

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

중심 업무 지구(Central Business District, CBD) 통행료 징수 프로그램

New York, New York

연방 주관 기관

연방 고속도로 관리국

프로젝트 스폰서

뉴욕주 교통부

Triborough Bridge and Tunnel Authority

뉴욕시 교통부



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**



**Department of
Transportation**



2023 년 4 월

연방 고속도로 관리국(FHWA)이 초안 FONSI (No Significant Impact)를 발표하는 이유는 무엇입니까?

이 제안된 조치는 승인될 경우 혼잡 통행료를 통해 교통 혼잡을 관리하는 국내 최초의 제안입니다. 환경품질위원회 규정(40 CFR 1501.6)에 따라 기관은 환경 영향 보고서를 준비할지 여부를 최종 결정하기 전 30 일 동안 및 조치가 시작되기 전에 FONSI 를 공개 검토에 사용할 수 있도록 준비해야 합니다.

초안 FONSI

FHWA 는 최종 EA 에 기술된 제안 조치가 인간 또는 자연 환경에 중대한 영향을 미치지 않을 것이라고 결정했습니다. 이 FONSI 초안은 적절한 완화 조치를 포함한 최종 EA 를 기반으로 합니다. FHWA 는 제안 조치 및 적절한 완화 조치의 목적과 필요성, 환경 문제 및 영향을 적절하고 정확하게 논의하기 위해 독립적으로 평가하고 결정했습니다. 최종 EA 는 환경 영향 평가서가 필요하지 않다고 결정할 수 있는 충분한 증거와 분석을 제공합니다. FHWA 는 최종 EA 의 정확성, 범위 및 내용에 대해 전적인 책임을 집니다.

제출자:

Allison L. C. de Cerreño, Ph.D.
최고 운영 책임자
Triborough Bridge and Tunnel Authority

날짜

Nicolas A. Choubah, P.E.
수석 엔지니어
뉴욕주 교통부

날짜

Eric Beaton
교통 계획 및 관리 부국장
뉴욕시 교통부

날짜

승인자:

Richard J. Marquis
뉴욕 디비전 관리자
연방 고속도로 관리국

날짜

연방 고속도로 관리국은 23 United States Code (USC) § 139(I)에 따라 하나 이상의 연방 기관이 교통 프로젝트에 대한 허가, 면허 또는 승인에 대한 최종 조치를 취했음을 나타내는 공지를 연방 관보에 게시할 수 있습니다. 그러한 공지가 게시된 경우, 이러한 연방 기관 조치에 대해 사법적 검토를 요청하는 클레임은 공지 게시일로부터 150 일 이내에 또는 연방법에 명시된 대로 연방 기관 조치에 대한 사법적 검토가 허용되는 더 짧은 기간 내에 클레임이 제기되지 않을 경우 금지됩니다. 공지가 게시되지 않은 경우, 그러한 클레임을 규율하는 연방법에서 달리 규정한 기간이 적용됩니다.

목차

| | |
|---|----|
| 1. 제안된 조치는 무엇입니까?..... | 1 |
| 2. 제안된 조치의 부정적 영향을 완화하기 위한 약속은 무엇입니까?..... | 2 |
| 3. 최종 환경 평가(EA) 이후 어떤 과정이 진행되었습니까? (플레이스 홀더)..... | 29 |
| 4. 최종 EA 에 적용된 변경 사항은 무엇입니까? (플레이스 홀더)..... | 29 |
| 5. 최종 EA 에서 어떤 피드백을 받았습니까? (플레이스 홀더)..... | 29 |
| 6. 다음 단계는 무엇입니까?..... | 29 |

표

| | | |
|------|---|----|
| 표 1. | 통행료 징수 시나리오 비교를 통한 CBD 통행료 징수 대안의 이점 및 영향 요약..... | 3 |
| 표 2. | 지역 및 장소 기반 완화 조치..... | 17 |
| 표 3. | 완화 및 개선 조치를 위한 CBD 통행료 대체 시행 접근법 요약..... | 18 |

부록

프로젝트 웹사이트에서 전자적으로 제공됩니다.
하이퍼링크가 제공됩니다. (플레이스 홀더)

| | |
|-------|--|
| 부록 A. | 중심 업무 지구(CBD) 통행료 징수 프로그램 최종 환경 평가(플레이스 홀더) |
| 부록 B. | 최종 환경 평가에 대한 공개 피드백(플레이스 홀더) |
| 부록 C. | 최종 환경 평가 및 초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)의 가용성 공지(플레이스 홀더) |

1. 제안된 조치는 무엇입니까?

CBD 통행료 징수 대안(프로젝트)은 Traffic Mobility Act 에 따라 Manhattan CBD 의 교통 혼잡을 줄이기 위해 차량 통행료 징수 프로그램을 시행합니다.¹ 프로젝트 목적은 FHWA 의 Value Pricing Pilot Program(VPPP) 승인에 따라 향후 교통 개선을 위한 수익을 창출하는 방식으로 Manhattan CBD 의 교통 혼잡을 줄이는 것입니다.

Manhattan CBD 는 West Street(West Side Highway/Route 9A)에 연결하는 Hugh L. Carey Tunnel 의 일부 평면 도로와 Battery Park Underpass, Franklin D. Roosevelt Drive (FDR Drive) 및 West Side Highway/Route 9A 를 제외한 60th Street 와 Manhattan 남쪽의 지리적 영역으로 구성됩니다. CBD 통행료 징수 대안으로, Metropolitan Transportation Authority(MTA)의 산하기관인 Triborough Bridge and Tunnel Authority(TBTA)는 현금 없는 통행료 징수 시스템을 통해 맨해튼 CBD 에 진입하거나 남아 있는 차량에 통행료를 부과합니다. 통행료는 장애인을 수송하는 공인 차량과 공인 긴급 차량을 제외하고 등록된 모든 차량(즉, 번호판이 있는 차량)에 적용됩니다.^{2,3} 승용차는 하루에 한 번만 통행료를 받습니다.⁴ Manhattan CBD 에 "남아 있는" 차량은 해당 지역을 떠날 때 감지되지만 당일 진입은 감지되지 않은 차량입니다. 떠난 것이 감지된 경우, 해당 차량이 감지 지점에 도달하기 위해 Manhattan CBD 를 통해 운행하고 따라서 하루 중 일정 시간 동안 해당 지역에 "남아 있어야" 합니다. 이 차량은 맨해튼 CBD 에 남아 있는 동안 당일 통행료가 부과됩니다.

주 거주자가 Manhattan CBD 내에 있고 뉴욕주 조정 총소득이 60,000 달러 미만인 거주자는 과세연도 동안 Manhattan CBD 통행료 금액과 동일한 뉴욕주 세금 공제를 받을 수 있습니다.

교통 혼잡이 높아지는 혼잡시간대에는 더 높은 통행료가 부과될 수 있으므로 통행료 금액은 달라질 수 있습니다. 이 효과는 통행료 체계와 밀접한 관련이 있으므로, CBT 통행료 징수 대안은 통행료 징수 시나리오에 정의된 통행료 체계의 범위를 평가했습니다. 대부분의 통행료 징수 시나리오에서 배달용 트럭과 같은 다양한 유형의 차량의 통행료는 비상업용 승용차의 통행료와 달랐습니다. 통행료 효율과 체계는 섹션 6 에 설명된 대로 TBTA 에서 정합니다.

¹ Traffic Mobility Act는 Vehicle and Traffic Law, Public Authorities Law 및 Tax Law를 포함하여 특정 뉴욕주 법률의 일부를 수정했습니다. 최종 EA의 부록 2B, "프로젝트 대안: MTA Reform and Traffic Mobility Act"는 해당 법률의 수정된 조항을 제공합니다.

² 공인 긴급 차량은 Consolidated Laws of the State of New York, Vehicle and Traffic Law, Title 1, Article 1 Section 101에 정의되어 있습니다. 현재 정의된 바와 같이, 장애인을 수송하는 공인 차량에는 정부에서 발급한 장애인 번호판이 부착된 차량과 조직이 소유하거나 운영하고 장애인을 수송하기 위해 독점적으로 사용되는 차량이 포함됩니다.

³ 자전거, 전기 스쿠터, 전기 보조 장치가 있는 자전거("전기 자전거")와 같이 등록 요건이 적용되지 않는 차량에는 통행료가 적용되지 않습니다.

⁴ 승용차는 Consolidated Laws of the State of New York, Vehicle and Traffic Law, Title 4, Article 14 Section 401(6)에 정의되어 있습니다.

2. 제안된 조치의 부정적 영향을 완화하기 위한 약속은 무엇입니까?

표 1 에 최종 EA 에서 식별된 프로젝트의 잠재적 영향과 FHWA 가 중대한 영향을 미치지 않을 것이라고 결정하게 만든 프로젝트 스폰서의 모니터링 및 완화 약속이 요약되어 있습니다. 표 2 와 3 에는 식별된 완화 및 개선 조치를 시행할 프로젝트 스폰서 및 관련 지역 기관과 식별된 완화 조치를 시행하기 위한 프로젝트 스폰서의 권한이 추가로 기술되어 있습니다.

표 1. 통행료 징수 시나리오 비교를 통한 CBD 통행료 징수 대안의 이점 및 영향 요약

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|-------------------------|----------------------------|---|--|--|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|------|---------------------|--|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 4A - 교통: 지역 교통 영향 및 모델링 | 차량 수 | 전반적인 Manhattan CBD 일일 차량 이동량 감소. 통행료 징수 시나리오에 따라 Manhattan CBD 또는 Manhattan CBD 주변으로 가는 여러 교차로로 우회하는 경우도 있습니다. 일부 순환 고속도로에서 트럭 운영을 포함한 교통량이 증가함에 따라 CBD 로 가는 다른 고속도로 구간에서 교통량이 감소합니다. 우회할 경우, Manhattan CBD 교차로 근처의 지역 교차로에서 교통량이 증가하거나 감소할 것입니다. | Manhattan CBD 까지의 교차로 위치 | 미시행 대안과 관련된 Manhattan CBD 에 진입하는 일일 차량의 증가 및 감소 % | -15% | -16% | -17% | -19% | -20% | -18% | -17% | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 이로온 영향 |
| | Manhattan CBD 로 자동차 운행 | | Manhattan CBD | 미시행 대안과 관련된 Manhattan CBD 로 자동차로 운행하는 근로자의 증가 및 감소 % | -5% | -5% | -7% | -9% | -11% | -10% | -6% | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 이로온 영향 |
| | Manhattan CBD 를 통과하는 트럭 이동 | Manhattan CBD | 미시행 대안과 관련된 Manhattan CBD 를 통과하는 일일 트럭 이동의 증가 및 감소 | -12,571 | -12,883 | -17,408 | -24,017 | -27,471 | -24,433 | -14,578 | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 이로온 영향 | |
| | 대중교통 운행 | Manhattan CBD | 미시행 대안과 관련된 Manhattan CBD 를 통과하는 일일 트럭 이동의 증가 및 감소 | -4,645 (-55%) | [-4,967] (-59%) | -5,253 (-63%) | -5,687 (-68%) | -6,604 (-79%) | -6,784 (-81%) | [-1,734] (-21%) | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 이로온 영향 | |
| | 교통량 결과 | 모든 통행료 징수 시나리오에서 Manhattan CBD 및 지역의 차량 주행 거리(VMT)가 전반적으로 감소했으며 일부는 차량 수단에서 대중교통 수단으로 전환되었습니다. | Manhattan CBD | 미시행 대안과 관련된 일일 대중교통 운행의 증가 및 감소 % | +1 ~ +3% | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| | | | NYC(비 Manhattan CBD) | % 미시행 대안과 관련된 일일 VMT 증가 및 감소 % | -9% ~ -7% | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. Manhattan CBD, 뉴욕시(비 CBD), 뉴욕시 북부, Connecticut 의 이로온 영향. Long Island 및 New Jersey 에서 VMT 가 증가함에도, 영향은 부정적이지 않습니다. |
| | | | New York 북부 NYC | | -1 ~ 0% | | | | | | | | |
| | | | Long Island | | -1% ~ 0% | | | | | | | | |
| | | | New Jersey | | (+)0.2%보다 적은 변화 | | | | | | | | |
| | Connecticut | (+)0.2%보다 적은 변화 | | | | | | | | | | | |

