一些数据集仅每年或每季度发布）和数据分析完成，在项目实施过程中继续进行。</p> <p>本项目实施后，将继续收集这些可用的数据集，并将开始收集新的数据集，如项目收入。</p>	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	<p>报告网站将在项目实施后尽快开始报告收费系统的基准线数据和实施后数据。</p> <p>在该项目实施一年后，将就项目影响发布一份正式报告；此后，每两年发布一次正式报告。此外，报告网站将在可行情况下，以开放数据格式最大限度地提供数据、分析和可视化。在完成数据收集和分析后，该网站将至少每年进行两次更新。这些数据还将用于支持适应性管理方法，以监测缓解措施的效果，并根据需要进行调整。</p>	TBTA 将主导与 NYCDOT 和 NYSDOT 的合作关系，并酌情与其他机构和实体协调数据。

注：

- 1 为了资助该主题的缓解措施，本项目发起人承诺在五年内投入 1.55 亿美元。无论最终采用何种收费结构，项目发起人都承诺实施这些措施。资金的分配在 **第 17 章“环境正义”** 中有更详细的描述。另外 500 万美元用于与其他专题监测相关的缓解措施和强化措施，以及 4,750 万美元用于低收入通行费折扣。
- 2 本项目发起人承诺实施一项收费政策，将从至少凌晨 12:00 到凌晨 4:00 降低夜间收费率。根据 EA 中分析的收费方法所采用的模型，预计该政策将避免大部分预计的卡车改道，因为许多此类改道的卡车出行预计会在夜间发生。在 TBTA Board 采用 CBD 收费结构（包括夜间豁免/折扣）后，将对所采用的收费结构进行建模，以确定卡车改道预期发生的位置。在此分析之后，基于地点的缓解措施的具体选址将需要本项目发起人、Environmental Justice Community Group（代表 10 县环境正义研究区）、接受基于地点的缓解措施的相关社区以及相关地方和州执行机构之间的进一步协调。

该项目对第 4(f) 节地产有何影响？

U.S. Department of Transportation Act of 1966 第 4(f) 节（现为 49 USC 第 303 节和 23 USC 第 138 节）禁止包括 FHWA 在内的 USDOT 机构批准要求“使用”任何公有公园土地、娱乐区域或野生动物和水禽保护区，或者对国家、州或地方具有重大意义的公有或私有历史地点的任何土地（统称为“第 4(f) 节资源”）的任何计划或项目；除非：(1) 除了使用该土地外，没有其他安全可行的土地使用备选方案，且该行动采取了一切可行的举措来规划保护第 4(f) 节资源，以使伤害降至最低程度；或者，(2) 该机构确定使用该土地只会造成最低限度的影响。

如果项目要使用第 4(f) 节地产以：

- 将第 4(f) 节地产中的土地永久并入交通设施；
- 临时（例如在施工期间）占用属于第 4(f) 节地产的土地；或者
- 导致第 4(f) 节地产的“建设性”使用，即，没有永久并入或临时占用土地，但项目的邻近性影响（例如，视觉影响和噪音）非常严重，以至于符合第 4(f) 节资源保护资格的土地上的受保护活动、特征或属性受到严重损害。

对第 4(f) 节地产使用的最低限度的影响指该行动性质轻微，对历史地点以及对符合第 4(f) 节规定的公园、娱乐区域或保护区的活动、特征或属性无不利影响。

FHWA 评估了该项目对第 4(f) 节地产的潜在影响，确定 CBD Tolling Alternative 不会使用到除 Central Park 和 High Line 以外的任何第 4(f) 节地产，原因如下：

