

无重大影响调查结果拟稿

Central Business District (CBD) Tolling Program

纽约州纽约市

联邦领导机构

Federal Highway Administration

项目发起人

New York State Department of Transportation

Triborough Bridge and Tunnel Authority

New York City Department of Transportation



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



**Department of
Transportation**



2023 年 4 月

Federal Highway Administration (FHWA) 为何要发布无重大影响调查结果 (FONSI) 拟稿?

一旦获得通过，本拟定行动将成为全国第一个通过包围隔离收费治理交通拥堵的提案。根据 Council on Environmental Quality 条例 (40 CFR 1501.6)，该机构应在其作出关于是否需要准备环境影响报告书的最终裁定前，以及采取可能需要的行动前 30 天发布 FONSI，以供公开评审。

FONSI 拟稿

经 FHWA 确定，最终 EA 中所述的拟定行动不会对人类或自然环境造成重大影响。本 FONSI 拟稿以包含相应缓解措施的最终 EA 为依据。FHWA 已进行独立评估，认定已就拟定行动和相应的缓解措施的目的和需求、环境问题及影响进行了充分和准确的讨论。最终 EA 提供了充分的证据和分析，认定无需准备环境影响报告书。FHWA 对最终 EA 的准确性、范围和内容承担全部责任。

提交人：

Allison L. C. de Cerreño, Ph.D.
首席营运官
Triborough Bridge and Tunnel Authority

日期

Nicolas A. Choubah, P.E.
总工程师
New York State Department of Transportation

日期

Eric Beaton
交通规划与管理副专员
New York City Department of Transportation

日期

批准人：

Richard J. Marquis
纽约部管理者
Federal Highway Administration

日期

根据《United States Code》(USC) 第 23 编第 139(l) 节，Federal Highway Administration 可在《Federal Register》中发布通知，说明一个或多个联邦机构已就某个交通项目的许可、授权或批准采取了最终行动。如果已发布此类通知，则除非在该等通知发布日期之后的 150 天内（或在联邦法律规定的允许对联邦机构行为进行司法审查的更短期限内）要求对联邦机构的行为进行司法审查，否则将禁止再提出此类要求。如果未发布通知，则将适用管辖此类要求的联邦法律另外规定的期限。

目录

1. 拟定行动是什么？	1
2. 减轻拟定行动的不利影响的承诺有哪些？	2
3. 自最终环境评估 (EA) 报告发布以来，已经采取的措施有哪些？（占位符）	25
4. 最终 EA 有哪些变更？（占位符）	25
5. 关于最终 EA，收到了哪些反馈？（占位符）	25
6. 下一步要做什么？	25

表格

表 1. CBD Tolling Alternative 的收益和影响与收费方法的对比摘要	3
表 2. 区域和基于地点的缓解措施	15
表 3. CBD Tolling Alternative 缓解措施和强化措施实施方法概述	16

附录

以电子方式在项目网站上提供。

将提供超链接。（占位符）

附录 A. Central Business District (CBD) Tolling Program 最终环境评估（占位符）
附录 B. 最终环境评估公众反馈（占位符）
附录 C. 最终环境评估和无重大影响调查结果拟稿公布公众通知（占位符）

1. 拟定行动是什么？

CBD Tolling Alternative（本项目）将根据《Traffic Mobility Act》实施一项缓解 Manhattan CBD 交通拥堵的车辆收费计划。¹ 本项目旨在通过将本项目纳入 FHWA 的 Value Pricing Pilot Program (VPPP)，减少 Manhattan CBD 的交通拥堵，为未来的交通改善创收。

Manhattan CBD 由 Manhattan 60th Street 以南的地理区域组成（包括 60th Street），但不包括 Franklin D. Roosevelt Drive (FDR Drive)、West Side Highway/Route 9A、Battery Park Underpass 以及连接至 West Street 的 Hugh L. Carey Tunnel 的任何路面车行道部分 (West Side Highway/Route 9A)。Metropolitan Transportation Authority (MTA) 的附属机构 Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) 将通过 CBD Tolling Alternative 使用无现金收费系统对进入或停留在 Manhattan CBD 的车辆收费。收费适用于所有已登记车辆（即上牌车辆），符合条件的授权紧急车辆和符合条件的残障人士运送车辆除外。^{2, 3} 每天仅对乘用车只收取一次费用。⁴ “停留”在 Manhattan CBD 的车辆是指检测到离开 Manhattan CBD，但未在当天检测到进入 Manhattan CBD 的车辆。考虑到检测到这些车辆离开，那么它们一定是驾驶经过 Manhattan CBD 到达检测点的，因此在当天的一段时间内“停留”在 Manhattan CBD。将因这些车辆当天停留在 Manhattan CBD 而对它们收费。

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

具体收费价格可能上下浮动，在拥堵严重的高峰时段，收费价格较高。由于此类影响与收费安排密切相关，CBD Tolling Alternative 将在给定的收费场景中对各种收费方法进行评估。在大多数收费场景中，不同类型车辆的收费价格并不相同，例如货运卡车与非商用载客车辆的收费价格不同。收费标准和结构将由 TBTA 确定，如第 6 节所述。

¹ 《Traffic Mobility Act》对某些纽约州法律的部分规定进行了修订，包括《Vehicle and Traffic Law》、《Public Authorities Law》和《Tax Law》。最终 EA 附录 2B“项目备选方案：MTA Reform and Traffic Mobility Act”提供了上述法律的修订文本。

² 符合条件的授权紧急车辆的定义详见《Consolidated Laws of the State of New York》中《Vehicle and Traffic Law》的第 1 编第 1 条第 101

节。根据目前的定义，符合条件的残障人士运送车辆包括政府颁发残障牌照的车辆，以及由组织所有或经营的、专门用于运送残障人士的车队车辆。

³ 收费不适用于不受登记要求约束的车辆，如自行车、电动踏板车、电力辅助自行车（“电动自行车”）。

⁴ 乘用车的定义详见《Consolidated Laws of the State of New York》中《Vehicle and Traffic Law》的第 4 编第 14 条第 401(6) 节。

2. 减轻拟定行动的不利影响的承诺有哪些？

表 1 概述了在最终 EA 中确定的本项目的潜在影响，以及本项目发起人作出的、经 FHWA 确定不会造成重大影响的监测和缓解措施承诺。表 2 和表 3 进一步列出了负责实施已制定的缓解和强化措施的本项目发起人和相关地方机构，以及本项目发起人实施已制定的缓解措施的权限。