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|--------------|--|---|--|---|----|----|----|----|----|----|------------|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|---|---|---|---|----|---|---|---|---|---|----|----|----|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4B - 교통: 고속도로 및 지역 교차로 | 교통 - 고속도로 구간 | <p>중심 업무 지구(CBD) 통행료 징수 프로그램의 도입은 Manhattan CBD 통행료를 피하기 위해 사용되는 주변 도로에서 접근하는 고속도로 구간에서 혼잡을 증가시켜, 일부 통행료 징수 시나리오에서 정오 및 오후 혼잡시간대에 지연과 대기열을 증가시킬 수 있습니다.</p> <ul style="list-style-type: none"> Queens-Midtown 터널 근처 Westbound Long Island Expressway (I-495) (정오) I-95 서쪽 George Washington Bridge 접근 (정오) East 10th Street 와 Brooklyn Bridge 사이의 서쪽 및 북쪽 FDR Drive (오후) 다른 지역은 특히 Manhattan CBD 에 접근하는 경로에서 관련된 혼잡 감소를 보일 것입니다. | <p>10 개 고속도로 구간 (오전)</p> <p>10 개 고속도로 구간 (정오)</p> <p>10 개 고속도로 구간 (오후)</p> | 부정적 영향을 초래할 수 있는 혼잡시간대의 지연 및 대기열이 증가하는 고속도로 구간 | <p>분석된 통행료 징수 시나리오에서 10 개 고속도로 교통축 중 0 (통행료 징수 시나리오 D)</p> <p>분석된 통행료 징수 시나리오에서 10 개 고속도로 교통축 중 2 (통행료 징수 시나리오 D), 통행료 징수 시나리오 E 및 F</p> <p>분석된 통행료 징수 시나리오에서 10 개 고속도로 교통축 중 1 (통행료 징수 시나리오 D), 통행료 징수 시나리오 E 및 F</p> | | | | | | | 예 | <p>완화 조치 필요함. 프로젝트 스폰서는 [통행료 징수] 업무 시작 약 3 개월 후 수집된 구현 후 데이터와 영향 임계값을 포함한 모니터링 계획을 구현합니다. 임계점에 도달하거나 이를 초과할 경우, 프로젝트 스폰서는 경사로 측정, 운전자 정보, 프로젝트 시행 시 부정적 영향을 초래하는 모든 고속도로 위치에서의 표지판 등 교통 수요 관리(TDM) 조치를 시행할 것입니다. [NYSDOT 는 Long Island Expressway 및 I-95 의 관련 구간을 소유하고 유지합니다. FDR Drive 의 관련 구간은 Montgomery Street 남쪽의 NYSDOT 와 Montgomery Street 북쪽의 NYCDOT 가 소유하고 있습니다. TDM 조치의 시행은 고속도로 소유자와 TDM 시행과 관련된 모든 자산의 소유자 간에 조정될 것입니다.]</p> <p>[TDM 조치] 시행 후, 프로젝트 스폰서는 영향을 모니터링하고, TBTA 는 부정적인 영향을 줄이기 위해 [채택된 통행료 일정의 범위 내에서] 통행료 요금, 크로싱 크레딧, 면제 및/또는 할인을 수정할 것입니다.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 교차로 | <p>교통 패턴의 변화는 일부 장소에서의 교통량 증가 및 다른 장소에서의 감소와 함께, Manhattan CBD 내부와 근처의 일부 지역 교차로의 상황을 변화시킬 것입니다. 분석된 102 개의 교차로 중, 대부분의 교차로에서 지연 감소가 나타날 것입니다.</p> <p>Manhattan 내에서 부정적인 영향이 나타날 수 있는 네 개의 지역 교차로: Trinity Place and Edgar Street (정오); East 36th Street and Second Avenue (정오); East 37th Street and Third Avenue (정오); East 125th Street and Second Avenue (오전, 오후)</p> | <p>363 개 지역 (하루종일)</p> <p>102 개 지역 (오전)</p> <p>102 개 지역 (정오)</p> <p>102 개 지역 (오후)</p> <p>57 개 지역 (야간)</p> <p>4 개 지역</p> | <p>혼잡시간대에 차량 대수가 50 대 이상 증가한 교차로 사례입니다.</p> <p>신호 타이밍 조정을 통해 해결할 [예정인] 잠재적 부정적 영향이 있는 장소</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 | 예 |
| 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 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|---|-----------------------|---|--|--|----------------|---|---|---|---|---|---|---------------|-------------------------|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 4C - 교통: 대중교통 | 대중교통 시스템 | 이 프로젝트는 대중교통 시스템 투자를 위한 전용 수익 자원을 창출할 것입니다. 일부 인원은 운전 대신 대중교통 시스템을 이용할 것이기 때문에 대중교통 승객수는 Manhattan CBD 를 오가는 대중교통 시스템 전체에서 1~2% 정도 증가할 것입니다. 대중교통 승객 수 증가는 어떤 대중교통 경로에서도 물류 운송 수용량에 부정적인 영향을 미치지 않을 것입니다. | 뉴욕시 대중교통 | 시스템 전반적인 일일 총 대중교통 승객 수 증가 및 감소 % | 1.5% ~ 2.1% | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| | | | 경로 | | 0.8% ~ 2.0% | | | | | | | | |
| | | | Long Island Rail Road | | 0.6% ~ 2.0% | | | | | | | | |
| | | | Metro-North Railroad | | 0.6% ~ 1.9% | | | | | | | | |
| | | | NJ TRANSIT 통근 열차 | | 0.3% ~ 2.3% | | | | | | | | |
| | | | MTA/NYCT 버스 | | 1.3% ~ 1.6% | | | | | | | | |
| | | | NJ TRANSIT 버스 | | 0.5% ~ 1.1% | | | | | | | | |
| | | | 기타 버스(교외 및 민간 운영사) | | 0.0% ~ 0.9% | | | | | | | | |
| | | | 페리(Staten Island Ferry, NYC Ferry, NY Waterway, Seastreak) | | 2.5% ~ 3.5% | | | | | | | | |
| | Roosevelt Island Tram | 1.7% ~ 4.1% | | | | | | | | | | | |
| | 버스 시스템 영향 | Manhattan CBD 내부 및 Manhattan CBD 의 60th Street 경계 부근의 교통량 감소는 버스 운행에 부정적 영향을 미치는 도로 혼잡을 감소시켜 보다 안정적이고 빠른 버스 운행을 촉진할 것입니다. | Manhattan 시내 버스 | 최대 승객 하중점 증가 및 감소 % | 0.5% ~ 1.2% 증가 | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| | | | Bronx 고속버스 | | -1.6% ~ 2.2% | | | | | | | | |
| | | | Queens 시내 및 고속버스 (Ed Koch Queensboro Bridge 경유) | | 2.0% ~ 2.8% | | | | | | | | |
| | | | Queens 고속버스 (Queens-Midtown Tunnel 경유) | | -1.3% ~ 4.1% | | | | | | | | |
| | | | Brooklyn 시내 및 고속버스 | | 1.3% ~ 2.6% | | | | | | | | |
| | | | Staten Island 고속 노선 (Brooklyn 경유) | | 3.7% ~ 4.5% | | | | | | | | |
| | | | Staten Island 고속 노선 (NJ 경유) | | 1.0% ~ 2.8% | | | | | | | | |
| | | | NJ/West of Hudson 버스 (Holland Tunnel 경유) | | -1.4% ~ 1.4% | | | | | | | | |
| NJ/West of Hudson 버스 (Lincoln Tunnel 경유) | | | 0.4% ~ 1.5% | | | | | | | | | | |

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|--------------------|---------|--|--|--|-------------|-----|------|------|------|------|-----|------------|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 4C - 교통: 대중교통 (계속) | 대중교통 요소 | 승객 수의 증가는 5 개의 대중교통역에서 특정 수직 순환 요소(예: 계단 및 에스컬레이터)에서 부정적인 영향을 포함하여 승객 흐름에 영향을 미칠 수 있습니다. <ul style="list-style-type: none"> Hoboken Terminal, Hoboken, NJ PATH 역 Manhattan CBD 내 Times Sq-42 St/42 St-Port Authority Bus Terminal 지하철역 (N, Q, R, W, S; Nos. 1, 2, 3, 7; A, C, E 호선) Flushing-Main St 지하철역, Queens (No. 7 호선) Manhattan CBD 내 14th Street-Union Square 지하철역 (Nos. 4, 5, 6; L, N, Q, R, W 호선) Court Square 지하철역, Queens (No. 7, E, G, M 호선) | Hoboken Terminal-PATH 역 (NJ) Stair 01/02 | 혼잡시간대 순 승객이 증가하거나 계단에 대기 | 45 | 72 | 122 | 164 | 240 | 205 | 139 | 예 | 통행료 징수 시나리오 E 및 F에 필요한 완화 조치. TBTA는 NJ TRANSIT 및 PANYNJ와 협력하여 기준선을 설정하기 위해 통행세 징수 작업을 시작하기 한 달 전 및 프로젝트 작업이 시작된 두 달 후 Stair 01/02의 보행자 수를 모니터링할 것입니다. 시행 전후로 Stair 01/02의 승객 수를 비교한 결과에서 205명 이상의 증분 변화가 나타날 경우, TBTA는 NJ TRANSIT 및 PANYNJ와 협력하여 일부 보행자를 Stair 01/02에서 다른 곳으로 유도하기 위한 표지판 및 길찾기를 개선하고 필요한 경우 추가 인력을 배치할 것입니다. |
| | | | Uptown 1/2/3 호선 지하철 플랫폼까지의 중이층을 연결하는 42 St-Times Square-지하철역 (Manhattan) Stair ML6/ML8 | 혼잡시간대, 혼잡 기간의 (해당 계단 또는 위치뿐만 아니라) 통행료 징수 시나리오 E와 비교한 역 전체 승객 수의 상대적 증가 또는 감소 | 63% | 59% | 68% | 82% | 100% | 82% | 56% | 예 | 완화 조치 필요함. TBTA는 MTA NYCT와 협력하여 이 위치에 대한 모니터링 계획을 구현할 것입니다. 이 계획에서 기준, 특정 시기 및 추가 작업에 대한 임계값을 식별할 것입니다. 이 임계값에 도달하면 TBTA는 계단이 난간 없이 법규에 부합하도록 MTA NYCT와 협력하여 중앙 난간을 제거하고 라이저를 표준화할 것입니다. 부정적 영향이 발생하지 않도록 완화 조치를 구현하는 데 충분한 시간을 허용하도록 임계값이 설정될 것입니다. |
| | | | 도로변과 중이층을 연결하는 Flushing-Main St 지하철역(Queens)-에스컬레이터 E456 | 혼잡시간대, 혼잡 기간의 (해당 계단 또는 위치뿐만 아니라) 통행료 징수 시나리오 E와 비교한 역 전체 승객 수의 상대적 증가 또는 감소 | 116% | 91% | 108% | 116% | 100% | 133% | 72% | 예 | 완화 조치 필요함. TBTA는 MTA NYCT와 협력하여 이 위치에 대한 모니터링 계획을 구현할 것입니다. 이 계획에서 기준, 특정 시기 및 추가 작업에 대한 임계값을 식별할 것입니다. 이 임계값에 도달하면 MTA NYCT가 속도를 분당 100 피트(fpm)에서 120fpm으로 높일 것입니다. |
| | | | 4/5/6 호선 중이층과 L 지하철 호선 플랫폼을 연결하는 Union Sq 지하철역 (Manhattan)-Escalator E219 | 혼잡시간대, 혼잡 기간의 (해당 계단 또는 위치뿐만 아니라) 통행료 징수 시나리오 E와 비교한 역 전체 승객 수의 상대적 증가 또는 감소 | 63% | 82% | 87% | 102% | 100% | 95% | 61% | 예 | 완화 조치 필요함. TBTA는 MTA NYCT와 협력하여 이 위치에 대한 모니터링 계획을 구현할 것입니다. 이 계획에서 기준, 특정 시기 및 추가 작업에 대한 임계값을 식별할 것입니다. 이 임계값에 도달하면 MTA NYCT가 에스컬레이터 속도를 100 fpm에서 120 fpm으로 높일 것입니다. |

