

ПРОГРАММА СБОРОВ С ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОГО ДЕЛОВОГО РАЙОНА (ЦДР)

ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА Рабочее резюме

Апрель 2023 г.

Ведущее федеральное ведомство



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**

Спонсоры проекта



**Department of
Transportation**



Перевод «Рабочего резюме» с официального английского языка на любой другой язык осуществляется исключительно с целью облегчения участия в процессе публичных комментариев лиц с ограниченным знанием английского языка или тех, кто предпочитает читать документ на своем родном языке.

СОДЕРЖАНИЕ

В ЧЁМ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ ПРОГРАММА СБОРОВ С ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОГО ДЕЛОВОГО РАЙОНА?.....	ES-2
Где предлагается реализация Проекта?	ES-2
Как сегодня люди и товары доставляются и перемещаются по ЦДР Манхэттена?.....	ES-3
Где будут реализованы результаты и воздействие Проекта?	ES-3
Что такое экспертная Экологическая оценка (ЭО) и почему она нужна для данного проекта?.....	ES-4
ПОЧЕМУ РАССМАТРИВАЕТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ПРОГРАММЫ ВЗИМАНИЯ СБОРОВ ПО ЦДР?	ES-6
ЦЕЛИ, НЕОБХОДИМОСТЬ И ЗАДАЧИ ПРОЕКТА	ES-7
Почему необходимо сократить загруженность дорог?.....	ES-7
Почему нам необходимы инвестиции в транзитный транспорт?	ES-7
Каковы цели Проекта?	ES-8
КАКОВЫ АЛЬТЕРНАТИВЫ ПРОЕКТА?.....	ES-9
Альтернатива бездействия	ES-9
Альтернатива сборов с транспортных средств для ЦДР (альтернатива действия)	ES-12
Положительное и отрицательное воздействие: Что важно знать о сценариях взимания платы в альтернативном варианте сборов за проезд по ЦДР?.....	ES-12
Сборы для грузовых автомобилей.....	ES-16
Время дня.....	ES-16
КАК АЛЬТЕРНАТИВА ДЕЙСТВИЯ ОТВЕЧАЕТ ЦЕЛЯМ ПРОЕКТА?.....	ES-16
Каковы возможные результаты реализации проекта?	ES-17
Каково влияние Проекта на группы населения, относящиеся к движению за экологическую справедливость?.....	ES-18
Водители с низкими доходами.....	ES-18
Такси и наёмные транспортные средства (FHV)	ES-21
[Изменения дорожного движения в Общинах экологической справедливости	ES-21
<i>Факторы загрязнения воздуха, связанные с движением транспорта и грузовиков.</i>	ES-22
<i>Применявшиеся в прошлом практики землепользования и эксплуатации транспорта, тенденции и трудности.</i>	ES-22
<i>Резюме по воздействию на движение грузового транспорта.</i>.....	ES-23
<i>Резюме по воздействию на движение негрузового транспорта.</i>	ES-23
<i>Смягчение последствий перенаправления движения транспорта.</i>.....	ES-23
<i>Изменяют ли меры по смягчению последствий результаты экспертной оценки?].</i>.....	ES-29
Как была вовлечена общественность?.....	ES-31
Техническая консультативная группа по вопросам экологической справедливости (Environmental Justice Technical Advisory Group).	ES-32
Рабочая группа заинтересованных сторон по вопросам экологической справедливости.	ES-32
КАКОВЫ ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОЕКТА НА ИМУЩЕСТВО, ОТНОСЯЩЕЕСЯ К РАЗДЕЛУ 4(f)?	ES-57

Рисунки

Рис. ES-1. Исследуемая территория 28 округов	ES-2
Рис. ES-2. Люди, въезжающие в [и покидающие] ЦДР Манхэттена (по видам транспорта)	ES-3
Рис. ES-3. Наиболее загруженные городские районы (2021).....	ES-6
Рис. ES-4. Области ресурсов и воздействие, анализируемые в Экспертной оценке	ES-18
[Рис. ES-5. Отчетные участки с высокими уровнями загрязнения окружающей среды и хронических заболеваний, где потенциально может увеличиться близость грузового транспорта (сценарий E)]	ES-25

Таблицы

Таблица ES-1. Результаты предварительного анализа альтернатив ¹	ES-10
Таблица ES-2. Сценарии введения сборов, оцененные для альтернативы введения сборов по ЦДР	ES-14
Таблица ES-3. Сравнение результатов оценки для альтернатив бездействия и введения сборов по ЦДР	ES-16
[Таблица ES-4. Региональные и локальные меры по смягчению последствий¹	ES-26
Таблица ES-[5]. Резюме преимуществ и последствий для альтернативы введения сборов по ЦДР и сравнение сценариев взимания сборов	ES-33
[Таблица ES-6. Резюме подхода к реализации альтернативного варианта взимания платы за проезд по ЦДР в рамках мер по смягчению последствий и улучшению ситуации]	ES-47

ЗАМЕЧАНИЯ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЯСНЕНИЯ	ES-58
---	--------------

Рабочее резюме Оценки параметров окружающей среды (ООС) для Программы взимания платы за проезд в Центральном деловом районе (ЦДР) (Проект) представляет собой краткое описание Проекта на высоком уровне, которое включает в себя:

- Цели, необходимость и задачи проекта
- Альтернативные варианты
- Влияние проекта
- Основные результаты анализа

Дополнительные данные, связанные с информацией, содержащейся в данном резюме, можно найти в соответствующих главах и приложениях ООС.

[На основе отзывов, полученных во время публичных комментариев и в ходе дополнительных обсуждений в Технической консультативной группе по вопросам экологической справедливости (Environmental Justice Technical Advisory Group), а также с учётом инструкций FHWA, была пересмотрена Экологическая Оценка (ЭО). В результате была подготовлена Окончательная версия ЭА для Программы сборов с транспортных средств за проезд по территории ЦДР. Там, где используется термин «ЭО», речь идет об окончательном варианте ЭО, который будет представлен общественности в 2023 году, если не указано иное. Различия между ЭО и Окончательным вариантом экспертной экологической оценки описаны в «Предисловии»].

В ЧЁМ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ ПРОГРАММА СБОРОВ С ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОГО ДЕЛОВОГО РАЙОНА?

Управление мостов и тоннелей Трайборо (Triborough Bridge and Tunnel Authority «ТБТА») – филиал Metropolitan Transportation Authority (MTA) – Департамент транспорта штата Нью-Йорк (New York State Department of Transportation «NYSDOT») и Департамент транспорта города Нью-Йорк (New York City Department of Transportation «NYC DOT») (совместно – Спонсоры проекта) предлагают **Программу сборов с транспортных средств для Центрального делового района (ЦДР)** (далее – Проект). Проект, представляющий собой систему тарификации перегруженности дорог, предусматривает взимание платы с транспортных средств, въезжающих или остающихся в ЦДР Манхэттена, с целью снижения перегруженности дорог и получения доходов для финансирования расходов в размере \$15 миллиардов на улучшение систем метро, автобусов и пригородных железных дорог, предусмотренных в Плане капитального ремонта MTA на 2020-2024 годы или последующих планах.

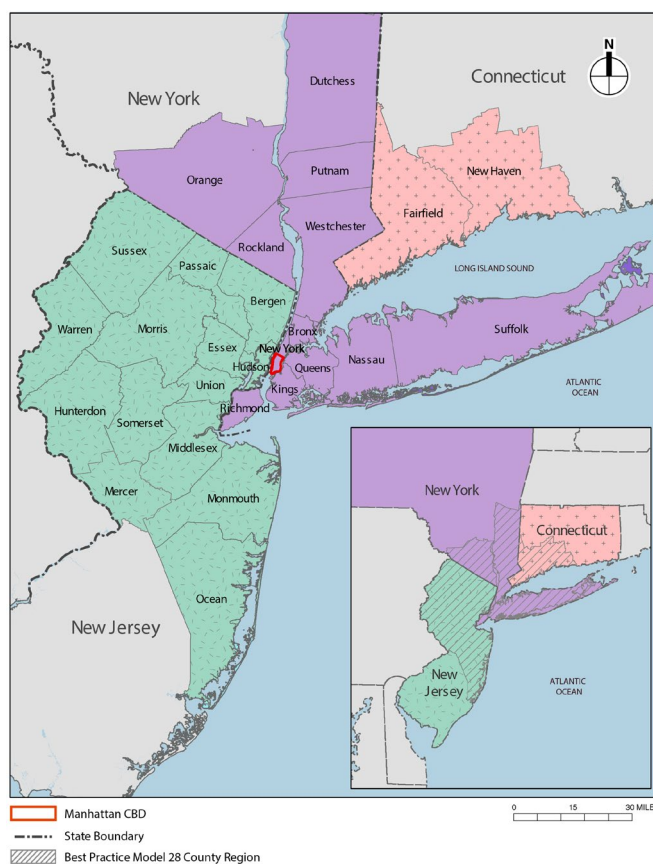
Где предлагается реализация Проекта?

ЦДР Манхэттена состоит из географической зоны Манхэттена к югу от 60th Street и включительно, не включая проезд Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive и шоссе West Side Highway/Route 9A, подземный переход Battery Park Underpass и любую наземную часть тоннеля Hugh L. Carey Tunnel, которая соединяется с улицей West Street (the West Side Highway/Route 9A).

ЦДР Манхэттена является коммерческим центром большого столичного региона, состоящего из 28 округов New York (Нью-Йорка), New Jersey (Нью-Джерси) и Connecticut (Коннектикута), который окружает и включает New York City (г. Нью-Йорк) (Рис. ES-1). В совокупности в этих 28 округах проживает 22,2 миллиона человек и создано более 10,7 миллиона рабочих мест, что делает его крупнейшим и наиболее экономически значимым столичным регионом США.

Только в New York City (г. Нью-Йорке) находится примерно 4,6 миллиона (43 процента) рабочих мест региона и 8,4 миллиона (38 процентов) населения региона.¹ В ЦДР Манхэттена сосредоточено 1,5 миллиона рабочих мест, 450 миллионов квадратных футов офисных площадей и более 617 000 жителей.² Он также является региональным и национальным центром торговли, развлечений и туризма. В главе 1 «Введение» представлена более подробная информация о среде реализации Проекта.

Рис. ES-1. Исследуемая территория 28 округов

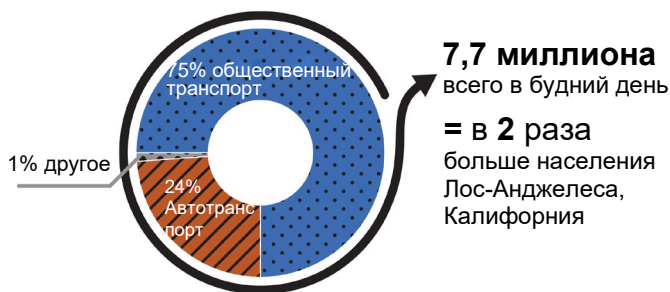


Как сегодня люди и товары доставляются и перемещаются по ЦДР Манхэттена?

Манхэттен связан с остальной частью региона двадцатью автомобильными мостами и туннелями, тремя крупнейшими в стране пригородными железными дорогами, крупнейшей системой метро и двумя из пяти крупнейших автобусных систем в США,³ а также государственным и частным паромным сообщением и трамвайным сообщением. Большая часть общественного транспорта работает 24 часа в сутки/7 дней в неделю/365 дней в году. Глава 4 «Транспорт», Раздел 4В «Транспорт: Автомагистрали и местные перекрестки», и Раздел 4С «Транспорт: Транзитные перевозки» предоставляют подробную информацию об автомагистралях, дорогах и транзитных системах региона.

Люди, приезжающие в ЦДР Манхэттена, пользуются общественным транспортом (железная дорога, метро, автобус, трамвай, паром и паратранзит), ходят пешком или ездят

Рис. ES-2. Люди, въезжающие в [и покидающие] ЦДР Манхэттена (по видам транспорта)



Источник: Отчет NYMTC по данным о поездках в ЦДР Манхэттена за 2019 год.

на велосипедах, путешествуют на легковых автомобилях, такси, наёмных автомобилях или грузовиках. Большинство людей пользуются общественным транспортом, чтобы попасть в ЦДР Манхэттена, как для работы, так и для отдыха. Согласно Отчету Нью-Йоркского столичного транспортного совета (New York Metropolitan Transportation Council «NYMTC») о поездках в ЦДР Манхэттена, в среднем

около 7 665 000 человек въезжали и выезжали из ЦДР Манхэттена в будний день в 2019 году, что почти вдвое превышает население Los Angeles (Лос-Анджелеса), штат Калифорния. (Рис. ES-2).⁴ Семьдесят пять процентов этих поездок были совершены с использованием транзитного транспорта, но примерно 1 856 000 (24%) были совершены на легковых автомобилях, такси, микроавтобусах или грузовиках.⁵ [По данным опросов населения США в 2012-2016 годах, пассажиры, добирающиеся до Центрального делового района Манхэттена, пользуются транспортом еще чаще: 85 процентов пользуются общественным транспортом, а 11 процентов - автотранспортом.⁶]

Где будут реализованы результаты и воздействие Проекта?

Городской регион, охватывающий 28 округов, является основной зоной сосредоточения поездок в ЦДР Манхэттена и в обратном направлении. Проект повлияет на динамику поездок в пределах ЦДР Манхэттена и в других частях региона. Динамика поездок меняется более интенсивно при приближении к ЦДР Манхэттена и внутри него. Для оценки положительных и отрицательных последствий реализации Проекта в ООС используется сочетание региональной территории исследования, охватывающей 28 округов, и нескольких местных территорий исследования. Местные территории исследования меняются в зависимости от исследуемого вопроса на предмет воздействия. Например, местная территория исследования, используемая для оценки визуального воздействия, связанного с установкой инфраструктуры и оборудования системы взимания платы, намного меньше, чем местная территория исследования для оценки изменений качества

воздуха. Дополнительное обсуждение этих областей исследования представлено в **Главе 3 «Принципы оценки параметров окружающей среды»**, а также в каждой главе данной экспертной оценки.

Что такое экспертная Экологическая оценка (ЭО) и почему она нужна для данного проекта?

Прежде чем федеральное агентство примет решение, Закон о национальной экологической политике (National Environmental Policy Act «NEPA») требует от федерального агентства проанализировать и раскрыть информацию об экологических последствиях действий. Экспертная Экологическая оценка (40 CFR §150[1.5]) проводится для того, чтобы федеральные агентства учитывали экологические последствия своих действий в процессе принятия решений (40 CFR §1500.1(a)). Для предлагаемого действия, которое вряд ли окажет значительное воздействие, или когда значимость воздействия неизвестна (40 CFR §1501.5[**(a)**]), ООС помогает определить существенность негативного воздействия. Если негативное воздействие не является существенным или может быть уменьшено до уровня ниже существенного, федеральное агентство может выдать заключение об отсутствии существенного воздействия (FONSI) (40 CFR §1501.6). Если имеются существенные воздействия, которые не могут быть смягчены, федеральное агентство должно разработать Заявление о воздействии на окружающую среду (Environmental Impact Statement «EIS»), которое приведет к составлению Акта о принятии решения (Record of Decision «ROD»).

Пилотная программа по тарификации (Value Pricing Pilot Program «VPPP») и Закон о национальной экологической политике (National Environmental Policy Act «NEPA»)

Созданная Конгрессом США как Congestion Pricing Pilot Program в 1991 году и переименованная в 1998 году, программа VPPP направлена на демонстрацию того, могут ли и в какой степени стратегии тарификации дорожного движения уменьшить заторы, а также на изучение влияния этих стратегий на «поведение водителей, интенсивность движения, количество пассажиров на транзитном транспорте, качество воздуха и доступность средств для транспортных программ».

Принятый в 1970 году, Закон NEPA требует, чтобы федеральные агентства проводили оценку экологических последствий своих предлагаемых действий до принятия решений. Предоставление разрешения на реализацию проекта в рамках Программы VPPP будет являться действием со стороны Администрации FHWA и, следовательно, подчиняется Закону NEPA.

Источники:

FHWA. Пилотная программа «Value Pricing Pilot Program». https://ops.fhwa.dot.gov/congestionpricing/value_pricing/index.htm
Агентство United States Environmental Protection Agency. What is the National Environmental Policy Act («Что такое Закон о национальной экологической политике»). <https://www.epa.gov/nepa/what-national-environmental-policy-act>

Некоторые дороги в ЦДР Манхэттена являются частью Национальной системы автомагистралей, а некоторые были улучшены за счет финансирования федерального правительства. Для того чтобы сделать эти дороги платными, спонсорам проекта необходимо получить разрешение от Федерального управления автомобильных дорог Министерства транспорта США (U.S. Department of Transportation's Federal Highway Administration «FHWA»), в данном случае в рамках пилотной программы по тарификации (Value Pricing Pilot Program «VPPP»). Когда FHWA рассматривает заявку спонсора проекта на программу VPPP с намерением предпринять какое-либо действие, она должна соответствовать нормам Закона NEPA.

FHWA, как ведущее федеральное агентство по процессу NEPA, определило, что ЭО является подходящим классом действий для данного проекта, так как цели проекта приводят в основном к операционным изменениям, с крайне

незначительным физическим воздействием на существующее окружение. Подход к снижению количества пробок в ЦДР Манхэттена благоприятно сказывается на качестве воздуха и качестве жизни.

FHWA учитывает, что проект может оказать воздействие на группы населения, относящиеся к вопросам экологической справедливости. В результате FHWA потребовало, чтобы процесс NEPA включал в себя расширенную работу с общественностью и координацию с федеральными и уровня штата ресурсными агентствами.

ПОЧЕМУ РАССМАТРИВАЕТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ПРОГРАММЫ ВЗИМАНИЯ СБОРОВ ПО ЦДР?

Проблема дорожных заторов в ЦДР Манхэттена существует уже много лет,⁷ и на протяжении многих поколений является одной из самых сложных стратегических проблем Нью-Йорка. По мере роста населения и коммерческой деятельности в регионе, движение на дорогах ухудшалось с такой регулярностью, что для его описания было придумано новое слово: gridlock (затор, пробка).⁸

NYCDOT, МТА и другие транспортные агентства реализуют программы по снижению заторов и улучшению транспортной, пешеходной и велосипедной доступности в ЦДР Манхэттена и в его окрестностях. NYCDOT перепрофилировал парковку на обочинах для создания велосипедных дорожек и увеличения пешеходного пространства за счет расширения тротуаров и угловых бордюров. Кроме того, на некоторых проспектах Манхэттена и пересекающих улицы с востока на запад полосах движения общего назначения были выделенные полосы для автобусов.

Кроме того, МТА и другие транспортные агентства предлагают льготные тарифы на проезд для пожилых людей, инвалидов и детей школьного возраста, а в начале 2022 года МТА в рамках внедрения новой системы оплаты проезда (OMNY) ввело предельную стоимость проезда, которая позволяет клиентам бесплатно и неограниченно ездить до конца недели, как только они потратят \$33 (то же самое, что совершить 12 поездок). Многие работодатели участвуют в федеральной программе, которая позволяет сотрудникам использовать средства до уплаты налогов для оплаты проезда на транспорте, и многие компании приняли гибкий график работы, включая возможность работать удаленно.

Рис. ES-3. Наиболее загруженные городские районы (2021)

США
1. New York (г. Нью-Йорк), штат Нью-Йорк
2. Chicago (г. Чикаго), штат Иллинойс (IL)
3. Philadelphia (г. Филадельфия), штат Пенсильвания (PA)
4. Boston (г. Бостон), штат Массачусетс (MA)
5. Miami (г. Майами), штат Флорида (FL)

Источник: INRIX, 2021

Несмотря на эти инициативы по снижению интенсивности движения, а также на наличие самой обширной и надежной сети общественного транспорта в стране, пробки на дорогах сохраняются. В 2020 и 2021 годах загруженность дорог в Нью-Йорке была самой высокой среди городов США (Рис. ES-3).⁹

Должностные лица штата и города Нью-Йорк, а также заинтересованные стороны и правозащитные группы за последние 45 лет провели множество исследований, чтобы определить наиболее эффективный способ решения проблемы заторов в ЦДР Манхэттена. Эти исследования в подавляющем большинстве случаев указывают на то, что наиболее эффективным инструментом является тарификация или введение сборов за проезд в зависимости от интенсивности движения. Глава 2 «Альтернативы

проекта» и Приложение 2А «Альтернативы проекта: Предыдущие исследования и рассмотренные варианты» содержат более подробную информацию о других альтернативах и этих более ранних исследованиях.

ЦЕЛИ, НЕОБХОДИМОСТЬ И ЗАДАЧИ ПРОЕКТА

Цель проекта – снизить загруженность дорог в ЦДР Манхэттена таким образом, чтобы получить доход для будущих транспортных улучшений, в соответствии с принятием в пилотную программу VPPP FHWA.

Почему необходимо сократить загруженность дорог?

Низкая скорость движения и ненадежное время в пути к ЦДР Манхэттена, от него и внутри него увеличивают время поездок на работу и в пути для транспортных средств пользующихся дорогами и снижают производительность труда, снижают качество автобусных и паратранзитных услуг, повышают стоимость доставки и общую стоимость ведения бизнеса, а также задерживают автомобили экстренных служб. Таким образом, существует необходимость в сокращении автомобильных заторов в ЦДР Манхэттена для повышения надежности и эффективности транспортной системы.



Почему нам необходимы инвестиции в транзитный транспорт?

«Единственный способ покончить с пробками на Манхэттене и подъездах к нему – это улучшить работу общественного транспорта».

Regional Plan Association, Regional Plan News, № 82, февраль 1966 г.

Транзитное сообщение имеет решающее значение для экономики New York City (г. Нью-Йорк) в целом, а также для жителей, работников и гостей региона, и постоянные инвестиции в него необходимы для обеспечения стабильной транспортной мобильности и доступности. **[Действительно, транзитная система МТА, и особенно автобусная сеть, функционирует по принципу равенства обслуживания, обслуживая сообщество с низким уровнем дохода и меньшинства].**

В 2019 году метрополитен МТА обслужил 1,7 миллиарда пассажиров, а автобусы МТА перевезли 677,6 миллиона пассажиров, обеспечив доступ к рабочим местам, объектам здравоохранения, образования и всему спектру услуг и развлечений, доступных по всему Нью-Йорку. 10

Пробки в цифрах

Цена пробок на дорогах: 102 часа потерянного времени; почти \$1 595 в год на одного водителя в регионе New York City (г. Нью-Йорк).*

Скорости передвижения: Снижение на [23%] в ЦДР Манхэттена, с 9,1 миль в час до 7,1 миль в час с 2010 по 2019 гг.**

Регистрация наёмных транспортных средств (НТС): Увеличение в три раза в New York City (г. Нью-Йорк), с менее чем 40 000 до более чем 120 000 в период с 2010 по 2019 год. Из-за последствий пандемии COVID-19 и продолжающегося городского ограничения на регистрацию НТС, количество НТС, совершающих поездки, снизилось до 70 000 к апрелю 2022 года.†

Скорости местных автобусов: Снижение на 28% в ЦДР Манхэттена с 2010 года. Средняя скорость движения маршрутных автобусов Select Bus Service (скоростной автобусный транспорт New York City Transit) на Манхэттене на 19% ниже, чем на маршрутах Select Bus Service в других районах города.††

Источники:

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

** NYCDOT. Август 2019 г. Отчет о мобильности в Нью-Йорке (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 и NYCDOT. Июнь 2019 г. *Improving Efficiency and Managing Growth in New York's For-Hire Vehicle Sector*; NYC TLC FHV trip data («Повышение эффективности и управление ростом в секторе наемных транспортных средств Нью-Йорка; данные о поездках НТС от NYC TLC»).

†† NYCDOT. Август 2019 г. Отчет о мобильности в Нью-Йорке (New York City Mobility Report). <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>. Анализ Нью-Йоркского городского транспорта.

самых загруженных станций метро в системе МТА находятся в ЦДР Манхэттена, а два из 10 самых загруженных автобусных маршрутов МТА находятся в ЦДР Манхэттена или обслуживают его.¹⁰ В 2019 году самыми загруженными системами пригородного железнодорожного транспорта в США были железная дорога Long Island Rail Road и железная дорога Metro-North Railroad, а нью-йоркские вокзалы Penn Station и Grand Central Terminal, расположенные в районе Манхэттена, которые являются двумя самыми загруженными пассажирскими вокзалами в Северной Америке.¹¹

В МТА работает около 70 000 человек, что делает эту компанию одним из крупнейших индивидуальных работодателей в штате Нью-Йорк (и больше, чем во многих небольших городах). Благодаря своим капитальным расходам МТА ежегодно вливает миллиарды долларов в местную экономику, как через крупные инфраструктурные проекты, так и через ежедневные программы эксплуатации и технического обслуживания, косвенно поддерживая тысячи дополнительных рабочих мест, далеко выходящих за рамки прямой занятости.¹²

Начиная с 2017 года, эксплуатационные агентства МТА приступили к реализации проектов по устранению некоторых коренных причин ухудшения обслуживания, начавшегося в 2010 году, и внедрили улучшения в инфраструктуру пригородных поездов и метро. Как указано в Программе капиталовложений МТА на 2020-2024 гг. (MTA's 2020–2024 Capital Program), эти проекты привели к существенному сокращению задержек и улучшению показателей своевременности.¹³

Некоторым элементам системы пригородных железных дорог и метрополитена МТА уже более 100 лет, и для обеспечения их исправного состояния и приведения транзитных и железнодорожных активов МТА в соответствие с требованиями 21-го века сохраняются существенные потребности в капитальном ремонте. Программа капитального ремонта на 2020-2024 гг. призвана «развивать эти достижения, обеспечивая надежность внедренных улучшений на долгие годы вперед».¹⁴ Программа предусматривает инвестиции в размере \$52,0 млрд в развитие¹⁵ регионального метрополитена, автобусного сообщения и пригородных железных дорог. Ниже приведены основные положения Программы капитального ремонта на 2020-2024 гг.