表 1. CBD Tolling Alternative 的收益和影响与收费方法的对比摘要

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

无重大影响调查结果拟稿

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

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
4C - 交通: Transit	Transit 系统	项目将产生一笔专用资金收入用于投资 Transit 系统。 往返 Manhattan CBD 的 Transit 乘客将增加 1% 到 2%，因为一些人会选择 Transit 而不是开车。Transit 客流增加不会对任何沿线交通工具的运力产生不利影响。	纽约市 Transit	整个 Transit 系统内容流增减百分比	1.5% 至 2.1%							否	无需缓解措施。无不利影响
			PATH		0.8% 至 2.0%								
			Long Island Rail Road		0.6% 至 2.0%								
			Metro-North Railroad		0.6% 至 1.9%								
			NJ TRANSIT 通勤铁路		0.3% 至 2.3%								
			MTA/NYCT Buses		1.3% 至 1.6%								
			NJ TRANSIT 巴士		0.5% 至 1.1%								
			其他巴士（郊区巴士和私人运营巴士）		0.0% 至 0.9%								
			渡轮（Staten Island Ferry、NYC Ferry、NY Waterway、Seastreak）		2.5% 至 3.5%								
			Roosevelt Island Tram		1.7% 至 4.1%								
	对巴士系统的影响	降低 Manhattan CBD 内和 Manhattan CBD 60th Street 边界周围的交通流量将减少对巴士运营造成不利影响的道路拥堵，促进更准时、更便捷的巴士出行。	Manhattan 本地巴士	最大载客量点增减百分比	增加 0.5% 至 1.2%							否	无需缓解措施。无不利影响
			Bronx 快速巴士		-1.6% 至 2.2%								
			Queens 本地和快速巴士（途经 Ed Koch Queensboro Bridge）		2.0% 至 2.8%								
			Queens 快速巴士（途经 Queens-Midtown Tunnel）		-1.3% 至 4.1%								
			Brooklyn 本地和快速巴士		1.3% 至 2.6%								
			Staten Island 快速巴士线路（途经 Brooklyn）		3.7% 至 4.5%								
			Staten Island 快速巴士线路（途经 NJ）		1.0% 至 2.8%								
			NJ/West of Hudson 巴士（途经 Holland Tunnel）		-1.4% 至 1.4%								
			NJ/West of Hudson 巴士（途经 Lincoln Tunnel）		0.4% 至 1.5%								

无重大影响调查结果拟稿

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
4C - 交通: Transit (续)	Transit 设施	<p>乘客增加也会影响车站内的客流量，这可能对五个 Transit 车站的某些垂直交通设施（即，楼梯和自动扶梯）产生不利影响：</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hoboken Terminal、Hoboken、NJ PATH 站 ▪ Manhattan CBD 内的 Times Sq-42 St/42 St-Port Authority Bus Terminal 地铁站（N、Q、R、W 和 S；Nos. 1、2、3、和 7；以及 A、C、E 线） ▪ Queens 的 Flushing-Main St 地铁站（7 号线） ▪ Manhattan CBD 内的 14th Street-Union Square 地铁站（Nos. 4、5 和 6；以及 L、N、Q、R、W 线） ▪ Queens 的 Court Square 地铁站（7 号线和 E、G、M 线） 	Hoboken Terminal-PATH 站 (NJ) 楼梯 01/02	高峰时段乘客人数净增长或使用楼梯人数	45	72	122	164	240	205	139	是	收费方法 E 和 F 所需采取的缓解措施。TBTA 将在收费运营开始前一个月与 NJ TRANSIT 和 PANYNJ 协调，监测楼梯 01/02 的行人流量以建立基准线，并在项目运营开始后两个月进行监测。如果楼梯 01/02 在实施前后的客流量对比显示增量变化大于或等于 205，那么 TBTA 将与 NJ TRANSIT 和 PANYNJ 协调实施标志和导向标识改进，以分散楼梯 01/02 的部分人员，并在需要时补充工作人员。
			42 St-Times Square-地铁站 (Manhattan) 楼梯 ML6/ML8 连接楼梯夹层至 uptown 1/2/3 线地铁站台	相比收费方法 E，高峰时段站点整体客流量（不局限于受影响的楼梯或地点）的增减	63%	59%	68%	82%	100%	82%	56%	是	需要缓解措施。TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作，对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到阈值，TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作，拆除中心护栏，采用标准化挡板，以使楼梯在没有护栏的情况下依旧满足安全标准。在设定阈值时，应为实施缓解措施留足充分的时间，以避免不利影响的实际发生。
			Flushing-Main St 地铁站 (Queens)-自动扶梯 E456 连接街道到夹层	相比收费方法 E，高峰时段站点整体客流量（不局限于受影响的楼梯或地点）的增减	116%	91%	108%	116%	100%	133%	72%	是	需要缓解措施。TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作，对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到这个阈值，MTA NYCT 将把速度从每分钟 100 英尺 (fpm) 提高到每分钟 120 英尺。
			Union Sq 地铁站 (Manhattan)-自动扶梯 E219 连接 L 地铁线平台到 Nos. 4/5/6 线夹层	相比收费方法 E，高峰时段站点整体客流量（不局限于受影响的楼梯或地点）的增减	63%	82%	87%	102%	100%	95%	61%	是	需要缓解措施。TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作，对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到这个阈值，MTA NYCT 将把自动扶梯的速度从 100 英尺/分钟提高到 120 英尺/分钟。

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

无重大影响调查结果拟稿

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
	社区设施和服务	对于 Manhattan CBD 的社区设施和服务提供者、其驾车员工以及从 CBD 外驾车前来的客户，成本有所增加。	Manhattan CBD	描述说明	该计划可能导致驾车进出 Manhattan CBD 的社区服务提供者、驾车前往 Manhattan CBD 内社区设施和服务地点的客户、以及驾车前往 CBD 外社区设施的 CBD 居民和社区设施员工的成本增加。考虑到除驾车出行外，此类出行的替代选择较多，因此，驾车前往社区设施和服务的新增费用不被视为对社区设施和服务的不利影响。							否	无需缓解措施。无不利影响
	对弱势社会群体的影响	为 MTA Capital Program 开辟新收入来源对弱势社会群体有利	28 县研究地区	描述说明	<p>该项目为 MTA 2020–2024 Capital Program（及其后续 Capital Program）开辟了新的收入来源并减少了 Manhattan CBD 的拥堵，这对某些弱势社会群体，包括年长者、残疾人、依赖 Transit 的群体和非驾车群体有利。</p> <p>年长者将受益于 CBD Tolling Alternative 的出行时间缩短和巴士服务准点率改善，因为相比其他交通工具（如地铁），巴士乘客往往年纪较大，且如上所述，Manhattan CBD 的巴士乘客将受益于拥堵减少后节省的出行时间。</p> <p>65 岁以上符合条件的残障人士在乘坐 MTA 地铁和巴士时可以享受优惠票价，符合条件的年长者也可以享受 MTA 的辅助客运服务，包括代表 MTA 运送辅助客运用户的出租车和 FHV。符合残障认定资格年长者和低收入群体驾车前往 Manhattan CBD 同样有权获得提供给一般低收入残障群体的同等缓解措施和强化措施的优待。其他驾车前往 Manhattan CBD 的年长者则需要支付通行费用。</p>							否	无需缓解措施。无不利影响
	通勤出行	一小部分人驾车上班的成本增加	28 县研究地区	描述说明	驾车前往和在 Manhattan CBD 内行驶的通勤出行减少，使用 Transit 通勤的出行增加。即使 CBD 收费仍选择驾车的人会根据驾车的需要或方便驾驶，并且会因 Manhattan CBD 拥堵缓解中受益。由于此类出行有广泛的 Transit 替代选择，且目前驾车通勤的人数较少，因此该计划对进出 Manhattan CBD 的通勤影响微乎其微（低于 0.1%）。							否	无需缓解措施。无不利影响
5B - 社会环境：邻里区特征		邻里区特征无显著变化	Manhattan CBD	描述说明	本地街道交通模式的变化不太可能改变 Manhattan CBD 邻里区特征的决定性元素。							否	无需缓解措施。无不利影响
			60th Street Manhattan CBD 边界周围区域	描述说明	60th Street CBD 边界周围的停车需求变化（包括 60th Street 以北的需求增加，60th Street 以南的需求减少）不会造成投资减少，引起对邻里区特征的不利影响，也不会改变该区域邻里区特征的决定性元素。							否	无需缓解措施。无不利影响
5C - 社会环境：公共政策		无影响	28 县研究地区	描述说明	该项目将在研究区域和 Manhattan CBD 内与地区交通计划和其他公共政策保持一致。							否	无需缓解措施。无不利影响