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|--------------------|------------------|---|--|---|--|-----|------|------|------|------|-------------------------|-------------------------|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 4C - 교통: 대중교통 (계속) | 대중교통 요소 (계속) | 승객 수의 증가는 5 개의 대중교통역에서 특정 수직 순환 요소(예: 계단 및 에스컬레이터)에서 부정적인 영향을 미칠 수 있는 승객 흐름에 영향을 미칠 수 있습니다(계속). | Court Sq 지하철역(Queens)-Stair P2/P4 ~ Manhattan 행 7 호선 | 혼잡시간대, 혼잡 기간의 (해당 계단 또는 위치뿐만 아니라) 통행료 징수 시나리오 E 와 비교한 역 전체 승객 수의 상대적 증가 또는 감소 | 98% | 90% | 102% | 104% | 100% | 117% | 97% | 예 | 완화 조치 필요함. TBTA 는 MTA NYCT 와 협력하여 이 위치에 대한 모니터링 계획을 구현할 것입니다. 이 계획에서 기준, 특정 시기 및 추가 작업에 대한 임계값을 식별할 것입니다. 만약 이 임계값에 도달하면, TBTA 는 MTA NYCT 와 협력하여 7 번 플랫폼의 북쪽 끝에서 거리까지 새로운 계단을 건설할 것입니다. 부정적 영향이 발생하지 않도록 완화 조치를 구현하는 데 충분한 시간을 허용하도록 임계값이 설정될 것입니다. |
| 4D - 교통: 주차 | 주차 조건 | 모든 통행료 징수 시나리오는 Manhattan CBD 에 대한 자동 주행 감소와 유사한 규모의 주차 수요 감소라는 결과로 이어질 것입니다. 운전에서 대중교통으로의 전환에 따라 지하철과 통근 열차역, Manhattan CBD 외곽의 주차 시설에서 주차 수요가 증가할 것입니다. | Manhattan CBD | 내러티브 | CBD 까지의 자동차 이동 감소로 인한 주차 수요 감소 | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 이로온 영향 |
| | | 대중교통 시설 | 내러티브 | 통근 열차 및 지하철 승객 수 증가에 따라 대중교통 시설에서의 주차 수요에서 약한 변화 | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 | |
| 4E - 교통: 보행자 및 자전거 | 보행자 순환 | 대중교통 허브 외부의 보도 이용 증가로 인해 보행자 활동이 증가 Manhattan CBD(Herald Square/Penn Station))의 한 곳을 제외하고는 대중교통 승객의 증가는 역이 있는 지역의 보행자 순환에 악영향을 미칠 만한 보행자가 새로 발생하지 않을 것입니다. Manhattan CBD 외부에서는 개별 역에서의 교통 이용량이 충분히 증가하지 않아 인근 인도, 횡단보도 또는 코너의 보행자 조건에 악영향을 미칠 수 있습니다. | Herald Square/Penn Station NY | 오전/오후 혼잡시간대에 보행자 수가 임계값을 초과하는 보도, 코너 및 횡단보도 | 한 보도 구간 및 두 횡단보도에서의 보행자 순환에 미치는 부정적인 영향 | | | | | | | 예 | 완화 조치 필요함. [NYCDOT]는 이 장소의 모니터링 계획을 구현할 것입니다. 이 계획에서는 기준, 특정 시기 및 추가 작업에 대한 임계값이 포함될 것입니다. 이 임계값에 도달하면 [NYCDOT]는 물리적 확장 및/또는 장애물 제거 또는 재배치를 통해 보도와 횡단보도에 보행자 공간을 늘릴 것입니다. |
| | 자전거 | 대중교통 허브 및 주행 수단에서 자전거가 약간 증가 | Manhattan CBD | 내러티브 | 대중교통 허브 근처에서 자전거가 약간 증가 보행자 이동의 점유율이 가장 높이 증가 | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| | Manhattan CBD 외부 | 내러티브 | 자동차에서 자전거로 일부 전환 | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 | | |
| | 안전 | 부정적인 영향 없음 | 전반적 | 내러티브 | 기존의 확인된 높은 충돌 지점을 포함하여 보행자의 수가 크게 증가하거나 안전 문제가 증가하지 않습니다. 전반적으로, Manhattan CBD 를 드나드는 차량 이동이 줄어들면, CBD 통행세 징수 대안이 이러한 지역에서의 교통량을 감소시킬 수 있습니다. 이를 통해 차량-차량 및 보행자 충돌을 줄이고 안전에 대해 전반적으로 이로온 영향을 줄 수 있습니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| 5A - 사회적 조건: 인구 | 이로운 영향 | Manhattan CBD 내부 및 근처의 이로운 영향 | 28 개 카운티 연구 영역 | 내러티브 | Manhattan CBD 내부 및 근처의 이로온 영향은 이동 시간 절약, 이동 시간 신뢰성 향상, 차량 운영 비용 절감, 안전 개선, 대기 오염 물질 배출 감소 및 교통 개선을 위한 예측 가능한 자금 출처와 관련됩니다. 이는 커뮤니티 연결과 거주자의 고용, 교육, 의료 및 레크리에이션 접근에 긍정적인 영향을 미칠 것입니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 이로온 영향 |

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|----------------------|---------------|---|----------------|------------|--|---|---|---|---|---|---|------------|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| | 커뮤니티 화합 | 새로운 통행료 징수 방법의 결과로, 대중교통 사용 증가를 포함한 이동 패턴의 변화 | 28 개 카운티 연구 영역 | 내러티브 | 이 프로젝트의 결과로 인한 교통 이용 증가를 포함한 이동 패턴의 변화는 Manhattan CBD 로 연결되는 광범위한 교통 네트워크와 예측된 작은 이동 변화를 고려할 때 커뮤니티의 화합에 부정적 영향을 미치거나 사람들이 커뮤니티 내 다른 사람들과 교류하는 것을 더 어렵게 만들지 않을 것입니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부작용 없음(저소득 운전자의 비용 증가와 관련된 완화 조치는 아래의 "환경 정의" 참조). |
| | 간접 이동 | 거주자의 잠재적인 비자발적 이동을 유도할 수 있는 사회경제적 조건 또는 생활비의 현저한 변화 없음 | Manhattan CBD | 내러티브 | 이 프로젝트는 간접적인 (비자발적인) 주거 이동의 가능성을 초래하지 않을 것입니다. Manhattan CBD 의 부동산 가치가 이미 높은데다, 각 가구의 거주지 결정에 영향을 미치는 많은 요인들을 고려해 보면, 이 프로젝트는 주택 가격의 변화로 이어지는 시장 상황에 실질적인 변화를 초래하지 않을 것입니다. 또한, CBD 의 저소득 거주자는 주택 비용의 변화 부족, 뉴욕의 임대료 통제, 임대료 안정화 및 기타 유사한 프로그램을 통해 보호되는 많은 주택 단위, 최대 60,000 달러의 소득이 있는 CBD 거주자가 이용할 수 있는 세액 공제의 부족으로 인해 이 프로젝트의 결과에 따라 생활비가 현저히 증가하는 일은 발생하지 않을 것이며 이 프로젝트의 결과로 일반 제품의 비용이 증가하지 않을 것이라는 결론을 갖습니다 (아래 "경제적 조건" 참고). | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| | 커뮤니티 시설 및 서비스 | Manhattan CBD 의 커뮤니티 시설 및 서비스 제공업체, 운전을 하는 직원 및 CBD 외부에서 운전을 하는 고객의 비용 증가 | Manhattan CBD | 내러티브 | 이 프로젝트는 Manhattan CBD 를 드나드는 차량을 운행하는 커뮤니티 서비스 제공자, Manhattan CBD 의 커뮤니티 시설과 서비스를 차량으로 이동하는 사람, CBD 의 거주자와 CBD 외부 커뮤니티 시설로 차량을 이동하는 커뮤니티 시설의 직원을 위한 비용을 증가시킬 것입니다 운전 이외의 수많은 이동 선택지를 고려할 때, 사용자가 커뮤니티 시설과 서비스로 운전하기 위한 비용은 커뮤니티 시설과 서비스에 부정적인 영향을 미치지 않을 것입니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| 5A - 사회적 조건: 인구 (계속) | 취약 계층에 미치는 영향 | MTA 캐피탈 프로그램에 대한 신규 자금 지원으로 취약 계층에게 이로운 영향을 제공 | 28 개 카운티 연구 영역 | 내러티브 | 이 프로젝트는 MTA 2020-2024 캐피탈 프로그램의 자금 원천을 조성하고 Manhattan CBD 의 혼잡을 줄임으로써 노인 인구, 장애인, 교통 의존 인구 및 비운전자 인구를 포함한 특정 취약 사회 계층에 이로운 영향을 줄 것입니다. 버스 승객은 지하철과 같은 다른 형태의 대중교통 승객보다 나이가 많은 경향이 있으며, 위에서 설명한 바와 같이, Manhattan CBD 의 버스 승객은 혼잡 감소로 인한 이동 시간 절약의 이로운 영향을 받을 수 있기 때문에, 고령 승객은 CBD 통행료 징수 대안을 통해 버스 서비스에 대한 이동 시간 및 신뢰성 향상의 혜택을 누릴 수 있습니다. 65 세 이상의 적격장애인은 MTA 지하철과 버스에서 요금을 할인받고, 고령의 적격장애인은 MTA 를 대신해 보조 교통 수단을 운행하는 택시와 FHV 등 MTA 의 보조 교통 서비스도 받을 수 있습니다. Manhattan CBD 로 주행하는 장애인과 저소득 인구는 일반적으로 저소득 및 장애인을 위해 제안된 것과 동일한 완화 조치 및 개선 혜택을 받을 수 있습니다. Manhattan CBD 로 주행하는 다른 고령자들도 통행료를 낼 것입니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| | 직장 접근 | 운전해서 출근하는 소수의 사람들의 비용 증가 | 28 개 카운티 연구 영역 | 내러티브 | Manhattan CBD 내부 또는 Manhattan CBD 를 향하는 주행 수단과 환승 승객 수를 상쇄하여 출퇴근 시간이 감소합니다. CBD 통행료에도 불구하고 운전을 하는 사람들은 운전의 필요성이나 편리함에 따라 운전을 하게 될 것이고, Manhattan CBD 의 혼잡 감소라는 이로운 영향을 받게 될 것입니다. 다양한 교통 선택지를 이용할 수 있고 오늘날 운전으로 통근하는 인구의 수가 적기 때문에 Manhattan CBD 내에서 직장으로의 이동과 CBD 로부터의 역방향 통근에 미치는 영향은 미미합니다(0.1% 미만). | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|--------------------|---------------------------------|--|------------------------------------|---|--|------------------|-----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|-------------------------|--|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 5B – 사회적 조건: 인근 특성 | 인근 특성에 눈에 띄는 변화 없음 | 인근 특성에 눈에 띄는 변화 없음 | Manhattan CBD | 내러티브 | 지역 도로의 교통 패턴의 변화는 Manhattan CBD 의 인근 특성을 정의하는 요소를 변화시킬 것 같지 않습니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| | | | 60th Street Manhattan CBD 경계 근처 지역 | 내러티브 | 60th Street CBD 경계 근처의 주차 수요의 변화(60th Street 바로 북쪽의 증가 및 바로 남쪽의 감소 포함)는 인근 특성에 부정적인 영향을 미치거나 이러한 특성을 정의하는 요소를 변화시킬 수 있는 투자 회수 분위기를 조성하지 않을 것입니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| 5C – 사회적 조건: 공공 정책 | 영향 없음 | 영향 없음 | 28 개 카운티 연구 영역 | 내러티브 | 이 프로젝트는 지역 교통 계획, 지역 연구 영역 및 Manhattan CBD 를 위한 기타 공공 정책과 일치합니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| 6 – 경제적 조건 | 이로운 영향 | 지역적인 이로운 경제적 영향 | 28 개 카운티 연구 영역 | 내러티브 | 혼잡 감소와 관련된 안전 개선 및 차량 운영 비용 절감은 물론, 생산성과 효율성을 증가시키는 혼잡 완화를 통해 이로운 경제적 영향이 발생할 것입니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 이로운 영향 |
| | 통행료 비용의 경제적 영향 | 차량에 의존하는 CBD 의 근로자와 기업의 신규 통행료 비용 | Manhattan CBD | 내러티브 | Manhattan CBD 의 특정 산업 또는 직업 범주에 대한 부정적 영향은 없습니다. CBD 에서 높은 수준의 대중교통 접근성과 높은 비율의 대중교통 점유율을 고려할 때, 전체 근로자의 극히 일부만이 통행료에 영향을 미칠 것입니다. 이는 Manhattan CBD 의 사업 운영이나 택시/FHV 산업을 포함한 모든 사업 유형의 생존 가능성에 부정적 영향을 미치지 않을 것입니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 [최종 EA 의 새로운 사항 - 개선 사항 프로젝트 스폰서는 비즈니스가 영향을 받는지 여부와 어떻게 영향을 받는지에 대한 지속적인 의견을 요청하기 위해 프로젝트 구현 6 개월 전과 6 개월 후, 그리고 그 후 매년 만나는 소기업 실무 그룹(SBWG)을 설립할 것을 약속합니다. 다른 주제에 대한 완화 조치의 일환으로 TBTA 는 트럭 및 기타 차량의 야간 통행료를 최종 CBD 통행료 체계에서 최소 오전 12 시부터 오전 4 시까지 피크 통행료의 50% 이하로 줄일 것입니다. 이는 일부 근로자와 기업에도 도움이 될 것입니다.] |
| | 상품 가격 | 새로운 통행료 징수는 대부분의 소비재 가격에 변화를 초래하지 않을 것입니다. | Manhattan CBD | 내러티브 | 대부분의 소비재에 대해 의미 있는 비용 변화를 초래할 가능성은 낮습니다. CBD 통행료 징수 대안의 새로운 통행료와 관련된 모든 비용 증가는 수취 관련 사업자에게 전달될 것이며, 특히 소규모 사업체 및 마이크로 비즈니스를 포함한 사업체의 경우 통행료 부과당 여러 고객으로(트럭이 여러 번 배달하기 때문에) 분배될 것입니다. 이는 모든 개인 사업의 비용을 최소화할 것입니다. 일부 상품 부문(건설 자재, 전자, 음료)은 배송 시장 내 경쟁이 덜하기 때문에 증가하는 경향이 있습니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| | 택시 및 FHV 업계 | 통행료 징수 시나리오에 따라, CBD 내 승객을 태운 택시/FHV VMP 의 감소로 인해 택시 및 FHV 수익이 감소될 수 있습니다. 이는 개인 운전자에게는 부정적인 영향을 미칠 수 있지만(아래 "환경 정의" 참조), 업계 전체적으로 봤을 때는 유지될 수 있습니다. | 28 개 카운티 연구 영역 | 지역별 일일 택시/FHV VMT 순변화 | -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%) | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음(택시 및 FHV 운전자에게 미치는 영향과 관련된 완화 조치는 아래 "환경 정의" 참조). |
| | | CBD 내 일일 택시/FHV VMT 순변화 | -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%) | | | | |
| 지역 경제 영향 | 60th Street CBD 경계 부근 주차 수요의 변화 | 60th Street Manhattan CBD 경계 근처 지역 | 내러티브 | 60th Street Manhattan CBD 경계 부근의 주차 수요의 변화(60th Street 바로 북쪽의 증가 및 바로 남쪽의 감소 포함) 남쪽 지역에 하나 이상의 주차 시설의 생존 가능성을 위태롭게 할 수 있지만, 인근 특성에 부정적인 영향을 미칠 수 있는 투자 회수의 환경을 조성하지는 않을 것입니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 | |