- Инвестиции для повышения надежности
- Приверженность принципам экологической устойчивости
- Создание доступной транзитной системы для всех жителей Нью-Йорка
- Уменьшение заторов и обеспечение роста
- Повышение безопасности и улучшение обслуживания клиентов благодаря технологиям¹⁶

Каковы цели Проекта?

FHWA и спонсоры проекта установили следующие цели для дальнейшего уточнения цели проекта и удовлетворения потребностей, описанных выше.

- Сократить ежедневный пробег транспортных средств (ПТС) в пределах ЦДР Манхэттена по меньшей мере на 5%
- Сократить количество автомобилей, ежедневно въезжающих в ЦДР Манхэттена, как минимум на 10%
- Создать источник финансирования для капитальных улучшений и генерировать достаточный ежегодный чистый доход для финансирования капитальных проектов на сумму \$15 млрд. для капитальной программы МТА
- Создать программу взимания платы за проезд в соответствии с целями, лежащими в основе законодательства штата Нью-Йорк под названием «Закон о реформе МТА и мобильности дорожного движения».¹⁷

КАКОВЫ АЛЬТЕРНАТИВЫ ПРОЕКТА?

FHWA и спонсоры проекта проверили ряд предварительных альтернативных вариантов на соответствие цели, необходимости и трем из четырех задач проекта (Таблица ES-1). В **Главе 2 «Альтернативы проекта»** этот анализ представлен более подробно. Альтернативный вариант сборов за проезд по ЦДР – это альтернатива, которая отвечает цели, необходимости и трем задачам проекта. Таким образом, в рамках данной экспертной оценки рассматриваются две альтернативы:

- **Альтернатива бездействия**, при которой не будет реализована программа взимания платы с автотранспорта в ЦДР Манхэттена
- **Альтернатива взимания платы за проезд по ЦДР (Альтернатива действия)**, которая реализует программу сборов за проезд автотранспорта по ЦДР Манхэттена

Хотя альтернатива бездействия не отвечает целям и задачам проекта, правила NEPA требуют, чтобы она была проанализирована и служила в качестве базового условия, по сравнению с которым оценивается потенциальное воздействие альтернативы введения платы за проезд по ЦДР.

Альтернатива бездействия

Альтернатива бездействия предполагает продолжение следующих существующих политик и программ, а также реализацию ряда запланированных инициатив, включая:

- Ограничение на количество лицензий для наёмных транспортных средств в Нью-Йорке сохранится.
- Двусторонние защищенные велосипедные дорожки на мосту Brooklyn Bridge, введенные NYCDOT осенью 2021 года, продолжают действовать.¹⁸
- NYCDOT сохранит существующую конфигурацию двух полос в каждом направлении между Atlantic Avenue и Brooklyn Bridge на шоссе Brooklyn-Queens Expressway; начнется ремонт мостов и сооружений между Atlantic Avenue и Sands Street.¹⁹
- NYCDOT переоборудует полосу движения в пешеходную дорожку на нижнем уровне моста Ed Koch Queensboro Bridge, а существующая дорожка общего пользования на северной стороне нижнего уровня будет использоваться только для велосипедов.
- ТВТА и Портовое управление Нью-Йорка и Нью-Джерси (Port Authority of New York and New Jersey «PANYNJ») продолжают взимать плату за проезд по своим мостам и туннелям, а мосты через реки East River и Harlem River останутся неоплачиваемыми. В **Главе 1 «Введение»** представлена более подробная информация о **[существующих]** сборах.
- МТА продолжит реализацию проектов по улучшению транзитных и железнодорожных перевозок в рамках своей капитальной программы на 2020-2024 годы, исходя из имеющегося финансирования. **Приложение 4А.1, Таблица 4А.1-3**, содержит информацию о последних проектах по улучшению транзитных и железнодорожных перевозок, включенных в анализ экспертной оценки.
- NYCDOT и другие агентства Нью-Йорка продолжают программы, созданные в ответ на пандемию COVID-19, включая закрытие определенных участков улиц для движения автотранспорта («Открытые улицы») и использование обочин парковочных полос для обедов на открытом воздухе («Открытые рестораны»).
- NYCDOT продолжит развивать велосипедную и автобусную инфраструктуру, включая новые велосипедные и автобусные полосы.²⁰ **Глава 4Е «Транспорт: Пешеходы и велосипедисты»**, содержит дополнительную информацию о недавно реализованных и запланированных улучшениях велосипедного движения.

Таблица ES-1. Результаты предварительного анализа альтернатив¹

АЛЬТЕРНАТИВА	ЦЕЛИ И НЕОБХОДИМОСТЬ: Снизить загруженность дорог в районе ЦДР Манхэттена таким образом, чтобы получить доход для будущих транспортных улучшений	ЦЕЛЬ 1: Сократить ежедневный пробег транспортных средств (ПТС) в пределах ЦДР Манхэттена Критерий: уменьшение на 5% (относительно бездействия)	ЦЕЛЬ 2: Сократить количество автомобилей, ежедневно въезжающих в ЦДР Манхэттена Критерий: уменьшение на 10% (относительно бездействия)	ЦЕЛЬ 3: Создать источник финансирования для капитальных улучшений и генерировать достаточный ежегодный чистый доход для финансирования капитальных проектов на сумму \$15 млрд. для капитальной программы МТА
NA-1: Отсутствие действия	Не достигает цели	Не достигает цели	Не достигает цели	Не достигает цели
NTP-1: Стратегии сборов оплаты за парковку	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание 2)	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание 2)
T-1: Сборы оплаты за полные дороги: Повышение платы за проезд или введение переменной платы за проезд на существующих платных объектах	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание 3)	Не достигает цели (см. примечание 3)	Не достигает цели
T-2: Сборы оплаты за полные дороги: Сбор за проезд по мостам East и Harlem River	Не достигает цели (см. примечание 4)	Достигает	Достигает	Не достигает цели (см. примечание 4)
T-3: Платные полосы с высокой пропускной способностью (НОТ)	Не достигает цели (см. примечание 5)	Не достигает цели	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание 5)
T-4: Сбор оплаты по зонам: Программа сборов в ЦДР	Достигает	Достигает	Достигает	Достигает
O-1: Сбор оплаты за парковку: Сократить количество выдаваемых государством разрешений на парковку	Не достигает цели	[Не достигает цели (см. примечание 6)]	[Не достигает цели (см. примечание 6)]	Не достигает цели
O-2: Обеспечить дополнительные стоянки для такси, чтобы уменьшить количество курсирующих машин	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание [7])	Не достигает цели	Не достигает цели
O-3: Создание поощрений за дистанционную работу	Не достигает цели	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание [8])	Не достигает цели
O-4: Рационные номерные знаки	Не достигает цели	Достигает	Достигает	Не достигает цели
O-5: Обязательный карпулинг	Не достигает цели	Достигает	Достигает	Не достигает цели
O-6: Ограничения на доставку грузовиками по времени суток	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание [9])	Не достигает цели (см. примечание [9])	Не достигает цели

Примечания для Таблицы ES-1

- ¹ Анализ был основан на различных предыдущих исследованиях и документах, включая следующие: New York City Traffic Congestion Mitigation Commission «Congestion Mitigation Strategies: Alternatives to the City's Plan» (10 декабря 2007 г.); и «Report to the Traffic Congestion Mitigation Commission & Recommended Implementation Plan» (31 января 2008 г.), а также приложения к нему, включая Cambridge Systematics, Inc., «Technical Memorandum: Telecommuting Incentives», подготовленный для New York City Economic Development Corporation и New York City Department of Transportation (10 декабря 2007 г.); Cambridge Systematics, Inc., «Technical Memorandum: Night Delivery Incentives», подготовленный для New York City Economic Development Corporation и New York City Department of Transportation (10 декабря 2007 г.); Cambridge Systematics, Inc., «Technical Memorandum: Congestion Reduction Policies Involving Taxis», подготовленный для New York City Economic Development Corporation и New York City Department of Transportation (10 декабря 2007 г.); Cambridge Systematics, Inc., «Technical Memorandum: Increase Cost of Parking in the Manhattan Central Business District (CBD)», подготовленный для New York City Economic Development Corporation и New York City Department of Transportation (10 декабря 2007 г.).
- ² Для NTP-1: Снижение автопробега оценивалось в размере значительно менее 1%. Кроме того, между городом Нью-Йорком и МТА не существует закона или соглашения, которое бы направляло доходы, полученные от этой альтернативы, в МТА для поддержки капитальной программы.
- ³ Для T-1: Эта альтернатива принесет доход, но ежегодных чистых доходов будет недостаточно для финансирования капитальных проектов на сумму \$15 млрд. для капитальной программы МТА. Доход, а также сокращение автопробега и транспортных средств при использовании этого варианта зависит от того, насколько повысится плата за проезд и будет ли она повышена только на объектах Управления мостов и тоннелей Triborough (ТВТА) или как на объектах ТВТА, так и на объектах Портового управления (Port Authority) Нью-Йорка и Нью-Джерси. Однако, если некоторые пункты пропуска останутся неоплачиваемыми, движение будет перенаправлено на неоплачиваемые объекты, что приведет к снижению доходов и не снизит интенсивность движения. Кроме того, эта альтернатива не нацелена на борьбу с перегруженностью ЦДР Манхэттена, учитывая, что ряд свободных точек въезда в ЦДР Манхэттена останется доступным.
- ⁴ Для T-2: Предыдущие исследования показали, что эта альтернатива снизит загруженность дорог и позволит получить доход от платы за проезд, эквивалентный целям проекта. В то же время на уровне отношений города Нью-Йорка и МТА не существует закона или соглашения, которые бы направляли доходы в МТА для поддержки Программы финансирования. **[Кроме того, в рамках исследования, проведенного Комиссией по снижению перегруженности дорог города Нью-Йорка в 2008 году, был выявлен ряд недостатков данной альтернативы. В частности, она не учитывает поездки, начинающиеся и заканчивающиеся в пределах Манхэттена, а именно, к примеру, поездки начинающиеся или заканчивающиеся в Верхнем Ист-Сайде и Верхнем Вест-Сайде. Кроме того, данная альтернатива может негативно повлиять на местные поездки между Южным Бронксом и Гарлемом/Вашингтон-Хайтс, что может привести к негативному воздействию на локальную экономическую ситуацию в двух общинах экологической справедливости.]**
- ⁵ Для T-3: Полосы HOT Lanes могут быть эффективными генераторами доходов, но их способность уменьшить заторы и собрать достаточно доходов для достижения поставленной цели ограничена из-за наличия свободных полос на том же шоссе.
- ¹⁶¹ **[Для O-1: Предыдущие исследования показали, что сокращение количества парковочных талонов, выдаваемых государственным служащим, приведет к снижению суммарного пробега автотранспорта (VMT) к югу от 86-й улицы на 0,1-0,3 процента в зависимости от масштаба сокращения (сокращение оценивалось в диапазоне от 3 тыс. до 10 тыс. талонов). При таком уровне снижения VMT в контексте достижения цели проекта это решение также не приведет к достаточному сокращению количества автомобилей, въезжающих в ЦДР Манхэттена.]**
- ¹⁷¹ Для O-2: Создание дополнительных стоянок такси не повлияет на количество такси, въезжающих в ЦДР Манхэттена, и не обязательно приведет к снижению автопробега, поскольку после высадки клиентов такси будет необходимо возвращаться на стоянку. Кроме того, этот вариант не будет широко решать проблему автопробега для всех транспортных средств, а также не сократит количество транспортных средств, въезжающих в ЦДР Манхэттена.
- ¹⁸¹ Для O-3: Предыдущие исследования показали, что эта альтернатива сократит количество поездок на работу в Нью-Йорк менее чем на два процента. Недавний опыт пандемии COVID-19 подтвердил этот вывод. По мере возвращения региона к нормальной деловой активности после широкомасштабной дистанционной работы на полный рабочий день многие офисные работники продолжают работать на дому, но уровень трафика возвращается к уровню, близкому к уровню до пандемии COVID-19 (более подробную информацию см. в **Главе 1 «Введение», Раздел 1.4.1**). При таком минимальном воздействии даже объединение этого варианта с другими, такими как NTP-1 или O-2, не даст снижения загруженности дорог и новых доходов для достижения целей, потребностей и задач проекта.
- ¹⁹¹ Для O-6: Для успешного применения ограничений по времени суток для грузовиков необходимо, чтобы пункты приема были открыты и готовы принимать автомобили в ночные часы. Кроме того, в зависимости от того, как будут реализованы ограничения, некоторые большие грузовики могут вместо этого разделять на несколько маленьких грузовиков, тем самым увеличивая количество транспортных средств и автопробег.

Альтернатива сборов с транспортных средств для ЦДР (альтернатива действия)

Альтернативный вариант взимания платы за проезд по ЦДР предполагает взимание платы с транспортных средств, въезжающих в ЦДР Манхэттена или остающихся в нем. Плата за въезд некоммерческих пассажирских транспортных средств в ЦДР будет взиматься один раз в день. Транспортные средства, которые остаются в ЦДР Манхэттена, – это транспортные средства, которые обнаружены выезжающими, но не обнаружены въезжающими в тот же день. Учитывая, что они были обнаружены уезжающими, они должны были проехать через ЦДР Манхэттена и, следовательно, пробыть там какую-то часть дня. Плата за проезд некоммерческого пассажирского транспорта будет взиматься не чаще одного раза в день. Будут сделаны исключения для соответствующих транспортных средств, перевозящих людей с ограниченными возможностями, и соответствующих разрешенных транспортных средств экстренной помощи.

Жители, чье основное место жительства находится в пределах ЦДР Манхэттена и чей скорректированный валовой доход в штате Нью-Йорк составляет менее \$60 000, будут иметь право на налоговый кредит штата Нью-Йорк, равный сумме платы за проезд по ЦДР Манхэттена, уплаченной в течение налогооблагаемого года.

Размер сборов будет варьироваться, причем в пиковые периоды, когда загруженность дорог больше, тарифы будут выше. Поскольку последствия тесно связаны со структурой сборов, в альтернативном варианте взимания сборов по ЦДР был оценен ряд структур сборов в определенных сценариях. В большинстве этих сценариев взимания сборов для различных типов транспортных средств, таких как грузовые автомобили, отличаются от размеров сборов для некоммерческих пассажирских транспортных средств.

Положительное и отрицательное воздействие: Что важно знать о сценариях взимания платы в альтернативном варианте сборов за проезд по ЦДР?

Решение о фактической структуре сборов будет принято после завершения экспертной оценки. **[В соответствии с Законом о реформе МТА и мобильности дорожного движения создан]** Совет по проверке мобильности дорожного движения (Traffic Mobility Review Board «TMRB») для разработки рекомендаций по размерам сборов, освобождениям от уплаты, кредитованию пересечения района, применяемому к сборам за проезд по ЦДР в счет оплаты за проезд

Как и когда с меня будет взиматься оплата?

Ниже приведены примеры того, когда и как будет взиматься дорожный сбор.

- Автомобиль въезжает в ЦДР Манхэттена в понедельник утром и покидает его вечером до полуночи. Он будет зафиксирован при въезде и при выезде из ЦДР Манхэттена. Поскольку плата за проезд пассажирских автомобилей будет взиматься только один раз в день, будет взиматься одноразовый сбор.
- Автомобиль въезжает в ЦДР Манхэттена в понедельник, припарковывается и покидает его в среду. С него взималась сбор за въезд в понедельник и за пребывание в среду, когда он проезжал через ЦДР Манхэттена, чтобы выехать. Сбор не будет производиться за то время, пока он стоял на стоянке в течение 24 часов во вторник.
- Автомобиль совершает два рейса в ЦДР Манхэттена в один и тот же день. Поскольку плата за проезд пассажирских автомобилей будет взиматься только один раз в день, будет произведен одноразовый сбор.
- Автомобиль припаркован на всю неделю в пределах ЦДР Манхэттена, а затем выезжает из ЦДР Манхэттена для однодневной поездки в субботу, возвращаясь до полуночи. Автомобиль будет зафиксирован выезжающим (остающимся) и въезжающим в ЦДР Манхэттена в один и тот же день. Поскольку плата за проезд пассажирских автомобилей будет взиматься только один раз в день, одноразовый сбор будет произведен в субботу.
- Автомобиль припаркован на всю неделю в пределах ЦДР Манхэттена, а затем выезжает из ЦДР Манхэттена в пятницу и возвращается в понедельник. Автомобиль будет зафиксирован выезжающим (остающимся) в пятницу и въезжающим при возврате в понедельник. В пятницу с него взимается сбор за пребывание, а в понедельник – за въезд. В другие дни, когда он был припаркован на весь день в ЦДР Манхэттена, оплата не взималась, равно как и в те дни, когда он был в отъезде.

по другим платным туннелям или мостам, и/или скидкам. Для экспертной оценки, чтобы изучить все возможное воздействие альтернативного варианта взимания платы за проезд по ЦДР, спонсоры проекта первоначально разработали шесть сценариев взимания платы за проезд (A-F). Каждый сценарий включает различные комбинации кредитов на пересечение района, потенциальных скидок (в виде предельных сумм) и освобождений (**Таблица ES-2**). После предварительной информационной работы с общественностью и с учетом высказанных опасений по поводу перенаправления движения грузовиков, был добавлен седьмой сценарий (G), чтобы избежать некоторых из этих последствий для дорожного движения. **Глава 2 «Альтернативные варианты проекта», содержит более подробную информацию о каждом сценарии, а Раздел 4А «Транспорт: Региональное транспортное сообщение, воздействие и моделирование» и Раздел 4В «Транспорт: Автомагистрали и местные перекрестки» содержит более подробную информацию о влиянии на дорожное движение.**

Таблица ES-2. Сценарии введения сборов, оцененные для альтернативы введения сборов по ЦДР

ПАРАМЕТР ¹	СЦЕНАРИЙ А	СЦЕНАРИЙ В	СЦЕНАРИЙ С	СЦЕНАРИЙ D	СЦЕНАРИЙ Е	СЦЕНАРИЙ F	СЦЕНАРИЙ G
	Базовый план	Базовый план С ограничениями и освобождениями	Низкие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР, с некоторыми ограничениями и освобождениями	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих мосты и тоннели Manhattan для доступа к ЦДР, с некоторыми ограничениями и освобождениями	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих мосты и тоннели Manhattan для доступа к ЦДР, с некоторыми ограничениями и освобождениями	Базовый план с Одинаковыми сборами для всех видов транспортных средств
Временные интервалы²							
Час пик: В рабочие дни	6 А.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 10 Р.М. 4 Р.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 8 Р.М.
Час пик: В выходные дни	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.
Не в час пик: В рабочие дни	8 Р.М. до 10 Р.М.	8 Р.М. до 10 Р.М.	8 Р.М. до 10 Р.М.	8 Р.М. до 10 Р.М.	8 Р.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 4 Р.М.	8 Р.М. до 10 Р.М.
В ночное время В рабочие дни	10 Р.М. до 6 А.М.	10 Р.М. до 6 А.М.	10 Р.М. до 6 А.М.	10 Р.М. до 6 А.М.	10 Р.М. до 6 А.М.	8 Р.М. до 6 А.М.	10 Р.М. до 6 А.М.
В ночное время в выходные	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.
Возможные кредиты на пересечение зон							
Кредит в счет платы за проезд по ЦДР за сборы, оплаченные в тоннелях Queens-Midtown, Hugh L. Carey, Lincoln, Holland Tunnel	Нет	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет
Кредит в счет платы за проезд по ЦДР за сборы, оплаченные на мостах Robert F. Kennedy, Henry Hudson, George Washington Bridge	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	Нет
Потенциальные освобождения и ограничения (лимиты) на количество сборов в день							
Легковые автомобили, мотоциклы, коммерческие фургоны	Раз в день	Раз в день	Раз в день	Раз в день	Раз в день	Раз в день	Раз в день
Такси	Нет ограничений	Раз в день	Освобождены	Нет ограничений	Освобождены	Раз в день	Нет ограничений
Наёмные транспортные средства	Нет ограничений	Раз в день	Три раза в день	Нет ограничений	Три раза в день	Раз в день	Нет ограничений
Малогобаритные и крупногабаритные грузовики	Нет ограничений	Два раза в день	Нет ограничений	Нет ограничений	Нет ограничений	Раз в день	Нет ограничений
Автобусы	Нет ограничений	Освобождены	Нет ограничений	Нет ограничений	Нет ограничений	Транзитные автобусы – освобождены Нет ограничений на др.	Нет ограничений
Приблизительная предполагаемая ставка³							
Час пик	\$9	\$10	\$14	\$19	\$23	\$23	\$12
Вне часа пик	\$7	\$8	\$11	\$14	\$17	\$17	\$9
В ночное время	\$5	\$5	\$7	\$10	\$12	\$12	\$7

¹ Данные в этой таблице были использованы в целях анализа для оценки диапазона потенциального воздействия, возможного в результате реализации альтернативного варианта введения сборов за проезд по ЦДР. Фактические ставки сборов, потенциальные кредиты, освобождения и/или скидки, а также время суток, когда будут применяться различные ставки сборов, будут определены Советом ТВТА после рекомендаций Совета по оценке мобильности дорожного движения (Traffic Mobility Review Board). Приложение 2Е «Альтернативы проекта: Определение сценариев сборов» содержит более подробную информацию о тарифах, потенциальных кредитах за пересечение, освобождениях и/или скидках, предполагаемых для каждого сценария взимания сборов.

² Плата за проезд будет выше в часы пик, когда интенсивность движения наиболее значительная. Они будут установлены ТВТА в окончательном варианте тарифной сетки. Все сценарии взимания дорожных сборов включают более высокие тарифы в дни, обозначенные как «Gridlock Alert», хотя моделирование, проведенное для Проекта, не отражает эти более высокие тарифы, поскольку оно рассматривает обычные дни, а не дни с необычно высоким уровнем движения.

³ Размеры сборов указаны для легковых автомобилей, коммерческих фургонов и мотоциклов, использующих E-ZPass, и округлены. Во всех сценариях взимания сборов для автомобилей, не использующих E-ZPass, будут применяться различные тарифы; в сценариях взимания сборов от А до F различные классы автомобилей будут платить разные сборы (см. Приложение 2Е «Определение сценариев взимания сборов»). Пиковая ставка E-ZPass (округленно) в разных сценариях сборов для малых грузовиков составит от \$12 до \$65; для больших грузовиков диапазон составит от \$12 до \$82.

Структура сборов включает в себя несколько компонентов, но наиболее важным фактором, влияющим на величину и распределение воздействия Проекта, является размер сборов. В целом, реализация проекта приведет к снижению загруженности дорог как на региональном уровне, так и в пределах ЦДР Манхэттена. На местном уровне, в зависимости от структуры сборов, вблизи и рядом с ЦДР Манхэттена будет наблюдаться увеличение или уменьшение интенсивности движения, поскольку транспортные средства будут переключаться на другие маршруты, чтобы избежать платы за проезд. В **Таблице ES-[5]** представлена дополнительная информация об этих последствиях и предлагаемых мерах по их смягчению. Важно понимать следующие тенденции:

- Все сценарии взимания сборов приведут к снижению интенсивности дорожного движения в ЦДР Манхэттена.
- Все сценарии взимания сборов будут иметь общую положительную динамику по снижению перегруженности дорог в регионе.
- Добавление скидок, кредитов за пересечение и освобождений потребует увеличения общих тарифов за проезд, что приведет к еще большему снижению перегруженности дорог.
- Более высокие размеры сборов приведут к снижению интенсивности дорожного движения и увеличению количества транзитных пассажиров, въезжающих в ЦДР Манхэттена.
- Более высокие тарифы приведут к переброске транспорта на другие дороги, поскольку водители будут избегать платы за проезд. Это приведет к снижению интенсивности движения в ЦДР Манхэттена, а также к изменениям в структуре движения за пределами ЦДР с увеличением и уменьшением интенсивности движения в отдельных местах в других районах.
- Кредиты за пересечение, которые компенсируют часть суммы, которую водители платят за проезд по ТВТА или PANYNJ, в счет платы за проезд по ЦДР, приведут к тому, что общая стоимость различных маршрутов в ЦДР приблизится к паритету и, следовательно, изменит уровень и баланс снижения транспортного потока.
 - ❖ Сценарии взимания сборов с использованием льгот на пересечение района окажут меньшее влияние на снижение интенсивности движения в ЦДР Манхэттена из Queens и гораздо меньшее влияние на снижение интенсивности движения из New Jersey, чем сценарии взимания сборов без льгот на пересечение района. Сценарии взимания сборов с предоставлением кредитов за пересечение района приведут к большему снижению интенсивности движения с севера от 60th Street и Brooklyn.
 - ❖ Кредиты за пересечение района будут побуждать некоторых водителей переходить с бесплатных в настоящее время мостов East River на платные тоннели ТВТА. В результате увеличится интенсивность движения в тоннелях Queens-Midtown и Hugh L. Carey, что приведет к увеличению интенсивности движения на скоростном шоссе Long Island Expressway и смещению движения по скоростному шоссе Gowanus от BQE к тоннелю Hugh Carey, а также к увеличению интенсивности движения на местных улицах Манхэттена, которые направляют движение в эти тоннели и из них.