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
6 - 经济环境	有利影响	地区经济效益	28 县研究地区	描述说明	通过减少拥堵获得经济效益，包括节省出行时间和改善出行时间准点率，从而提高生产力和效用、改善安全性，并降低与减少拥堵相关的车辆运营成本。							否	无需缓解措施。有利影响
	收费价格的经济影响	对于 CBD 内依赖车辆出行的个人与业务来说，需要支出新的费用成本	Manhattan CBD	描述说明	不会对 Manhattan CBD 内的任何特定行业或职业类别产生不利影响。考虑到 CBD 内有广泛便捷的 Transit 网络且使用率较高，新收费计划对总工作人数的影响占比较小。它不会对 Manhattan CBD 内的业务经营或任何业务的生存发展产生不利影响，包括出租车/FHV 业务。							否	<p>无需缓解措施。无不利影响</p> <p>[最终 EA 中的新增内容——强化措施 本项目发起人承诺建立一个小型企业工作组 (SBWG)，该工作组将在项目实施前 6 个月和实施后 6 个月召开会议，并在此后每年召开一次会议，就企业是否以及如何受到影响持续征求意见。</p> <p>作为其他问题缓解措施的一部分，TBTA 将确保在最终的 CBD 收费结构中，卡车和其他车辆的夜间收费至少在凌晨 12:00 至凌晨 4:00 减少到高峰收费的 50% 或以下；这也将有利于一些劳动者和企业。]</p>
	商品价格	新收费计划带来的成本不会造成大多数消费品成本变化	Manhattan CBD	描述说明	不太可能对大多数消费品成本造成显著影响。CBD Tolling Alternative 带来的任何成本上浮将由收货方的多个客户均摊（卡车可能进行多次交付，每一次都需要均摊），尤其是对于收货量较小的业务，例如小企业或微型企业的业务。个人业务成本所受的影响将降至最低。某些大宗商品行业（建筑材料、电子产品、饮料）的成本可能出现增长，因为配送市场的竞争较少。							否	无需缓解措施。无不利影响
	出租车和 FHV 行业	根据具体收费方法，由于 CBD 内出租车/FHV 车辆载客 VMT 减少，出租车和 FHV 的收入也会减少。这不会影响整个行业，但可能对个人司机产生不利影响（请参阅下方“环境正义”一节）。	28 县研究地区	全区内出租车/FHV VMT 每日净值变化 CBD 内出租车/FHV VMT 每日净值变化	-126,993 (-2.9%) -21,498 (-6.6%)	-14,028 (-0.3%) +15,020 (+4.6%)	-73,413 (-1.7%) - 11,371 (-3.5%)	-217,477 (-5.0%) -54,476 (-16.8%)	-116,065 (-2.7%) -25,621 (-7.9%)	-4,888 (-1.0%) +4,962 (+1.5%)	-137,815 (-3.2%) -27,757 (-8.6%)	否	无需缓解措施。无不利影响（针对出租车/FHV 司机所受的缓解措施，请参阅下方“环境正义”一节）。
	本地经济影响	60th Street CBD 边界周围的停车需求变化	60th Street Manhattan CBD 边界周围区域	描述说明	60th Street Manhattan CBD 边界周围的停车需求变化（包括 60th Street 以北的需求增加，60th Street 以南的需求减少）可能为 60th Street 以南的一个或多个停车设施带来不利存续的风险，但不会造成投资减少，引起对邻里区特征的不利影响。							否	无需缓解措施。无不利影响
7 - 公园与娱乐资源	在 Central Park 南部设置新的收费基础设施、收费系统设备和标识	Manhattan CBD	描述说明	该项目将更换 Central Park 近 59th Street 的三个探测地点的四根现有路灯柱，以及公园围墙外两条相邻的人行道。新路灯柱的位置不变，不会减少公园空间或影响公园的地貌和活动。项目拟将收费基础设施安置在 High Line 建筑下方、公园区域外的 High Line 建筑上方。FHWA 通过公众参与流程，就本项目对这些公园的影响征求公众意见（见最终 EA 第 19 章，“第 4(f) 节评估”）。							否	无需缓解措施。请参阅最终 EA 第 7 章“公园与娱乐资源”，以了解避免对公园造成不利影响的措施清单。	
8 - 历史文化资源	在历史性地产上或附近新建收费基础设施和收费系统设备	项目潜在影响范围 (APE) 内有 45 处历史性地产	描述说明	根据 National Historic Preservation Act 第 106 条对该项目进行的审查，FHWA 已确定该项目对历史性地产无不利影响，并得到了 State Historic Preservation Office 的同意。							否	无需缓解措施。请参阅最终 EA 第 8 章“历史文化资源”，以了解避免对历史性地产造成不利影响的措施清单。	
9 - 视觉资源	新的收费基础设施和收费系统设备为视觉环境带来的变化	视觉影响区域	描述说明	该项目基础设施和设备将采用与路灯柱、标识杆或纽约市已使用的同类结构相似的形式。收费系统设备配置中的摄像头将在夜间使用红外照明，以便在不需要任何可见光的情况下获得车牌图像。该项目对一般人群仅产生中性影响，对视觉资源无不利影响							否	无需缓解措施。无不利影响	