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|-------------------------|--|--|-----------------------------|---|-------------|--------|--------|--------|-------|--------|-----|---|--|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 7-공원 및 여가 자원 | Central Park 남부의 새로운 통행료 징수 인프라, 통행료 징수 장비, 표지판 | Manhattan CBD | 내러티브 | 이 프로젝트는 59th Street 근처 Central Park 에 있는 세 곳의 탐지 지점과 공원 밖 밖에 있는 두 개의 인접한 보도에 있는 네 개의 기존 가로등 기둥을 교체할 것입니다. 이러한 기둥은 기존과 동일한 위치에 있으며, 공원 공간을 줄이거나 공원의 특징과 활동에 영향을 미치지 않을 것입니다. 이 프로젝트는 또한 High Line 구조물 아래, High Line 위의 공원 구역 밖에 통행료 징수 인프라를 배치할 것입니다. 공공 참여 과정을 통한 FHWA 는 이러한 공원에 대한 프로젝트의 영향과 관련된 공공 의견을 요청하고 있습니다(최종 EA 19 장 "4(f) 조항 평가" 참조). | | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 공원에 미치는 부정적 영향을 피하기 위한 조치의 목록은 최종 EA 7 장, "공원 및 여가 자원"을 참조하십시오. |
| 8-역사 및 문화 자원 | 역사적 자원 근처 또는 그 위의 새로운 통행료 징수 인프라 및 통행료 징수 시스템 장비 | 프로젝트의 잠재적 영향 영역(APE) 내 45 개의 역사적 자산 | 내러티브 | FHWA 는 National Historic Preservation Act 제 106 조에 따른 사업 검토에 기초하여 이 사업이 역사적 자원에 어떠한 부정적인 영향도 미치지 않을 것이라고 판단하였고, State Historic Preservation Office 는 이에 동의하였습니다. | | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 역사적 자원에 미치는 부정적 영향을 피하기 위한 조치의 목록은 최종 EA 8 장, "역사 및 문화 자원"을 참조하십시오. |
| 9-시각 자원 | 새로운 통행료 징수 인프라 및 통행료 징수 시스템 장비로 인한 시각적 환경 변화 | 시각적 효과 영역 | 내러티브 | 인프라와 장비는 뉴욕시 전역에서 이미 사용되고 있는 가로등 기둥, 표지판 기둥 또는 유사한 구조물과 형태가 유사할 것입니다. 통행료 징수 시스템 장비에 포함된 카메라는 야간 적외선 조명을 사용하여 가시광선 없이도 번호판의 이미지를 수집할 수 있습니다. 이 프로젝트는 뷰어 그룹에 중립적인 영향을 미치고 시각적 자원에 부정적인 영향을 미치지 않을 것입니다. | | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 |
| 10-대기질 | 트럭 우회로에 관련된 배출량의 증가 및 감소 ...아래에 계속... | Macombs Road, Bronx, NY 의 Cross Bronx Expressway | 연평균 일일 [교통량](AADT)의 증가 및 감소 | 3,901 | 3,996 | 2,056 | 1,766 | 3,757 | 2,188 | 3,255 | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 개선 조치 1. 본 표의 마지막 부분에서 전반적인 모니터링 개선 조치를 참조하십시오. 2. [TBTA 는 NYC DOHMH 와 협력하여] 우선 위치를 모니터링하기 위해 기존의 센서 네트워크를 확장하고, 하루 중 시간 패턴에 대한 정보를 제공하기 위해 보다 적은 수의 실시간 PM _{2.5} 모니터를 보완하여 대기오염의 변화가 프로젝트 시행 후 발생하는 교통량 변화에 기인할 수 있는지 여부를 판별할 것입니다. [프로젝트 스폰서는 EA 의 대기질 분석과 환경 정의 이해관계자의 의견을 고려하여 추가 모니터링 위치를 선택할 | |
| | | | 일일 트럭 수 증가 및 감소 | 509 | 704 | 170 | 510 | 378 | 536 | 50 | | | |
| | | | 트럭 우회로 인한 대기질의 잠재적 부정적 영향 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | | | |
| | | | AADT 증가 및 감소 | 9,843 | 11,459 | 7,980 | 5,003 | 7,078 | 5,842 | 12,506 | | | |
| I-95, Bergen County, NJ | 일일 트럭 수 증가 및 감소 | 801 | 955 | 729 | 631 | 696 | 637 | -236 | 아니요 | | | | |
| | 트럭 우회로 인한 대기질의 잠재적 부정적 영향 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | | | | | |
| | AADT 증가 및 감소 | 18,742 | 19,440 | 19,860 | 19,932 | 20,465 | 20,391 | 21,006 | | | | | |
| RFK Bridge, NY | | | | | | | | | | 아니요 | | | |

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|--------------|-----------------------------|--------------------|---------------------------|---|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|--|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| | | | | 일일 트럭 수 증가 및 감소 | 2,257 | 2,423 | 2,820 | 3,479 | 4,116 | 3,045 | 432 | | <p>것입니다. 뉴욕주 환경보존부(NYSDEC) 및 모니터링을 수행하는 기타 기관도 모니터링 접근 방식을 확정하기 전에 협의할 것입니다.] 프로젝트 스폰서는 시행 전(기준선 설정)과 시행 후 2년 후의 대기질을 모니터링할 것입니다. 초기 2년의 시행 후 분석 기간이 지난 후 [진행 중인 대기질 모니터링 및 보고와 별도로] 프로젝트 스폰서는 대기질 변화의 규모와 가변성을 평가하여 더 많은 모니터링 [현장]이 필요한지 여부를 판별할 것입니다. [모니터링 프로그램을 통해 수집된 데이터는 데이터가 이용 가능해지고 분석이 완료되면 공개적으로 제공될 것입니다. 실시간 모니터의 데이터는 시행 전 모니터링 시작부터 온라인으로 계속 제공될 것입니다.]</p> |
| 10 - 대기질(계속) | 트럭 우회로 관련된 배출량의 증가 및 감소(계속) | RFK Bridge, NY(계속) | 트럭 우회로 인한 대기질의 잠재적 부정적 영향 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | 아니요 | <p>3. MTA는 현재 대기 오염을 줄이고 버스 정류장 근처와 버스 노선을 따라 대기질을 개선할 수 있는 무공해 버스로 차량단을 전환하고 있습니다. MTA는 전통적으로 서비스가 부족한 커뮤니티와 열악한 대기질 및 기후 변화에 영향을 받는 커뮤니티를 우선시하기 위해 노력하고 있으며, 이러한 우선 순위를 전환 배치 단계 프로세스에 적극적으로 통합하기 위한 접근 방식을 개발했습니다. 프로젝트를 위해 시행한 지원 기간 동안 받은 피드백과 환경 정의 커뮤니티 구성원이 제기한 우려 사항을 바탕으로, TBTA는 MTA의 배터리 전기 버스의 다음 주요 조달에서 전기 버스를 받으면(2022년 [하반기] [시작]), Upper Manhattan 과 Bronx의 주요 환경 정의 커뮤니티에 위치하며 서비스를 제공하는 Kingsbirdge Depot 과 Gun Hill Depot 을 우선시하고자 MTA NYCT와 협력하도록 노력할 것입니다. MTA NYCT의 이러한 독립적인 노력은 Bronx의 환경 정의 커뮤니티에 대기질에 관련한 이로운 영향을 제공할 것으로 기대됩니다.</p> | |
| 11 - 에너지 | 지역적 에너지 소비 절감 | 28 개 카운티 연구 영역 | 내러티브 | 지역적 VMT 감소는 에너지 소비를 감소시킬 것입니다 | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 이로운 영향 | |
| 12 - 소음 | | 다리 및 터널 교차 | 내러티브 | 통행료 징수 시나리오 D에서 Queens-Midtown Tunnel 근처에서 예상되는 최대 소음 수준 증가(2.9dB(A))는 예상되지 않습니다. | | | | | | | 아니요 | 완화 조치 필요 없음. 부정적인 영향 없음 | |

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|--------------------|-------------------------------------|--|-------|------------|--|---|---|---|---|---|---|------------|--|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| | | 교통량 변화에 따른 소음 수준의 증가 또는 감소는 눈에 띄지 않습니다 | 지역 거리 | 내러티브 | 통행료 징수 시나리오 C 는 Downtown Brooklyn 의 소음 수준 변화를 평가하는 데 사용되었고, 통행료 징수 시나리오 D 는 평가된 다른 모든 장소에서 사용되었습니다. Trinity Place 와 Edgar Street 에서 예측된 최대 소음 수준 증가(2.5dB(A))는 예상되지 않습니다. Downtown Brooklyn 에서의 소음 수준 증가는 예상되지 않습니다. | | | | | | | 아니요 | 개선 조치 본 표의 마지막 부분에서 전반적인 모니터링 개선 조치를 참조하십시오. |
| 13 - 천연 자원 | 천연 자원 근처에 통행료 징수 인프라를 설치하기 위한 건설 활동 | 통행료 징수 인프라 및 통행료 징수 시스템 장비 현장 | 내러티브 | 내러티브 | 지표수, 습지 또는 범람원에는 영향 없음. 빗물과 생태 자원에 대한 잠재적 영향은 건설 공약을 통해 관리될 것입니다. 이 프로젝트는 연안 지역 정책에 부합합니다. | | | | | | | 아니요 | 잠재적 부정적 영향을 피하거나, 최소화하거나 완화시킬 수 있는 건설 공약 목록은 최종 EA 13 장, " 천연 자원 "을 참조하십시오. |
| 14 - 위험 폐기물 | 건설 중 기존의 오염 및 위험 물질의 폐해 가능성 | 통행료 징수 인프라 및 통행료 징수 시스템 장비 현장 | 내러티브 | 내러티브 | 공사 중 토양 교란 및 석면 함유 물질, 납 기반 페인트 또는 기타 위험 물질을 포함할 수 있는 기존 도로 인프라 및 유틸리티의 변경, 제거 또는 교란 가능성이 있습니다. 잠재적 영향은 건설 공약을 통해 관리될 것입니다. | | | | | | | 아니요 | 잠재적 부정적 영향을 피하거나, 최소화하거나 완화시킬 수 있는 건설 공약 목록은 최종 EA 14 장, " 석면 함유 물질, 납 기반 페인트, 위험 폐기물, 오염 자재 "를 참조하십시오. |
| 15 - 건설 영향 | 통행료 징수 인프라 설치를 위한 건설과 관련된 잠재적인 폐해 | 통행료 징수 인프라 및 통행료 징수 시스템 장비 현장 | 내러티브 | 내러티브 | 전체 기간 1년 미만, 지정된 장소에서 약 2주 간의 교통 및 보행자 패턴에 대한 일시적 중단, 건축 활동 소음. 이러한 영향은 건설 공약을 통해 관리될 것입니다. | | | | | | | 아니요 | 잠재적 부정적 영향을 피하거나, 최소화하거나 완화시킬 수 있는 건설 공약 목록은 최종 EA 15 장, " 건설 영향 "을 참조하십시오. |