Помимо величины сбора и кредитов на пересечение района, в возникновении благоприятных и неблагоприятных последствий играют роль еще несколько факторов.

Сборы для грузовых автомобилей. В отличие от пользователей легковых автомобилей, водители грузовиков не могут пересечь на другой вид транспорта (например, на транзитный). Для грузовиков, следующих через ЦДР по пути к конечному пункту назначения, единственная альтернатива уплате сборов – не совершать поездку или объехать ЦДР Манхэттена. Как и в случае с общим дорожным движением, увеличение сборов снижает интенсивность движения грузовиков в ЦДР Манхэттена. Отток грузовиков увеличивается с ростом платы за проезд (аналогично общему потоку). В частности, грузовики будут перенаправлены на трассы на Staten Island и в South Bronx.

Время дня. Снижение сборов в ночной период уменьшит переключение на альтернативные маршруты, что снизит эффект за пределами ЦДР Манхэттена и будет способствовать тому, что транспортные средства доставки будут перемещаться в менее загруженный ночной период. Хотя при таком снижении сборов в ночное время сокращение движения будет не столь значительным, оно все же произойдет.

Реакция общественности
 В ответ на опасения, высказанные в ходе ранней информационно-разъяснительной работы с общественностью по поводу увеличения движения грузовиков по скоростному шоссе Cross Bronx Expressway и того факта, что у грузовиков нет альтернативного способа передвижения, чтобы избежать платы за проезд, был добавлен Сценарий G. В этом сценарии взимается одинаковая плата за проезд для легковых и грузовых автомобилей и значительно сокращается переадресация грузовиков в South Bronx и Staten Island. См. **Главу 4А «Региональное транспортное сообщение, воздействие и моделирование».**

КАК АЛЬТЕРНАТИВА ДЕЙСТВИЯ ОТВЕЧАЕТ ЦЕЛЯМ ПРОЕКТА?

FHWA рассмотрит альтернативу бездействия и альтернативу взимания сборов по ЦДР (альтернатива действия) в целом, учитывая, что альтернатива действий включает в себя ряд потенциальных сценариев взимания сборов за проезд. В **Таблице ES-3** кратко описано, как альтернатива бездействия и альтернатива действия отвечают целям, потребностям и задачам проекта.

Таблица ES-3. Сравнение результатов оценки для альтернатив бездействия и введения сборов по ЦДР

КРИТЕРИЙ ОЦЕНКИ	АЛЬТЕРНАТИВА БЕЗДЕЙСТВИЯ	АЛЬТЕРНАТИВА СБОРОВ В ЦДР (ДЕЙСТВИЕ)
Цели и необходимость: Снизить загруженность дорог в районе ЦДР Манхэттена таким образом, чтобы получить доход для будущих транспортных улучшений	НЕ ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ
Цель 1: Сократить ежедневный пробег транспортных средств (ПТС) в пределах ЦДР Манхэттена Критерий: Уменьшение на 5% (относительно бездействия)	НЕ ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ
<i>Ежедневное уменьшение ПТС (2023 г.)</i>	0%	7,1% - 9,2%
Цель 2: Сократить количество автомобилей, ежедневно въезжающих в ЦДР Манхэттена Критерий: Уменьшение на 10% (относительно бездействия)	НЕ ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ
<i>Ежедневное сокращение количества автомобилей (2023 г.)</i>	0%	15,4% - 19,9%

КРИТЕРИЙ ОЦЕНКИ	АЛЬТЕРНАТИВА БЕЗДЕЙСТВИЯ	АЛЬТЕРНАТИВА СБОРОВ В ЦДР (ДЕЙСТВИЕ)
Цель 3: Создать источник финансирования для капитальных улучшений и генерировать достаточный ежегодный чистый доход для финансирования капитальных проектов на сумму \$15 млрд. для капитальной программы МТА <i>Чистый доход для поддержки капитальной программы МТА²</i>	НЕ ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ ¹
	\$0	\$1,02 млрд - \$1,48 млрд
Цель 4: Создать программу взимания платы за проезд в соответствии с целями, лежащими в основе законодательства штата Нью-Йорк под названием «Закон о реформе МТА и мобильности дорожного движения» (MTA Reform and Traffic Mobility Act)	НЕ ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ

¹ Несмотря на то, что Сценарий В не будет соответствовать Цели 3 при ставках сборов за проезд, определенных и оцененных в данной экспертной Экологической оценке, был проведен дополнительный анализ, чтобы продемонстрировать, что он будет соответствовать этой цели при более высоких ставках сборов за проезд; итоговое сокращение ПТС и доходы для этого модифицированного сценария будут находиться в диапазоне других представленных сценариев. В **Главе 16 «Краткое описание воздействия»** представлена более подробная информация о модифицированном сценарии В сборов за проезд.

² Чистый доход, необходимый для финансирования \$15 млрд, зависит от ряда экономических факторов, включая процентные ставки и срок, но не ограничиваясь ими. Для целей настоящего экспертного заключения моделирование предполагает, что Проект должен обеспечивать не менее \$1 млрд. ежегодного общего чистого дохода, который будет инвестирован или помещен под облигации для получения достаточных средств. Значения чистого дохода, представленные в данной таблице, округлены и основаны на моделировании Проекта.

Как описано в экспертной оценке, Совет ТВТА примет окончательную структуру сборов, включая ставки сборов и любые кредиты, скидки и/или освобождения за пересечение района, на основе рекомендаций Совета по проверке мобильности дорожного движения и после проведения общественных слушаний в соответствии с Законом штата об административных процедурах.

Каковы возможные результаты реализации проекта?

В данной экспертной оценке анализируется 18 ресурсных областей. На **Рисунке ES-4** указаны зоны, где воздействие Проекта будет только положительным или не будет отрицательным, а также зоны, где выявлено потенциальное отрицательное воздействие, которое будет смягчено. В случае потенциальных негативных последствий, некоторые из этих негативных последствий будут иметь место только при определенных сценариях сборов платы за проезд. **Таблица ES-[5]** содержит более подробную информацию о том, какие сценарии сбора платы за проезд приведут к положительным или отрицательным последствиям, и в какой степени, **и какие меры по смягчению последствий будут приняты. В таблице ES-6 кратко описано, когда и как эти меры по смягчению последствий будут реализованы спонсорами проекта**. Каждая соответствующая глава содержит дополнительное описание и обсуждение.

Рис. ES-4. Области ресурсов и воздействие, анализируемые в Экспертной оценке

Области с только положительным или без отрицательного воздействия	Области с потенциальным отрицательным воздействием
Транспорт: Региональное транспортное сообщение Транспорт: Автостоянки Социальные условия: Население Социальные условия: Характер микрорайона Социальные условия: Общественная политика Экономические условия Электроэнергия Парки и объекты отдыха Историко-культурные ресурсы Визуальные ресурсы Качество воздуха Электроэнергия Уровень шума Природные ресурсы Опасные отходы/загрязненные материалы Влияние строительства	Транспорт: Автомагистрали и перекрестки Транспорт: Транзитные перевозки Транспорт: Пешеходы и велосипеды Экологическая справедливость

Каково влияние Проекта на группы населения, относящиеся к движению за экологическую справедливость?

Некоторые из эффектов Проекта проявляются в определенных местах, поэтому внимание было уделено тому, проявляются ли эти эффекты в целом по региону или населению, или же они влияют на сообщества или группы населения с низким уровнем дохода или исторически недостаточно представленные (сообщества или группы населения в рамках экологической справедливости). В следующих параграфах приводятся дополнительные пояснения относительно соответствующих полезных или неблагоприятных эффектов.

Снижение интенсивности движения принесет пользу всем водителям, направляющимся в ЦДР Манхэттена и его окрестности, включая группы населения, относящиеся к сфере экологической справедливости, за счет сокращения времени в пути, снижения эксплуатационных расходов и повышения безопасности. ***[Инвестиции в общественный транспорт также пойдут на благо групп населения Общин экологической справедливости, которые пользуются метро и автобусами МТА, чтобы добраться до работы, школы, медицинским учреждениям и т.д.]*** Проект улучшит региональное качество воздуха, а большинство групп населения Общин экологической справедливости, проживающих в районе ЦДР Манхэттена, ощутят снижение локальных выбросов загрязняющих веществ в результате снижения интенсивности движения. Дополнительные положительные последствия описаны в **Главе 17 «Экологическая справедливость»**.

Водители с низкими доходами.

Стоимость новых сборов за проезд по ЦДР не будет ложиться преимущественно на водителей с низким уровнем дохода. Однако для водителей с низким уровнем дохода, у которых нет другой ***[целесообразной]*** альтернативы добраться до ЦДР Манхэттена,

кроме как на личном автомобиле, последствия введения данных сборов будут более обременительными, поскольку на оплату проезда будет уходить больший процент их заработка. **[Таким образом, в ЭО, опубликованном в августе 2022 года, было установлено, что непропорционально большое и неблагоприятное воздействие могут ощутить водители с низким уровнем дохода, не имеющие доступа к адекватным альтернативным видам транспорта, которым они могут добраться до ЦДР Манхэттена. Такое воздействие будет особенно актуальным для малообеспеченных водителей, которые часто ездят в ЦДР Манхэттена.²² В дополнение к ранее предложенным мерам смягчения, которые помогут уменьшить количество ограничений для получения преимуществ от более низких тарифов на проезд по E-ZPass (по сравнению с Tolls by Mail), существующих скидок на проезд, доступных определенным клиентам E-ZPass и новой меры смягчения в виде существенного снижения стоимости проезда в ночное время, ТВТА также предоставит скидку для водителей с низким доходом.]**

В частности, ТВТА обеспечит, чтобы в течение первых пяти лет реализации Проекта окончательная структура взимания платы за проезд включала льготный тариф для водителей с низким уровнем дохода, которые часто пользуются дорогами и имеют федерально скорректированный валовой доход, указанный в их декларации о доходах за предыдущий календарный год, не превышающий 50 тыс. долларов США, или подтверждение участия в соответствующей государственной программе помощи лицам с низким доходом (например, в Программе дополнительной помощи с питанием (SNAP) или Специальной программе дополнительного питания для женщин, младенцев и детей (WIC)).²³ Представителями этой группы, к примеру, являются «часто едущие» водители, который ездят на работу, или лица, регулярно посещающие медицинские учреждения для получения медицинской помощи.]

Благодаря использованию жетона E-ZPass и связанного с ним плана скидок для представителей малообеспеченных слоев населения на счете E-ZPass, водители, имеющие право на участие в программе, смогут получить 25-процентную скидку от полной ставки платы за проезд по E-ZPass в ЦДР в соответствующее время суток после первых 10 поездок в каждом календарном месяце. (Эта скидка не распространяется на ночной период, на который уже будет действовать другая существенная скидка.)

Эта новая мера по смягчению последствий, в комплексе с другими мерами по смягчению последствий, которые описаны в экспертной оценке, в частности с устраняющими препятствия для участия в программе E-ZPass,²⁴ гарантирует, что проект не приведет к непропорционально высокому и неблагоприятному воздействию принимаемых мер на водителей с низким уровнем дохода в ЦДР Манхэттена.

Во разделе ниже описаны все меры по смягчению последствий, распространяющиеся на водителей с низким уровнем дохода. Дополнительную информацию по каждому из них можно найти в таблицах ES-5 и ES-6 в конце раздела со сводной информацией.]

Для [обеспечения того, чтобы проект не привел к потенциальному] непропорционально высокому и неблагоприятному воздействию на водителей с низким уровнем дохода, которые [не имеют другой разумной альтернативы перемещения], спонсоры проекта примут следующие [меры] по смягчению и коррекции последствий.

МЕРА СМЯГЧЕНИЯ

Проект предусматривает предоставление налогового кредита на оплату проезда по ЦДР жителям ЦДР Манхэттена, чей скорректированный валовой доход в Нью-Йорке за налогооблагаемый год составляет менее \$60 000. ТВТА будет координировать свои действия с Департаментом налогов и финансов штата Нью-Йорк (New York State Department of Taxation and Finance «NYS DTF») для обеспечения наличия документации, необходимой для водителей, имеющих право на налоговый кредит NYS.*

ТВТА разместит информацию о налоговом кредите на веб-сайте проекта со ссылкой на соответствующее место на сайте NYS DTF, чтобы направить водителей, имеющих право на получение кредита, к информации о заявке на кредит.

ТВТА отменит сбор в размере \$10 за депозит E-ZPass для клиентов без резервной кредитной карты.

ТВТА обеспечит более активное продвижение существующих вариантов оплаты и планов E-ZPass, включая возможность для водителей оплачивать каждую поездку (вместо предварительного пополнения баланса), пополнять счет наличными в участвующих торговых точках, а также уже существующие планы скидок, о которых они могут не знать.

ТВТА будет проводить разъяснительную работу и информировать о праве на существующие льготные тарифы и программы, в том числе для лиц в возрасте 65 лет и старше, инвалидов и людей с низким доходом, о которых многие могут не знать.

Спонсоры проекта обязуются создать общественную группу по вопросам экологической справедливости, которая будет собираться [ежеквартально], [причем первая встреча состоится до внедрения проекта], чтобы поделиться обновленными данными и анализом и выслушать возможные проблемы.

[ТВТА обеспечит снижение ночного тарифа на проезд минимум до 50% пикового тарифа на время с 12:00 до 4:00 утра в окончательной редакции правил взимания платы за проезд по ЦДР, что будет выгодно водителям с низким уровнем дохода, перемещающимся в это время.]

[ТВТА обязуется, что в течение первых пяти лет реализации Проекта окончательная структура взимания платы за проезд будет включать в себя скидку на проезд для водителей с низким уровнем дохода, которые часто ездят по дорогам и имеют либо федеральный скорректированный валовой доход, указанный в их налоговой декларации за предыдущий календарный год, в размере не более 50 тыс. долларов США, либо подтверждение участия в соответствующей правительственной программе помощи лицам с низким доходом. Благодаря использованию жетона E-ZPass и связанного с ним плана скидок для представителей малообеспеченных слоев населения на счете E-ZPass, водители, имеющие право на участие в программе, смогут получить 25-процентную скидку от полной ставки платы за проезд по E-ZPass в ЦДР в соответствующее время суток после первых 10 поездок в каждом календарном месяце (не включая ночной период, на который уже будет действовать существенная скидка).

МЕРЫ УЛУЧШЕНИЯ

Автобусы в Нью-Йорке обслуживают более значительную долю семей с низким уровнем дохода и меньшинств по сравнению с другими видами транспорта, включая метро. [MTA NYCT при перепроектировании своих автобусных сетей учитывала районы с более высокой долей малообеспеченных семей и меньшинств]. Недавно проведенная реконструкция автобусной сети на Staten Island и в Bronx была принята очень хорошо. В Queens и Brooklyn ведутся работы по перепланировке сети. ТВТА обязуется сотрудничать с MTA NYCT для решения проблем, выявленных в экспертной оценке, где автобусное обслуживание может быть улучшено по мере продвижения работ по реконструкции автобусной сети Brooklyn и Manhattan.

Такси и наёмные транспортные средства (FHV)

Несколько сценариев **[B, C, E и F]** сборов за проезд включают освобождение от оплаты или скидки (в виде максимальных сумм) на количество поездок, которые могут взиматься с такси и/или НТС. Освобождения и лимиты снижают нагрузку на водителей такси/НТС, одновременно повышая ставку платы для других водителей, что позволяет достичь целей Проекта в отношении перегруженности дорог и доходов. Если такси и НТС будут облагаться сбором за каждую поездку **[например, по сценариям A, D и G]**, спрос на их услуги снизится, особенно в New York City (г. Нью-Йорк), что позволит сократить количество поездок и лучше выполнить задачи Проекта, но создаст новые прямые расходы и/или потенциальную незащищенность рабочих мест. В Таблице **ES-[5]** представлена информация о масштабах этих последствий. Поскольку многие водители такси и НТС в New York City (г. Нью-Йорк) относят себя к группе населения экологической справедливости, это приведет к **[потенциально]** непропорционально тяжелым и негативным последствиям **[без смягчения]**.

[В августе 2022 года была представлена экспертная оценка, в которой был предложен ряд мер для смягчения последствий и решения проблемы возможного отсутствия рабочих мест. Однако, с учетом информации, полученной в период публичных комментариев, в настоящем Окончательном варианте экспертной экологической оценки предлагаются новые меры по смягчению воздействия. В частности, ТВТА будет следить за тем, чтобы плата за проезд соответствующих транспортных средств не взималась более одного раза в день. Добавление этого нового обязательства по смягчению последствий позволит избежать неблагоприятного и непропорционального воздействия на водителей такси и FHV в Нью-Йорке в рамках данного Проекта.^{25]}

[Чтобы гарантировать, что Проект не приведет к потенциально непропорционально высокому и неблагоприятному воздействию на водителей такси и FHV в Нью-Йорке, ТВТА предпримет следующие меры по снижению воздействия.

МЕРА СМЯГЧЕНИЯ

ТВТА обеспечит, чтобы плата за проезд нью-йоркских такси и FHV не взималась более одного раза в день в рамках принятой структуры платы за проезд по ЦДР.*]

[* В подразделе 4A описаны потенциальные негативные последствия, а также приводится дополнительная информация о том, что произойдет в сценариях A, D и G, если для этих транспортных средств будет введено ограничение на один раз в день или они будут освобождены от платы за проезд по ЦДР. В каждом случае потенциальные эффекты находятся в пределах диапазона эффектов, изученных в сценариях взимания платы за проезд в рамках экспертной оценки. Кроме того, на странице ES-24 данного Рабочего резюме приводится дополнительное обсуждение диапазона воздействий с особым вниманием к тому, как меры по снижению воздействия могут изменить воздействие Проекта. В соответствии с пояснениями проведенный дополнительный анализ показывает, что результаты этих мер по смягчению последствий все еще будут находиться в пределах диапазона эффектов, рассмотренных ЭО. Наконец, чтобы узнать, как соответствующая мера по смягчению влияет на анализ для каждой главы, можно обратиться к главе 3 "Структура экологической оценки", раздел 3.3.3.]

[Изменения дорожного движения в Общинах экологической справедливости]

Из-за перенаправления трафика, и в виду того, что будут стремиться избежать новой платы за проезд, предполагается, что интенсивность движения в некоторых Общинах экологической справедливости снизится, а в других - увеличится. После публикации ЭО в августе 2022 года и с учетом комментариев общественности и информации, полученной от Технической консультативной группы по вопросам экологической справедливости, спонсоры проекта провели дополнительный анализ, связанный с этими потенциальными изменениями. Полный текст анализа см. в Приложении 17D, "Технический меморандум"; в следующих параграфах приводится краткое изложение результатов и выводов.

Факторы загрязнения воздуха, связанные с движением транспорта и грузовиков. Приложение 17D, "Технический меморандум", описывает, как и почему дорожное движение, и особенно движение грузовиков, вносит вклад в загрязнение окружающей среды, а также связь между этой нагрузкой со стороны загрязнения и показателями здоровья. В частности, автомобили способствуют образованию таких загрязнителей воздуха, как угарный газ, токсичные вещества из мобильных источников, оксиды азота и твердые частицы, попадающие в атмосферу в результате действия тормозов и эксплуатации шин, рассеивание дорожной пыли и сжигание ископаемого топлива в двигателях внутреннего сгорания.²⁶

Не смотря на то, загрязняющие воздух вещества производят все автомобили, выбросы от грузового транспорта вызывают особую озабоченность в виду снижения качества воздуха вблизи дорог, отчасти из-за рассеиваемых загрязняющих веществ, а также из-за того, что грузовые автомобили производят непропорционально больше выбросов, чем автомобили других типов.²⁷ В результате, основное внимание в анализе уделено движению грузовых транспортных средств; тем не менее, для исследования всех эффектов, в Приложении 17D, "Технический меморандум", также рассмотрено воздействие проекта на движение транспорта без грузов.

Применявшиеся в прошлом практики землепользования и эксплуатации транспорта, тенденции и трудности. Приложение 17D, "Технический меморандум", в своем анализе также раскрывает более широкий контекст, описывая ранее существовавшие проблемы с загрязнением окружающей среды и хроническими заболеваниями, а также политику землепользования в прошлом и современные тенденции в вопросе выбросов загрязняющих веществ и связанные с ними последствия для здоровья. Сеть автомобильных дорог в регионе была создана в середине 20-го века, и во многих случаях строительство автомагистралей проходило через жилую территорию, вытесняя население и бизнес. В некоторых случаях автомобильные трассы становились физическими преградами между районами, отделяя жителей от коммерческих центров и отдельных районов (например, скоростная трасса Кросс-Бронкс). С течением времени во многих районах, прилегающих к автомагистралям, имело место перемещение населения - на смену проживающим в них этническим и экономическим группам пришли новые, а это, в некоторых местах, привело к заметным изменениям структур районов. Новые жители сформировали новые этнические анклавы, многие из которых были созданы меньшинствами и/или населением с низким уровнем дохода.²⁸ Помимо политик землепользования и транспорта, другие меры и практики также способствовали возникновению или усилению этих эффектов. Например, в некоторых районах дискриминационная практика в сфере недвижимости, такая как практика «красной черты», сильно ограничивала места проживания меньшинств, концентрируя общины меньшинств в определенных районах.²⁹

Не смотря на то, что качество воздуха в регионе улучшается на протяжении многих лет, жители 10 округов исследуемого региона - независимо от того, где они живут (в населенных пунктах, отнесенных к Общинам экологической справедливости, или в других сообществах) - испытывают более интенсивное воздействие загрязнения воздуха и связанных с ним хронических заболеваний по сравнению с остальной частью Соединенных Штатов. Подробнее о конкретных локациях см. в Приложении 17D, "Технический меморандум".

Резюме по воздействию на движение грузового транспорта. Во всех 434 населенных пунктах в радиусе 300 метров от дорог³⁰, включая те, которые относятся к Общинам экологической справедливости, и те, которые им не относятся, обнаружено по крайней мере одна локация с высоким уровнем загрязнения воздуха (на уровне или выше 80-го перцентиля) или по крайней мере одно хроническое заболевание на уровне выше 66,66-го перцентиля. Среди них — 284 населенных пункта, в которых расстояние к путям движения грузовых автомобилей (показатель воздействия движения грузовых автомобилей) вследствие реализации Проекта может уменьшиться или увеличиться.³¹ Процент населенных пунктов, расположенных в пределах 300 метров от дорог (71,7 процента), соответствует общей пропорции населенных пунктов в пределах 300 метров от дорог (70,6 процента), расположенных в 10 округах зоны исследования экологической справедливости.

Если количество грузовиков в перегруженных населенных пунктах превысит национальные процентиля, речь будет идти о неблагоприятном воздействии. В ходе анализа было установлено, что более 56 районов, отнесенных к категории экологической справедливости, отметят сокращение случаев близости грузового транспорта, в то время как в районах, не отнесенных к данной категории, это произойдет только в 23 районах. Это означает, что большинство районов, отнесенных к категории экологической справедливости, выиграют от уменьшения движения грузового транспорта в связи с данным проектом по сравнению с районами, не относящимися к этой категории. Также, примерно одинаковое количество сообществ, входящих и не входящих в категорию экологической справедливости, отметят сокращение случаев близости к грузовому транспорту в связи с реализацией данного Проекта. Однако, в то время как в 41% населенных пунктов, не относящихся к категории "экологическая справедливость", будет наблюдаться увеличение случаев близости к путям грузового транспорта, в 50% населенных пунктов, относящихся к категории "экологическая справедливость", будет наблюдаться такое увеличение, которое не будет полностью компенсировано общим благоприятным воздействием Проекта.

Резюме по воздействию на движение негрузового транспорта. Аналогичное моделирование было проведено для изменений близости негрузового трафика в результате реализации проекта. В этом случае, для 35 Общин экологической справедливости, в которых хотя бы в одном населенном пункте отмечается высокий уровень загрязнения воздуха или хронические заболевания, может иметь место сокращение близости к автомобильным дорогам, не связанным с грузовым транспортом. В то же время, в 33 населенных пунктах, где также уже отмечены загрязнение воздуха или хронические заболевания, возможно увеличение случаев близости негрузового транспорта. Все эти населенные пункты, за исключением 11, также были выявлены в ходе анализа движения грузового транспорта. Результаты этого анализа и опасения, высказанные представителями Общин экологической справедливости, привлекли особое внимание к прогнозируемому увеличению интенсивности движения на FDR Drive, прилегающей к районам Нижнего Манхэттена и Нижнего Ист-Сайда.