无重大影响调查结果拟稿

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
10 - 空气质量	与卡车交通改道相关的排放增加或减少...下文续...	Macombs Road, Bronx, NY 的 Cross Bronx Expressway	年平均日[交通量]的增加或减少 (AADT)	3,901	3,996	2,056	1,766	3,757	2,188	3,255	否	<p>无需缓解措施。无不利影响</p> <p>强化措施</p> <p>1. 请参阅本表末尾关于强化监测的总体强化措施。</p> <p>2. [TBTA 将与 NYC DOHMH] 扩大现有的传感器网络，以监测优先位置，并补充少量实时 PM_{2.5} 监测器，以提供对一天中不同时间模式的洞察，从而确定空气污染的变化是否可归因于本项目实施后发生的交通变化。[本项目发起人将考虑 EA 中的空气质量分析和环境正义利益相关方的意见，选择额外的监测位置。在最终确定监测方法之前，还将咨询 NYS Department of Environmental Conservation (NYSDEC) 和其他开展监测的机构。] 本项目发起人将在实施前（设定基准线）和实施两年后监测空气质量。在最初的两年实施后分析期之后，[除了持续的空气质量监测和报告，] 本项目发起人将评估空气质量变化的幅度和可变性，以确定是否需要设立更多的监测[站点]。[通过监测计划收集的数据将在数据可用和分析完成后公开。从实施前监测开始，将持续在线提供来自实时监测器的数据。]</p>	
			每天卡车数目增减	509	704	170	510	378	536	50			
			卡车改道是否对空气质量造成潜在不利影响	否	否	否	否	否	否	否			
		I-95, Bergen County, NJ	AADT 增减	9,843	11,459	7,980	5,003	7,078	5,842	12,506	否		
			每天卡车数目增减	801	955	729	631	696	637	-236			
			卡车改道是否对空气质量造成潜在不利影响	否	否	否	否	否	否	否			
		RFK Bridge, NY	AADT 增减	18,742	19,440	19,860	19,932	20,465	20,391	21,006	否		
			每天卡车数目增减	2,257	2,423	2,820	3,479	4,116	3,045	432			
		10-空气质量 (续)	与卡车交通改道相关的排放增加或减少 (续)	RFK Bridge, NY (续)	卡车改道是否对空气质量造成潜在不利影响	否	否	否	否	否	否		否
11 - 能源	区域能源消耗减少	28 县研究地区	描述说明	减少区域内 VMT 将减少能源消耗							否	无需缓解措施。有利影响	

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
12 - 噪音	交通流量变化带来的噪音增减微乎其微		桥梁和隧道路口	描述说明	在收费方法 D 中, Queens-Midtown Tunnel 附近可预测最大噪音声级将少量增加 (2.9 dB(A)), 人耳几乎无法察觉。							否	无需缓解措施。无不利影响 强化措施 请参阅本表末尾关于强化监测的总体强化措施。
			本地街道	描述说明	用收费方法 C 评估了 Downtown Brooklyn 的噪音水平变化, 用收费方法 D 评估了所有其他评估地点的噪音水平变化。Trinity Place 和 Edgar Street 路口可预测最大噪音声级将少量增加 (2.5 dB(A)), 人耳几乎无法察觉。未预测到 Downtown Brooklyn 的噪音水平提高。							否	
13 - 自然资源	在自然资源附近安装收费基础设施的施工活动	收费基础设施和收费系统设备的位置	描述说明	对地表水、湿地或洪泛平原无影响。将通过施工承诺管理可能对雨水和生态资源造成的潜在影响。该项目符合海岸区域政策。							否	请参阅最终 EA 第 13 章“自然资源”, 以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。	
14 - 危险废物	施工过程可能干扰现已存在的污染物或危险材料	收费基础设施和收费系统设备的位置	描述说明	施工过程中的翻土作业, 以及改变、移动或干扰可能含有石棉材料、铅基涂漆或其他有害物质的现有道路基础设施和公用事业设施。将通过施工承诺管理来管理潜在影响。							否	请参阅最终 EA 第 14 章“石棉材料、铅基涂漆、危险废物和污染材料”, 以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。	
15 - 施工影响	与安装收费基础设施相关的施工作业可能造成的破坏。	收费基础设施和收费系统设备的位置	描述说明	暂时改变交通流量或行人流量模式, 施工活动发出的噪音, 整体持续不超过一年, 在任何单独地点持续约两星期。将通过施工承诺管理来管理这些影响。							否	请参阅最终 EA 第 15 章“施工影响”, 以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。	

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

EA 章节/环境类别	主题	影响摘要	地点	表中数据	收费方法							潜在不利影响	缓解措施或强化措施
					A	B	C	D	E	F	G		
17 - 环境正义 (续)	低收入司机 (续)	<i>[2022 年 8 月发布的 EA 发现]</i> 新的 CBD 收费增加了司机的费用，这将不成比例地影响到 Manhattan CBD 的低收入司机，他们没有到达 Manhattan CBD 的 <i>[合理]</i> 备选方案。 <i>[随着对受影响人群的进一步分析和新的缓解措施的增加，最终 EA 得出结论，对低收入司机不会产生不成比例的高不利影响。(续)。]</i>	28 县研究地区	描述说明	通过新的 CBD 收费计划，在所有的收费方法中均将 <i>[出现]</i> 司机费用增加的情况。							是	<i>[最终 EA 中的新增内容-在最终的 CBD 收费结构中，TBTA 将确保卡车和其他车辆的夜间收费至少在凌晨 12:00 到凌晨 4:00 之间减少到高峰收费的 50% 或以下；这将有利于在此期间出行的低收入司机。]</i> <i>最终 EA 中的新增内容——在五年期内，TBTA 承诺为低收入经常出行的司机提供低收入折扣计划，他们将在每个日历月的前 10 次出行后的适用时间内享受 25% 的 CBD E-ZPass 全通行费折扣（此折扣不包括夜间时段，夜间时段已经享受了力度非常大的优惠）。]</i> <i>强化措施</i> <i>随着 Brooklyn 和 Manhattan 巴士网络重新设计的向前推进，TBTA 将与 MTA NYCT 协调，改善 EA 中确定的区域的巴士服务。]</i>
	出租车和 FHV 司机	<i>[2022 年 8 月公布的 EA 发现]</i> 在每天不止一次收取车辆通行费的情况下，纽约市的出租车和 FHV 司机将受到潜在的不成比例的严重不利影响，他们大部分为少数族裔。这将发生在未经修改的收费方法 A、D 和 G 中；对 FHV 司机来说，这种情况也会发生在收费方法 C 和 E 中。不利影响与新的 CBD 费用以及出租车和 FHV 的 VMT 减少有关，这将导致收入减少，从而导致就业损失。 <i>[由于增加了新的缓解措施，最终的 EA 得出结论，不会对出租车和 FHV 司机产生不成比例的高不利影响。]</i>	纽约市	描述说明 相比 No Action 备选方案，CBD 内出租车/FHV 每日载客 VMT 变化：EA 中包含的收费方法 相比 EA 中包含的收费方法，前往 CBD 的出租车/FHV 每日出行次数净值变化：进行额外分析以评估收费上限或免费条件的影响	收费方法 A、D 和 G 可能产生不利影响，这些方法没有规定出租车和 FHV 司机的收费上限或免费条件。	-21,498 (-6.6%)	+15,020 (+4.6%)	-11,371 (-3.5%)	-54,476 (-16.8%)	-25,621 (-7.9%)	+4,962 (+1.5%)	-27,757 (-8.6%)	是