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|--------------|---------|--|----------------|------------|---|---|---|---|---|---|---|------------|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 17 - 환경 정의 | 저소득 운전자 | <p>[2022년 8월에 발표된 EA]는 새로운 CBD 통행료가 부과되는 운전자에 대한 비용 증가는 Manhattan CBD에 도달하기 위한 [합리적인] 대안이 없이 Manhattan CBD에 출입하는 저소득 운전자에게 불균형적으로 영향을 미칠 것입니다. [영향을 받는 인구에 대한 추가 분석과 새로운 완화 조치 추가를 통해 최종 EA는 저소득 운전자에게 불균형적으로 높고 부정적인 영향이 없을 것이라고 결론지었습니다. ...아래에 계속...]</p> | 28 개 카운티 연구 영역 | 내러티브 | 운전자 비용 증가는 모든 통행료 부과 시나리오에서 [발생할 수 있습니다] . | | | | | | | 예 | <p>완화 조치 필요함. 이 프로젝트에는 뉴욕 조정 총소득이 60,000 달러 미만인 Manhattan CBD 거주자가 지불하는 CBD 통행료에 대한 세금 공제가 포함될 것입니다. TBTA는 New York State Department of Taxation and Finance (NYS DTF)와 협력하여 NYS 세금 공제를 받을 자격이 있는 운전자에게 필요한 문서를 제공할 것입니다.</p> <p>TBTA는 세액 공제와 관련된 정보를 NYS DTF 웹사이트의 해당 위치에 대한 링크와 함께 프로젝트 웹사이트에 게시하여 유자격 운전자가 공제를 청구할 수 있는 정보를 안내할 것입니다.</p> <p>TBTA는 E-ZPass 고객이 자신의 계좌에 연결된 신용카드를 가지고 있지 않 으면 때로는 접근에 장애가 된다고 생각할 경우 현재 필요한 10 달러의 환불 가능 보증금을 제거할 것입니다.</p> <p>TBTA는 기존 E-ZPass 결제 및 요금제 옵션에 대한 향상된 프로모션을 제공합니다. 여기에는 운전자의 이동당(선불 잔액이 아닌) 결제, 관련 소매점에서 현금 충전, 이미 시행 중인 할인 계획 등이 포함됩니다.</p> <p>TBTA는 MTA와 협력하여 65세 이상 개인, 장애인 및 저소득층을 위한 프로그램을 포함하여 기존의 할인된 교통 요금 상품 및 프로그램에 대한 지원 및 교육을 제공할 것입니다.</p> <p>프로젝트 스폰서는 분기별로 만나 업데이트된 데이터와 분석을 공유하고 잠재적인 우려 사항을 경청하기 위해 환경 정의 커뮤니티 그룹을 설립하고 [프로젝트 시행 전에] 첫 번째 미팅을 갖고 이후 [분기별로] 미팅을 [진행할] 것을 약속합니다. [환경 정의와 관련하여 프로젝트 스폰서는 업데이트된 데이터 및 분석을 공유하고 우려 사항을 경청하며 통행료 설정 프로세스에 대한 피드백을 구함으로써 참여를 위한 의미 있는 기회를 계속 제공할 것입니다.] ...아래에 계속...</p> |

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|-----------------|--------------|---|---------------|---|--|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|----------------|-----------------|--|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| 17 - 환경 정의 (계속) | 저소득 운전자(계속) | [2022년 8월에 발표된 EA]는 새로운 CBD 통행료가 부과되는 운전자에 대한 비용 증가는 Manhattan CBD에 도달하기 위한 [합리적인] 대안이 없이 Manhattan CBD에 출입하는 저소득 운전자에게 불균형적으로 영향을 미칠 것입니다. [영향을 받는 인구에 대한 추가 분석과 새로운 완화 조치 추가를 통해 최종 EA는 저소득 운전자에게 불균형적으로 높고 부정적인 영향이 없을 것이라고 결론지었습니다. (계속.)] | 28개 카운티 연구 영역 | 내러티브 | 새로운 CBD 통행료가 적용되는 운전자 비용 증가는 모든 통행료 시나리오에서 [발생할 수 있습니다](계속). | | | | | | | 예 | [최종 EA의 새로운 사항 - TBTA는 트럭 및 기타 차량의 야간 통행료가 최종 CBD 통행료 체계에서 최소 오전 12시부터 오전 4시까지 피크 통행료의 50% 이하로 인하되도록 할 것입니다. 이는 그 시간 동안 운행하는 저소득 운전자에게 도움이 될 것입니다. 최종 EA의 새로운 기능 - TBTA는 5년 동안 운행 빈도가 높은 저소득 운전자를 위한 저소득자 할인 플랜을 약속합니다. 이들은 매월 처음 10회 운행 후 해당 시간에 대해 전체 CBD E-ZPass 통행료에서 25% 할인 혜택을 받을 수 있습니다(이미 크게 할인되는 야간 기간은 제외). 개선 조치 TBTA는 Brooklyn 및 Manhattan 버스 네트워크 재설계가 진행됨에 따라 EA에서 식별된 지역의 버스 서비스를 개선하기 위해 MTA NYCT와 협력할 것입니다.] |
| | 택시 및 FHV 운전자 | [2022년 8월에 발표된 EA]에서 하루에 한 번 이상 차량에 통행료를 부과하는 통행료 징수 시나리오에서는 주로 소수 민족으로 식별되는 뉴욕시의 택시 및 FHV 운전자에게 불균형적으로 높은 잠재적 부정적인 영향이 발생할 수 있는 것으로 나타났습니다. 이는 수정되지 않은 통행료 징수 시나리오 A, D 및 G에서 발생합니다. FHV 운전자의 경우 요금 징수 시나리오 C 및 E에서도 발생합니다. 부정적인 영향은 새로운 CBD 통행료 비용과 택시 및 FHV에 대한 VMT 감소와 관련이 있으며, 이로 인해 수익이 감소하여 고용 손실을 초래할 수 있습니다. [최종 EA는 새로운 완화 조치를 추가함으로써 택시 및 FHV 운전자에게 불균형적으로 높고 부정적인 영향이 없을 것이라고 결론지었습니다.] | 뉴욕시 | 내러티브 미시행 대안과 관련된 CBD 내 승객의 일일 택시/FHV VMT 변화: EA에 포함된 시나리오 EA에 포함된 시나리오와 관련된 CBD로의 일일 택시/FHV 이동의 순 변화: 상한 또는 면제의 영향을 평가하기 위한 추가 분석 | 택시와 FHV 운전자에 대한 상한이나 면제가 없는 통행료 징수 시나리오 A, D 및 G에서 잠재적 부정적 영향이 발생할 수 있습니다. | -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%) | 예 |

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|----------------|--|---|--|------------|-------------|---|---|---|---|---|---|------------|---|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |
| [17-환경 정의(계속)] | 이미 존재하는 대기 오염 및 만성 질환으로 인해 과중한 부담을 안고 있는 커뮤니티에서 교통량 우회로 인한 교통량의 증가 또는 감소 | 특정 환경 정의 커뮤니티는 교통량 감소로 혜택을 볼 수 있습니다. 이미 존재하는 대기 오염과 만성 질환으로 인해 과도한 부담을 안고 있는 일부 커뮤니티는 교통량 증가로 인해 부정적인 영향을 볼 수 있습니다. | 통행료 징수 시나리오에 따라 교통량이 증가하거나 감소하는 특정 인구조사 지역이 약간 변경됩니다. 다음 커뮤니티에는 장소 기반 완화가 필요한 인구조사 구역이 있을 수 있습니다. High Bridge, Morrisania and 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, Fort Lee. (참고 1 참조). | 내러티브 | | | | | | | | | <p>최종 EA 의 새로운 사항- 완화 조치 필요함.</p> <p><u>지역 완화 조치</u></p> <p>TBTA 는 최종 통행료 체계에서 트럭 및 기타 차량의 야간 통행료가 최소 오전 12 시부터 오전 4 시까지 피크 통행료의 50% 이하로 인하되도록 할 것입니다. 이 조치는 트럭 우회를 줄일 것입니다.</p> <p>NYCDOT 는 NYC 클린 트럭 프로그램을 확장하여 프로젝트가 트럭 교통량을 증가시킬 것으로 예상되는 특정 환경 정의 커뮤니티의 고속도로를 주행하는 적격 디젤 트럭을 배기가스 배출이 적은 전기, 하이브리드, 압축 천연가스 및 클린 디젤 차량으로 교체하는 작업을 가속화할 것입니다.</p> <p>NYCDOT 는 특정 환경 정의 커뮤니티에서 트럭 우회를 늘려 주간 트럭 교통량을 줄이고 도로 안전을 강화하기 위해 프로젝트가 예상되는 지역에서 시간 외 배송 프로그램을 확대할 것입니다.</p> <p><u>장소 기반 완화</u></p> <p>TBTA 는 East Houston Street 에서 나온 직후에 FDR Drive 에서 남쪽으로 터하는 FDR Drive 에서 북쪽 방향으로 이동하는 차량에 통행료를 부과할 것입니다. 그러면 Brooklyn Bridge 와 East Houston Street 사이의 FDR Drive 에서 모델링된 비트럭 교통량 증가가 완화될 것입니다.</p> <p>NYCDOT 는 Hunts Point 의 디젤 연소 TRU 를 더 청정한 차량으로 교체하는 데 협력할 것입니다.</p> <p>NYSDOT 는 전기 트럭 충전 인프라를 확장하는 데 협력할 것입니다.</p> <p>프로젝트 스폰서는 도로 주변의 대기질을 개선하기 위해 도로변 식생을 설치하는 데 협력할 것입니다.</p> <p>프로젝트 스폰서는 공원과 녹지 공간을 개조할 것입니다.</p> <p>프로젝트 스폰서는 학교에 공기 여과 장치를 설치하거나 업그레이드할 것입니다.</p> <p>프로젝트 스폰서는 기존 천식 사례 관리 프로그램을 확장하고 Bronx 의 이웃 천식 센터를 통해 새로운 커뮤니티 기반 천식 프로그램을 만드는 데 협력할 것입니다.]</p> |

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

| EA 장/환경 카테고리 | 주제 | 영향 요약 | 위치 | 표에 표시된 데이터 | 통행료 징수 시나리오 | | | | | | | 잠재적 부정적 영향 | 완화 조치 및 개선 조치 |
|--------------|----|-------|----|------------|-------------|---|---|---|---|---|---|------------|---------------|
| | | | | | A | B | C | D | E | F | G | | |

전반적인 프로젝트 개선 조치. 프로젝트 스폰서는 CBD 로 진입하는 교통량, CBD 로 이동하는 차량 주행 거리, 지역 내 공급업체로부터의 대중교통 승객 수, CBD 내 버스 속도, 대기질 및 배출량 동향, 주차 및 프로젝트 수익 등을 포함하여 프로젝트의 잠재적 영향에 대한 지속적인 모니터링 및 보고를 위해 노력합니다. 데이터는 프로젝트 시행 전후로 수집될 것입니다. 프로젝트의 영향에 대한 공식 보고서는 시행 후 1년 후에 발행되고 그 다음에는 2년마다 발행될 것입니다. 또한 보고 웹사이트는 최대한 [실용적인] 오픈 데이터 형식으로 데이터, 분석 및 시각화를 제공할 것입니다. 데이터가 사용 가능해지고 분석이 완료되면 최소한 2년에 한 번씩 업데이트가 제공될 것입니다. [이 데이터는 또한 완화 효과를 모니터링하기 위한 적응형 관리 접근방식과 보증된 조정을 지원하는 데 사용될 것입니다.]