Смягчение последствий перенаправления движения транспорта. Для решения проблемы потенциального перенаправления движения транспорта, связанного с проектом, загрязнения воздуха и связанных с этим последствий для здоровья, спонсоры проекта обязуются принять пакет мер по смягчению последствий на региональном уровне и на местах для сообществ, которые могут столкнуться со связанным с реализацией проекта увеличением трафика.³² В зависимости от

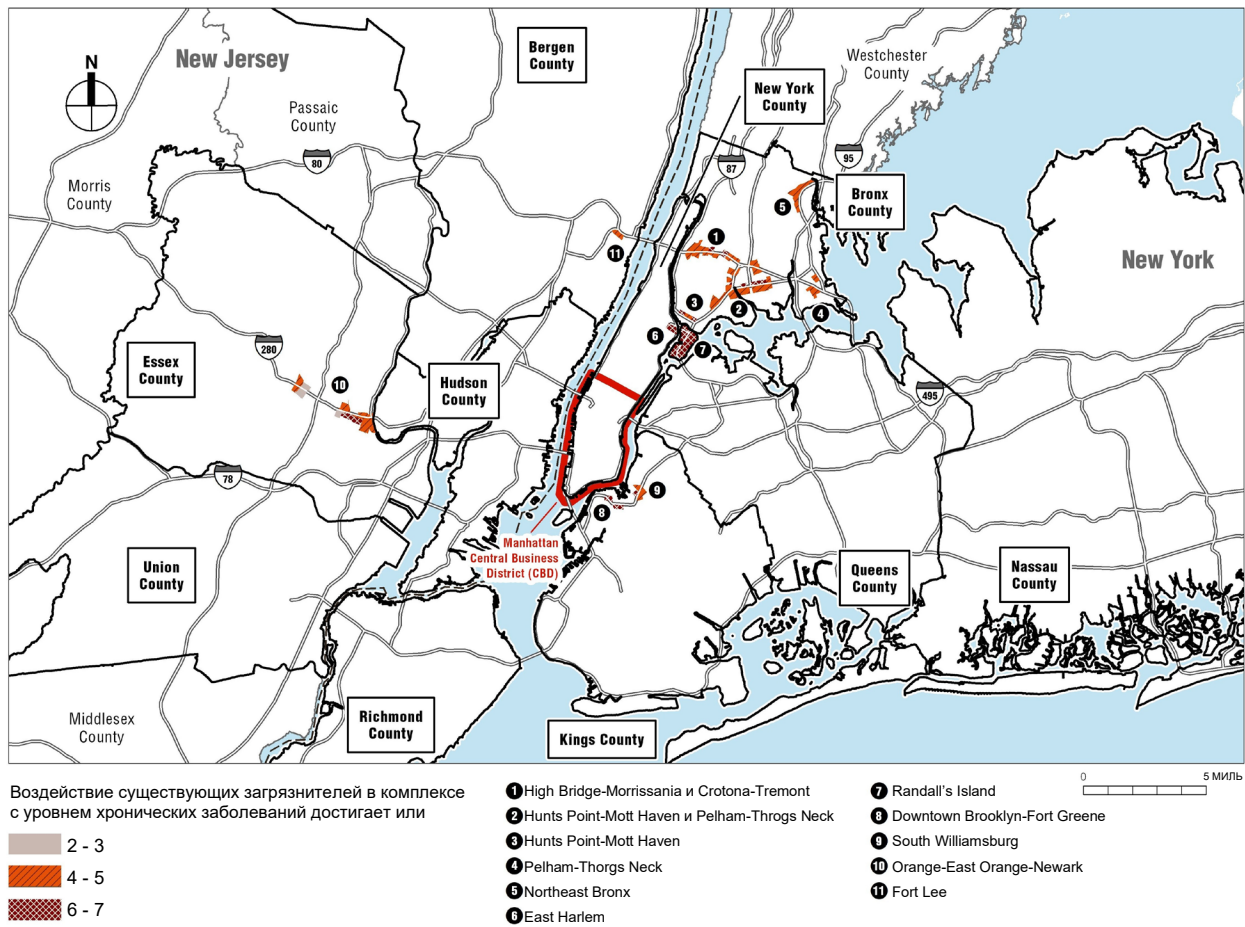
выбранного сценария оплаты проезда имеют место различия в списке конкретных населенных пунктов, в которых произойдет изменение интенсивности движения, однако в целом населенные пункты не меняются для всех вариантов оплаты.³³

Что касается потенциального увеличения интенсивности движения грузовиков, то в результате принятия региональных мер по снижению воздействия обстановка в тех населенных пунктах, в которых нагрузка по загрязняющим веществам или хроническим заболеваниям на уровне существует на уровне от 90-го перцентиля по сравнению с показателями по стране, улучшится. Сообщества, в которых имеет место негативное влияние загрязнения воздуха и хронических заболеваний, превышающее 90-й перцентиль по сравнению с национальным уровнем, получают пользу от региональных мер и мер, направленных на смягчение последствий на местах. (рисунок ES-5).

Были определены меры по смягчению последствий для FDR Drive, которая проходит через Нижний Ист-Сайд и Нижний Манхэттен, в отношении трафика, не связанного с грузовым автотранспортом. Моделирование показало, что увеличение воздействия в этой области может быть смягчено за счет взимания с транспортных средств, следующих в Манхэттен по мосту Brooklyn Bridge, которые едут на север по дороге FDR Drive и используют съезд на Ист-Хьюстон-стрит для поворота налево и возвращения на юг по дороге FDR Drive, будет взиматься плата, препятствующая перенаправлению движения негрузового транспорта. Эти меры по снижению воздействия будут реализованы в рамках комплекса мер по снижению воздействия на окружающую среду.

Региональные и локальные меры по смягчению последствий обобщены в Таблице ES-4. Для финансирования этих мер по снижению воздействия спонсоры проекта обязались выделить 155 миллионов долларов США в течение 5 лет. Спонсоры проекта обязуются принять эти меры, независимо от того, какая структура взимания платы будет в итоге принята. Будет использован подход адаптивного управления, включающий мониторинг эффективности смягчения последствий, консультации с заинтересованными сторонами и внесение корректировок по мере необходимости. Важно отметить, что с учетом этих обязательств по смягчению последствий, проект не приведет к непропорционально высокому и неблагоприятному воздействию на Общины экологической справедливости.

[Рис. ES-5. Отчетные участки с высокими уровнями загрязнения окружающей среды и хронических заболеваний, где потенциально может увеличиться близость грузового транспорта (сценарий E)]



Источник: USEPA NATA and Agency Air Quality System via EJScreen 2021 data; CDC PLACES Estimates 2020 via EJI 2022 data; BPM, WSP 2021.

Примечание: Процентили указаны по стране. Участок 3009, округ Нассау, не отражен. Возможное увеличение и уменьшение интенсивности движения грузового транспорта на дорогах в пределах участка в конечном итоге компенсируют друг друга, что не приведет к изменению близости грузового транспорта к жилым районам на данном участке.

[Таблица ES-4. Региональные и локальные меры по смягчению последствий¹

МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ	ПОЛЬЗА И РЕЗУЛЬТАТ СМЯГЧЕНИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ	5-ЛЕТНЕЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ	РУКОВОДИТЕЛЬ ПО ВНЕДРЕНИЮ
Смягчение последствий на региональном уровне					
Дальнейшее снижение платы за проезд в ночное время	Минимизация/избежание перенаправления движения грузовых автомобилей	\$30 млн	Территория исследования экологической справедливости в 10 округах	Программа сборов в ЦДР	TBTA
Расширение программы NYC Clean Trucks	Снижение выбросов NOx и PM _{2.5} за счет ~500 новых экологически чистых грузовиков	\$20 млн		Программа сборов в ЦДР	NYCDOT
Расширение программы доставки вне графика NYCDOT	Безопасность и сокращение выбросов в результате снижения интенсивности движения грузовиков в дневное время	\$5 млн		Программа сборов в ЦДР	NYCDOT
Смягчение последствий на местах					
Платные автомобили, движущиеся в северном направлении по FDR Drive, которые выезжают на Восточную Хьюстон-стрит и затем движутся в южном направлении по FDR Drive	Возможное смягчение воздействия 25-35% увеличения негрузового трафика на FDR Drive	Н/П	FDR Drive между мостом Brooklyn Bridge и Восточной Хьюстон-стрит	Н/П	TBTA
Замена транспортных холодильных установок (TRU) на продуктовом рынке Хантс Пойнт	Значительное сокращение NOx и PM _{2.5} в результате замены до 1,000 TRU	\$15 млн ²	Hunts Point	Программа МТА CMAQ	NYCDOT
Организация инфраструктуры для зарядки электрогрузовиков	Снижение выбросов NOx и PM _{2.5} за счет электромобилей, использующих 35 новых зарядных устройств (на семи станциях)	\$20 млн.	После введения тарифов на проезд будет реализован процесс, предусматривающий проведение дополнительных анализов с участием общественности для определения конкретных локаций.	\$10 млн. - федеральная программа CRP + \$10 млн. Программа тарификации CBD	NYSDOT
Организация полос придорожной растительности для улучшения качества воздуха вблизи дороги	Улучшение качества воздуха вблизи дорог методом улавливания загрязняющих веществ ~4 тыс. деревьев и ~40 тыс. кустарников	\$10 млн		Программа сборов в ЦДР	TBTA с соответствующими уровнями штата и местными агентствами
Обновление парков и зеленых зон в Общинах экологической справедливости	Повышение общего благосостояния сообщества. 2-5 реконструкций парков/зеленых зон в зависимости от объема и сложности работ.	\$25 млн		Программа сборов в ЦДР	TBTA с соответствующими уровнями штата и местными агентствами
Установка блоков фильтрации воздуха в школах, расположенных вблизи автомагистралей	Удаление загрязняющих веществ из классных комнат. 25-40 школ в зависимости от размера школы и сложности существующей системы ОВКВ.	\$10 млн		Программа сборов в ЦДР	TBTA с соответствующими уровнями штата и местными агентствами
Создание программы управления заболеваемостью астмой и Центра в Бронксе	Увеличение количества школ в программе до 25 будет способствовать сокращению количества случаев госпитализации, посещения врачей, количества дней и ночей с симптомами и пропущенных школьных дней.	\$20 млн		Программа сборов в ЦДР	NYC DOHMH

¹ Были выделены дополнительные \$5 млн. на меры по смягчению последствий и улучшению, в рамках обеспечения мониторинга по другим направлениям, а также \$47,5 млн. на скидки за проезд для малоимущих, о которых упоминалось ранее. В рамках мер по улучшению качества воздуха будет расширена сеть мониторинга в городе Нью-Йорк, что позволит проводить более широкий мониторинг качества воздуха. Места будут выбраны с учетом анализа трафика и качества воздуха, проведенного в рамках экспертной оценки, а также в координации с заинтересованными сторонами, занимающимися вопросами экологической справедливости, и соответствующими уровнями штата и местными агентствами. Это дополнит региональные и локальные меры по смягчению последствий, связанные с перенаправлением транспортных потоков, описанные в Таблице ES-5 (подробнее см. в Главе 10, «Качество воздуха»).

² По истечении трех лет все оставшиеся средства, предназначенные для замены TRU, могут быть также использованы для получения ваучеров на замену экологически чистых грузовиков в рамках программы NYC Clean Trucks.

Процесс окончательного определения локаций для мер по снижению воздействия.
Из семи мер, направленных на уменьшение негативного воздействия на окружающую среду, пять могут быть применены где угодно. Что касается сбора платы за въезд в ЦДР Манхэттена на Восточной Хьюстон-стрит и замена транспортных холодильных установок (TRU) на продуктивном рынке Хантс Пойнт, эти меры применимы только в конкретных локациях.

После внедрения реальных тарифов на проезд будет реализован процесс, включающий в себя дополнительные анализы и участие общественности, с целью определения мест применения еще пяти мер по снижению негативного воздействия на окружающую среду. Например, будут определены школы, где необходимо установить фильтры для очистки воздуха, или дороги, на которых нужно высадить растительность. Указанные мероприятия потребуют координации между спонсорами проекта, Группой Общин экологической справедливости (представляющей территорию исследования экологической справедливости в 10 округах и описанной далее в Таблице ES-6), соответствующими Общинами, в которых принимаются меры по смягчению последствий на местах, и местными исполнительными организациями, и будет включать оценку потребностей и анализ осуществимости для определения диапазона возможностей.

Спонсоры проекта будут работать с соответствующими исполнительными агентствами в рамках существующих процессов вовлечения и участия общественности, чтобы затем определить приоритеты и выбрать конкретные локации. Информация о конкретных локациях снижения воздействия на окружающую среду будет доведена до сведения общественности через веб-сайт проекта, а также через прямые электронные письма, направленные представителям общественности, подписавшимся на получение информации о проекте.

Конкретные факторы осуществимости и формы участия зависят от характера мер по смягчению последствий и включают в себя:

- **Инфраструктура для зарядки электрогрузовиков:** Смягчение последствий будет осуществляться в рамках Федеральной программы снижения выбросов углерода (CRP) с использованием средств, полученных NYSDOT, и поэтому будет ограничено локациями в Нью-Йорке. Критерии выбора локаций будут учитывать потенциальное визуальное воздействие, близость к автомагистралям (для минимизации поездок по местным дорогам), а также предусматривать анализ потенциального воздействия трафика и шума. Исследование «Экологически чистые грузовые коридоры» NYMTC, разработанное организацией городского планирования в консультации с автоперевозчиками, коммунальными компаниями, производителями/поставщиками топливной инфраструктуры, операторами автостоянок, компаниями, занимающимися промышленной недвижимостью, общественными и правозащитными организациями, предусмотрено для определения приоритетных локаций. При необходимости такие группы, а также официальные лица штата и местных органов власти будут вновь привлечены для предоставления обратной связи в ходе определения подходящих локаций.
- **Организация полос придорожной растительности для улучшения качества воздуха вблизи дороги:** Спонсоры проекта в сотрудничестве с соответствующими местными и уровня штата органами оценят наличие

свободных участков вдоль дорог и существующих зеленых насаждений, а также учтут факторы доступности и возможности обслуживания. В результате будет определено местоположение наиболее подходящих участков для организации зеленых насаждений рядом с «уязвимыми» объектами, такими как школы, детские сады, центры для пожилых людей или общественные центры, а также открытые места отдыха. По вопросам согласования с приоритетами Общины спонсоры проекта будут взаимодействовать с заинтересованными сторонами Общины, выборными должностными лицами и Группой Общины экологической справедливости.

- **Парки и зеленые зоны в Общинах экологической справедливости:** Спонсоры проекта будут работать с соответствующими уровнями штата и местными агентствами для оценки потенциальных локаций для инвестиций в парки и зеленые зоны в соответствующих Общинах, в том числе в существующих парковых зонах, где возможно расширение зеленой зоны, посадка деревьев или другие меры усовершенствования. Агентства будут запрашивать мнение о приоритетности мест и методов воздействия у Группы сообщества экологической справедливости, местных чиновников и других заинтересованных сторон сообщества.
- **Установка блоков фильтрации воздуха в школах, расположенных вблизи автомагистралей:** Спонсоры проекта будут работать с соответствующими школьными организациями с целью оценки потребностей и анализа целесообразности модернизации существующих систем фильтрации в школах, расположенных в населенных пунктах в радиусе 300 метров от автомагистралей, где прогнозируется увеличение интенсивности движения грузовых автомобилей. Факторы, которые будут учитываться, включают конструкцию и эффективность существующих систем вентиляции, отопления и кондиционирования воздуха, расстояние от объекта до автомагистралей, статистику заболеваний астмой в районе, а также запланированные капитальные проекты. Спонсоры проекта будут работать с соответствующими уровнями штата и местными агентствами и запросят информацию у заинтересованных лиц Общины сообщества для определения локаций, в которых меры по модернизации систем фильтрации воздуха будут наиболее эффективными.
- **Программа управления заболеваемостью астмой** Эта мера по смягчению последствий будет опираться на успех существующих городских программ, действующих в пяти округах Нью-Йорка.
 - ❖ **Программа управления заболеваемостью астмой - Департамент здравоохранения и психической гигиены Нью-Йорка (DOHMH)** проведет оценку потребностей для выявления школ с высоким уровнем заболеваемости астмой в соответствующих районах. Кроме того, NYC DOHMH будет взаимодействовать с руководством школ по вопросам расширения программы управления уходом за больными астмой и запросит мнение Environmental Justice Community Group, родителей и других заинтересованных лиц Общины в отношении приоритетных локаций, которым следует уделить первоочередное внимание, а также по вопросам оптимизации охвата семей с детьми с астмой.
 - ❖ **Астма-центр - при выборе локаций в Бронксе** будут учитываться показатели заболеваемости астмой, концентрация населения, близость к уязвимым объектам, расположение существующих объектов и центров оказания услуг, доступность на общественном транспорте и наличие подходящих помещений. NYC DOHMH будет работать с заинтересованными сторонами сообщества с целью получения

информации о программах и стратегиях работы с населением, чтобы обеспечить максимальную пользу центра для людей с астмой.

Изменят ли меры по смягчению последствий результаты экспертной оценки?

Короткий ответ - нет, меры по смягчению последствий не требуют ни изменения сценариев взимания платы за проезд, использованных для анализа в ЭО, ни изменения фундаментальных выводов ЭО. В Окончательном варианте экспертной экологической оценки спонсоры проекта обязуются принять ряд мер по смягчению последствий, которые влияют на структуру взимания платы и/или стоимость программы взимания платы за проезд по ЦДР. К ним относятся: 1) дальнейшее снижение платы за проезд в ночное время для грузовиков и других транспортных средств; 2) плата за проезд не чаще одного раза в день для такси и грузовых автомобилей; 3) меры по снижению воздействия в связи с потенциальным увеличением интенсивности движения в некоторых населенных пунктах Общин экологической справедливости, в результате перенаправления движения, связанного с Проектом; и 4) льготный тариф за проезд для водителей с низким уровнем дохода в течение первых пяти лет реализации Проекта.

Не смотря на то, что некоторые сценарии взимания платы за проезд, проанализированные в экспертной оценке, распространяются на такси и FHV (сценарии взимания платы B, F и модифицированные сценарии A, D и G), ни один из них не предусматривает дальнейшее снижение платы за проезд в ночное время или льготный тариф для малоимущих. Таким образом, был проведен дополнительный анализ с учетом указанных мер, призванный продемонстрировать, что потенциальное воздействие проекта останется в пределах диапазона воздействий, представленного в экспертной оценке.

Для анализа влияния других мер по смягчению последствий был разработан сценарий взимания платы за проезд с использованием в качестве основы модифицированного Сценария B1 (вариант Сценария B, который соответствует целевому показателю доходов, как описано в Приложении 2E, стр. 2E-2; и Приложении 4A, стр. 4A.2-1). Этот сценарий предусматривает ограничение платы за проезд для такси и грузовых автомобилей одним разом в день и полностью бесплатный период с 12:00 до 6:00 для всех транспортных средств, включая грузовики. Для данного анализа временной диапазон и снижение ставки платы за проезд в случае дальнейшего снижения ночного тарифа были расширены за пределы обязательств, принятых в Окончательном варианте экспертной экологической оценки (плата за проезд на уровне или ниже 50% от пиковой ставки за проезд с 12:00 до 4:00 утра), чтобы учесть любые различия в эффектах от сценариев взимания платы, использованных в экспертной оценке. Этот модифицированный сценарий, обозначенный в дальнейшем тексте как B2, демонстрирует, что меры по смягчению последствий, описанные в Окончательном варианте экспертной экологической оценки, могут быть включены в Программу взимания платы за проезд по ЦДР; при этом потенциальные последствия все еще будут находиться в пределах диапазона последствий, изученных в рамках текущих сценариев взимания платы за проезд. В частности:

1. Задачи проекта по снижению автопробега и объема перевозок. Платный сценарий B2 приводит к снижению автопробега на 8,4% и сокращению количества автомобилей, въезжающих в ЦДР Манхэттена, на 17%. Они

находятся в пределах диапазона эффектов, уже смоделированных в ЭО (описанных в таблицах 4А-7 и 4А-5).

- 2. Тарифы.** Сценарий взимания платы за проезд В2 требует пиковой ставки платы за проезд по E-ZPass в размере \$13,20, что остается в пределах диапазона сценариев взимания платы за проезд в рамках экспертной оценки (см. Таблицу 2-3).
- 3. Целевой показатель выручки.** В2 обеспечивает целевой показатель доходов, составляющий 1,07 млрд. долларов США, что позволяет покрыть расходы на новые меры по смягчению последствий, заявленные спонсорами проекта в Окончательном варианте экспертной экологической оценки (включая льготную плату за проезд для малообеспеченных водителей, которые часто пользуются автомобилем). Это также не превышает диапазон сценариев взимания платы за проезд, представленных в экспертном заключении.

Важно отметить, что сценарий взимания платы за проезд В2 не повлечет за собой перенаправление движения на другие автомагистрали или перекрестки, а также не окажет влияния на качество воздуха и группы населения, связанные с экологической справедливостью, помимо тех, которые уже были описаны в ЭО. Это объясняется тем, что данный сценарий попадает в пределы диапазона воздействий, определенного выше.

- 4. Перенаправление движения в Общинах экологической справедливости.** Из рассмотренных в экспертной оценке сценариев взимания платы за проезд, которые могут привести к перенаправлению движения вблизи групп населения, относящихся к экологической справедливости, сценарий В предусматривает наибольшее увеличение количества грузовиков на скоростной трассе Кросс-Бронкс на участке Макомб-роуд (см. главу 10, раздел 10.3.2.3, "Качество воздуха"). Согласно сценарию В2, на данном участке количество грузовиков будет меньше, чем в сценарии В, а объем грузового транспорта увеличится в пределах диапазона, определенного для двух других локаций, для которых проводился анализ дорожных связей в рамках экспертной оценки (на западе от моста Джорджа Вашингтона на автостраде I-95 и на подъезде к мосту Роберта Ф. Кеннеди в Квинсе).

Спонсоры проекта пришли к выводу, что воздействие на трафик от снижения ставки платы за проезд для водителей с низким уровнем дохода будет находиться в пределах диапазона воздействий, рассмотренного в сценариях взимания платы, описанных в экспертной оценке. Это объясняется тем, что количество водителей с низким уровнем дохода, которые ездят по этим дорогам и не имеют разумных альтернатив, невелико по сравнению с общим количеством водителей.

Как было отмечено, в сценарии взимания платы В2 был включен полностью бесплатный период с 12:00 до 6:00 утра; таким образом сценарий предполагает применение более низкой ставки платы за проезд и более длительного ночного периода, чем это требуется законодательством или предусмотрено в Окончательном экспертной оценке. Кроме того, сценарий В2 включает два других элемента, которые не требуются законодательством и не являются частью обязательств по снижению воздействия на окружающую среду в Окончательном варианте экспертной оценки - ограничение платы за проезд для грузовиков до двух раз в день и исключение для всех автобусов. Это еще раз доказывает, что реализация обязательств по смягчению последствий в Окончательном варианте

экспертной оценки не приведет к последствиям, выходящим за рамки уже описанных. Основное здесь заключается в том, что, согласно дополнительному анализу, внесенные изменения в сценарии оплаты проезда не приведут к изменению основных выводов экспертной оценки».]

Как была вовлечена общественность?

Спонсоры проекта реализовали план активной работы с общественностью и агентствами для получения информации от жителей, предприятий, федеральных/региональных/уровня штата/местных агентств на территории 28 округов. Информация о проекте и процессе была передана через веб-сайт проекта, информационный бюллетень проекта, социальные сети, сообщения по электронной почте и многочисленные печатные СМИ. В период раннего периода информационно-разъяснительной работы было проведено 10 виртуальных вебинаров для общественности и 9 вебинаров по вопросам экологической справедливости, в общей сложности 19 вебинаров. В режиме реального времени были даны ответы тем, кто представил письменные фактические, технические и логистические вопросы, связанные с Проектом и процессом. Вебинары, которые по-прежнему доступны для просмотра, транслировались в прямом эфире на YouTube, а записи впоследствии были размещены на YouTube для просмотра по желанию. По состоянию на февраль 2022 года общее количество просмотров этих записей составило более 14 000. Участников встречи попросили заполнить необязательный опросник; из 309 полученных ответов примерно одна треть отнесла себя к меньшинствам.

[Экспертная оценка была опубликована для общественности 10 августа 2022 года в начале 30-дневного периода официальных комментариев общественности, который впоследствии, в ответ на запросы, был продлен на 14 дней до 23 сентября 2022 года. В течение 44-дневного окна для комментариев было получено более 14 тыс. индивидуальных сообщений и более 55 тыс. писем. Многие материалы содержали ряд комментариев, в результате чего спонсоры проекта и FHWA собрали более 22 тыс. индивидуальных комментариев, переданных посредством электронной почты, традиционной почты, голосовой почты, факса и онлайн-форм, а также в устной форме в рамках шести виртуальных слушаний по ЭО. В ходе онлайн-слушаний 552 человека представили устные комментарии, а многие другие присутствовали на прямой трансляции или просмотрели ее позже на веб-сайте проекта или на YouTube (на декабрь 2022 года было более 11 200 просмотров).

Для поощрения конструктивного взаимодействия с группами населения, относящимися к категории экологической справедливости, FHWA и спонсоры проекта также организовали небольшие встречи в форме технической консультативной группы и рабочей группы заинтересованных сторон.

Техническая консультативная группа по вопросам экологической справедливости (Environmental Justice Technical Advisory Group). FHWA и спонсоры проекта пригласили к участию общественных лидеров и представителей правозащитных групп, обладающих знаниями и опытом работы с группами населения, относящимися к экологической справедливости. Было приглашено 37 групп, из которых 16 групп согласились, а 14 групп приняли участие в одной или нескольких встречах на сегодняшний день. Техническая консультативная группа Environmental Justice Technical Advisory Group провела три заседания до публикации данной экспертной оценки и будет проводить заседания в период подготовки комментариев к экспертной оценке и **[, следовательно, четыре раза в течение января 2023 г.]**.

Рабочая группа заинтересованных сторон по вопросам экологической справедливости. В ходе ранней информационной работы лица из групп населения по всей территории исследования могли подать заявку на участие или предложить других лиц в качестве участников этой группы, используя форму на сайте Проекта или связавшись со спонсорами Проекта. Все двадцать семь человек, которые были номинированы или выразили заинтересованность в участии, были приглашены в Рабочую группу, и 22 человека посетили одно или оба заседания. Эта группа провела два заседания до публикации данной экспертной оценки и снова в период комментариев к экспертной оценке.