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

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

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

表 2. 区域和基于地点的缓解措施

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

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

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

表 3. CBD Tolling Alternative 缓解措施和强化措施实施方法概述

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
4B - 交通：公路和本地十字路口 —— 交通 - 公路路段	三段公路： <ul style="list-style-type: none"> 靠近 Queens-Midtown Tunnel 的西行 Long Island Expressway (I-495) 路段（午高峰） 沿 I-95 西行的 George Washington Bridge（午高峰） East 10th Street 和 Brooklyn Bridge 之间的南行和北行 FDR Drive（晚高峰） 	<p>本项目发起人将在实施前进行一项监测计划，实施后的数据在收费操作开始后大约三个月收集，包括效果阈值；如果达到或超过阈值，本项目发起人将实施交通需求管理 (TDM) 措施，如匝道控制、汽车司机信息、所有已确定的对本项目实施有不利影响的公路位置的标志。NYSDOT 拥有所有权并负责维护 Long Island Expressway 和 I-95 的相关路段。FDR 的相关路段由 Montgomery Street 以南的 NYSDOT 和 Montgomery Street 以北的 NYCDOT 所有。TDM 措施的实施将在公路所有者和与实施 TDM 相关的任何资产所有者之间进行协调。</p> <p>TDM 措施实施后，本项目发起人将监测效果，如有必要，TBTA 将在采用的收费表的参数范围内修改通行费、通行点数、豁免和/或折扣，以减少不利影响。</p>	<p>数据收集的确切时间将基于季节性和其他因素，如符合 NYCDOT 交通量观测最佳实践的施工活动。延迟量化建模将在数据收集后 60 天内完成。</p> <p>基准线数据将在项目实施前的六个月内收集。实施后的数据将在收费开始后大约三个月收集。</p> <p>如果实施了 TDM 措施，将在实施后的六个月内收集额外的数据，以确定它们是否解决了不利影响。</p>	<p>工作日高峰时段平均延误增加 2.5 分钟或以上。</p> <p>数据收集和评估方法将遵循 NYSDOT Highway Design Manual 5.2 指南和 NYSDOT 数据服务程序的标准做法。</p>	<p>在发布决定文件之前，就监测计划向相关主管机构和合作机构征求同意。</p> <p>在确认延迟超过需要采取后续步骤的阈值后，将在两到十八个月的时间内实施 TDM 措施。将首先完成更容易实施的措施（如可变信息标志）。NYSDOT 目前有两个 TDM 项目，分别在 LIE 和 Cross Bronx (I-95) 的相关路段进行，TDM 措施可以根据需要与这些项目进行协调。</p> <p>在实施 TDM 措施后，在确认延迟超过需要采取后续步骤的阈值后，将对收费率、通行点数、豁免和/或折扣进行修改，从而可以就怎样进行修改开展分析，并就任何变化进行公共宣传。</p>	<p>NYSDOT 将主导 TBTA 和 NYCDOT 的合作关系。</p>
4B - 交通：公路和本地十字路口 —— 十字路口	Manhattan 的四个本地十字路口： <ul style="list-style-type: none"> Trinity Place 和 Edgar Street（午高峰） East 36th Street 和 Second Avenue（午高峰） East 37th Street 和 Third Avenue（午高峰） East 125th Street 和 Second Avenue（早高峰、晚高峰） 	<p>NYCDOT 将根据 NYCDOT 的常规做法，监测那些发现有潜在不利影响的十字路口，并实施适当的信号配时调整以降低影响。</p>	<p>数据收集的确切时间将基于季节性和其他因素，如符合 NYCDOT 交通量观测最佳实践的施工活动。延迟量化建模将在数据收集后 60 天内完成。</p> <p>基准线数据将在项目实施前的六个月内收集。</p> <p>实施后数据将在项目实施后六个月内收集。</p>	<p>对于实施前服务水平为 LOS E 或 F 的十字路口，十字路口平均延误增加大于 5 秒。</p> <p>对于服务水平为 LOS D 或更高水平的十字路口，十字路口 LOS 延误增加大于 5 秒达到 E 或 F。</p>	<p>信号配时调整将在确认延迟超过需要采取后续步骤的阈值的 90 天内进行。</p>	<p>NYCDOT 将主导和 TBTA 的合作关系。</p>

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
4C - 交通: Transit —— Transit 设施	Hoboken Terminal-PATH 站 (NJ) 楼梯 01/02	TBTA 将在收费运营开始前一个月与 NJ TRANSIT 和 PANYNJ 协调, 监测楼梯 01/02 的行人流量以建立基准线, 并在项目运营开始后两个月进行监测。如果楼梯 01/02 在项目实施前后的客流量对比显示增量变化大于或等于 205, 那么 TBTA 将与 NJ TRANSIT 和 PANYNJ 协调实施标志和导向标识改进, 以分散楼梯 01/02 的部分人员, 并在需要时补充工作人员。	对于楼梯客流量, 将在收费运营开始前一个月收集基准线数据以建立基准线, 并在项目运营开始后两个月收集基准线数据。 NJ TRANSIT 和 PANYNJ 会持续收集和评估车站乘客数据。	对于标志, 如果楼梯 01/02 在项目实施前后的高峰时段客流量对比显示增量变化大于或等于 205。 对于补充工作人员, 如果已经达到标志的阈值, 但尚未安装标志, 并且在开始收费运营前 30 天, Hoboken Terminal 的总体乘客量是 2019 年水平的 90%。	在发布决定文件之前, 就监测计划向 TBTA、PANYNJ 和 NJ TRANSIT 征求同意, 随后将起草谅解备忘录。 该谅解备忘录将在通行费确定后的 120 天内执行。 标志设计将在谅解备忘录签署后开始。 在观察到客流量超过需要采取后续步骤的阈值后, 将立即开始制作和安装标志。 如果需要, 在观察到客流量超过需要采取后续步骤的阈值后的 45 天内, 将派驻补充工作人员。 在标志制作和安装之前, 将启用补充工作人员。	TBTA 将主导并与 NJ TRANSIT 和 PANYNJ 协调工作。
	连接楼梯夹层到市郊 1/2/3 线地铁站台的 42 St-Times Square 地铁站 (Manhattan) 楼梯 ML6/ML8	TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作, 对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到阈值, TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作, 拆除中心护栏, 采用标准化挡板, 以使楼梯在没有护栏的情况下依旧满足安全标准。在设定阈值时, 应为实施缓解措施留足充分的时间, 以避免不利影响的实际发生。	确切时间将基于季节性和其他因素, 如服务变化和车站的施工活动。 对于楼梯客流量, 基准线数据将在项目实施前的六个月内收集。实施后数据将在项目实施后第一年内收集。 MTA NYCT 根据整个系统的十字转门入口和出口数据, 持续收集和评估车站乘客数据。	如果项目实施前后楼梯 ML6/ML8 高峰时段工作日客流量的比较显示, 工作日高峰时段的增量变化大于或等于 92 名乘客, 42 St-Times Square 地铁站的总客流量是 2019 年水平的 90%。 数据收集和评估方法将遵循符合 CEQR Technical Manual 的标准实践, 并将与 NYCT 协调。	超过客流量阈值后, 将立即开始设计和资源分配, 扶手将在车站总乘客量超过 2019 年水平的 90% 之前拆除。	TBTA 将主导与 MTA NYCT 的合作关系。
	Flushing-Main St 地铁站 (Queens)-自动扶梯 E456 连接街道到夹层	TBTA 将与 MTA NYCT 协调合作, 对该地点实施监测计划。该计划将用于划定采取更多行动的基准线、具体时间和阈值。如果达到这个阈值, MTA NYCT 将把速度从每分钟 100 英尺 (fpm) 提高到每分钟 120 英尺。	确切时间将基于季节性和其他因素, 如服务变化和车站的施工活动。 对于自动扶梯客流量, 基准线数据将在项目实施前的六个月内收集。实施后数据将在项目实施后第一年内收集。	如果项目实施前后自动扶梯 E456 高峰时段工作日客流量的比较显示, 工作日高峰时段的增量变化大于或等于 26 名乘客, Flushing-Main St 地铁站的总客流量是 2019 年水平的 90%。 数据收集和评估方法将遵循符合 CEQR Technical Manual 的标准实践, 并将与 NYCT 协调。	在车站的总乘客量超过 2019 年水平的 90% 之前。	TBTA 将主导与 MTA NYCT 的合作关系。