- **Central Park:** 需要在公园内部近 59th Street 道路上的三个探测地点的四根路灯柱上安装收费系统设备。该设备需要安装在新的路灯柱上，以取代原来位置的路灯柱，以阻止获得授权的车辆在不付费的情况下通过公园进入 Manhattan CBD。由于项目发起人必须长期使用路灯柱以进行日常维护，FHWA 倾向于认为该 CBD Tolling Alternative 只会对 Central Park 造成最低限度的影响。
- **High Line:** CBD Tolling Alternative 将在 High Line 上安装收费系统设备；该地过去曾是铁路高架桥，如今在废弃轨道原址建立了一个带状公园。²⁰收费系统设备将安装在原高架轨道结构的金属管下方，并固定在高架桥当前的主梁上。High Line 公园顶部的公共娱乐区域将不会安装基础设施或收费系统设备，这些设备也不会被游人看到。由于项目发起人需要长期使用 High Line 底部的收费设备，FHWA 倾向于认为该 CBD Tolling Alternative 只会对 High Line 造成最低限度的影响。

[2022 年 8 月发布的 EA 描述了 FHWA 提出的调查结果，即 CBD Tolling Alternatives 将对 Central Park 和 High Line 造成最低限度的影响，对这些资源拥有管辖权的官员同意这一调查结果，New York State Historic Preservation Office 也同意 FHWA 的决定，即 Central Park 作为历史建筑不会受到不利影响。[2022 年 8 月发布的 EA 还描述了 FHWA 提出的调查结果，即临时占用 Central Park 建设 CBD Tolling Alternative 不会损害根据第 4(f) 节规定使 Central Park 符合受保护条件的活动、特征和属性，因此，临时占用 Central Park 不属于使用第 4(f) 节的地产。]

[在考虑了公众评议期内收到的公众意见后，FHWA 得出结论，CBD Tolling Alternative 不会影响根据第 4(f) 节规定使 High Line 符合受保护条件的活动、特征和属性，并且 CBD Tolling Alternative 对 Central Park 只会造成最低限度的影响。]

第 19 章“第 4(f) 节评估”提供了支持这一决定的更多详情。

尾注

- 1 U.S. Census Bureau.American Community Survey, 2015-2019; U.S. Census Bureau, 2012–2016 Census Transportation Planning Package.
- 2 U.S. Census Bureau, 2012–2016 Census Transportation Planning Package; New York State Comptroller.2017.New York City’s Office Market report; U.S. Census Bureau.American Community Survey, 2015 to 2019.
- 3 American Public Transportation Association.2021 *Public Transportation Fact Book*, Table 10.<https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>
- 4 截至 2021 年 7 月 1 日, 洛杉矶人口估计为 3,849,297 人。U.S. Census Bureau.Quickfacts.<https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/losangelescitycalifornia.losangelescountycalifornia,CA/PST045221>.
- 5 New York Metropolitan Transportation Council.January 2021.*Hub Bound Travel Data Report 2019*.Transit 包括地铁、通勤铁路、巴士、轮渡和有轨电车。NYMTC 的枢纽出行数据来源于乘客、车辆和自行车计数, 其中包含了出于工作和非工作目的的行程。因此, 不同出行方式所占的百分比不同于普查数据。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, 2012–2016 Census Transportation Planning Package.]**