В обеих группах повестка дня в основном определялась участниками, а спонсоры проекта слушали и давали ответы на вопросы. Обсуждения в ходе этих сессий, а также комментарии, услышанные во время вебинаров по работе с общественностью и группами экологической справедливости, побудили спонсоров проекта провести дополнительные анализы и разработать дополнительные меры по смягчению последствий **[как описано ранее]**.

Реакция категории общества экологической справедливости

В качестве независимой инициативы МТА в настоящее время переводит свой парк на автобусы с нулевым уровнем выбросов выхлопных газов. МТА стремится уделять приоритетное внимание традиционно недостаточно обслуживаемым сообществам и тем, кто испытывает воздействие плохого качества воздуха и изменения климата, и разработала новую систему оценки уровня экологической справедливости, чтобы активно учитывать эти приоритеты в процессе поэтапного развертывания переходного процесса. На основании отзывов, полученных в ходе информационно-разъяснительной работы, проведенной для программы взимания сборов за проезд по ЦДР, и опасений, высказанных членами сообществ экологической справедливости, МТА обязуется уделять приоритетное внимание делу Kingsbridge и депо Gun Hill, расположенным и обслуживаемым в основном сообществом экологической справедливости в Upper Manhattan и Bronx, когда электробусы будут получены в рамках следующей крупной закупки аккумуляторных электробусов МТА, которая **[началась]** в **[конце]** 2022 г. Ожидается, что эта независимая инициатива МТА обеспечит улучшение качества воздуха для сообществ экологической справедливости в Bronx.

Таблица ES-[5]. Резюме преимуществ и последствий для альтернативы введения сборов по ЦДР и сравнение сценариев взимания сборов

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДААННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ	
					A	B	C	D	E	F	G			
4А – Транспорт: Региональное транспортное сообщение Воздействие и моделирование	Объемы автотранспорта		Путепровод / мост / туннель в ЦДР Манхэттена	% увеличения или уменьшения ежедневного количества автомобилей, въезжающих в ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия	-15%	-16%	-17%	-19%	-20%	-18%	-17%	Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие	
	Автопередвижения по ЦДР Манхэттена	Снижение ежедневных поездок на автомобилях в ЦДР Манхэттена в целом. В зависимости от сценария взимания сборов, некоторые перенаправления на другие пересечения в ЦДР Манхэттена или полный объезд ЦДР Манхэттена. По мере увеличения трафика, включая поездки на грузовиках, на некоторых окружных магистралях, одновременно происходит снижение трафика на других участках магистралей, ведущих к ЦДР.	ЦДР Манхэттена	% увеличения или уменьшения количества поездок на автомобилях работников ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия Численное увеличение или уменьшение количества поездок на автомобилях работников ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия	-5%	-5%	-7%	-9%	-11%	-10%	-6%	Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие	
	Проезд грузовиков через ЦДР Манхэттена	Перенаправления могут увеличить или уменьшить интенсивность движения на местных перекрестках вблизи пересечений с ЦДР Манхэттена. Общее снижение пробега транспортных средств (ПТС) в ЦДР Манхэттена и в регионе в целом при всех сценариях взимания сборов и некоторое смещение с использования автотранспорта на транзитный вид транспорта.	ЦДР Манхэттена	Увеличение или уменьшение ежедневного проезда грузовиков через ЦДР Манхэттена (без отправной или конечной точки в ЦДР) по сравнению с альтернативой бездействия	-4 645 (-55%)	[-4 967] (-59%)	-5 253 (-63%)	-5 687 (-68%)	-6 604 (-79%)	-6 784 (-81%)	[-1 734] (-21%)	Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие	
	Транзитные перевозки		ЦДР Манхэттена	% увеличения или уменьшения ежедневных транзитных перевозок через ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия	от +1 до +3%							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие	
	Влияние на дорожное движение			ЦДР Манхэттена	% Увеличение или уменьшение ежедневного пробега транспортных средств по сравнению с альтернативой бездействия	-9% to -7%							Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие в ЦДР Манхэттена, New York City (г. Нью-Йорк) (за пределами ЦДР), к северу от New York City и в Connecticut; хотя на Long Island и New Jersey произойдет увеличение автопробега, воздействие не будет отрицательным.
				NYC (г. Нью-Йорк, не ЦДР Манхэттена)		от -1 до 0%								
Нью-Йорк к северу от NYC				от -1 до 0%										
Long Island (Лонг-Айленд)				Изменение менее, чем на (+) 0,2%										
New Jersey (Нью-Джерси)				Изменение менее, чем на (+) 0,2%										
Connecticut (Коннектикут)	Изменение менее, чем на (+) 0,2%													

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
4В – Транспорт: Автомагистрали и местные перекрестки	Движение на участках автомагистралей	<p>Введение программы сборов за проезд по ЦДР может привести к увеличению перегруженности на участках шоссе, приближающихся к окружным дорогам, чтобы избежать сборов за проезд по ЦДР Манхэттена, что приведет к увеличению задержек и заторов в часы пик в полдень и вечерние часы на определенных участках в некоторых сценариях сборов за проезд:</p> <ul style="list-style-type: none"> Западное направление скоростного шоссе Westbound Long Island Expressway (I-495) возле тоннеля Queens-Midtown (полдень) Подъезды к мосту George Washington Bridge в западном направлении на I-95 (полдень) Движение в южном и северном направлениях по FDR Drive между East 10th Street и Brooklyn Bridge (вечер) В других местах заторы уменьшатся, особенно на маршрутах, приближающихся к ЦДР Манхэттена. 	10 участков автомагистралей (утро)	<p>Участки автомагистралей с возросшими задержками и пробками в часы пик, что приведет к негативным последствиям</p>	0 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D)							Да	<p>Необходима мера смягчения. Спонсоры проекта реализуют план мониторинга до начала реализации проекта с последующим сбором данных примерно через три месяца после начала его работы [со сборами], включая пороговые значения воздействия; если пороговые значения достигнуты или превышены, спонсоры проекта реализуют меры по управлению транспортным спросом, такие как регулирование выезда на автомагистрали, информирование автомобилистов, знаки на всех выявленных участках шоссе с негативным воздействием после реализации проекта. [NYSDOT управляет и обслуживает соответствующие участки скоростной автомагистрали Лонг-Айленд и I-95. Соответствующий участок FDR Drive находится в ведении NYSDOT к югу от улицы Монтгомери и в ведении NYCDOT к северу от улицы Монтгомери. Реализация мер TDM будет координироваться между управляющими автомобильными дорогами и владельцами любых активов, имеющих отношение к реализации TDM.]</p> <p>После принятия [мер TDM] спонсоры проекта будут отслеживать последствия и, при необходимости, ТВТА будет изменять ставки сборов за проезд, кредиты за пересечение зон, освобождения и/или скидки для снижения негативных последствий [в рамках параметров утвержденного графика взимания платы за проезд].</p>
			10 участков автомагистралей (полдень)		2 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D), а также сценарии E и F								
10 участков автомагистралей (вечер)	1 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D), а также сценарии E и F												
Перекрестки	<p>Изменения в структуре движения, при которых в одних местах увеличивается, а в других уменьшается интенсивность движения, приведут к изменению условий на некоторых местных перекрестках в пределах и в окрестностях ЦДР Манхэттена. Из 102 проанализированных перекрестков на большинстве перекрестков задержки сократятся.</p> <p>Потенциальное негативное воздействие на четыре местных перекрестка на Манхэттене: Trinity Place и Edgar Street (полдень); East 36th Street и Second Avenue (полдень); East 37th Street и Third Avenue (полдень); East 125th Street и Second Avenue (утро, вечер)</p>	363 точки (весь день)	<p>Количество перекрестков с увеличением интенсивности движения на 50 и более автомобилей в часы пик.</p> <p>Места с потенциальным отрицательным воздействием, которое [будет] исправлено с помощью корректировки времени сигналов регулировки движения</p>	9	10	24	50	48	50	10	Да	<p>Необходима мера смягчения. [NYCDOT] будет осуществлять мониторинг тех перекрестков, на которых было выявлено признаков [потенциального] негативного воздействия, и в соответствии с обычной практикой NYCDOT проведет соответствующие корректировки времени сигналов для смягчения воздействия.</p> <p>Меры улучшения Обратитесь к общему улучшению мониторинга в конце этой таблицы.</p>	
		102 точки (утро)		2	2	3	3	3	2				
		102 точки (полдень)		1	2	4	16	16	17	0			
		102 точки (вечер)		1	1	1	10	9	9	1			
		57 точек (ночное время)		5	5	16	21	20	21	5			
4 точки	0	0	0	4	4	4	0						

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДААННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
4С – Транспорт: Транзитные перевозки	Системы транзитных перевозок	Проект создаст специальный источник дохода для инвестиций в транзитную систему. Количество пассажиров транзитного транспорта увеличится на 1-2% в целом по всей системе для поездок в ЦДР Манхэттена и обратно, поскольку некоторые люди переседают на транзитный транспорт вместо того, чтобы ездить на машине. Увеличение числа пассажиров на транзитных маршрутах не приведет к негативному воздействию на пропускную способность линий на всех транзитных маршрутах.	Управление городского транспорта г. Нью-Йорк (New York City Transit)	% увеличения или уменьшения общего количества ежедневных поездок на транзитном транспорте по всей системе	от 1,5% до 2,1%							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
			PATH		от 0,8% до 2,0%								
			Железная дорога Long Island Rail Road		от 0,6% до 2,0%								
			Железная дорога Metro-North Railroad		от 0,6% до 1,9%								
			Пригородная электричка NJ TRANSIT		от 0,3% до 2,3%								
			Автобусы MTA/NYCT		от 1,3% до 1,6%								
			Автобус NJ TRANSIT		от 0,5% до 1,1%								
			Другие автобусы (пригородные и частные операторы)		от 0,0% до 0,9%								
			Паромы (Staten Island Ferry, NYC Ferry, NY Waterway, Seastreak)		от 2,5% до 3,5%								
	Трамвай Roosevelt Island Tram	от 1,7% до 4,1%											
	Влияние на автобусную систему	Снижение интенсивности движения в пределах ЦДР Манхэттена и вблизи границы ЦДР Манхэттена с 60th Street уменьшит заторы на дорогах, которые негативно влияют на работу автобусов, способствуя более надежным и быстрым автобусным поездкам.	Местные автобусы в Манхэттене (Manhattan)	% увеличение или уменьшение при максимальной пассажирской нагрузке	Увеличение от 0,5% до 1,2%							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
			Экспресс-автобусы в Бронксе (Bronx)		от -1,6% до 2,2%								
			локальные автобусы Queens и экспресс-автобусы (через мост Ed Koch Queens Bridge)		от 2,0% до 2,8%								
			экспресс-автобусы Queens (через туннель Queens-Midtown Tunnel)		от -1,3% до 4,1%								
			Локальные и экспресс-автобусы в Бруклине (Brooklyn)		от 1,3% до 2,6%								
			Экспресс-маршруты на Staten Island (через Brooklyn)		от 3,7% до 4,5%								
			Экспресс-маршруты на Staten Island (через NJ)		от 1,0% до 2,8%								
			Автобусы NJ/к западу от Hudson (через туннель Holland)		от -1,4% до 1,4%								
Автобусы NJ/к западу от Hudson (через туннель Lincoln)			от 0,4% до 1,5%										

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДААННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
4С – Транспорт: Транзитные перевозки (продолжение)	Другие элементы транзита	<p>Увеличение числа пассажиров повлияет на пассажиропотоки с возможностью неблагоприятного воздействия на некоторые элементы вертикальной циркуляции (т.е. лестницы и эскалаторы) на пяти транзитных станциях:</p> <ul style="list-style-type: none"> Терминал Hoboken, Hoboken, станция NJ PATH Станция метро Times Sq-42 St/42 St-Port Authority Bus Terminal в ЦДР Манхэттена (линии N, Q, R, W, и S; № 1, 2, 3, и 7; и A, C, E) Flushing-Main St станция метро, Queens (линия № 7) Станция метро 14th Street-Union Square в ЦДР Манхэттена (№ 4, 5 и 6; и линии L, N, Q, R, W) Станция метро Court Square, Queens (№ 7 и линии E, G, M) 	Станция Hoboken Terminal-PATH (NJ) Лестница 01/02	Прирост общего количества пассажиров или на лестнице в час пик	45	72	122	164	240	205	139	Да	Смягчение последствий необходимо для сценариев сборов платы E и F. TBTA согласует с NJ TRANSIT и PANYNJ мониторинг количества пешеходов на лестнице 01/02 за месяц до начала взимания платы за проезд для установления базового уровня и через два месяца после начала работы проекта. Если сравнение количества пассажиров на лестнице 01/02 до и после начала реализации покажет природное изменение, превышающее или равное 205, то TBTA будет координировать свои действия с NJ TRANSIT и PANYNJ для внедрения более эффективных знаков и указателей, чтобы перенаправить часть людей с лестницы 01/02, а также, при необходимости, дополнительного персонала.
			42 Станция метро St-Times Square (Manhattan) Лестница ML6/ML8, соединяющая промежуточный уровень с платформой 1/2/3 линий метро в центре города	Относительное увеличение или уменьшение количества пассажиров на станции В ЦЕЛОМ по сравнению со сценарием E (не только на затронутой лестнице или участке) в час пик, в пиковый период	63%	59%	68%	82%	100%	82%	56%	Да	Необходима мера смягчения. TBTA будет координировать с MTA NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель достигнут, TBTA согласует с MTA NYCT демонтаж центрального поручня и стандартизацию подъема ступеней, чтобы лестница соответствовала нормам без поручня. Пороговое значение будет определяться таким образом, чтобы обеспечить достаточное время для реализации мер по смягчению негативного воздействия, чтобы оно не возникло.
			Станция метро Flushing-Main St (Queens)–Эскалатор E456, соединяющий улицу с промежуточным уровнем	Относительное увеличение или уменьшение количества пассажиров на станции В ЦЕЛОМ по сравнению со сценарием E (не только на затронутой лестнице или участке) в час пик, в пиковый период	116%	91%	108%	116%	100%	133%	72%	Да	Необходима мера смягчения. TBTA будет координировать с MTA NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, MTA NYCT увеличит скорость со 100 футов в минуту (fpm) до 120 fpm.
			Станция метро Union Sq (Manhattan)–Эскалатор E219, соединяющий платформу линии метро L с промежуточным уровнем линий № 4/5/6	Относительное увеличение или уменьшение количества пассажиров на станции В ЦЕЛОМ по сравнению со сценарием E (не только на затронутой лестнице или участке) в час пик, в пиковый период	63%	82%	87%	102%	100%	95%	61%	Да	Необходима мера смягчения. TBTA будет координировать с MTA NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, MTA NYCT увеличит скорость эскалатора со 100 fpm до 120 fpm.

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
4С – Транспорт: Транзитные перевозки (продолжение)	Элементы транзитных перевозок (продолжение)	Увеличение числа пассажиров повлияет на пассажиропотоки с возможностью неблагоприятного воздействия на некоторые элементы вертикальной циркуляции (т.е. лестницы и эскалаторы) на пяти транзитных станциях (продолжение)	Станция метро Court Sq (Queens) – лестница P2/P4 на линию № 7, ведущую в Manhattan	Относительное увеличение или уменьшение количества пассажиров на станции В ЦЕЛОМ по сравнению со сценарием E (не только на затронутой лестнице или участке) в час пик, в пиковый период	98%	90%	102%	104%	100%	117%	97%	Да	Необходима мера смягчения. ТВТА будет координировать с МТА NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, ТВТА согласует с МТА NYCT строительство новой лестницы от северного конца платформы №7 до улицы. Пороговое значение будет определяться таким образом, чтобы обеспечить достаточное время для реализации мер по смягчению негативного воздействия, чтобы оно не возникло.
4D – Транспорт: Автостоянки	Парковочные условия	Все сценарии сборов приведут к снижению спроса на парковку в пределах ЦДР Манхэттена в том же объеме, что и снижение количества автомобильных поездок в ЦДР Манхэттена. По мере перехода от использования автомобилей к транзитному транспорту возрастет спрос на парковку у станций метро и пригородных железных дорог, а также у парковок за пределами ЦДР Манхэттена.	ЦДР Манхэттена	Описание	Снижение спроса на парковку в связи с уменьшением количества автомобильных поездок в ЦДР							Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
			Транзитные объекты	Описание	Небольшие изменения в спросе на парковку у транзитных объектов, соответствующие увеличению числа пассажиров пригородных поездов и метрополитена							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
4E – Транспорт: Пешеходы и велосипеды	Пешеходное движение	Повышенная пешеходная активность на тротуарах за пределами транзитных узлов в связи с увеличением использования транзитного транспорта. Во всех районах ЦДР Манхэттена, кроме одного (Herald Square/Penn Station), увеличение числа пассажиров на транспорте не приведет к появлению достаточного количества новых пешеходов, чтобы негативно повлиять на пешеходное движение в районе станции. За пределами ЦДР Манхэттена использование транзитного транспорта на отдельных станциях не увеличится настолько, чтобы негативно повлиять на условия для пешеходов на близлежащих тротуарах, пешеходных переходах или перекрестках.	Herald Square/Penn Station NY	Тротуары, перекрестки и переходы, где количество пешеходов превышает пороговое значение в пиковые периоды утром и вечером	Негативное воздействие на движение пешеходов на одном участке тротуара и двух пешеходных переходах							Да	Необходима мера смягчения. [NYCDOT] реализует план мониторинга в данном пункте. В план будут включены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, [NYCDOT] увеличит пространство для пешеходов на тротуарах и пешеходных переходах за счет физического расширения и/или удаления или перемещения препятствий.

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
	Велосипеды	Небольшое увеличение количества поездок на велосипеде вблизи транзитных узлов и в качестве вида транспорта	ЦДР Манхэттена	Описание	Небольшое увеличение количества поездок на велосипеде вблизи транзитных узлов с высоким ростом доли поездок рядом с пешеходами							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
			За пределами ЦДР Манхэттена	Описание	Некоторый переход от автомобилей к велосипедам							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
	Безопасность	Отсутствует отрицательное воздействие	В целом	Описание	Никакого существенного увеличения количества пешеходов или проблем с безопасностью, в том числе в существующих выявленных местах с высоким уровнем аварийности. В целом, уменьшение количества автомобильных поездок на въезде и выезде из ЦДР Манхэттена, альтернативный вариант взимания сборов по ЦДР может привести к снижению интенсивности движения в этих местах. Это поможет снизить количество конфликтных ситуаций между транспортными средствами и пешеходами, что в целом благоприятно скажется на безопасности.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
5А – Социальные условия: Население	Положительное воздействие	Благоприятное воздействие в ЦДР Манхэттена и рядом с ним	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Благоприятное воздействие в ЦДР Манхэттена и рядом с ним, связанные с экономией времени в пути, повышением надежности в пути, снижением эксплуатационных расходов на транспортные средства, повышением безопасности, снижением выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и предсказуемым источником финансирования для улучшения транзитных перевозок. Это положительно скажется на общественных связях и доступе жителей к местам работы, образования, здравоохранения и отдыха.							Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
	Сплоченность сообщества	Изменения в структуре поездок, включая увеличение использования транзитного транспорта, в результате введения новых сборов	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Изменения в схемах передвижения, включая увеличение использования транзитного транспорта, в результате реализации Проекта не окажут негативного влияния на сплоченность сообщества и не затруднят связь людей с другими членами их сообщества, учитывая обширную транзитную сеть, соединяющую ЦДР Манхэттена (Manhattan), и незначительность прогнозируемых изменений в количестве поездок.							Нет	Меры смягчения не нужны. Негативного воздействия нет (см. раздел «Экологическая справедливость» ниже о смягчении последствий, связанных с увеличением расходов для водителей с низким уровнем дохода).
5А – Социальные условия: Население (продолжение)	Косвенное перемещение	Отсутствие заметных изменений в социально-экономических условиях или стоимости жизни, которые могли бы вызвать потенциальное вынужденное перемещение жителей	ЦДР Манхэттена	Описание	Проект не приведет к возможности косвенного (недобровольного) перемещения жителей. Это не приведет к существенному изменению рыночных условий, чтобы привести к изменению цен на жилье, учитывая, что стоимость недвижимости в ЦДР Манхэттена уже высока, а также множество факторов, влияющих на решение каждого домохозяйства о месте проживания. Кроме того, жители ЦДР с низкими доходами не ощутят заметного повышения стоимости жизни в результате реализации Проекта, поскольку стоимость жилья не изменится, многие жилые единицы защищены нью-йоркскими программами контроля арендной платы, стабилизации арендной платы и другими аналогичными программами, налоговым кредитом, доступным жителям ЦДР с доходом до \$60 000, и стоимость товаров не увеличится в результате реализации Проекта (см. раздел «Экономические условия» ниже).							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
	Общественные объекты и услуги	Увеличение расходов на общественные объекты и поставщиков услуг в ЦДР Манхэттена, их сотрудников, которые ездят на машинах, и клиентов, которые приезжают на машинах из-за пределов ЦДР	ЦДР Манхэттена	Описание	Проект приведет к увеличению расходов для поставщиков услуг населению, которые используют транспортные средства для въезда и выезда из ЦДР Манхэттена и для людей, которые добираются на транспортных средствах до общественных объектов и служб в ЦДР Манхэттена, а также для жителей ЦДР и сотрудников общественных объектов, которые используют транспортные средства для поездок в общественные учреждения за пределами ЦДР. Учитывая широкий спектр вариантов передвижения, кроме езды на автомобиле, затраты пользователей на проезд к общественным учреждениям и услугам не окажут негативного влияния на общественные учреждения и услуги.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
	Воздействие на уязвимые социальные группы	Преимущества для уязвимых социальных групп от нового финансирования капитальной программы МТА	Исследуемая территория 28 округов	Описание	<p>Проект принесет пользу определенным уязвимым социальным группам, включая пожилых людей, инвалидов, людей, зависящих от транзитного транспорта, и людей, не являющихся водителями, благодаря созданию источника финансирования для капитальной программы МТА на 2020-2024 годы (и последующих капитальных программ, а также благодаря снижению пробок в ЦДР Манхэттена).</p> <p>Пожилые люди выиграют от сокращения времени в пути и повышения надежности автобусного обслуживания при альтернативном варианте взимания сборов за проезд по ЦДР, поскольку пассажиры автобусов, как правило, старше, чем пассажиры других видов транспорта, таких как метро, и, как описано выше, пассажиры автобусов в ЦДР Манхэттена выиграют от экономии времени в пути из-за уменьшения пробок.</p> <p>Лица старше 65 лет, с инвалидностью, соответствующей определенным требованиям, получают льготный проезд в метро и автобусах МТА, а пожилые люди с инвалидностью, соответствующей определенным требованиям, также могут пользоваться услугами паратранзита МТА, включая такси и наёмные транспортные средства, работающие от лица МТА для перевозки пользователей паратранзита. Пожилые люди с ограниченными возможностями и люди с низким уровнем дохода, которые ездят на машине в ЦДР Манхэттена, будут иметь право на те же меры по смягчению последствий и улучшениям, которые предлагаются для населения с низким уровнем дохода и инвалидов в целом. Другие пожилые люди, которые ездят в ЦДР Манхэттена, будут оплачивать сборы.</p>							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
	Доступ к местам трудоустройства	Увеличение расходов для небольшого числа людей, которые ездят на работу на машине	Исследуемая территория 28 округов	Описание	<p>Снижение количества рабочих поездок на автомобилях в ЦДР Манхэттена и внутри него при компенсирующем увеличении количества поездок на транзитном транспорте. Те, кто ездит, несмотря на сборы по ЦДР, будут делать это, исходя из необходимости или удобства передвижения на автомобиле, и получат выгоду от уменьшения пробок в ЦДР Манхэттена. Незначительное влияние (менее 0,1%) на поездки на работу в пределах ЦДР Манхэттена и обратные поездки из ЦДР в связи с широким спектром доступных вариантов транзитного транспорта и небольшим количеством людей, передвигающихся сегодня на автомобиле.</p>							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
5B – Социальные условия: Характер микрорайона	Отсутствие заметных изменений в характере микрорайона	ЦДР Манхэттена	Описание	Изменения в схемах движения на местных улицах вряд ли изменят определяющие элементы характера района ЦДР Манхэттена.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие	
			Описание	Изменения спроса на парковку вблизи границы 60th Street и ЦДР (включая увеличение спроса к северу от 60th Street и уменьшение к югу) не создадут атмосферу дезинвестиций, которая может привести к негативным последствиям для характера района, и не изменят определяющие элементы характера района в этой зоне.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие	
5C – Социальные условия: Общественная политика	Отсутствует отрицательное воздействие	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Проект будет соответствовать региональным транспортным планам и другим государственным стратегиям, действующим для региональной зоны исследования и ЦДР Манхэттена.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие	

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
6 – Экономические условия	Положительное воздействие	Региональные экономические выгоды	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Экономическая выгода от уменьшения пробок в виде экономии времени в пути и повышения надежности в пути, что повысит производительность и практичность, а также в виде повышения безопасности и снижения эксплуатационных расходов на транспортные средства, связанных с уменьшением пробок.							Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
	Экономический эффект сборов	Стоимость новых сборов для работников и предприятий в ЦДР, которые зависят от транспортных средств	ЦДР Манхэттена	Описание	Отсутствие негативного воздействия на какую-либо конкретную отрасль или профессиональную категорию в ЦДР Манхэттена. Учитывая высокий уровень транзитного доступа в ЦДР и высокий процент использования транзита, плата за проезд затронет лишь небольшой процент от общей численности рабочей силы. Это не окажет негативного влияния на деятельность предприятий в ЦДР Манхэттена или жизнеспособность любых видов бизнеса, включая индустрию такси/наёмных транспортных средств.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие <i>[Новое в окончательной версии ЭО - Меры улучшения]</i> Спонсоры проекта соглашаются создать Рабочую группу, состоящую из представителей малого бизнеса (SBWG), которая будет проводить встречи за 6 месяцев до и 6 месяцев после реализации проекта, а также ежегодно в дальнейшем, чтобы регулярно получать информацию о том, какие предприятия задействованы и как их деятельность будет затронута. В рамках облегчения негативных последствий по другим направлениям в окончательной структуре оплаты за проезд по ЦДР ТВТА предложит снижение оплаты за проезд грузовиков и других транспортных средств в ночное время до уровня, равного или ниже 50% от тарифа в пиковый период, как минимум с 12:00 до 4:00 утра; это также пойдет на пользу персоналу и компаниям.]
	Цены на товары	Новые пошлины не приведут к изменению стоимости большинства потребительских товаров	ЦДР Манхэттена	Описание	Вряд ли приведет к существенному изменению стоимости большинства потребительских товаров. Любое увеличение расходов, связанное с введением новых сборов в альтернативном варианте сборов за проезд по ЦДР, которое будет возложено на компании-получатели, будет распределено между несколькими клиентами на каждый сбор (так как грузовики осуществляют несколько поставок), особенно для компаний, включая малые предприятия и микро-бизнес, получающих небольшие поставки. Это позволит минимизировать затраты для каждого отдельного предприятия. Некоторые товарные отрасли (строительные материалы, электроника, напитки) более подвержены росту из-за меньшей конкуренции на рынке поставок.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
	Сфера услуг такси и наёмных транспортных средств	В зависимости от сценария взимания сборов, плата за проезд может снизить доходы такси и наёмных транспортных средств из-за снижения автопробега такси/НТС с пассажирами в пределах ЦДР. Хотя это может негативно сказаться на отдельных водителях (см. раздел «Экологическая справедливость» ниже), в целом отрасль останется жизнеспособной.	Исследуемая территория 28 округов	Итоговое изменение ежедневного автопробега такси/НТС по региону Итоговое изменение ежедневного автопробега такси/НТС в ЦДР	-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%)	Нет	Меры смягчения не нужны. Негативное воздействие отсутствует (см. раздел «Экологическая справедливость» ниже о смягчении воздействия на водителей такси и НТС).