无重大影响调查结果拟稿

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

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
7 - 公园与娱乐资源	Manhattan CBD	请参阅最终 EA 第 7 章“公园与娱乐资源”，以了解避免对公园造成不利影响的措施清单。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	将根据合同在设计、开发、测试和/或施工期间发生。	TBTA 将确保承包商遵守合同要求。
8 - 历史文化资源	项目潜在影响范围 (APE) 内有 45 处历史性地产	请参阅最终 EA 第 8 章“历史文化资源”，以了解避免对历史性地产造成不利影响的措施清单。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	将根据合同在设计、开发、测试和/或施工期间发生。	TBTA 将确保承包商遵守合同要求。
10 - 空气质量	纽约市	TBTA 将与 NYC DOHMH 协调扩大本市现有的传感器网络，以监测优先位置，并补充少量实时 PM _{2.5} 监测器，以提供对一天中不同时间模式的洞察，从而确定空气污染的变化是否可归因于本项目实施后发生的交通变化。本项目发起人将考虑 EA 中的空气质量分析和环境正义利益相关方的意见，选择额外的监测位置。在最终确定监测方法之前，还将咨询 NYSDEC 和其他开展监测的机构。项目发起人将在实施计划前（以确立基准线）和计划实施后的两年内对空气质量进行监测。在最初的两年实施后分析期之后，除了持续的空气质量监测和报告，本项目发起人将评估空气质量变化的幅度和可变性，以确定是否需要设立更多的监测站点。通过监测计划收集的数据将在数据可用和分析完成后公开。从实施前监测开始，将持续在线提供来自实时监测器的数据。	项目实施前一年（设定基准线），项目实施后两年。 地点和持续时间将根据土地使用和非项目排放源以及环境正义利益相关方的意见来确定。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	正在分配资源和审批工作计划。基准线数据将在项目实施前一年收集，但确切的开始时间和持续时间将取决于项目实施的时间。监测位置将在数据收集前至少四个月确认。在项目实施之前，将收集不少于六个月的数据。	TBTA 将主导与 NYC DOHMH 和 NYSDEC 的合作关系。

无重大影响调查结果拟稿

EA 章节——主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
10-空气质量 (续)	Upper Manhattan 和 Bronx	MTA 目前正在将其车队向零排放巴士转变，这将减少空气污染物，改善巴士车站附近和巴士线路沿线的空气质量。MTA 承诺优先考虑长期服务不足的社区以及常年受恶劣空气质量和气候变化影响的社区，并制定了一项新方案，积极将此类优先事项纳入该转型的部署阶段过程。根据在本项目宣传过程中收到的反馈以及环境正义团体成员提出的问题，TBTA 与 MTA NYCT 协调，后者承诺在 MTA 下一次大型电池电动巴士车采购中接收电动巴士车时，优先考虑位于 Upper Manhattan 和 Bronx 并主要服务于环境正义团体的 Kingsbridge Depot 和 Gun Hill Depot，该采购将于 2022 年晚些时候开始。这项由 MTA NYCT 独立完成的工作预计将为 Bronx 的环境正义社区带来空气质量方面的好处。	关于 MTA 电池电动巴士的数量和位置的数据正在持续收集中。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	优先级排序已完成。接收巴士的时间表是 2025 年第一季度。	TBTA 将主导与 MTA NYCT 的合作关系。
13 - 自然资源	收费基础设施和收费系统设备的位置	请参阅最终 EA 第 13 章“自然资源”，以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	将根据合同在设计、开发、测试和/或施工期间发生。	TBTA 将确保承包商遵守合同要求。
14 - 危险废物	收费基础设施和收费系统设备的位置	请参阅最终 EA 第 14 章“石棉材料、铅基涂漆、危险废物和污染材料”，以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	将根据合同在设计、开发、测试和/或施工期间发生。	TBTA 将确保承包商遵守合同要求。
15 - 施工影响	收费基础设施和收费系统设备的位置	请参阅最终 EA 第 15 章“施工影响”，以了解避免、最小化或缓解潜在不利影响的施工承诺清单。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	将根据合同在设计、开发、测试和/或施工期间发生。	TBTA 将确保承包商遵守合同要求。
17 - 环境正义—— 低收入司机	28 县研究地区	Manhattan CBD 内的常住居民可享受用于 CBD 收费计划的税收抵免，条件是其纽约州调整后总收入低于 60,000 美元。TBTA 将与 New York State Department of Taxation and Finance (NYS DTF) 协调合作，以确保符合 NYS 税收抵免条件的司机能够获得必要的文件。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。NYS DTF 将收集关于 CBD 通行费税收抵免使用情况的数据。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	如果获得批准，将在项目批准后立即开始与 NYS DTF 进行协调。	TBTA 将主导并与 NYS DTF 协调工作。
		TBTA 将在项目网站上发布与税收抵免相关的信息，并在 NYS DTF 网站上提供相应位置的链接，指导符合条件的司机获得税收抵免的相关信息。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	在项目实施前至少 60 天，将在公众资讯活动期间向公众提供有关税收抵免的信息。将通过多种方式提供信息，包括印刷出版物、广播、广告牌、网站、社交媒体和现有的 MTA 资产，如数字地铁站标志和巴士广告。信息将以多种语言提供，并按地理位置定向投放。	TBTA 将主导并与 NYS DTF 协调工作。
		TBTA 将取消目前对没有信用卡帐户的 E-ZPass 客户收取的 10 美元可退还押金，这有时是一个准入障碍。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	项目实施前 60 天。	TBTA 将主导。