- 7 根据 MTA Reform and Traffic Mobility Act 的定义, Manhattan CBD 在适用范围内包括 Manhattan 60th Street 以南的地理区域, 但不包括 Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive 和 West Side Highway/Route 9A, 包括 Battery Park Underpass 以及连接至 West Street 的 Hugh L. Carey Tunnel 的任何路面车行道部分 (West Side Highway/Route 9A)。
- 8 Merriam-Webster, “How did ‘gridlock’ move so quickly?”<https://www.merriam-webster.com/words-at-play/the-history-of-gridlock>.
- 9 INRIX 2021 Global Traffic Scorecard.<https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>.
- 10 2019 年 MTA 地铁和巴士客流量。<https://new.mta.info/coronavirus/ridership>.巴士客流量反映了纽约市 Transit 和 MTA Bus Company 的年度报告数。
- 11 American Public Transportation Association.2021 *Public Transportation Fact Book*, 表 10。<https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>; American Public Transit Association.“Public Transportation Ridership Report:Fourth Quarter 2021.”<https://www.apta.com/wp-content/uploads/2021-Q4-Ridership-APTA.pdf>.
- 12 Ernst & Young, LLP, *Economic impacts of the Metropolitan Transportation Authority’s 2020-2024 Capital Investment Strategy*.Prepared for The Partnership of New York City.March 2019. <https://pfnyc.org/wp-content/uploads/2020/01/MTA-Capital-Plan-2020-24-Econ-Impacts.pdf>.
- 13 MTA.October 1, 2019.2020–2024 *Capital Program:Executive Summary*.<https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.
- 14 同上。
- 15 这反映了 Transit 改善的资本计划部分; 它包括用于其他 Transit 项目的额外 2.54 亿美元 (此处未说明), 以及 2021 年 12 月的一项修正案, 该修正案将该计划中与 Transit 和铁路相关的部分增加了 5.35 亿美元。整个 Capital Program, 加上与改善 Transit 无关的项目, 总计金额达到了 553 亿美元。
- 16 MTA.October 1, 2019.2020–2024 *Capital Program:Executive Summary*.<https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.
- 17 2019 年 4 月, 立法机构通过了 MTA Reform and Traffic Mobility Act, 授权 TBTA 设计、开发、建设和运营本项目。在相关条款中, 该法案要求设立一个 Traffic Mobility Review Board (TMRB), 就收费价格, 包括通行点数判定、免费条件或折扣价格提出建议。请参阅附录 2B“项目备选方案: MTA Reform and Traffic Mobility Act”。
- 18 针对该 EA 进行了交通需求建模, 并在第 4A 分章“交通: 地区交通影响和模型”, 其中将当前暂未实施的自行车道规划纳入了 No Action 备选方案。
- 19 同上。
- 20 新的自行车道和巴士道被纳入到本次 EA 的交通建模中, 并在以下部分进行了描述——第 4A 分章“交通: 地区交通影响和模型”。
- 20 High Line 也是历史地产 (即有资格列入国家登记册), 但作为前铁路地产 (23 CFR 774.13) 的历史性地产, 免于考虑作为第 4(f) 节资源。
- 22 **[例如, “经常”出行司机可以是定期通勤上班的人或定期去医疗机构就诊的人。]**
- 23 **[本项目发起人承诺五年的通行费折扣期, 以便随着资本计划增加可靠性和可达性, 经常出行的低收入司机有时间尝试备选方案和/或调整他们的出行习惯。]**