[참고:

- 1 프로젝트 스폰서는 야간 통행료를 최소 오전 12시부터 오전 4시까지 인하하는 통행료 정책을 약속했습니다. EA 에서 분석된 통행료 징수 시나리오에 대해 수행된 모델링에 따르면, 우회 트럭의 대부분은 야간 시간 동안 발생할 것으로 예상되기 때문에 이 정책은 예상되는 트럭 우회의 상당 부분을 방지할 것으로 예상됩니다. 이 야간 면제/할인을 포함하는 TBTA 위원회의 CBD 통행료 징수 체계 채택에 따라 채택된 통행료 체계의 모델링을 수행하여 트럭 우회 발생으로 예상되는 위치를 판별할 것입니다. 채택된 통행료 일정의 분석을 통해 커뮤니티 및 인구조사 지역이 식별된 후, 장소 기반 완화 조치의 특정 위치 지정에는 프로젝트 스폰서, 환경 정의 커뮤니티 그룹(10 개 카운티 환경 정의 연구 영역), 장소 기반 완화를 받는 관련 커뮤니티, 관련 지역 및 주 시행 기관 간의 추가 조정이 필요할 것입니다.]

표 2. 지역 및 장소 기반 완화 조치

| 완화 조치 | 완화의 이점 및 결과 | 5년 자금 조달 | 관련 위치 | 자금 출처 | 시행 주관사 |
|---|---|------------------------|--|--|-------------------------|
| 지역 완화 조치 | | | | | |
| 야간 통행료 추가 인하 | 트럭 우회 최소화/방지 | 3 천만달러 | 10 개 카운티 환경 정의 연구 지역 | CBD 통행료 징수 프로그램 | TBTA |
| NYC 클린 트럭 프로그램 확대 | 500 대의 새 클린 트럭에서 NOx 및 PM2.5 감소 | 2 천만달러 | | CBD 통행료 징수 프로그램 | NYCDOT |
| NYCDOT 근무 외 시간 배송 프로그램 확대 | 낮 동안 트럭 교통량 감소로 인한 안전 및 배기 가스 감소 혜택 | 5 백만달러 | | CBD 통행료 징수 프로그램 | NYCDOT |
| 장소 기반 완화 | | | | | |
| East Houston Street 에서 나온 다음 FDR Drive 에서 남쪽 방향으로 이동하는 FDR Drive 에서 북쪽 방향으로 이동하는 차량에 통행료 부과 | FDR Drive 에서 비트럭 통행량 증가를 25~35% 완화할 수 있음 | 해당 없음 | Brooklyn Bridge 와 East Houston Street 사이의 FDR Drive | 해당 없음 | TBTA |
| Hunts Point Produce Market 의 냉장 운송 장치(TRU) 교체 | 최대 1,000 개의 TRU 교체로 주요 NOx 및 PM _{2.5} 감소 | 1,500 만달러 ² | Hunts Point | MTA CMAQ 프로그램 | NYCDOT |
| 전기 트럭 충전 인프라 구현 | 신규충전기 35 개(7 개 충전소)를 사용하는 전기자동차로 NOx 및 PM _{2.5} 감소 | 2 천만달러 | 통행료가 정해진 후에 특정 위치를 결정하기 위해 추가 분석과 커뮤니티 입력을 모두 포함하는 프로세스가 수행될 것입니다. | 1 천만달러 연방 CRP + 1 천만달러 CBD 통행료 징수 프로그램 | NYSDOT |
| 도로 주변 대기질 개선을 위한 도로변 식생 조성 | 약 4,000 그루의 나무와 약 40,000 그루의 관목에서 오염 물질을 포집하여 도로 주변 공기질 개선 | 1 천만달러 | | CBD 통행료 징수 프로그램 | TBTA 와 관련 주 및 지역 기관의 협력 |
| 환경 정의 커뮤니티의 공원 및 녹지 개조 | 전반적인 커뮤니티 복지 개선. 크기와 복잡성에 따라 2-5 개의 공원/녹지 공간 개조. | 2 천 5 백만달러 | | CBD 통행료 징수 프로그램 | TBTA 와 관련 주 및 지역 기관의 협력 |
| 고속도로 근처 학교에 공기 여과 장치 설치 | 교실에서 대기 오염 물질 제거. 학교 규모와 기존 HVAC 시스템의 복잡성에 따라 25-40 개 학교. | 1 천만달러 | | CBD 통행료 징수 프로그램 | TBTA 와 관련 주 및 지역 기관의 협력 |
| 천식 사례 관리 프로그램 및 Bronx 센터 설립 | 입원 및 의사 방문 감소, 증상 및 결석 일수 감소 - 최대 25 개 학교로 프로그램 확장 | 2 천만달러 | | CBD 통행료 징수 프로그램 | NYC DOHMH |

¹ 위에서 논의한 저소득층 통행료 할인을 위한 4,750 만 달러와 함께 다른 항목에 대한 모니터링과 관련된 완화 및 개선 조치에 추가로 500 만 달러가 할당되었습니다. 개선 조치에는 NYC 의 기존 모니터링 네트워크를 확장하는 대기질 모니터링이 포함됩니다. 위치는 EA 의 교통 및 대기질 분석을 고려하고 환경 정의 이해관계자 및 관련 주 및 지역 기관과 협력하여 선택할 것입니다. 이것은 표 ES-5 에 요약된 교통 우회와 관련된 지역 및 장소 기반 완화 조치를 보완할 것입니다(자세한 내용은 최종 EA 10 장, "대기질" 참조).

² 3년 후 TRU 교체용으로 지정된 나머지 자금은 NYC 클린 트럭 프로그램을 통해 클린 트럭 교체 바우처로도 사용할 수 있습니다.

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

표 3. 완화 및 개선 조치를 위한 CBD 통행료 대체 시행 접근법 요약

| EA 장 - 주제 | 관련 위치 | 완화 또는 개선 조치에 대한 설명 | 특정 조치에 대한 프로젝트 시행 전후 데이터 수집을 위한 타임라인 | 다음 단계를 시행할 시기를 결정하기 위한 임계값 | 특정 조치 타이밍 | 주관 기관 |
|---|---|---|--|--|--|--|
| <p>4B - 교통: 고속도로 및 지역 교차로 - 교통-고속도로 구간</p> | <p>3 개 고속도로 구간:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Queens-Midtown 터널 근처 Westbound Long Island Expressway (I-495) (정오) ▪ I-95 서쪽 George Washington Bridge 접근 (정오) ▪ East 10th Street 와 Brooklyn Bridge 사이의 서쪽 및 북쪽 FDR Drive (오후) | <p>프로젝트 스폰서는 통행료 징수 운영 시작 약 3 개월 후 수집된 구현 후 데이터와 영향 임계값을 포함한 모니터링 계획을 구현할 것입니다. 임계점에 도달하거나 이를 초과할 경우, 프로젝트 스폰서는 경사로 측정, 운전자 정보, 프로젝트 시행 시 부정적 영향을 초래하는 모든 고속도로 위치에서의 표지판 등 교통 수요 관리(TDM) 조치를 시행할 것입니다. NYSDOT 는 Long Island Expressway 및 I-95 의 관련 구간을 소유하고 유지합니다. FDR 의 관련 부분은 Montgomery Street 남쪽의 NYSDOT 와 Montgomery Street 북쪽의 NYCDOT 가 소유합니다. TDM 조치의 시행은 고속도로 소유자와 TDM 시행과 관련된 모든 자산의 소유자 간에 조정될 것입니다.</p> <p>TDM 조치 시행 후, 프로젝트 스폰서는 영향을 모니터링하고, TBTA 는 부정적인 영향을 감소시키기 위해 채택된 통행료 일정의 범위 내에서 통행료 요금, 크로싱 크레딧, 면제 및/또는 할인을 수정할 것입니다.</p> | <p>데이터 수집을 위한 정확한 시기는 NYCDOT 의 교통량 계산 모범 사례에 따른 계절적 요인 및 건설 활동과 같은 기타 요인을 기반으로 결정될 것입니다. 지연을 정량화하기 위한 모델링은 데이터 수집 후 60 일 이내에 완료될 것입니다.</p> <p>기본 데이터는 프로젝트 시행 전 6 개월 이내에 수집될 것입니다. 시행 후 데이터는 통행료 징수 업무가 시작된 후 약 3 개월 후에 수집될 것입니다.</p> <p>TDM 조치가 시행되면 시행 후 6 개월 이내에 추가 데이터를 수집하여 부정적인 영향이 해결되었는지 여부를 판별할 것입니다.</p> | <p>평균 주중 피크 시간 지연이 2.5 분 이상 증가합니다.</p> <p>데이터 수집 및 평가 방법은 NYSDOT Highway Design Manual 5.2 의 지침 및 NYSDOT Data Services 절차에 규정된 표준 관행을 따를 것입니다.</p> | <p>모니터링 계획은 결정 문서가 발행되기 전에 관련 주관 기관 및 협력 기관의 동의를 받게 될 것입니다.</p> <p>TDM 조치는 다음 단계를 위한 임계값을 초과하는 지연을 확인한 후 2 개월에서 18 개월에 걸쳐 시행될 것입니다. 더 쉽게 시행할 수 있는 조치(예: 가변 메시지 표지판)가 먼저 완료될 것입니다. NYSDOT 는 현재 LIE 및 Cross Bronx(I-95)의 관련 구획에서 진행 중인 2 개의 TDM 프로젝트를 보유하고 있으며 필요에 따라 TDM 조치를 이러한 프로젝트와 조율할 수 있습니다.</p> <p>통행료, 크로싱 크레딧, 면제 및/또는 할인에 대한 수정은 수정 사항을 분석하고 변경 사항에 대한 대중 홍보를 위해 다음 단계에 대한 임계값을 초과하는 지연이 TDM 조치의 시행 후에도 지속되는지 확인한 후에 이루어질 것입니다.</p> | <p>NYSDOT 가 TBTA 및 NYCDOT 와 협력하여 주도할 것입니다.</p> |
| <p>4B - 교통: 고속도로 및 지역 교차로 - 교차로</p> | <p>Manhattan 에 있는 4 개의 지역 교차로:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trinity Place 및 Edgar Street (정오) ▪ East 36th Street 및 Second Avenue (정오) ▪ East 37th Street 및 Third Avenue (정오) ▪ East 125th Street 및 Second Avenue (오전, 오후) | <p>NYCDOT 는 NYCDOT 의 일반적인 관행에 따라 부정적 영향이 확인된 교차로를 모니터링하고 영향을 완화하기 위해 적절한 신호 타이밍 조정을 시행할 것입니다.</p> | <p>데이터 수집을 위한 정확한 시기는 NYCDOT 의 교통량 계산 모범 사례에 따른 계절적 요인 및 건설 활동과 같은 기타 요인을 기반으로 결정될 것입니다. 지연을 정량화하기 위한 모델링은 데이터 수집 후 60 일 이내에 완료될 것입니다.</p> <p>기본 데이터는 프로젝트 시행 전 6 개월 이내에 수집될 것입니다. 시행 후 데이터는 프로젝트 시행 후 6 개월 이내에 수집될 것입니다.</p> | <p>LOS E 또는 F 시행 전 교차로의 경우 평균 교차로 지연이 5 초 이상 증가합니다.</p> <p>LOS D 또는 더 나은 시행 전 교차로의 경우 LOS 에서 E 또는 F 까지의 교차로 지연이 5 초 이상 증가합니다.</p> | <p>신호 타이밍 조정은 다음 단계에 대한 임계값을 초과하는 지연을 확인한 후 90 일 이내에 이루어질 것입니다.</p> | <p>NYCDOT 가 TBTA 와 협력하여 주도할 것입니다.</p> |