EA 章节——主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
		TBTA 还将进一步推广现有的 E-ZPass 支付和计划选项，包括允许司机按次支付（而不是预付）费用，在合作零售网点用现金进行帐户充值，以及通知其可能不知道的折扣计划。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。将记录关于广告宣传工作的范围和程度的信息，并持续收集关于 E-ZPass 帐户类型和数量的数据。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	至少在项目实施前 60 天，将在公共资讯活动时进行广告宣传。	TBTA 将主导。
		TBTA 将与 MTA 协调，就现有折扣 Transit 票价产品和计划的享受资格提供宣传和教育，包括针对 65 岁及以上年长者、残障人士和低收入人群的宣传和计划，许多人可能不知道这些信息。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。将记录关于宣传工作的范围和程度的信息。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	至少在项目实施前 60 天，将在公共资讯活动期间进行宣传。	TBTA 将主导和 MTA 的合作关系。
		本项目发起人承诺建立一个 Environmental Justice Community Group，该团体将每季度召开一次会议，第一次会议将在项目实施之前召开。由于与环境正义有关，本项目发起人将继续通过分享最新数据和分析、倾听关注问题以及寻求对收费制定流程的反馈，提供有意义的参与和接触机会。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	成员将在项目实施前六个月确认，第一次会议在项目实施前举行，第二次会议在项目实施后六个月内举行，此后每季度举行一次会议。	TBTA 将主导与 NYSDOT 和 NYCDOT 的合作关系。
		最终 EA 中的新增内容： 在最终的 CBD 收费结构中，TBTA 将确保卡车和其他车辆的夜间收费至少在凌晨 12:00 到凌晨 4:00 之间减少到高峰收费的 50% 或以下；这将有利于在此期间出行的低收入司机。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	与项目实施同时进行。	TBTA 将主导。
17 – 环境正义—— 低收入司机 (续)	28 县研究地区 (续)	最终 EA 中的新增内容： 在五年期内，TBTA 承诺为经常出行的低收入司机提供低收入折扣计划，他们将在每个日历月的前 10 次出行后的适用时间内享受 25% 的 CBD E-ZPass 全通行费折扣（此折扣不包括夜间时段，夜间时段已经享受了力度非常大的优惠）。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施；申请程序将在收费运营开始前几个月开始。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	与项目实施同时进行。	TBTA 将主导。
	纽约市	随着 Brooklyn 和 Manhattan 巴士网络重新设计的向前推进，TBTA 将与 MTA NYCT 协调，改善 EA 中确定的区域的巴士服务。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	TBTA 和 NYCT 之间的协调工作正在进行中，并将在通行费率定后进一步加强。Brooklyn 巴士交通网重新设计：规划草案于 2022 年 12 月公布，并将于 2023 年完善。Manhattan 巴士交通网重新设计的下一步是《目前状况报告》。	TBTA 将与 NYCT 协调开展工作。
17 – 环境正义—— 出租车和 FHV 司机	纽约市	最终 EA 中的新增内容： TBTA 将确保最终的 CBD 收费结构中包括出租车或 FHV 每天不超过一次的收费结构。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	与项目实施同时进行。	TBTA 将主导。
17 – 环境正义—— 将交通改道到某些已经因先前存在的空气污染和慢性疾病而堪重负社区 (见注 1)	整个环境正义研究地区有多个	最终 EA 中的新增内容： TBTA 将确保在最终的结构中，卡车和其他车辆的夜间收费至少在凌晨 12:00 至凌晨 4:00 减少到高峰收费的 50% 或以下；这将减少卡车改道。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	与项目实施同时进行。	TBTA 将主导。
		最终 EA 中的新增内容： NYCDOT 将扩大 NYC Clean Trucks Program，以加速将在某些本项目预计将增加卡车交通量的环境正义社区的公路上行驶的、符合条件的老式柴油卡车更换为低排放的电动、混合动力、压缩天然气和清洁柴油车辆。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	通行费率确定后，将开始与卡车所有权公司接洽；实施将在收费运营开始后的六个月内开始。	NYCDOT 将主导。

无重大影响调查结果拟稿

EA 章节——主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
		最终 EA 中的新增内容： NYCDOT 将在本项目预计增加卡车交通量的地点扩大其 off-hours deliveries program，以减少某些环境正义社区的日间卡车交通并提高道路安全。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	通行费率确定后，将开始与运货商和收货方接洽；实施将在收费运营开始后的六个月内开始。	NYCDOT 将主导。
	Brooklyn Bridge 和 East Houston Street 之间的 FDR Drive	最终 EA 中的新增内容： TBTA 将对在 FDR Drive 上向北行驶从 East Houston Street 离开后立即转向在 FDR Drive 上向南行驶的车辆收费；这将缓解 Brooklyn Bridge 和 East Houston Street 之间的 FDR Drive 上模拟的非卡车交通增长。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	与项目实施同时进行。	TBTA 将主导。