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАнные, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
	Местное экономическое воздействие	Изменения спроса на парковку вблизи 60th Street на границе с ЦДР	Территория вблизи 60th Street на границе с ЦДР Манхэттена	Описание	Изменения спроса на парковку вблизи границы 60th Street и ЦДР Манхэттена (включая увеличение спроса к северу от 60th Street и уменьшение к югу) могут поставить под угрозу жизнеспособность одной или нескольких парковок в районе к югу от 60th Street, но не создадут атмосферу дезинвестиции, которая может привести к негативному воздействию на характер района.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
7 – Парки и объекты отдыха		Новая инфраструктура взимания платы за проезд, оборудование системы взимания платы и указатели в южной части парка Central Park	ЦДР Манхэттена	Описание	Проект предусматривает замену четырех существующих столбов уличного освещения в трех установленных местах в парке Central Park в районе 59th Street и на двух прилегающих к территории тротуарах за пределами стены парка. Эти столбы будут находиться в тех же местах, что и существующие, и не уменьшат площадь парка и не повлияют на характеристики и деятельность парка. Проект также предусматривает размещение инфраструктуры для оплаты сборов под структурой High Line, за пределами парковой зоны на вершине структуры High Line. В рамках процесса привлечения общественности FHWA запрашивает мнение общественности о воздействии Проекта на эти парки (см. Главу 19 «Оценка раздела 4(f)»).							Нет	Меры смягчения не нужны. Перечень мер по предотвращению негативного воздействия на парки см. в Главе 7 «Парки и рекреационные ресурсы» .
8 – Историко-культурные ресурсы		Новая инфраструктура и оборудование системы взимания платы за проезд на территории или вблизи исторических объектов	45 исторических объектов в зоне потенциального воздействия проекта (ЗПВ)	Описание	На основании анализа проекта в соответствии с Разделом 106 Национального закона о сохранении исторических памятников (National Historic Preservation Act), FHWA определили, что проект не окажет неблагоприятного воздействия на исторические объекты, и Управление по сохранению исторических памятников штата (State Historic Preservation Office) согласилось с этим.							Нет	Меры смягчения не нужны. Перечень мер по предотвращению негативного воздействия на исторические объекты см. в Главе 8 «Исторические и культурные ресурсы» .
9 – Визуальные ресурсы		Изменения в визуальной среде, вызванные появлением новой инфраструктуры и оборудования системы взимания платы за проезд	Зона визуального воздействия	Описание	Инфраструктура и оборудование будут аналогичны по форме столбам уличного освещения, указателям и другим подобным конструкциям, которые уже используются в New York City (г. Нью-Йорк). Камеры, включенные в комплекс оборудования системы сборов, будут использовать инфракрасную подсветку в ночное время, что позволит получать изображения номерных знаков без необходимости использования видимого освещения. Проект окажет нейтральное воздействие на аудитории и не окажет негативного влияния на визуальные ресурсы							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
10 – Качество воздуха		Увеличение или уменьшение выбросов, связанных с перенаправлением движения грузовиков ...Продолжение ниже...	Шоссе Cross Bronx Expressway на Macombs Road, Bronx, NY	Увеличение или уменьшение среднегодового количества ежедневной [интенсивности движения] (AADT)	3 901	3 996	2 056	1 766	3 757	2 188	3 255	Нет	<p>Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие</p> <p>Меры улучшения</p> <p>1.</p> <p>2. [ТВТА в сотрудничестве с NYC DOHMH] будет координировать работу по расширению существующей сети датчиков для мониторинга приоритетных мест и дополнит её меньшим количеством датчиков PM_{2.5}, работающих в режиме реального времени, чтобы получить представление о закономерностях времени суток и определить, можно ли объяснить изменения в загрязнении воздуха изменениями в дорожном движении, происходящими после реализации Проекта. [Спонсоры проекта выберут места проведения дополнительного мониторинга с учетом анализа качества воздуха в ЭО и мнений заинтересованных сторон, выступающих за экологическую справедливость. Департамент охраны окружающей среды штата Нью-Йорк (NYSDEC) и другие агентства, проводящие мониторинг, пройдут соответствующие консультации до окончательного утверждения подхода к мониторингу.] Спонсоры проекта будут проводить мониторинг качества воздуха до начала реализации проекта (установление базового уровня) и в течение двух лет после реализации. По завершении первоначального двухлетнего периода [и помимо текущего мониторинга качества воздуха и отчетности.] анализа после внедрения проекта спонсоры проекта оценят величину и колебания изменений в качестве воздуха, чтобы определить, необходим ли дополнительный мониторинг [на объектах]. [Данные, собранные в ходе программы мониторинга, будут публично предоставляться по мере их поступления данных и завершения анализа. Данные с мониторов, работающих в режиме реального времени, будут доступны в режиме онлайн непрерывно с начала мониторинга до внедрения проекта.]</p> <p>3. В настоящее время МТА переводит свой парк на автобусы с нулевым уровнем выбросов, что позволит снизить уровень загрязнения воздуха и улучшить качество воздуха вблизи автобусных парков и вдоль автобусных маршрутов. МТА стремится уделять приоритетное внимание традиционно недостаточно обслуживаемым сообществам и тем, кто испытывает воздействие плохого качества воздуха и изменения климата, и разработала подход, который активно включает эти приоритеты в процесс поэтапного развертывания переходного процесса. ...Продолжение ниже...</p>
				Увеличение или уменьшение ежедневного количества грузовиков	509	704	170	510	378	536	50		
				Потенциальное негативное воздействие на качество воздуха в результате перенаправления грузовиков	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет		
			I-95, округ Bergen, NJ	Увеличение или уменьшение среднегодового количества поездок	9 843	11 459	7 980	5 003	7 078	5 842	12 506	Нет	
				Увеличение или уменьшение ежедневного количества грузовиков	801	955	729	631	696	637	-236		
				Потенциальное негативное воздействие на качество воздуха в результате перенаправления грузовиков	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет		
			Мост RFK Bridge, NY	Увеличение или уменьшение среднегодового количества ежедневных поездок	18 742	19 440	19 860	19 932	20 465	20 391	21 006	Нет	
				Увеличение или уменьшение ежедневного количества грузовиков	2 257	2 423	2 820	3 479	4 116	3 045	432		

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАнные, УКАзАНные в ТАБлицЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
10 – Качество воздуха (продолжение)		Увеличение или уменьшение выбросов, связанных с перенаправлением движения грузовиков (продолжение)	Мост RFK Bridge, NY (продолжение)	Потенциальное негативное воздействие на качество воздуха в результате перенаправления грузовиков	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	На основании отзывов, полученных в ходе информационно-разъяснительной работы, проведенной в рамках проекта, и опасений, высказанных членами сообществ экологической справедливости, ТВТА координировала свои действия с МТА NYCT, которая намерена отдать приоритет депо Kingsbridge и депо Gun Hill, расположенным и обслуживающим преимущественно сообщества экологической справедливости в районах Upper Manhattan и Bronx, при получении электробусов в рамках следующей крупной закупки аккумуляторных электробусов МТА, которая [началась] в [конце] 2022 года. Ожидается, что эта независимая инициатива МТА NYCT обеспечит улучшение качества воздуха для сообществ экологической справедливости в Bronx.
11 – Электроэнергия		Сокращение регионального энергопотребления	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Сокращение автопробега по региону приведет к снижению энергопотребления							Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
12 – Уровень шума		Незаметное повышение или понижение уровня шума в результате изменения интенсивности дорожного движения	Переходы через мосты и тоннели	Описание	Максимальное повышение уровня шума (2,9 дБ(A)), которое было предсказано рядом с тоннелем Queens-Midtown Tunnel в сценарии D, не будет ощутимым.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
			Местные улицы	Описание	Для оценки изменений уровня шума в центре Brooklyn (Бруклина) был использован сценарий C, а для всех остальных мест – сценарий D. Максимальное прогнозируемое повышение уровня шума (2,5 дБ(A)), предсказанное на Trinity Place и Edgar Street, не будет ощутимым. В центре Brooklyn (Бруклина) не было прогнозируемого повышения уровня шума.							Нет	Меры улучшения Обратитесь к общему улучшению мониторинга в конце этой таблицы.
13 – Природные ресурсы		Строительные работы по установке инфраструктуры для оплаты проезда вблизи природных ресурсов	Объекты инфраструктуры и размещения оборудования системы взимания сборов	Описание	Отсутствие воздействия на поверхностные воды, водно-болотные угодья или поймы рек. Потенциальное воздействие на ливневые стоки и экологические ресурсы будет регулироваться в рамках строительных обязательств. Проект соответствует политике прибрежных зон.							Нет	Перечень строительных обязательств по предотвращению, минимизации или смягчению потенциального негативного воздействия см. в Главе 13 «Природные ресурсы».
14 – Опасные отходы		Потенциал повреждения существующих опасных или загрязняющих материалов во время строительства	Объекты инфраструктуры и размещения оборудования системы взимания сборов	Описание	Нарушение почвы во время строительства и потенциальное изменение, удаление или нарушение существующей инфраструктуры дорожного полотна и коммуникаций, которые могут содержать асбестосодержащие материалы, краску на основе свинца или другие опасные вещества. Потенциальное воздействие будет регулироваться в рамках строительных обязательств.							Нет	См. Главу 14 «Асбестосодержащие материалы, краска на основе свинца, опасные отходы и загрязненные материалы» , где приведен перечень обязательств по строительству, направленных на предотвращение, минимизацию или смягчение потенциального негативного воздействия.
15 – Влияние строительства		Потенциальные сбои, связанные со строительством для установки платёжной инфраструктуры	Объекты инфраструктуры и размещения оборудования системы взимания сборов	Описание	Временные нарушения движения транспорта и пешеходов, а также шум от строительных работ, продолжительностью менее одного года в целом и около двух недель в каждом конкретном месте. Это воздействие будет регулироваться в рамках строительных обязательств.							Нет	Перечень строительных обязательств по предотвращению, минимизации или смягчению потенциального негативного воздействия см. в Главе 15 «Влияние строительства».

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДААННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
17 – Экологическая справедливость	Водители с низкими доходами.	<i>[Экспертная оценка, опубликованная в августе 2022 года, показала, что]</i> Увеличение расходов водителей в связи с введением платы за проезд по ЦДР непропорционально негативно отразится на водителях с низким уровнем дохода, которые не имеют <i>[адекватного]</i> альтернативного вида транспорта для того, чтобы добраться до ЦДР Манхэттена. <i>[После тщательного анализа ситуации с учетом затронутых групп населения и введения новых мер для смягчения последствий, экспертное заключение констатирует, что водители с низким доходом не будут подвергаться непропорционально большому и неблагоприятному воздействию. ...Продолжение ниже...]</i>	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Увеличение расходов водителей будет <i>[происходить при]</i> всех сценариях взимания платы.							Да	<p>Необходима мера смягчения. Проект предусматривает предоставление налогового кредита на оплату проезда по ЦДР жителям ЦДР Манхэттена, чей скорректированный валовой доход в Нью-Йорке за налогооблагаемый год составляет менее \$60 000. ТВТА будет координировать свои действия с Департаментом налогов и финансов штата Нью-Йорк (New York State Department of Taxation and Finance «NYS DTF») для обеспечения наличия документации, необходимой для водителей, имеющих право на налоговый кредит NYS.</p> <p>ТВТА разместит информацию о налоговом кредите на веб-сайте проекта со ссылкой на соответствующее место на сайте NYS DTF, чтобы направить водителей, имеющих право на получение кредита, к информации о заявке на кредит.</p> <p>ТВТА отменит возвратный депозит в размере \$10, который в настоящее время требуется для клиентов E-ZPass, не имеющих кредитной карты, привязанной к их счету, и который иногда является препятствием для доступа.</p> <p>ТВТА обеспечит более активное продвижение существующих вариантов оплаты и планов E-ZPass, включая возможность для водителей оплачивать каждую поездку (вместо предварительного пополнения <i>[ия]</i> баланса), пополнять счет наличными в участвующих торговых точках, а также уже существующие планы скидок, о которых они могут не знать.</p> <p>ТВТА совместно с МТА будет проводить разъяснительную работу и информировать о праве на существующие льготные тарифы и программы, в том числе для лиц в возрасте 65 лет и старше, инвалидов и людей с низким доходом, о которых многие могут не знать.</p> <p>Спонсоры проекта обязуются создать общественную группу по вопросам экологической справедливости, которая <i>[будет]</i> собираться <i>[ежеквартально]</i> два раза в год, причем первая встреча состоится <i>[до]</i> внедрения проекта, чтобы поделиться обновленными данными и анализом и выслушать информацию о возможных проблемах. <i>[Что касается экологической справедливости, спонсоры проекта будут продолжать предоставлять реальные возможности для участия и вовлечения через обмен обновленными данными и аналитической информацией, знакомство с проблемами и получение отзывов о процессе установления платы за проезд.] ...Продолжение ниже...</i></p>

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
17 – Экологическая справедливость (продолжение)	Водители с низкими доходами. (продолжение)	<i>[Экспертная оценка, опубликованная в августе 2022 года, показала, что]</i> Увеличение расходов водителей в связи с введением платы за проезд по ЦДР непропорционально негативно отразится на водителях с низким уровнем дохода, которые не имеют <i>[адекватного]</i> альтернативного вида транспорта для того, чтобы добраться до ЦДР Манхэттена. <i>[После тщательного анализа ситуации с учетом затронутых групп населения и введения новых мер для смягчения последствий, экспертное заключение констатирует, что водители с низким доходом не будут подвергаться непропорционально большому и неблагоприятному воздействию. (Продолжение).]</i>	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Увеличение расходов водителей при взимании платы за проезд по ЦДР будет <i>[иметь место в рамках]</i> всех сценариев взимания платы (продолжение).							Да	<i>[Новое в окончательном варианте экспертной экологической оценки - в окончательном варианте экспертной экологической оценки принято решение, что ТВТА уменьшит плату за проезд в ночное время для грузовиков и других транспортных средств до 50% или ниже от платы за проезд в пиковый период в структуре платы за проезд по ЦДР, по меньшей мере с 12:00 до 4:00 утра. Это изменение будет выгодно водителям с низким уровнем дохода, которые путешествуют в это время.</i> <i>Новое в окончательном варианте экспертной экологической оценки - ТВТА обязуется в течение пяти лет предоставлять скидки для малообеспеченных водителей, которые часто пользуются дорогами, на 25% от полной стоимости проезда по E-ZPass в ЦДР в соответствующее время суток после первых 10 поездок в каждом календарном месяце. Ночной период уже будет иметь расширенную скидку и не будет включен в программу скидок для малообеспеченных водителей.</i> <i>Меры улучшения</i> <i>ТВТА будет сотрудничать с МТА NYCT для улучшения автобусного обслуживания в районах, указанных в экспертном заключении, во время реконструкции автобусной сети Бруклина и Манхэттена.]</i>
	Водители такси и прокатных автомобилей (FHV)	<i>[Экспертиза, опубликованная в августе 2022 года, выявила]</i> потенциальное непропорционально высокое и неблагоприятное воздействие будет оказано на водителей такси и НТС в Нью-Йорке, которые в основном относятся к меньшинствам, в сценариях взимания сборов, при которых плата взимается с их автомобилей более одного раза в день. Это произойдет в немодифицированных сценариях взимания платы за проезд A, D и G; для водителей НТС это также произойдет в сценариях сборов C и E. Негативный эффект будет связан со стоимостью нового сбора за проезд по ЦДР и снижением автопробега для такси и НТС, что приведет к снижению доходов, что может привести к снижению занятости. <i>[С учетом введения новых мер для смягчения последствий экспертный совет в заключении приходит к выводу, что водители такси и FHV не будут подвергаться непропорционально высокому и неблагоприятному воздействию.]</i>	Город Нью-Йорк	Описание Изменение ежедневного автопробега такси/НТС с пассажирами в ЦДР по сравнению с альтернативой бездействия: Сценарии, включенные в экспертную оценку Суточное изменение количества поездок на такси/НТС в ЦДР для сценариев, включенных в экспертную оценку: Дополнительный анализ для оценки влияния максимальных сборов или освобождений от них	Потенциальное негативное воздействие будет иметь место в сценариях взимания сборов A, D и G, которые не предусматривают ограничения или исключения для такси и водителей НТС.	-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%)	Да

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАнные, УКАзАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
17 – Экологическая справедливость (продолжение)	Увеличение или уменьшение трафика в результате перенаправления движения в населенных пунктах, со значительными уровнями загрязнения воздуха и хронических заболеваний	Снижение интенсивности дорожного движения может оказать положительное воздействие на Общины экологической справедливости. При этом, увеличение интенсивности дорожного движения может привести к негативным последствиям для тех сообществ, в которых регистрируется чрезмерная степень загрязнения воздуха и хронических заболеваний.	В контексте изменений в сценариях взимания платы за проезд, населенные пункты, где возможно увеличение или уменьшение трафика, меняются несущественно. В некоторых населенных пунктах могут быть определенные зоны, в которых требуется принять меры для смягчения последствий на местах: High Bridge, Morrisania и 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 и Fort Lee. (см. примечание 1)	Описание								Да	<p>[Новое в окончательной версии ЭО – Необходима мера смягчения.]</p> <p>Смягчение последствий на региональном уровне</p> <p>В окончательном экспертном заключении принято решение, что ТВТА уменьшит плату за проезд в ночное время для грузовиков и других транспортных средств до 50% или ниже от платы за проезд в пиковый период в структуре платы за проезд по ЦДР, по меньшей мере с 12:00 до 4:00 утра. Это изменение будет выгодно водителям с низким уровнем дохода, которые путешествуют в это время.</p> <p>NYCDOT расширит программу NYC Clean Trucks Program, чтобы ускорить замену отвечающих применимым критериям дизельных грузовых автомобилей, которые ездят по шоссе в определенных районах экологической справедливости, где, согласно прогнозам Проекта, увеличится движение грузовиков, на электрические, гибридные, работающие на сжатом природном газе и экологически чистые дизельные автомобили с более низким уровнем выбросов.</p> <p>NYCDOT расширит свою программу доставки в нерабочее время в районах, в которых, согласно Проекту, планируется уменьшить количество грузовиков днем, чтобы снизить интенсивность дорожного движения и улучшить безопасность на дорогах в конкретных сообществах, которые заботятся об экологической справедливости.</p> <p>Смягчение последствий на местах</p> <p>ТВТА будет взимать плату с автомобилей, движущихся в северном направлении по FDR Drive, которые выезжают на Восточную Хьюстон-стрит и затем поворачивают на юг по FDR Drive; это позволит смягчить смоделированное увеличение движения негрузового транспорта по FDR Drive между мостом Brooklyn Bridge и Восточной Хьюстон-стрит. NYCDOT будет координировать работу по замене дизельных установок TRU в Хантс Пойнт на более экологически чистые транспортные средства. NYSDOT будет координировать работу по расширению инфраструктуры для зарядки электромобилей.</p> <p>Спонсоры проекта будут координировать работу по организации полос придорожной растительности для улучшения качества воздуха вблизи дорог.</p> <p>Спонсоры проекта проведут реконструкцию парков и зеленых зон.</p> <p>Спонсоры проекта установят или модернизируют установки фильтрации воздуха в школах.</p> <p>Спонсоры проекта будут координировать работу по расширению существующих программ ведения больных астмой и созданию новых программ по борьбе с астмой на уровне сообщества через районный астма-центр в Бронксе.]</p>

ОБЩЕЕ УЛУЧШЕНИЕ ПРОЕКТА. Спонсоры проекта обязуются осуществлять постоянный мониторинг и предоставлять отчеты о потенциальном воздействии проекта, включая, например, интенсивность движения в ЦДР, пройденный автомобилем километраж в ЦДР, количество пассажиров, пользующихся услугами транзитного транспорта от поставщиков по всему региону; скорость движения автобусов в ЦДР; тенденции качества воздуха и выбросов; парковки; и доходы от проекта. Сбор данных будет осуществляться до и после начала реализации проекта. Официальный отчет о воздействии проекта будет опубликован через год после начала реализации проекта, а затем каждые два года. Кроме того, информационный веб-сайт будет в максимально [реальной] степени предоставлять данные, анализ и наглядные демонстрации в формате открытых данных. Обновления будут предоставляться как минимум раз в два года по мере поступления данных и завершения анализа. [Эти данные также будут использоваться для поддержки подхода адаптивного управления для мониторинга эффективности смягчения последствий и внесения корректировок по мере необходимости.]

Примечание:
 1 Спонсоры проекта приняли на себя обязательства по политике взимания платы за проезд, которая снизит ночной тариф за проезд с 12:00 до 4:00 утра. На основании моделирования, проведенного для сценариев взимания платы за проезд, проанализированных в экспертной оценке, ожидается, что эта политика позволит избежать значительной части прогнозируемых случаев перенаправлений движения грузовых автомобилей, поскольку многие из этих случаев перенаправления движения грузовых автомобилей, по прогнозам, будут происходить в ночные часы. После принятия Правлением ТВТА структуры взимания платы за проезд по ЦДР, которая будет включать освобождение/скидку на ночное время, будет проведено моделирование принятой структуры взимания платы, чтобы определить участки, на которых ожидается перенаправление движения грузовых автомобилей. После подтверждения населенных пунктов и территорий путем анализа утвержденного графика взимания платы за проезд, конкретное распределение мер по смягчению последствий на местах потребует дальнейшей координации между спонсорами проекта, Группой сообществ экологической справедливости (представляющей территорию исследования экологической справедливости в 10 округах), соответствующими сообществами, воспринимающими меры по смягчению последствий на местах, и соответствующими местными и уровня штата исполнительными организациями.]