| EA 장 - 주제 | 관련 위치 | 완화 또는 개선 조치에 대한 설명 | 특정 조치에 대한 프로젝트 시행 전후 데이터 수집을 위한 타임라인 | 다음 단계를 시행할 시기를 결정하기 위한 임계값 | 특정 조치 타이밍 | 주관 기관 |
|-------------------------------|--|---|---|---|---|---|
| 4C - 교통: 대중교통 - 대중교통 요소 | Hoboken Terminal-PATH 역 (NJ) Stair 01/02 | TBTA는 NJ TRANSIT 및 PANYNJ와 협력하여 기준선을 설정하기 위해 통행료 징수 작업을 시작하기 한 달 전 및 프로젝트 작업이 시작된 두 달 후 계단 01/02의 보행자 수를 모니터링할 것입니다. 프로젝트 시행 전후로 Stair 01/02의 승객 수를 비교한 결과에서 205명 이상의 증분 변화가 나타날 경우, TBTA는 NJ TRANSIT 및 PANYNJ와 협력하여 일부 보행자를 Stair 01/02에서 다른 곳으로 유도하기 위한 표지판 및 길찾기를 개선하고 필요한 경우 추가 인력을 배치할 것입니다. | 계단 이용객 수의 경우 기준선을 설정하기 위해 통행료 징수 업무를 시작하기 한 달 전과 프로젝트 작업이 시작된 후 두 달 후에 기준 데이터를 수집할 것입니다. 역 승객 데이터는 NJ TRANSIT 및 PANYNJ에서 지속적으로 수집하고 평가합니다. | 표지판의 경우, 프로젝트 구현 전후의 Stair 01/02 피크 시간 승객 수를 비교한 결과 증분 변화가 205 이상인 경우. 추가 인력의 경우, 표지판 임계값에 도달했지만 표지판이 아직 설치되지 않았고 통행료 징수 업무를 시작하기 30일 전에 Hoboken Terminal의 전체 승객 수가 2019년 수준의 90%인 경우. | 모니터링 계획은 결정 문서가 발행되기 전에 TBTA, PANYNJ 및 NJ TRANSIT의 동의를 받고 MOU는 그 후에 작성될 것입니다. MOU는 통행료 책정 후 120일 이내에 체결될 것입니다. MOU 체결 후 표지판 디자인이 시작될 것입니다. 표지판 제작 및 설치하는 다음 단계를 위한 임계값을 초과하는 승객 수를 관찰한 후 즉시 시작될 것입니다. 필요한 경우 다음 단계를 위한 임계값을 초과하는 승객 수를 관찰한 후 45일 이내에 추가 인력이 배치될 것입니다. 표지판이 제작되고 설치될 때까지 추가 인력이 사용될 것입니다. | TBTA가 주도하고 NJ TRANSIT 및 PANYNJ와 협력할 것입니다. |
| | Uptown 1/2/3 호선 지하철 플랫폼까지의 중이층을 연결하는 42 St-Times Square 지하철역 (Manhattan) Stair ML6/ML8 | TBTA는 MTA NYCT와 협력하여 이 위치에 대한 모니터링 계획을 구현할 것입니다. 이 계획에서 기준, 특정 시기 및 추가 작업에 대한 임계값을 식별할 것입니다. 이 임계값에 도달하면 TBTA는 계단이 난간 없이 법규에 부합하도록 MTA NYCT와 협력하여 중앙 난간을 제거하고 라이저를 표준화할 것입니다. 부정적 영향이 발생하지 않도록 완화 조치를 구현하는 데 충분한 시간을 허용하도록 임계값이 설정될 것입니다. | 정확한 타이밍은 계절적 요인과 역의 서비스 변경 및 공사 활동과 같은 기타 요인에 따라 결정될 것입니다. 계단 이용객 수의 경우 기본 데이터는 프로젝트 시행 전 6개월 이내에 수집될 것입니다. 시행 후 데이터는 프로젝트 시행 후 1년 이내에 수집될 것입니다. MTA NYCT는 시스템 전체의 개찰구 입구 및 출구 데이터를 기반으로 역 이용객 데이터를 지속적으로 수집하고 평가합니다. | 프로젝트 시행 전후 Stair ML6/ML8 피크 시간 주중 승객 수를 비교한 결과 주중 피크 시간에 증분 변화가 92명 이상이고 42 St-Times Square 지하철역의 전체 이용객 수가 2019년 수준의 90%인 경우. 데이터 수집 및 평가 방법은 CEQR Technical Manual 지침의 표준 관행을 따르고 NYCT와 협력할 것입니다. | 설계 및 리소스 할당은 승객 수 임계값을 초과한 직후에 시작되고, 핸드레일은 역의 전체 탑승자 수가 2019년 수준의 90%를 초과하기 전에 제거될 것입니다. | TBTA가 MTA NYCT와 협력하여 주도할 것입니다. |
| | 도로변과 중이층을 연결하는 Flushing-Main St 지하철역(Queens)-에스컬레이터 E456 | TBTA는 MTA NYCT와 협력하여 이 위치에 대한 모니터링 계획을 구현할 것입니다. 이 계획에서 기준, 특정 시기 및 추가 작업에 대한 임계값을 식별할 것입니다. 이 임계값에 도달하면 MTA NYCT가 속도를 분당 100 피트(fpm)에서 120fpm으로 높일 것입니다. | 정확한 타이밍은 계절적 요인과 역의 서비스 변경 및 공사 활동과 같은 기타 요인에 따라 결정될 것입니다. 에스컬레이터 이용객 수의 경우 기본 데이터는 프로젝트 시행 전 6개월 이내에 수집될 것입니다. 시행 후 데이터는 프로젝트 시행 후 1년 이내에 수집될 것입니다. | 프로젝트 시행 전후 Escalator E456 피크 시간 주중 승객 수를 비교한 결과 승객 수 증분 변화가 주중 피크 시간에 26명 이상이고 Flushing-Main 지하철역의 전체 이용객 수가 2019년 수준의 90%인 경우. 데이터 수집 및 평가 방법은 CEQR Technical Manual 지침의 표준 관행을 따르고 NYCT와 협력할 것입니다. | 역의 전체 승객 수가 2019년 수준의 90%를 초과하기 전. | TBTA가 MTA NYCT와 협력하여 주도할 것입니다. |

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

| EA 장 - 주제 | 관련 위치 | 완화 또는 개선 조치에 대한 설명 | 특정 조치에 대한 프로젝트 시행 전후 데이터 수집을 위한 타임라인 | 다음 단계를 시행할 시기를 결정하기 위한 임계값 | 특정 조치 타이밍 | 주관 기관 |
|--|--|---|---|---|--|---|
| <p>4C - 교통: 대중교통 - 대중교통 요소 (계속)</p> | <p>4/5/6 호선 중이층과 L 지하철 호선 플랫폼을 연결하는 Union Sq 지하철역 (Manhattan)-Escalator E219</p> | <p>TBTA 는 MTA NYCT 와 협력하여 이 위치에 대한 모니터링 계획을 구현할 것입니다. 이 계획에서 기준, 특정 시기 및 추가 작업에 대한 임계값을 식별할 것입니다. 이 임계값에 도달하면 MTA NYCT 가 에스컬레이터 속도를 100 fpm 에서 120 fpm 으로 높일 것입니다.</p> | <p>정확한 타이밍은 계절적 요인과 역의 서비스 변경 및 공사 활동과 같은 기타 요인에 따라 결정될 것입니다.</p> <p>에스컬레이터 이용객 수의 경우 기본 데이터는 프로젝트 시행 전 6 개월 이내에 수집될 것입니다. 시행 후 데이터는 프로젝트 시행 후 1 년 이내에 수집될 것입니다.</p> <p>MTA NYCT 는 시스템 전체의 개찰구 입구 및 출구 데이터를 기반으로 역 이용객 데이터를 지속적으로 수집하고 평가합니다.</p> | <p>프로젝트 시행 전후 Escalator E219 피크 시간 주중 승객 수를 비교한 결과 승객 수 증분 변화가 주중 피크 시간에 21 명 이상이고 Union Sq 지하철역의 전체 이용객 수가 2019 년 수준의 90%인 경우.</p> <p>데이터 수집 및 평가 방법은 <i>CEQR Technical Manual</i> 지침의 표준 관행을 따르고 NYCT 와 협력할 것입니다.</p> | <p>역의 전체 승객 수가 2019 수준의 90%를 초과하기 전.</p> | <p>TBTA 가 MTA NYCT 와 협력하여 주도할 것입니다.</p> |
| | <p>Court Sq 지하철역(Queens)-Stair P2/P4 ~ Manhattan 행 7 호선</p> | <p>TBTA 는 MTA NYCT 와 협력하여 이 위치에 대한 모니터링 계획을 구현할 것입니다. 이 계획에서 기준, 특정 시기 및 추가 작업에 대한 임계값을 식별할 것입니다. 만약 이 임계값에 도달하면, TBTA 는 MTA NYCT 와 협력하여 7 번 플랫폼의 북쪽 끝에서 거리까지 새로운 계단을 건설할 것입니다. 부정적 영향이 발생하지 않도록 완화 조치를 구현하는 데 충분한 시간을 허용하도록 임계값이 설정될 것입니다.</p> | <p>정확한 타이밍은 계절적 요인과 역의 서비스 변경 및 공사 활동과 같은 기타 요인에 따라 결정될 것입니다.</p> <p>계단 이용객 수의 경우 기본 데이터는 프로젝트 시행 전 6 개월 이내에 수집될 것입니다. 시행 후 데이터는 프로젝트 시행 후 1 년 이내에 수집될 것입니다.</p> <p>MTA NYCT 는 시스템 전체의 개찰구 입구 및 출구 데이터를 기반으로 역 이용객 데이터를 지속적으로 수집하고 평가합니다.</p> | <p>프로젝트 시행 전후 Stair P2/P4 피크 시간 주중 승객 수를 비교한 결과 승객 수 증분 변화가 주중 피크 시간에 101 명 이상이고 Court Sq 지하철역의 전체 이용객 수가 2019 년 수준의 90%이고 가까운 미래에 외부 개발자가 건설할 가능성이 없는 경우.</p> <p>데이터 수집 및 평가 방법은 <i>CEQR Technical Manual</i> 지침의 표준 관행을 따르고 NYCT 와 협력할 것입니다.</p> | <p>설계 및 리소스 할당은 승객 수 임계값을 초과한 직후에 시작되고, 역의 전체 탑승자 수가 2019 년 수준의 90%를 초과하기 전에 시행될 것입니다(가까운 미래에 외부 개발자가 건설할 가능성이 없는 경우).</p> | <p>TBTA 가 MTA NYCT 와 협력하여 주도할 것입니다.</p> |
| <p>4E - 교통: 보행자 및 자전거-보행자 순환</p> | <p>Herald Square/Penn Station NY</p> | <p>NYCDOT 는 이 장소의 모니터링 계획을 구현할 것입니다. 이 계획에서는 기준, 특정 시기 및 추가 작업에 대한 임계값이 포함될 것입니다. 이 임계값에 도달하면 NYCDOT 는 물리적 확장 및/또는 장애물 제거 또는 재배치를 통해 보도와 횡단보도에 보행자 공간을 늘릴 것입니다.</p> | <p>정확한 타이밍은 계절적 요인 및 공사 활동과 같은 기타 요인에 따라 결정될 것입니다.</p> <p>기본 데이터는 프로젝트 시행 전 6 개월 이내에 수집될 것입니다.</p> <p>시행 후 데이터는 프로젝트 시행 후 1 년 이내에 수집될 것입니다.</p> | <p>West 34th Street 와 West 35th Street 사이의 Eighth Avenue 서쪽 보도에서 주중 오전 피크 시간 동안 추가 시간당 보행자 221 명(pph) 또는 오후 피크 시간 동안 204 pph, Sixth Avenue 및 West 34th Street 의 북쪽 횡단보도에서 오전 피크 시간 동안 265 pph 또는 오후 피크 시간 동안 259 pph 및/또는 Seventh Avenue 및 West 32nd Street 의 북쪽 횡단보도에서 오전 피크 시간 동안 221pph.</p> <p>데이터 수집 및 평가 방법은 <i>CEQR Technical Manual</i> 지침의 표준 관행을 따르고 NYCDOT 와 협력할 것입니다.</p> | <p>다음 단계에 대한 임계값을 초과하는 보행자 수를 관찰한 후 90 일 이내.</p> | <p>NYCDOT 가 주도할 것입니다.</p> |