EA 章节—主题	相关位置	缓解措施和强化措施的描述	具体措施的项目实施前后数据收集时间表	用于确定何时实施后续步骤的阈值	具体措施的时机	主管机构
17 – 环境正义— 将交通改道到某些已经因先前存在的空气污染和慢性疾病而不堪重负的社区 (见注 1) (续)	Hunts Point Produce Market	最终 EA 中的新增内容: 本项目发起人将在 Hunts Point Produce Market 协调将烧柴油的 TRU 替换为更清洁的车辆。	不适用——不需要早期监测；在任何采用的收费结构下实施。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	在获得项目批准后，将立即与 TRU 所有者和承租人就 TRU 更换事宜进行接洽。	NYCDOT 将主导。
	根据收费方法，特定的人口普查区域的卡车交通量会有增加或减少。以下社区可能拥有应实施基于地点的缓解措施的人口普查区域： High Bridge、Morrisania 和 Crotona、Tremont、Hunts Point、Mott Haven、Pelham、Throgs Neck、Northeast Bronx、East Harlem、Randall’s Island、Downtown Brooklyn、Fort Greene、South Williamsburg、Orange、East Orange、Newark 和 Fort Lee。（见注 2）。	最终 EA 中的新增内容: NYS DOT 将协调扩大电动卡车充电基础设施。	设定通行费率后，将按照附录 17D 中的概述对所采用的收费结构进行分析，以确定预期发生卡车改道的位置。通过这一分析，并通与环境正义团体和其他利益相关者的持续接触，将确定基于地点的缓解措施的具体位置。将持续收集关于所实施的缓解措施的范围和影响的数据。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	具体地点将在制定通行费率后确定；实施将在收费运营开始后的六个月内开始。	NYS DOT 将主导。
		最终 EA 中的新增内容: 本项目发起人将协调部署路边植被，以改善道路附近的空气质量。			通行费率确定后，将与受影响的社区一起确定具体位置；实施将在收费运营开始后的六个月内开始。	本项目发起人将与相关的州和地方机构协调。
		最终 EA 中的新增内容: 本项目发起人将改造公园和绿地。			通行费率确定后，将与受影响的社区一起确定具体位置；实施时间将在地点确定后确定。	本项目发起人将与当地相关机构协调。
		最终 EA 中的新增内容: 本项目发起人将在学校安装或升级空气过滤装置。			通行费率确定后，在收费运营开始前，将进行现场/需求评估；实施时间将在地点确定后确定。	本项目发起人将与当地相关机构协调。
最终 EA 中的新增内容: 本项目发起人将与 NYC DOHMH 合作，扩大他们的 Asthma Case Management Program，并通过 Bronx 的邻里哮喘中心创建新的基于社区的哮喘项目。	通行费率确定后，在收费运营开始前，将进行现场/需求评估；实施时间将在地点确定后确定。	本项目发起人将与 NYC DOHMH 协调。				
整体项目强化措施	Manhattan CBD 和潜在的项目影响位置	本项目发起人承诺对本项目的潜在影响进行持续监测和报告，包括，例如，进入 CBD 的交通量、在 CBD 行驶的车辆里程；整个地区服务提供商的 Transit 容量；CBD 内的巴士速度；空气质量和排放趋势；停车；和本项目收入。将在该项目实施前后持续收集数据。在该项目实施一年后，将就项目影响发布一份正式报告；此后，每两年发布一次正式报告。此外，报告网站将在可行情况下，以开放数据格式最大限度地提供数据、分析和可视化。在完成数据收集和分析后，该网站将至少每年进行两次更新。这些数据还将用于支持适应性管理方法，以监测缓解措施的效果，并根据需要进行调整。	基准线数据收集始于 2019 年，并将随着外部来源的数据的提供（一些数据集仅每年或每季度发布）和数据分析完成，在项目实施过程中继续进行。 本项目实施后，将继续收集这些可用的数据集，并将开始收集新的数据集，如项目收入。	不适用——不需要阈值；在任何采用的收费结构下实施。	报告网站将在项目实施后尽快开始报告收费系统的基准线数据和实施后数据。 在该项目实施一年后，将就项目影响发布一份正式报告；此后，每两年发布一次正式报告。此外，报告网站将在可行情况下，以开放数据格式最大限度地提供数据、分析和可视化。在完成数据收集和分析后，该网站将至少每年进行两次更新。这些数据还将用于支持适应性管理方法，以监测缓解措施的效果，并根据需要进行调整。	TBTA 将主导与 NYCDOT 和 NYSDOT 的合作关系，并酌情与其他机构和实体协调数据。

注：

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

此页有意留白。

3. 自最终环境评估 (EA) 报告发布以来, 已经采取的措施有哪些? (占位符)

这是一个占位符。本 FONSI 拟稿将与最终 EA 一起公示 30 天, 以供公开评审。如果 FHWA 确定没有必要准备环境影响报告书, 则将在本节中报告在 30 天公开评审期内发生的与本项目的 NEPA 审核有关的任何活动。

4. 最终 EA 有哪些变更? (占位符)

这是一个占位符。本 FONSI 拟稿将与最终 EA 一起公示 30 天, 以供公开评审。如果 FHWA 确定没有必要准备环境影响报告书, 则将在本节中说明为响应最终 EA 的公开评审而需作出的任何变更。

5. 关于最终 EA, 收到了哪些反馈? (占位符)

这是一个占位符。根据在最终 EA 的 30 天评审期内收到的任何反馈的性质, FHWA 可能会对相关意见进行总结或纳入个人意见。如果 FHWA 确定没有必要准备环境影响报告书, 则将重点关注那些为流程提供新信息的反馈。

6. 下一步要做什么?

为有助于阐明 CBD Tolling Program, 《Traffic Mobility Act》要求 TBTA Board 成立一个由六名在公共财政、交通、公共交通或管理方面具有丰富经验的地区代表成员组成的 Traffic Mobility Review Board。Traffic Mobility Review Board 将就收费金额和收费结构 (如现行桥梁和隧道收费的通行点数、折扣和/或豁免) 向 TBTA Board 提出建议。⁵ 可变动定价结构可能会因在一天中的不同时段、一周中的各天和一年中的不同日期而有所不同, 并可能因不同类型的车辆而有所不同。根据 Traffic Mobility Review Board 的建议, TBTA Board 将先依据《New York State Administrative Procedure Act》举行公开听证会, 然后批准并采用最终收费结构。一经采用, 将在 TBTA 计划中详细说明桥梁和隧道收费的通行点数、折扣和/或豁免; 已根据《Public Authorities Law》征收附加费的出租车和/或 FHV 的点数、折扣和/或豁免; 以及可能采取的任何其他通行点数、折扣和/或豁免。⁶

Traffic Mobility Review Board 的建议将参考最终 EA, 其中包括交通研究, 并考虑交通模式、营运成本、公众影响和环境影响等因素, 包括但不限于空气质量和排放趋势。最终 EA 中的分析旨在确定

⁵ 2018 年 4 月, 纽约州对出行路线从 Manhattan 96th Street 以南开始、结束或经过的出租车和 FHV 征收拥堵附加费。《Traffic Mobility Act》要求 Traffic Mobility Review Board 调查具有潜在可行性的出租车和/或 FHV CBD 通行点数、折扣或豁免。最终 EA 的交通需求建模假定 2018 年立法制定的出租车和 FHV 附加费将在 CBD Tolling Alternative 中继续有效。

⁶ 《Consolidated Laws of the State of New York》中《Public Authorities Law》的第 5 编第 11 条第 1270-i 节。

无重大影响调查结果拟稿

实施 CBD Tolling Alternative 可能产生的影响，包括可能采取的任何其他通行点数、折扣和/或豁免。因此，最终 EA 考虑了一系列具有不同属性的收费方法，以确定可能产生的影响的范围。

TBTA 选定收费标准和结构后，必须重新进行评估，以确定 FONSI 中的决定是否仍然有效。这要求 TBTA 向 FHWA 证明，最终收费标准和结构的影响与最终 EA 中披露的影响一致，并且缓解措施仍然有效。

在 FONSI 发布后，本项目发起人和 FHWA 将签订收费协议，允许本项目发起人加入 FHWA Value Pricing Pilot Program (VPPP)。

在满足所有的联邦要求后（包括纳入 VPPP），就可以开始收费运营了。

**附录 A. CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) TOLLING PROGRAM 最终
环境评估（占位符）**

附录 B. 最终环境评估公众反馈（占位符）

附录 C. 最终环境评估和无重大影响调查结果拟稿公布公众通知（占位符）