- 24 [重要的是,在许多情况下,一旦这些客户拥有 E-ZPass,他们还将受益于其他设施的较低收费(与邮寄收费相比),包括但不限于 Port Authority of NY & NJ 隧道和桥梁、TBTA 桥梁和隧道、New York State Bridge Authority 桥梁和 New York State Thruway,从而降低他们的总体收费支出。]
- 25 [该承诺不排除纽约市出租车和 FHV 司机从低收入司机缓解措施中受益,包括针对未获得出租车或 FHV 牌照的车辆的低收入折扣计划,只要他们能够证明有资格。]
- 26 [USEPA.2014.“Near Roadway Air Pollution and Health:Frequently Asked Questions.”][US]EPA-420-F-14-044.August.<https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100NFFD.PDF?Dockey=P100NFFD.PDF>. p. 1.; 根据 USEPA 的定义,空气毒物通常被称为危险空气污染物(HAP),是已知或被怀疑会导致癌症或其他严重健康影响(如生殖影响或出生缺陷)或不利环境影响的污染物。[US]EPA 根据其 HAP 计划管理 187 种化学品(USEPA, 2009d)。大多数空气有毒物质来自交通和工业,包括机动车辆、工业设施和发电厂。USEPA.EJSCREEN Environmental Justice Mapping and Screening Tool:EJSCREEN Technical Documentation.September 2019.https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-04/documents/ejscreen_technical_document.pdf.]
- 27 [USEPA.2021.“Diesel Particulate Matter (PM) Air Toxics.”EnviroAtlas National Data Fact Sheet.January.https://enviroatlas.epa.gov/enviroatlas/DataFactSheets/pdf/Supplemental/DieselPMairtoxi_cs.pdf; USEPA.2014.“Near Roadway Air Pollution and Health:Frequently Asked Questions.”][US]EPA-420-F-14-044.August.<https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100NFFD.PDF?Dockey=P100NFFD.PDF>. p. 3; Lattanzio, Richard.2022.Heavy Duty Vehicles, Air Pollution, and Climate Change.Report IF12043.Washington, DC:Congressional Research Service.<https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF12043>.]
- 28 [Grace Brennan, Park on the Highway:Building a Cap Park as a Solution to Decades of Devastation Caused by the Construction of the Cross-Bronx Expressway, 49 Fordham Urb.L.J.825 (2022).<https://ir.lawnet.fordham.edu/ulj/vol49/iss4/4>; Sooyoung Kim, Zafar Zafari, Martine Bellanger, and Peter Alexander Muennig, 2018.“Cost-Effectiveness of Capping Freeways for Use as Parks:The New York Cross Bronx Expressway Case Study.”American Journal of Public Health 108.P. 379-384.<https://doi.org/10.2105/AJPH.2017.304243>.]
- 29 [Negret, Marcel, and Carlos Mandeville.2020.“Housing Segregation Is a Choice.”Regional Plan Association.August 21, 2020.<https://rpa.org/latest/lab/housing-segregation-is-a-choice>.]
- 30 [尽管 EJScreen 使用 500 米(约 1,600 英尺)的距离来计算交通邻近性,但此处给出的卡车交通邻近性计算使用 300 米(约 1,000 英尺)。这一决定基于 EJScreen 技术文档和对考虑道路邻近性和污染的其他研究的审查,包括 Urban Institute 最近的一份报告,该报告指出,在文献综述后,报告作者“确定……污染最有可能在更近的边界内持续存在。”USEPA.2019.EJSCREEN Technical Documentation.https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-04/documents/ejscreen_technical_document.pdf. p. 50; Samuels, Gabe and Yonah Freemark.2022.The Polluted Life Near the Highway:A review of national scholarship and a Louisville case study.The Urban Institute.<https://www.urban.org/sites/default/files/2022-11/The%20Polluted%20Life%20Near%20the%20Highway.pdf>. p 5; American Lung Association.2022.Living Near Highways and Air Pollution.<https://www.lung.org/clean-air/outdoors/who-is-at-risk/highways>.November; Kim, Deajin, et. al.2022.Dynamic grid-receptor method for regional-level near-road air quality analysis.Environment.105.April.<https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103232>; Carter, Sarah A., et al.In utero exposure to near-roadway air pollution and autism spectrum disorder in children.Environment International.158.January.<https://doi.org/10.1016/j.envint.2021.106898>.]
- 31 [分析中使用了卡车交通邻近性,因为这是一个更好的暴露于交通的指标。收费方法 E 用于卡车交通变化,因为它是最大规模的卡车交通改道的收费方法。收费方法 E 和 G 均用于探索非卡车交通改道——收费方法 E 用于确定卡车交通和非卡车交通是否表现相似,然后使用了收费方法 G,因为它在非卡车交通中具有最大的潜在增长。附录 17D“技术备忘录”提供了关于方法的其他解释。]
- 32 [附录 17D,“技术备忘录”使用空气污染物的第 80 百分位和慢性病负担的第 66.66 百分位描述和评估了本项目的影 响。使用第 90 百分位来确定缓解位置与 Environmental Quality 的气候和经济正义筛选工具在确定投资位置时采用的方法一致。]
- 33 [以下社区可能拥有应实施基于地点的缓解措施的人口普查区域:纽约 Bronx 的 High Bridge、Morrisania 和 Crotona、Tremont、Hunts Point、Mott Haven、Pelham、Throgs Neck、Northeast Bronx; East Harlem、Randall’s Island、和纽约 Manhattan 的 Lower East Side/Lower Manhattan; 纽约 Brooklyn 的 Downtown Brooklyn、Fort Greene、和 South Williamsburg; 纽约 Essex County 的 Orange、East Orange、和 Newark, 和纽约 Bergen County 的 Fort Lee (在收费方法 G 下除外)。]