[Таблица ES-6. Резюме подхода к реализации альтернативного варианта взимания платы за проезд по ЦДР в рамках мер по смягчению последствий и улучшению ситуации]

ГЛАВА ЭО – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
<p>4В – Транспорт: Автомагистрали и местные перекрестки - Движение на участках автомагистралей</p>	<p>Три участка автомагистралей:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Западное направление скоростного шоссе Westbound Long Island Expressway (I-495) возле тоннеля Queens-Midtown (полдень) ▪ Подъезды к мосту George Washington Bridge в западном направлении на I-95 (полдень) ▪ Движение в южном и северном направлениях по FDR Drive между East 10th Street и Brooklyn Bridge (вечер) 	<p>Спонсоры проекта реализуют план мониторинга до начала реализации проекта с последующим сбором данных примерно через три месяца после начала его работы по взиманию платы, включая пороговые значения воздействия; если пороговые значения достигнуты или превышены, спонсоры проекта реализуют меры по управлению транспортным спросом, такие как регулирование выезда на автомагистрали, информирование автомобилистов, знаки на всех выявленных участках шоссе с негативным воздействием после реализации проекта. NYSDOT контролирует и обслуживает соответствующие участки скоростной автомагистрали Лонг-Айленд и I-95. Соответствующий участок FDR находится в ведении NYSDOT к югу от улицы Монтгомери и в ведении NYCDOT к северу от улицы Монтгомери. Реализация мер TDM будет координироваться между управляющими автомобильными дорогами и владельцами любых активов, имеющих отношение к реализации TDM.</p> <p>После принятия мер TDM спонсоры проекта будут отслеживать последствия и, при необходимости, TBTA будет изменять ставки сборов за проезд, кредиты за пересечение зон, освобождения и/или скидки для снижения негативных последствий в рамках параметров утвержденного графика взимания платы за проезд.</p>	<p>Точное время сбора данных будет определяться с учетом сезонности и других факторов, таких как строительная активность, в соответствии с передовой практикой NYCDOT по количественному контролю трафика. Моделирование для количественной оценки задержки будет выполнено в течение 60 дней после сбора данных.</p> <p>Базовые данные будут собраны в течение шести месяцев до начала реализации проекта. Данные после внедрения будут собраны примерно через три месяца после начала операций по взиманию платы за проезд.</p> <p>Если меры TDM будут реализованы, то в течение шести месяцев после их внедрения будут собраны дополнительные данные с целью контроля устранения неблагоприятного эффекта.</p>	<p>Увеличение средней задержки в пиковый период буднего дня на 2,5 минуты или более.</p> <p>Методы сбора и оценки данных будут соответствовать стандартной практике по рекомендациям Руководства по проектированию автомобильных дорог NYSDOT 5.2 и процедурам NYSDOT Data Services.</p>	<p>План мониторинга будет согласован с соответствующими ведущими и партнерскими агентствами до выдачи документации о принятии решения.</p> <p>Меры TDM будут реализованы в течение периода от двух до восемнадцати месяцев после утверждения задержек, превышающих допуски, для следующих шагов. Более простые меры (например, установка знаков с переменным наполнением) выполняются в первую очередь. В настоящее время NYSDOT реализует два проекта TDM на соответствующих участках LIE и Cross Bronx (I-95), и меры TDM могут координироваться с этими проектами, по мере необходимости.</p> <p>После выявления задержек, которые превышают допустимые значения, будут внесены изменения в тарифы на проезд, условия освобождения от оплаты и/или скидки, в рамках следующих шагов после внедрения мер TDM. Это даст возможность проанализировать, какие изменения необходимы, и провести информационную кампанию среди общественности о любых изменениях.</p>	<p>NYSDOT будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с TBTA и NYCDOT.</p>
<p>4В – Транспорт: Автомагистрали и местные перекрестки - Перекрестки</p>	<p>Четыре местных перекрестка на Манхэттене:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trinity Place и Edgar Street (полдень) ▪ East 36th Street и Second Avenue (полдень) ▪ East 37th Street и Third Avenue (полдень) ▪ East 125th Street и Second Avenue (по полудню, после полудня) 	<p>NYCDOT будет осуществлять мониторинг тех перекрестков, на которых было выявлено признаков потенциального негативного воздействия, и в соответствии с обычной практикой NYCDOT проведет соответствующие корректировки времени сигналов для смягчения воздействия.</p>	<p>Точное время сбора данных будет определяться с учетом сезонности и других факторов, таких как строительная активность, в соответствии с передовой практикой NYCDOT по количественному контролю трафика. Моделирование для количественной оценки задержки будет выполнено в течение 60 дней после сбора данных.</p> <p>Базовые данные будут собраны в течение шести месяцев до начала реализации проекта.</p> <p>Данные на этапе после внедрения будут собраны в течение шести месяцев после реализации проекта.</p>	<p>Для перекрестков, находящихся на уровнях LOS E или F до внедрения проекта, средняя задержка на перекрестке увеличится более чем на пять секунд.</p> <p>Для перекрестков, находящихся на уровне LOS D до внедрения проекта, средняя задержка на перекрестке увеличится более чем на пять секунд на LOS к E или F.</p>	<p>Корректировка времени сигналов будет произведена в течение 90 дней после подтверждения задержек, превышающих порог для следующих шагов.</p>	<p>NYCDOT будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с TBTA.</p>

ГЛАВА 30 – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
4С – Транспорт: Транзитные перевозки - Другие элементы транзита	Станция Hoboken Terminal-PATH (NJ) Лестница 01/02	<p>TBTA согласует с NJ TRANSIT и PANYNJ мониторинг количества пешеходов на лестнице 01/02 за месяц до начала взимания платы за проезд для установления базового уровня и через два месяца после начала работы проекта. Если сравнение количества пассажиров на лестнице 01/02 до и после начала реализации Проекта покажет природное изменение, превышающее или равное 205, то TBTA будет координировать свои действия с NJ TRANSIT и PANYNJ для внедрения более эффективных знаков и указателей, чтобы перенаправить часть людей с лестницы 01/02, а также, при необходимости, дополнительного персонала.</p>	<p>В отношении объемов пассажиров на маршевых участках базовые данные будут собраны за месяц до начала взимания платы за проезд для установления исходного уровня и через два месяца после начала эксплуатации Проекта.</p> <p>NJ TRANSIT и PANYNJ постоянно собирают и оценивают данные о пассажиропотоке на станциях.</p>	<p>В контексте информационных указателей, если сравнение количества пассажиров на марше в час пик 01/02 до и после начала реализации Проекта покажет природное изменение, превышающее или равное 205.</p> <p>Для дополнительного персонала, если порог для установки указателей достигнут, но указатели еще не установлены, а общая пассажиропоток на терминале Hoboken составляет 90% от уровня 2019 года за 30 дней до начала операций по взиманию платы.</p>	<p>План мониторинга будет согласован TBTA, PANYNJ и NJ TRANSIT до издания документа о принятии решения, после чего будет составлен Меморандум о взаимопонимании.</p> <p>Меморандум о взаимопонимании будет подписан в течение 120 дней после установления тарифов на проезд.</p> <p>Проектирование указателей начнется после подписания Меморандума о взаимопонимании.</p> <p>Изготовление и установка указателей начнется сразу после того, как количество пассажиров превысит пороговое значение для следующих шагов.</p> <p>Дополнительный персонал, при необходимости, будет размещен в течение 45 дней после наблюдения за объемом пассажиров, превышающим пороговое значение для следующих шагов.</p> <p>Дополнительный персонал будет задействован до тех пор, пока указатели не будут изготовлены и установлены.</p>	<p>TBTA будет руководить и координировать работу с NJ TRANSIT и PANYNJ.</p>
	Станция метро 42 St-Times Square (Манхэттен), лестница ML6/ML8, соединяющая мезонин с платформой 1/2/3 линий метро от центра	<p>TBTA будет координировать с MTA NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель достигнут, TBTA согласует с MTA NYCT демонтаж центрального поручня и стандартизацию подъема ступеней, чтобы лестница соответствовала нормам без поручня. Пороговое значение будет определяться таким образом, чтобы обеспечить достаточное время для реализации мер по смягчению негативного воздействия, чтобы оно не возникло.</p>	<p>Точные сроки будут зависеть от сезонности и других факторов, таких как изменения в услугах и строительные работы на станции.</p> <p>В отношении объема пассажиров на маршах исходные данные будут собраны в течение шести месяцев до начала реализации проекта. Данные после внедрения будут собраны в течение первого года после реализации проекта.</p> <p>Данные о пассажиропотоке на станциях собираются и оцениваются на постоянной основе компанией MTA NYCT на основе данных турникетов на входе и выходе по всей системе.</p>	<p>Если сравнение объемов пассажиров на маршах ML6/ML8 в час пик буднего дня до и после реализации Проекта покажет прирост, превышающий или равный 92 пассажирам в час пик буднего дня, а общее количество пассажиров на станции метро 42 St-Times Square составит 90% от уровня 2019 года.</p> <p>Методы сбора и оценки данных будут соответствовать стандартной практике в соответствии с рекомендациями Технического руководства CEQR и будут согласованы с NYCT.</p>	<p>Проектирование и распределение ресурсов начнется сразу после превышения порогового уровня пассажиропотока, а поручни будут демонтированы до того, как общее количество пассажиров на станции превысит 90% от уровня 2019 года.</p>	<p>TBTA будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с MTA NYCT.</p>
	Станция метро Flushing-Main St (Queens)–Эскалатор E456, соединяющий улицу с промежуточным уровнем	<p>TBTA будет координировать с MTA NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, MTA NYCT увеличит скорость со 100 футов в минуту (fpm) до 120 fpm.</p>	<p>Точные сроки будут зависеть от сезонности и других факторов, таких как изменения в услугах и строительные работы на станции.</p> <p>В отношении объема пассажиров на эскалаторах исходные данные будут собраны в течение шести месяцев до начала реализации проекта. Данные после внедрения будут собраны в течение первого года после реализации проекта.</p>	<p>Если сравнение объемов пассажиров на эскалаторе E456 в час пик буднего дня до и после реализации Проекта покажет прирост, превышающий или равный 26 пассажирам в час пик буднего дня, а общее количество пассажиров на станции метро Flushing-Main St составит 90% от уровня 2019 года.</p> <p>Методы сбора и оценки данных будут соответствовать стандартной практике в соответствии с рекомендациями Технического руководства CEQR и будут согласованы с NYCT.</p>	<p>До того, как общее число пассажиров на станции превысит 90% от уровня 2019 года.</p>	<p>TBTA будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с MTA NYCT.</p>

ГЛАВА 30 – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
4С – Транспорт: Транзитные перевозки - Элементы транзитных перевозок (продолжение)	Станция метро Union Sq (Manhattan)–Эскалатор E219, соединяющий платформу линии метро L с промежуточным уровнем линий № 4/5/6	ТВТА будет координировать с МТА NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, МТА NYCT увеличит скорость эскалатора со 100 fpm до 120 fpm.	Точные сроки будут зависеть от сезонности и других факторов, таких как изменения в услугах и строительные работы на станции. В отношении объема пассажиров на эскалаторах исходные данные будут собраны в течение шести месяцев до начала реализации проекта. Данные после внедрения будут собраны в течение первого года после реализации проекта. Данные о пассажиропотоке на станциях собираются и оцениваются на постоянной основе компанией МТА NYCT на основе данных турникетов на входе и выходе по всей системе.	Если сравнение объемов пассажиров на эскалаторе E219 в час пик буднего дня до и после реализации Проекта покажет прирост, превышающий или равный 21 пассажирам в час пик буднего дня, а общее количество пассажиров на станции метро Union Sq составит 90% от уровня 2019 года. Методы сбора и оценки данных будут соответствовать стандартной практике в соответствии с рекомендациями Технического руководства CEQR и будут согласованы с NYCT.	До того, как общее число пассажиров на станции превысит 90% от уровня 2019 года.	ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с МТА NYCT.
	Станция метро Court Sq (Queens) – лестница P2/P4 на линию № 7, ведущую в Manhattan	ТВТА будет координировать с МТА NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, ТВТА согласует с МТА NYCT строительство новой лестницы от северного конца платформы №7 до улицы. Пороговое значение будет определяться таким образом, чтобы обеспечить достаточное время для реализации мер по смягчению негативного воздействия, чтобы оно не возникло.	Точные сроки будут зависеть от сезонности и других факторов, таких как изменения в услугах и строительные работы на станции. В отношении объема пассажиров на маршах исходные данные будут собраны в течение шести месяцев до начала реализации проекта. Данные после внедрения будут собраны в течение первого года после реализации проекта. Данные о пассажиропотоке на станциях собираются и оцениваются на постоянной основе компанией МТА NYCT на основе данных турникетов на входе и выходе по всей системе.	Если сравнение объемов пассажиров на марше P2/P4 в час пик буднего дня до и после реализации Проекта покажет прирост, превышающий или равный 101 пассажирам в час пик буднего дня, а общее количество пассажиров на станции метро Court Sq составит 90% от уровня 2019 года, и если строительство, реализуемое внешним застройщиком, не представляется вероятным в обозримом будущем. Методы сбора и оценки данных будут соответствовать стандартной практике в соответствии с рекомендациями Технического руководства CEQR и будут согласованы с NYCT.	Проектирование и распределение ресурсов начнется сразу же после превышения порогового значения объема пассажиров и будет осуществляться до того, как общее количество пассажиров на станции превысит 90% от уровня 2019 года (если строительство внешним застройщиком не представляется вероятным в обозримом будущем).	ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с МТА NYCT.
4Е – Транспорт: Пешеходы и велосипеды - движение пешеходов	Herald Square/Penn Station NY	NYCDOT реализуют план мониторинга в данном пункте. В план будут включены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, NYCDOT увеличит пространство для пешеходов на тротуарах и пешеходных переходах за счет физического расширения и/или удаления или перемещения препятствий.	Точные сроки будут зависеть от сезонности и других факторов, таких как строительные работы. Базовые данные будут собраны в течение шести месяцев до начала реализации проекта. Данные после внедрения будут собраны в течение первого года после реализации проекта.	Дополнительно 221 пешеход в час (п/ч) в час пик в будние дни или 204 п/ч в час пик в вечерние часы на западном тротуаре Восьмой авеню между Западной 34-й и Западной 35-й улицами, 265 п/ч в час пик в утренние часы или 259 п/ч в час пик в вечерние часы на северном пешеходном переходе на Шестой авеню и Западной 34-й улице, и/или 221 п/ч в час пик в утренние часы на северном пешеходном переходе на Седьмой авеню и Западной 32-й улице. Методы сбора и оценки данных будут соответствовать стандартной практике в соответствии с рекомендациями Технического руководства CEQR и будут согласованы с NYCDOT.	В течение 90 дней после установления количества пешеходов, превышающего пороговое значение, предпринять следующие шаги.	NYCDOT будет выполнять руководящие функции.
6 – Экономические условия - Экономический эффект сборов	ЦДР Манхэттена	Новое в окончательной версии ЭО Спонсоры проекта соглашаются создать Рабочую группу, состоящую из представителей малого бизнеса (SBWG), которая будет проводить встречи за шесть месяцев до и шесть месяцев после реализации проекта, а также ежегодно в дальнейшем, чтобы регулярно получать информацию о том, какие предприятия задействованы и как их деятельность будет затронута.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Членство будет подтверждено за шесть месяцев до начала реализации проекта, первая встреча состоится до начала реализации, вторая - в течение шести месяцев после реализации, а в дальнейшем встречи будут проводиться ежегодно.	ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с NYSDOT и NYCDOT.
	Множество локаций по всей территории исследования	Новое в окончательной версии ЭО: В окончательной структуре оплаты за проезд ТВТА предложит снижение оплаты за проезд грузовиков и других транспортных средств в ночное время до уровня, равного или ниже 50% от тарифа в пиковый период, как минимум с 12:00 до 4:00 утра; это также пойдет на пользу персоналу и компаниям.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.

ГЛАВА 30 – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
7 – Парки и объекты отдыха	ЦДР Манхэттена	Перечень мер по предотвращению негативного воздействия на парки см. в Главе 7 «Парки и рекреационные ресурсы» .	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Во время проектирования, разработки, тестирования и/или строительства в соответствии с контрактом.	ТВТА будет следить за тем, чтобы подрядчики соблюдали требования контракта.
8 – Историко-культурные ресурсы	45 исторических объектов в зоне потенциального воздействия проекта (ЗПВ)	Перечень мер по предотвращению негативного воздействия на исторические объекты см. в Главе 8 «Исторические и культурные ресурсы» .	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Во время проектирования, разработки, тестирования и/или строительства в соответствии с контрактом.	ТВТА будет следить за тем, чтобы подрядчики соблюдали требования контракта.
10 – Качество воздуха	Город Нью-Йорк	ТВТА в партнерстве с NYC DOHMH будет координировать работу по расширению существующей сети датчиков для мониторинга приоритетных мест и дополнит ее меньшим количеством датчиков PM _{2.5} , работающих в режиме реального времени, чтобы получить представление о закономерностях времени суток и определить, можно ли объяснить изменения в загрязнении воздуха изменениями в дорожном движении, происходящими после реализации Проекта. Спонсоры проекта выберут места проведения дополнительного мониторинга с учетом анализа качества воздуха в ЗО и мнений заинтересованных сторон, выступающих за экологическую справедливость. NYSDEC и другие агентства, проводящие мониторинг, пройдут соответствующие консультации до окончательного утверждения подхода к мониторингу.] Спонсоры проекта будут проводить мониторинг качества воздуха до начала реализации проекта (установление базового уровня) и в течение двух лет после реализации. По завершении первоначального двухлетнего периода и помимо текущего мониторинга качества воздуха и отчетности, анализа после внедрения проекта спонсоры проекта оценят величину и колебания изменений в качестве воздуха, чтобы определить, необходим ли дополнительный мониторинг на объектах. Данные, собранные в ходе программы мониторинга, будут предоставляться общественности по мере поступления данных и завершения анализа. Данные с мониторов, работающих в режиме реального времени, будут доступны в режиме онлайн непрерывно с момента начала мониторинга перед внедрением.	<p>За год до начала реализации проекта (установление базового уровня) и в течение двух лет после реализации проекта.</p> <p>Места и продолжительность будут определены с учетом ситуации с землепользованием и источников выбросов, не связанных с Проектом, а также с учетом мнения заинтересованных сторон, занимающихся вопросами экологической справедливости.</p>	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	В настоящее время идет распределение ресурсов и утверждение плана работ. Базовые данные будут собраны в год, предшествующий реализации проекта, но точное начало и продолжительность сбора будет зависеть от сроков реализации проекта. Места проведения мониторинга будут подтверждены не менее чем за четыре месяца до сбора данных. До начала реализации проекта будет реализован сбор данных в течение периода, составляющего не менее шести месяцев.	ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с NYC DOHMH и NYSDEC.

ГЛАВА ЭО – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
10 – Качество воздуха (продолжение)	UpperManhattan и Bronx	В настоящее время МТА переводит свой парк на автобусы с нулевым уровнем выбросов, что позволит снизить уровень загрязнения воздуха и улучшить качество воздуха вблизи автобусных парков и вдоль автобусных маршрутов. МТА стремится уделять приоритетное внимание традиционно недостаточно обслуживаемым сообществам и тем, кто испытывает воздействие плохого качества воздуха и изменения климата, и разработала подход, который активно включает эти приоритеты в процесс поэтапного развертывания переходного процесса. На основании отзывов, полученных в ходе информационно-разъяснительной работы, проведенной в рамках проекта, и опасений, высказанных членами сообществ экологической справедливости, ТВТА координировала свои действия с МТА NYCT, которая намерена отдать приоритет депо Kingsbridge и депо Gun Hill, расположенным и обслуживающим преимущественно сообщества экологической справедливости в районах Upper Manhattan и Bronx, при получении электробусов в рамках следующей крупной закупки аккумуляторных электробусов МТА, которая началась в конце 2022 года. Ожидается, что эта независимая инициатива МТА NYCT обеспечит улучшение качества воздуха для сообществ экологической справедливости в Bronx.	Данные о количестве и местонахождении аккумуляторных электробусов МТА собираются на постоянной основе.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Расстановка приоритетов завершена. Срок получения автобусов - первый квартал 2025 года.	ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с МТА NYCT.
13 – Природные ресурсы	Объекты инфраструктуры и размещения оборудования системы взимания сборов	Перечень строительных обязательств по предотвращению, минимизации или смягчению потенциального негативного воздействия см. в Главе 13 «Природные ресурсы» .	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Во время проектирования, разработки, тестирования и/или строительства в соответствии с контрактом.	ТВТА будет следить за тем, чтобы подрядчики соблюдали требования контракта.
14 – Опасные отходы	Объекты инфраструктуры и размещения оборудования системы взимания сборов	См. Главу 14 «Асбестосодержащие материалы, краска на основе свинца, опасные отходы и загрязненные материалы» , где приведен перечень обязательств по строительству, направленных на предотвращение, минимизацию или смягчение потенциального негативного воздействия.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Во время проектирования, разработки, тестирования и/или строительства в соответствии с контрактом.	ТВТА будет следить за тем, чтобы подрядчики соблюдали требования контракта.
15 – Влияние строительства	Объекты инфраструктуры и размещения оборудования системы взимания сборов	Перечень строительных обязательств по предотвращению, минимизации или смягчению потенциального негативного воздействия см. в Главе 15 «Влияние строительства» .	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Во время проектирования, разработки, тестирования и/или строительства в соответствии с контрактом.	ТВТА будет следить за тем, чтобы подрядчики соблюдали требования контракта.

ГЛАВА ЭО – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
17 – Экологическая справедливость Водители с низкими доходами.	Исследуемая территория 28 округов	<p>Проект предусматривает предоставление налогового кредита на оплату проезда по ЦДР жителям ЦДР Манхэттена, чей скорректированный валовой доход в Нью-Йорке за налогооблагаемый год составляет менее \$60 000. ТВТА будет координировать свои действия с Департаментом налогов и финансов штата Нью-Йорк (New York State Department of Taxation and Finance «NYS DTF») для обеспечения наличия документации, необходимой для водителей, имеющих право на налоговый кредит NYS.</p>	<p>Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд. Данные об использовании налоговых кредитов для оплаты дорожных сборов за проезд по ЦДР будут собираться NYS DTF.</p>	<p>Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.</p>	<p>Координация с NYS DTF начнется сразу после утверждения проекта, если он будет одобрен.</p>	<p>ТВТА будет руководить и координировать работу с NYS DTF.</p>
		<p>ТВТА разместит информацию о налоговом кредите на веб-сайте проекта со ссылкой на соответствующее место на сайте NYS DTF, чтобы направить водителей, имеющих право на получение кредита, к информации о заявке на кредит.</p>	<p>Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.</p>	<p>Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.</p>	<p>Информация о налоговых кредитах будет предоставлена общественности в ходе кампаний по информированию общественности не менее чем за 60 дней до начала реализации Проекта. Информация будет предоставляться с использованием комбинации методов, которые могут включать в себя печатные издания, радио, рекламные щиты, веб-сайты, социальные сети и существующие ресурсы МТА, такие как цифровые указатели станций метро и реклама на автобусах. Информация будет предоставляться на нескольких языках и адресно (географически).</p>	<p>ТВТА будет руководить и координировать работу с NYS DTF.</p>
17 – Экологическая справедливость Водители с низкими доходами. (продолжение)	Исследуемая территория 28 округов (продолжение)	<p>ТВТА отменит возвратный депозит в размере \$10, который в настоящее время требуется для клиентов E-ZPass, не имеющих кредитной карты, привязанной к их счету, и который иногда является препятствием для доступа.</p>	<p>Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.</p>	<p>Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.</p>	<p>60 дней до начала реализации проекта.</p>	<p>ТВТА будет выполнять руководящие функции.</p>
		<p>ТВТА обеспечит более активное продвижение существующих вариантов оплаты и планов E-ZPass, включая возможность для водителей оплачивать каждую поездку (вместо предварительного пополнения баланса), пополнять счет наличными в участвующих торговых точках, а также уже существующие планы скидок, о которых они могут не знать.</p>	<p>Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд. Информация о масштабах и охвате усилий по продвижению будет документироваться, а данные о типе и объеме учетных записей E-ZPass собираются на постоянной основе.</p>	<p>Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.</p>	<p>Продвижение будет частью кампаний по информированию общественности не менее чем за 60 дней до начала реализации проекта.</p>	<p>ТВТА будет выполнять руководящие функции.</p>
		<p>ТВТА совместно с МТА будет проводить разъяснительную работу и информировать о праве на существующие льготные тарифы и программы, в том числе для лиц в возрасте 65 лет и старше, инвалидов и людей с низким доходом, о которых многие могут не знать.</p>	<p>Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд. Информация о масштабах и охвате информационно-разъяснительной работы будет документироваться.</p>	<p>Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.</p>	<p>Работа с населением будет проводиться в рамках кампаний по информированию общественности не менее чем за 60 дней до начала реализации проекта.</p>	<p>ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с МТА.</p>
		<p>Спонсоры проекта обязуются создать общественную группу по вопросам экологической справедливости, которая будет собираться ежеквартально, причем первая встреча состоится до внедрения проекта. Что касается экологической справедливости, спонсоры проекта будут продолжать предоставлять реальные возможности для участия и вовлечения через обмен обновленными данными и аналитической информацией, знакомство с проблемами и получение отзывов о процессе установления платы за проезд.</p>	<p>Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.</p>	<p>Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.</p>	<p>Членство будет подтверждено за шесть месяцев до начала реализации проекта, первая встреча состоится до начала реализации, вторая - в течение шести месяцев после реализации, а в дальнейшем встречи будут проводиться ежеквартально.</p>	<p>ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с NYSDOT и NYCDOT.</p>

ГЛАВА ЭО – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
		Новое в окончательной версии ЭО: ТВТА уменьшит плату за проезд в ночное время для грузовиков и других транспортных средств до 50% или ниже от платы за проезд в пиковый период в структуре платы за проезд по ЦДР, по меньшей мере с 12:00 до 4:00 утра. Это изменение будет выгодно водителям с низким уровнем дохода, которые путешествуют в это время.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.
		Новое в окончательной версии ЭО ТВТА обязуется в течение пяти лет предоставлять скидки для малообеспеченных водителей, которые часто пользуются дорогами, на 25% от полной стоимости проезда по E-ZPass в ЦДР в соответствующее время суток после первых 10 поездок в каждом календарном месяце. Ночной период уже будет иметь расширенную скидку и не будет включен в программу скидок для малообеспеченных водителей.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд; процесс подачи заявок начнется за несколько месяцев до начала операций по взиманию платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.
	Город Нью-Йорк	ТВТА будет сотрудничать с МТА NYCT для улучшения автобусного обслуживания в районах, указанных в экспертной оценке, во время реконструкции автобусной сети Бруклина и Манхэттена.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Координация между ТВТА и NYCT продолжается и будет усилена после установления тарифов на проезд. Проект плана реконструкции автобусной сети Бруклина был опубликован в декабре 2022 года; план будет доработан в 2023 году. Следующим шагом в перепроектировании автобусной сети Манхэттена является составление отчета о существующих условиях.	ТВТА будет координировать деятельность совместно с
17 – Экологическая справедливость NYCT Водители такси и прокатных автомобилей (FHV)	Город Нью-Йорк	Новое в окончательной версии ЭО ТВТА обеспечит включение в окончательную структуру платы за проезд по ЦДР структуры, предусматривающей взимание платы с такси или FHV не более одного раза в день.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.

ГЛАВА 30 – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
17 – Экологическая справедливость Перенаправление движения в населенных пунктах, со значительными уровнями загрязнения воздуха и хронических заболеваний (см. примечание 1)	Множество локаций по всей территории исследования экологической справедливости	Новое в окончательной версии ЭО: В окончательном экспертном заключении принято решение, что ТВТА уменьшит плату за проезд в ночное время для грузовиков и других транспортных средств до 50% или ниже от платы за проезд в пиковый период в организации взимания платы за проезд по ЦДР, по меньшей мере с 12:00 до 4:00 утра. Это изменение будет выгодно водителям с низким уровнем дохода, которые путешествуют в это время.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.
		Новое в окончательной версии ЭО: NYCDOT расширит программу NYC Clean Trucks Program для ускорения замены старых дизельных грузовиков, которые ездят по шоссе в определенных районах экологической справедливости, где, согласно прогнозам Проекта, увеличится движение грузовиков, на электрические, гибридные, работающие на сжатом природном газе и чистые дизельные автомобили с более низким уровнем выбросов.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Взаимодействие с компаниями-владельцами грузовиков начнется после установления тарифов на проезд; реализация начнется в течение шести месяцев после начала взимания платы.	NYCDOT будет выполнять руководящие функции.
		Новое в окончательной версии ЭО: NYCDOT расширит свою программу доставки в нерабочее время в местах, где, согласно прогнозам Проекта, увеличится движение грузовиков, чтобы уменьшить дневной трафик грузовиков и повысить безопасность дорожного движения в определенных сообществах экологической справедливости.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Взаимодействие с грузоотправителями и грузополучателями начнется после установления тарифов на проезд; реализация начнется в течение шести месяцев после начала взимания платы.	NYCDOT будет выполнять руководящие функции.
	FDR Drive между Бруклинским мостом и Восточной Хьюстон-стрит	Новое в окончательной версии ЭО ТВТА будет взимать плату с автомобилей, движущихся в северном направлении по FDR Drive, которые выезжают на Восточную Хьюстон-стрит и затем поворачивают на юг по FDR Drive; это позволит смягчить смоделированное увеличение движения негрузового транспорта по FDR Drive между Бруклинским мостом и Восточной Хьюстон-стрит.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.
	Продуктовый рынок Хантс Пойнт	Новое в окончательной версии ЭО: Спонсоры проекта будут координировать работу по замене дизельных установок TRU более экологически чистыми транспортными средствами на продуктовом рынке Хантс Пойнт.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Взаимодействие с владельцами и арендаторами TRU для замены TRU начнется сразу после получения одобрения Проекта.	NYCDOT будет выполнять руководящие функции.
	В контексте изменений в сценариях взимания платы за проезд, населенные пункты, где возможно увеличение или уменьшение трафика грузовых автомобилей, меняются незначительно. В некоторых населенных пунктах могут быть определенные зоны, в которых требуется принять меры для смягчения последствий на местах: High Bridge, Morrisania и 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 и Fort Lee. (см. примечание 2)	Новое в окончательной версии ЭО: NYSDOT будет координировать работу по расширению инфраструктуры для зарядки электромобилей.			Конкретные локации будут определены после утверждения тарифов на проезд; реализация начнется в течение шести месяцев после начала взимания платы.	NYSDOT будет выполнять руководящие функции.
		Новое в окончательной версии ЭО: Спонсоры проекта будут координировать работу по организации полос придорожной растительности для улучшения качества воздуха вблизи дорог.	После утверждения ставок платы за проезд будет проведен анализ принятой структуры платы за проезд, как указано в Приложении 17D, чтобы определить, где ожидается перенаправление грузовиков. На основе этого анализа и постоянного взаимодействия с общественной группой по вопросам экологической справедливости и другими заинтересованными сторонами будут определены конкретные локации для смягчения последствий на местах.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Конкретные локации будут определены совместно с общинами после утверждения тарифов на проезд; реализация начнется в течение шести месяцев после начала взимания платы.	Спонсоры проекта будут координировать свои действия с соответствующими уровнями штата и местными организациями.
		Новое в окончательной версии ЭО: Спонсоры проекта проведут реконструкцию парков и зеленых зон.	Данные о масштабах и воздействии реализованных мер по смягчению последствий будут собираться на постоянной основе.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Конкретные локации будут определены совместно с общинами после утверждения тарифов на проезд; сроки реализации будут определены после подтверждения локаций.	Спонсоры проекта будут координировать свои действия с соответствующими местными организациями.
		Новое в окончательной версии ЭО: Спонсоры проекта установят или модернизируют установки фильтрации воздуха в школах.			После утверждения ставок платы за проезд будет проведена оценка участка/потребностей до начала операций по взиманию платы; сроки реализации будут определены после подтверждения локаций.	Спонсоры проекта будут координировать свои действия с соответствующими местными организациями.
		Новое в окончательной версии ЭО: Спонсоры проекта будут работать с NYC DOHMH над расширением программы ведения случаев астмы и созданием новых программ по астме на уровне сообщества через районный астма-центр в Бронксе.			После утверждения ставок платы за проезд будет проведена оценка участка/потребностей до начала операций по взиманию платы; сроки реализации будут определены после подтверждения локаций.	Спонсоры проекта будут координировать свои действия с NYC DOHMH.

ГЛАВА 30 – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
Общее улучшение проекта	ЦДР Манхэттена и локации потенциального воздействия проекта	Спонсоры проекта обязуются осуществлять постоянный мониторинг и предоставлять отчеты о потенциальном воздействии проекта, включая, например, интенсивность движения в ЦДР, пройденный автомобилем километраж в ЦДР; количество пассажиров, пользующихся услугами транзитного транспорта от поставщиков по всему региону; скорость движения автобусов в ЦДР; тенденции качества воздуха и выбросов; парковки; и доходы от проекта. Сбор данных будет осуществляться до и после начала реализации проекта. Официальный отчет о воздействии проекта будет опубликован через год после начала реализации проекта, а затем каждые два года. Кроме того, информационный веб-сайт будет в максимально возможной степени предоставлять данные, анализ и наглядные демонстрации в формате открытых данных. Обновления будут предоставляться как минимум раз в два года по мере поступления данных и завершения анализа. Эти данные также будут использоваться для поддержки подхода адаптивного управления для мониторинга эффективности смягчения последствий и внесения корректировок по мере необходимости.	Сбор исходных данных начался в 2019 году и будет продолжаться в ходе реализации проекта по мере поступления данных из внешних источников (при этом некоторые наборы данных публикуются только ежегодно или ежеквартально) и завершения анализа данных. После реализации проекта сбор этих комплектов данных будет продолжаться по мере их поступления, а также начнется сбор новых комплектов данных, таких как данные о доходах от реализации проекта.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	После реализации проекта сайт отчетности начнет представлять исходные данные и данные после внедрения системы взимания платы за проезд как можно скорее. Официальный отчет о воздействии проекта будет опубликован через год после начала реализации проекта, а затем каждые два года. Кроме того, информационный веб-сайт будет в максимально возможной степени предоставлять данные, анализ и наглядные демонстрации в формате открытых данных. Обновления будут предоставляться как минимум раз в два года по мере поступления данных и завершения анализа. Эти данные также будут использоваться для поддержки подхода адаптивного управления для мониторинга эффективности смягчения последствий и внесения корректировок по мере необходимости.	ТВТА будет осуществлять руководство в партнерстве с NYCDOT, NYSDOT, при необходимости координируя работу с другими агентствами и организациями для получения данных.

Примечания:

- 1 Для финансирования мер по снижению воздействия последствий в данном направлении спонсоры проекта обязались выделить 155 миллионов долларов США в течение пяти лет. Спонсоры проекта обязуются принять эти меры, независимо от того, какая структура взимания платы будет в итоге принята. Распределение финансирования более подробно описано в **Главе 17, "Экологическая справедливость"**. Были выделены дополнительные \$5 млн. на меры по смягчению последствий и улучшению, в рамках обеспечения мониторинга по другим направлениям, а также \$47,5 млн. на скидки за проезд для малоимущих, о которых упоминалось ранее.
- 2 Спонсоры проекта приняли на себя обязательства по политике взимания платы за проезд, которая снизит ночной тариф за проезд с 12:00 до 4:00 утра. На основании моделирования, проведенного для сценариев взимания платы за проезд, проанализированных в экспертной оценке, ожидается, что эта политика позволит избежать значительной части прогнозируемых случаев перенаправлений движения грузовых автомобилей, поскольку многие из этих случаев перенаправления движения грузовых автомобилей, по прогнозам, будут происходить в ночные часы. После принятия Правлением ТВТА структуры взимания платы за проезд по ЦДР, которая будет включать освобождение/скидку на ночное время, будет проведено моделирование принятой структуры взимания платы, чтобы определить участки, на которых ожидается перенаправление движения грузовых автомобилей. После проведения анализа потребуется дополнительная координация между спонсорами проекта, Группой сообществ экологической справедливости, которая представляет территорию исследования в 10 округах, соответствующими сообществами, получающими в свою пользу меры по снижению воздействия на окружающую среду, и местными и уровня штата исполнительными агентствами, чтобы определить конкретные действия по снижению воздействия на окружающую среду.

КАКОВЫ ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОЕКТА НА ИМУЩЕСТВО, ОТНОСЯЩЕЕСЯ К РАЗДЕЛУ 4(f)?

Раздел 4(f) Закона Министерства транспорта США «U.S. Department of Transportation Act» от 1966 года (в настоящее время 49 USC Раздел 303 и 23 USC Раздел 138) запрещает агентствам USDOT, включая FHWA, одобрять любые программы или проекты, которые требуют «использования» любых находящихся в государственной собственности парковых территорий, зон отдыха или убежищ для диких и водоплавающих птиц; или любых земель из находящихся в государственной или частной собственности исторических мест национального, уровня штата или местного значения (в совокупности, ресурсы Раздела 4(f)), за исключением следующих случаев: (1) нет никакой целесообразной и возможной альтернативы использованию земли, и действия включают все возможное планирование для минимизации ущерба ресурсу Раздела 4(f); или (2) агентство определяет, что использование данной территории будет иметь минимальное негативное воздействие.

Проект может использовать объект недвижимости согласно Разделу 4(f), если он:

- Включает землю из Раздела 4(f) в состав транспортного объекта на постоянной основе;
- Временно занимает землю, которая является частью собственности Раздела 4(f), например, во время строительства; или
- Приводит к «конструктивному» использованию объекта согласно Разделу 4(f), когда нет постоянного или временного использования земли, но воздействие проекта в непосредственной близости (например, визуальное и шумовое) настолько сильно, что охраняемая деятельность, характеристики или свойства, которые квалифицируют ресурс для защиты согласно Разделу 4(f), существенно ухудшаются.

Воздействие de minimis подразумевает использование собственности по Разделу 4(f), которое в целом является незначительным по своему характеру и не приводит к негативному воздействию на историческое место и к негативному воздействию на деятельность, характеристики или свойства, квалифицирующие парк, зону отдыха или заповедник по Разделу 4(f).

FHWA оценило потенциальное воздействие Проекта на объекты Раздела 4(f) и определило, что альтернативный вариант взимания платы за проезд по ЦДР не приведет к использованию объектов Раздела 4(f), кроме парков Central Park и High Line, по следующим причинам:

- Парк Central Park: Оборудование системы взимания платы за проезд предлагается установить на четырех столбах в трех местах обнаружения на дорогах парка вблизи 59th Street. Оборудование будет установлено на столбах, которые заменят существующие столбы в тех же местах, и не позволит транспортным средствам, имеющим разрешение, использовать парк для въезда в ЦДР Манхэттена без уплаты сбора. Поскольку спонсоры проекта должны иметь постоянный доступ к столбам для обслуживания, FHWA предлагает сделать вывод, что альтернативный вариант взимания сбора платы за проезд по ЦДР приведет к минимальному воздействию на парк Central Park.
- Парк High Line: В альтернативном варианте взимания платы за проезд по ЦДР оборудование системы взимания сбора будет установлено на High Line, бывшем железнодорожном виадуке, на месте которого сейчас находится линейный парк.²⁰ Оборудование системы взимания платы будет установлено под путевой структурой на металлической трубе, прикрепленной к существующим балкам виадука. Никакая инфраструктура или оборудование системы взимания сборов не будет находиться на общественной парковой территории, расположенной на вершине High Line, и не будет видна с неё. Поскольку спонсоры проекта должны иметь постоянный доступ к

оборудованию для взимания сборов, прикрепленному к нижней части High Line, FHWA предлагает сделать вывод, что альтернативный вариант взимания сборов в ЦДР приведет к минимальному воздействию на High Line.

[Экспертная оценка, опубликованная в августе 2022 года, описывает предложения FHWA сделать вывод о том, что альтернативный вариант] взимания сборов за проезд по ЦДР приведет к минимальному воздействию на парки Central Park и High Line, и должностные лица, в чьем ведении находятся эти ресурсы, согласились с этим выводом, а Управление по охране исторических памятников штата Нью-Йорк (New York State Historic Preservation Office) согласилось с определением FHWA об отсутствии негативного воздействия на Central Park как историческую ценность. В ЭО, опубликованной в августе 2022 года, также описывается предложенный FHWA вывод о том, что временное занятие Центрального парка для организации альтернативной системы взимания платы за проезд по ЦДР не нанесет ущерба охраняемым видам деятельности, характеристикам или признакам, которые квалифицируют Центральный парк как объект защиты в соответствии с разделом 4(f), и поэтому временное использование ресурсов Центрального парка не является использованием этого имущества в соответствии с разделом 4(f).

После рассмотрения предложений общественности, полученных в период публичных комментариев, организация FHWA пришла к выводу, что альтернативный вариант оплаты проезда по ЦДР не повлияет на деятельность, особенности и атрибуты, которые дают право на защиту Хай-Лайн в соответствии с разделом 4(f), а альтернативный вариант оплаты проезда по ЦДР окажет минимальное воздействие на Центральный парк.

В Главе 19 «Оценка по Разделу 4(f)» приводится более подробная информация и обоснование этого вывода.

ЗАМЕЧАНИЯ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЯСНЕНИЯ

- ¹ Бюро переписи населения США. Исследование американского сообщества, 2015-2019 гг.; Бюро переписи населения США, 2012-2016 гг. Перепись населения. Пакет транспортного планирования.
- ² Бюро переписи населения США, 2012–2016 гг. Перепись населения. Пакет транспортного планирования. 2017 г. Отчет о рынке офисной недвижимости г. Нью-Йорка; Бюро переписи населения США. Исследование американского сообщества, 2015-2019 гг.
- ³ American Public Transportation Association («Американская ассоциация общественного транспорта»). Справочник по общественному транспорту за 2021 год, Таблица 10. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>
- ⁴ По состоянию на 1 июля 2021 года население Los Angeles (Лос-Анджелеса) составляло 3 849 297 человек. Бюро переписи населения США. Краткие факты. <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/losangelescitycalifornia,losangelescountycalifornia,CA/PST045221>.
- ⁵ Столичный транспортный совет Нью-Йорка. Январь 2021 г. *Отчет по данным о поездках в ЦДР Манхэттена за 2019 год*. Транзитные перевозки включают метро, пригородные железные дороги, автобусы, паромы и трамваи. NYMTC использует подсчет пассажиров, транспортных средств и велосипедов для подготовки данных по поездкам в ЦДР, и эти подсчеты включают рабочие и нерабочие поездки. Таким образом, процентное соотношение поездок по видам транспорта отличается от данных переписи. 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 **[Бюро переписи населения США, 2012–2016 гг. Пакет планирования переписи для пользователей транспорта.]**
- 7 Как определено законом MTA «Reform and Traffic Mobility Act» ЦДР Манхэттена состоит из географической зоны Манхэттена к югу от 60th Street и включительно, насколько это практически возможно, но не включает проезд Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive и шоссе West Side Highway/Route 9A, включая подземный переход Battery Park Underpass и любую наземную часть туннеля Hugh L. Carey Tunnel, которая соединяется с улицей West Street (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 MTA Subway and Bus Ridership for 2019 (Количество пассажиров метро и автобусов MTA в 2019 году). <https://new.mta.info/coronavirus/ridership>. Количество пассажиров автобусов отражает общее годовое количество пассажиров, зарегистрированное для New York City Transit и MTA Bus Company.
- 11 American Public Transportation Association («Американская ассоциация общественного транспорта»). 2021 *Public Transportation Fact Book (Справочник по общественному транспорту за 2021 год, Таблица 10)*. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>; Американская ассоциация общественного транспорта. «Отчет о пассажиропотоке общественного транспорта: Четвёртый квартал 2021 г.» <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 («Экономическое воздействие стратегии капитальных инвестиций Столичного транспортного управления на 2020-2024 гг.»)*. Подготовлено для «The Partnership of New York City». Март 2019 г. <https://pfny.org/wp-content/uploads/2020/01/MTA-Capital-Plan-2020-24-Econ-Impacts.pdf>.
- 13 MTA. 1 октября 2019 г. *Программа капиталовложений на 2020-2024 гг.: Рабочее резюме*. <https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.
- 14 Ibid.
- 15 Это отражает часть капитальной программы, направленную на улучшение транзитных перевозок; она включает дополнительные \$254 млн на другие транзитные проекты, не указанные здесь, а также поправку от декабря 2021 года, которая увеличила часть программы, связанную с транзитом и железной дорогой, на \$535 млн. Полная капитальная программа, включая нетранзитные улучшения, включает проекты на сумму \$55,3 млрд.
- 16 MTA. 1 октября 2019 г. *Программа капиталовложений на 2020-2024 гг.: Рабочее резюме*. <https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.
- 17 В апреле 2019 года законодательный орган принял Закон о реформе MTA и мобильности дорожного движения, который уполномочил ТВТА проектировать, разрабатывать, строить и эксплуатировать Проект. Среди положений, Закон требует создания Совета по проверке мобильности дорожного движения (TMRB) для подготовки рекомендаций сборам, а также для разработки рекомендаций по кредитам, льготам или скидкам за пользование дорогами. См. **Приложение 2В «Альтернативы проекта: Закон о реформе MTA и мобильности дорожного движения»**.
- 18 Моделирование спроса на поездки, проведенное для данной экспертной оценки и описанное в **Разделе 4А, «Транспорт: Региональное транспортное воздействие и моделирование»**, включил велосипедные дорожки как часть альтернативы бездействия, но не существующего состояния.
- 19 Ibid.
- 20 Новые велосипедные и автобусные полосы были учтены в транспортном моделировании, проведенном для данной экспертной оценки, и описаны в **Разделе 4А «Транспорт: Региональное транспортное воздействие, воздействие и моделирование»**, по мере необходимости.
- 20 Парк High Line также является историческим объектом (т.е. имеет право на включение в Национальный реестр), но освобожден от рассмотрения в качестве исторического объекта в соответствии с Разделом 4(f) как бывший железнодорожный объект (23 CFR 774.13).
- 22 **[Представителями этой группы, к примеру, являются «часто ездящие» водители, который регулярно ездят на работу, или лица, регулярно посещающие медицинские учреждения для получения медицинской помощи.]**
- 23 **[Спонсоры проекта обязуются установить пятилетний период действия льготного тарифа на проезд, чтобы дать время водителям с низким уровнем дохода, которые часто ездят по дорогам, испробовать альтернативные варианты и/или скорректировать свои привычки по мере того, как Проекты финансирования будут обеспечивать повышение надежности и доступности услуг.]**
- 24 **[Важно отметить, что во многих случаях, после получения такими клиентами E-ZPass, они также смогут воспользоваться более низкими ставками платы за проезд (по сравнению с "Tolls by Mail") на других объектах, включая, помимо прочего, туннели и мосты Port Authority of NY & NJ, мосты и туннели ТВТА, мосты New York State Bridge Authority и New York State Thruway, тем самым снижая собственные общие расходы на проезд.]**

- 25 [Это обязательство не лишает водителей такси и FHV города Нью-Йорка возможности пользоваться мерами по смягчению последствий для водителей с низким уровнем дохода, в том числе Планом скидок для малообеспеченных водителей для их автомобилей, не имеющих лицензии такси или FHV, при условии, что они смогут подтвердить свое право на получение таких скидок.]
- 26 [USEPA. 2014 г. Источник “Near Roadway Air Pollution and Health: Frequently Asked Questions.” [US]EPA-420-F-14-044. Август.
<https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100NFFD.PDF?Dockey=P100NFFD.PDF>. п. 1.; По определению USEPA, воздушные токсичные вещества, часто называемые опасными загрязнителями воздуха (ОЗВ), - это загрязнители, которые, как известно или предполагается, вызывают рак или другие серьезные последствия для здоровья, такие как репродуктивные эффекты или врожденные дефекты, или неблагоприятные экологические последствия. [В рамках своей программы NAP EPA регламентирует 187 химических веществ (USEPA, 2009d). Большинство токсичных веществ в воздухе образуются в результате эксплуатации транспортных средств и работы промышленности, в частности автотранспорта, промышленных предприятий и электростанций. USEPA. EJSCREEN Environmental Justice Mapping and Screening Tool: EJSCREEN Technical Documentation. Сентябрь 2019 г.
https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-04/documents/ejscreen_technical_document.pdf.]
- 27 [USEPA. 2021 г. Источник “Diesel Particulate Matter (PM) Air Toxics.” EnviroAtlas National Data Fact Sheet. Январь.
<https://enviroatlas.epa.gov/enviroatlas/DataFactSheets/pdf/Supplemental/DieselPMairtoxics.pdf>; USEPA. 2014 г. Источник “Near Roadway Air Pollution and Health: Frequently Asked Questions.” [US]EPA-420-F-14-044. Август. <https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100NFFD.PDF?Dockey=P100NFFD.PDF>. п. 3; Lattanzio, Richard. 2022 г. Heavy Duty Vehicles, Air Pollution, and Climate Change. Report IF12043. Washington, DC: Congressional Research Service.
<https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF12043>.]
- 28 [Источник - 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 г. Источник - “Cost-Effectiveness of Capping Freeways for Use as Parks: The New York Cross Bronx Expressway Case Study.” American Journal of Public Health 108. Сmp. 379-384. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2017.304243>.]
- 29 [Источник - Negret, Marcel, and Carlos Mandeville. 2020 г. “Housing Segregation Is a Choice.” Regional Plan Association. 21 августа 2020 г. <https://rpa.org/latest/lab/housing-segregation-is-a-choice>.]
- 30 [Не смотря на то, что для оценки близости движения EJScreen применяет расстояние в 500 метров (примерно 1600 футов), в данном расчете близости движения грузовиков использовалось расстояние в 300 метров (примерно 1000 футов). Данное решение было принято на основании технической документации EJScreen и обзора других исследований, которые изучают взаимосвязь между близостью к дорогам и загрязнением окружающей среды. Одним из таких исследований является недавний отчет Urban Institute, в котором авторы по результатам анализа литературы “определили... что загрязнение в более тесных границах в значительной степени сохраняется.” USEPA. 2019 г. Источник - EJSCREEN Technical Documentation. https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-04/documents/ejscreen_technical_document.pdf. п. 50; Samuels, Gabe and Yonah Freemark. 2022 г. 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>. п 5; American Lung Association. 2022 г. Источник - Living Near Highways and Air Pollution. <https://www.lung.org/clean-air/outdoors/who-is-at-risk/highways>. Ноябрь; Kim, Deajin, et. al. 2022. Dynamic grid-receptor method for regional-level near-road air quality analysis. Environment. 105 Апрель. <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. Январь. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2021.106898>.]
- 31 [В контексте проведения анализа учитывался фактор близости грузового транспорта, поскольку он более точно отражает степень воздействия дорожного движения. В контексте изменения движения грузовиков применялся сценарий взимания платы за проезд типа E, поскольку именно в этом сценарии отмечены максимальные изменения маршрутов (перенаправления) движения грузовых автомобилей. Для анализа перенаправления негрузового трафика были использованы сценарии E и G. Сценарий E был применен для выявления сходства поведения грузового и негрузового трафика, а затем был использован сценарий G, поскольку он предполагал наибольшее увеличение негрузового трафика. Дополнительные пояснения по методологии приведены в Приложении 17D, “Технический меморандум”.]
- 32 [В Техническом меморандуме (Приложение 17D) описывается и оценивается воздействие Проекта с учетом 80-го перцентиля для загрязнителей воздуха и 66,66-го перцентиля для количества людей, страдающих хроническими заболеваниями. Использование 90-го

процентия для определения локаций для смягчения последствий соответствует методологии Инструмента скрининга климатической и экономической справедливости по качеству окружающей среды для определения районов для инвестиций.]

- ³³ **[В следующих населенных пунктах возможно наличие населенных локаций, требующих мер для локального смягчения негативных последствий: High Bridge, Morrisania и Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx в Бронкс, Нью-Йорк; East Harlem, Randall's Island и Lower East Side/Lower Manhattan в Манхэттен, Нью-Йорк; Downtown Brooklyn, Fort Greene и South Williamsburg в Бруклин, Нью-Йорк; Orange, East Orange и Newark в округе Эссекс, Нью-Джерси, и Fort Lee в округе Берген, Нью-Джерси (за исключением территорий, на которых действует сценарий G).]**