| EA 장 - 주제 | 관련 위치 | 완화 또는 개선 조치에 대한 설명 | 특정 조치에 대한 프로젝트 시행 전후 데이터 수집을 위한 타임라인 | 다음 단계를 시행할 시기를 결정하기 위한 임계값 | 특정 조치 타이밍 | 주관 기관 |
|--------------------------------|------------------------------------|--|---|--|--|--|
| 6 - 경제적 조건 - 통행료 비용의 경제적 영향 | Manhattan CBD | 최종 EA의 새로운 사항: 프로젝트 스폰서는 비즈니스가 영향을 받는지 여부와 어떻게 영향을 받는지에 대한 지속적인 의견을 요청하기 위해 프로젝트 구현 6개월 전과 6개월 후, 그리고 그 후 매년 만나는 소기업 실무 그룹(SBWG)을 설립할 것을 약속합니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 멤버십은 프로젝트 시행 6개월 전에 확정되고, 시행 전 1차 미팅, 시행 후 6개월 이내에 2차 미팅, 이후 매년 미팅을 가질 것입니다. | TBTA가 NYSDOT 및 NYCDOT와 협력하여 주도할 것입니다. |
| | 연구 지역 전체에 걸쳐 다수 | 최종 EA의 새로운 사항: TBTA는 트럭 및 기타 차량의 야간 통행료를 최종 CBD 통행료 체계에서 최소 오전 12시부터 오전 4시까지 피크 통행료의 50% 이하로 줄일 것입니다. 이는 일부 근로자와 기업에도 도움이 될 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 프로젝트 시행과 동시에. | TBTA가 주도할 것입니다. |
| 7 - 공원 및 여가 자원 | Manhattan CBD | 공원에 미치는 부정적 영향을 피하기 위한 조치의 목록은 최종 EA 7장, "공원 및 여가 자원"을 참조하십시오. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 계약에 따라 설계, 개발, 테스트 및/또는 시공 중에 발생합니다. | TBTA는 계약자가 계약 요구 사항을 준수하는지 확인합니다. |
| 8 - 역사 및 문화 자원 | 프로젝트의 잠재적 영향 영역(APE) 내 45개의 역사적 자산 | 역사적 자원에 미치는 부정적 영향을 피하기 위한 조치의 목록은 최종 EA 8장, "역사 및 문화 자원"을 참조하십시오. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 계약에 따라 설계, 개발, 테스트 및/또는 시공 중에 발생합니다. | TBTA는 계약자가 계약 요구 사항을 준수하는지 확인합니다. |
| 10 - 대기질 | 뉴욕시 | NYCDOT는 NYC DOHMH와 함께 우선 위치를 모니터링하기 위해 시의 기존 센서 네트워크를 확장하고, 하루 중 시간 패턴에 대한 인사이트를 제공하기 위해 보다 적은 수의 실시간 PM _{2.5} 모니터를 보완하여 대기오염의 변화가 프로젝트 시행 후 발생하는 교통량 변화에 기인할 수 있는지 여부를 결정할 것입니다. 프로젝트 스폰서는 EA의 대기질 분석과 환경 정의 이해관계자의 의견을 고려하여 추가 모니터링 위치를 선택할 것입니다. NYSDEC 및 모니터링을 수행하는 기타 기관도 모니터링 접근 방식을 확정하기 전에 협의할 것입니다. 프로젝트 스폰서는 시행 전(기준 설정)과 시행 후 2년 후의 대기질을 모니터링할 것입니다. 초기 2년의 시행 후 분석 기간이 지난 후 진행 중인 대기질 모니터링 및 보고와 별도로 프로젝트 스폰서는 대기질 변화의 규모와 가변성을 평가하여 더 많은 모니터링 현장이 필요한지 여부를 판별할 것입니다. 모니터링 프로그램을 통해 수집된 데이터는 데이터가 이용 가능해지고 분석이 완료되면 공개적으로 제공될 것입니다. 실시간 모니터의 데이터는 시행 전 모니터링 시작부터 온라인으로 계속 제공될 것입니다. | 프로젝트 시행 이전 연도(기준 설정) 및 프로젝트 시행 후 2년. 위치 및 기간은 토지 사용 및 비프로젝트 배출원을 고려하고 환경 정의 이해관계자의 의견을 반영하여 결정될 것입니다. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 리소스 할당 및 작업 계획 승인이 진행 중입니다. 기본 데이터는 프로젝트 시행 이전 연도에 수집되지만 정확한 시작 및 기간은 프로젝트 시행 시기에 따라 달라질 것입니다. 모니터링 위치는 데이터 수집 최소 4개월 전에 확정될 것입니다. 프로젝트 시행 전에 6개월 이상의 데이터가 수집될 것입니다. | TBTA가 NYC DOHMH 및 NYSDEC와 협력하여 주도할 것입니다. |

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

| EA 장 - 주제 | 관련 위치 | 완화 또는 개선 조치에 대한 설명 | 특정 조치에 대한 프로젝트 시행 전후 데이터 수집을 위한 타임라인 | 다음 단계를 시행할 시기를 결정하기 위한 임계값 | 특정 조치 타이밍 | 주관 기관 |
|--------------|-------------------------------|---|--|--|---|------------------------------------|
| 10 - 대기질(계속) | Upper Manhattan 및 Bronx | MTA 는 현재 대기 오염을 줄이고 버스 정류장 근처와 버스 노선을 따라 대기질을 개선할 수 있는 무공해 버스로 차량단을 전환하고 있습니다. MTA 는 전통적으로 서비스가 부족한 커뮤니티와 열악한 대기질 및 기후 변화에 영향을 받는 커뮤니티를 우선시하기 위해 노력하고 있으며, 이러한 우선 순위를 전환 배치 단계 프로세스에 적극적으로 통합하기 위한 접근 방식을 개발했습니다. 프로젝트를 위해 시행한 지원 기간 동안 받은 피드백과 환경 정의 커뮤니티 구성원이 제기한 우려 사항을 바탕으로, TBTA 는 MTA 의 배터리 전기 버스의 다음 주요 조달에서 전기 버스를 받으면(2022 년 하반기 시작), Upper Manhattan 과 Bronx 의 주요 환경 정의 커뮤니티에 위치하며 서비스를 제공하는 Kingsbirdge Depot 과 Gun Hill Depot 을 우선시하고자 MTA NYCT 와 협력하도록 노력할 것입니다. MTA NYCT 의 이러한 독립적인 노력은 Bronx 의 환경 정의 커뮤니티에 대기질에 관련한 이로인 영향을 제공할 것으로 기대됩니다. | MTA 의 배터리 전기 버스의 대수와 위치에 대한 데이터는 지속적으로 수집됩니다. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 우선순위 지정이 완료되었습니다. 버스 수령 일정은 2025 년 1 분기입니다. | TBTA 가 MTA NYCT 와 협력하여 주도할 것입니다. |
| 13 - 천연 자원 | 통행료 징수 인프라 및 통행료 징수 시스템 장비 현장 | 잠재적 부정적 영향을 피하거나, 최소화하거나 완화시킬 수 있는 건설 공약 목록은 최종 EA 13 장, "천연 자원"을 참조하십시오. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 계약에 따라 설계, 개발, 테스트 및/또는 시공 중에 발생합니다. | TBTA 는 계약자가 계약 요구 사항을 준수하는지 확인합니다. |
| 14 - 위험 폐기물 | 통행료 징수 인프라 및 통행료 징수 시스템 장비 현장 | 잠재적 부정적 영향을 피하거나, 최소화하거나 완화시킬 수 있는 건설 공약 목록은 최종 EA 14 장, "석면 함유 물질, 납 기반 페인트, 위험 폐기물, 오염 자재"를 참조하십시오. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 계약에 따라 설계, 개발, 테스트 및/또는 시공 중에 발생합니다. | TBTA 는 계약자가 계약 요구 사항을 준수하는지 확인합니다. |
| 15 - 건설 영향 | 통행료 징수 인프라 및 통행료 징수 시스템 장비 현장 | 잠재적 부정적 영향을 피하거나, 최소화하거나 완화시킬 수 있는 건설 공약 목록은 최종 EA 15 장, "건설 영향"을 참조하십시오. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 계약에 따라 설계, 개발, 테스트 및/또는 시공 중에 발생합니다. | TBTA 는 계약자가 계약 요구 사항을 준수하는지 확인합니다. |

| EA 장 - 주제 | 관련 위치 | 완화 또는 개선 조치에 대한 설명 | 특정 조치에 대한 프로젝트 시행 전후 데이터 수집을 위한 타임라인 | 다음 단계를 시행할 시기를 결정하기 위한 임계값 | 특정 조치 타이밍 | 주관 기관 |
|---------------------|----------------|---|--|--|--|---------------------------------------|
| 17 - 환경 정의- 저소득 운전자 | 28 개 카운티 연구 영역 | 이 프로젝트에는 뉴욕 조정 총소득이 60,000 달러 미만인 Manhattan CBD 거주자가 지불하는 CBD 통행료에 대한 세금 공제가 포함될 것입니다. TBTA는 New York State Department of Taxation and Finance (NYS DTF)와 협력하여 NYS 세금 공제를 받을 자격이 있는 운전자에게 필요한 문서를 제공할 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. 지불한 CBD 통행료에 대한 세금 공제 활용에 관한 데이터는 NYS DTF에서 수집할 것입니다. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | NYS DTF와의 협력은 프로젝트 승인 직후에 시작될 것입니다(승인될 경우). | TBTA가 주도하고 NYS DTF와 협력할 것입니다. |
| | | TBTA는 세액 공제와 관련된 정보를 NYS DTF 웹사이트의 해당 위치에 대한 링크와 함께 프로젝트 웹사이트에 게시하여 유자격 운전자가 공제를 청구할 수 있는 정보를 안내할 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 프로젝트 시행 최소 60일 전에 공공 정보 캠페인 기간 동안 세금 공제에 대한 정보가 대중에게 제공될 것입니다. 정보는 인쇄물, 라디오, 광고 게시판, 웹사이트, 소셜 미디어, 디지털 지하철역 표지판 및 버스 광고와 같은 기존 MTA 자산을 포함할 수 있는 방법들의 조합을 통해 제공될 것입니다. 정보는 다양한 언어로 제공되고 지리적으로 대상이 정해질 것입니다. | TBTA가 주도하고 NYS DTF와 협력할 것입니다. |
| | | TBTA는 E-ZPass 고객이 자신의 계좌에 연결된 신용카드를 가지고 있지 않으며 때로는 접근에 장애가 된다고 생각할 경우 현재 필요한 10달러의 환불 가능 보증금을 제거할 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 프로젝트 시행 60일 전. | TBTA가 주도할 것입니다. |
| | | TBTA는 기존 E-ZPass 결제 및 요금제 옵션에 대한 향상된 프로모션을 제공합니다. 여기에는 운전자의 이동당(선불 잔액이 아닌) 결제, 관련 소매점에서 현금 충전, 이미 시행 중인 할인 계획 등이 포함됩니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. 홍보 활동의 범위와 한도에 대한 정보가 문서화되고 E-ZPass 계정 유형 및 볼륨에 대한 데이터가 지속적으로 수집될 것입니다. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 프로젝트 시행 최소 60일 전에 공공 정보 캠페인의 일환으로 홍보가 시작될 것입니다. | TBTA가 주도할 것입니다. |
| | | TBTA는 MTA와 협력하여 65세 이상 개인, 장애인 및 저소득층을 위한 프로그램을 포함하여 기존의 할인된 교통 요금 상품 및 프로그램에 대한 지원 및 교육을 제공할 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. 공공 지원 노력의 범위와 한도에 대한 정보가 문서화될 것입니다. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 프로젝트 시행 최소 60일 전에 공공 정보 캠페인의 일환으로 공공 지원이 시작될 것입니다. | TBTA가 MTA와 협력하여 주도할 것입니다. |
| | | 프로젝트 스폰서는 환경 정의 커뮤니티 그룹을 설립하고 프로젝트 시행 전에 첫 번째 미팅을 갖고 이후 분기별로 미팅을 진행할 것을 약속합니다. 환경 정의와 관련하여 프로젝트 스폰서는 업데이트된 데이터 및 분석을 공유하고 우려 사항을 경청하며 통행료 설정 프로세스에 대한 피드백을 구함으로써 참여를 위한 의미 있는 기회를 계속 제공할 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 멤버십은 프로젝트 시행 6개월 전에 확정되고, 시행 전 1차 미팅, 시행 후 6개월 이내에 2차 미팅, 이후 분기별로 미팅을 가질 것입니다. | TBTA가 NYSDOT 및 NYCDOT와 협력하여 주도할 것입니다. |

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

| EA 장 - 주제 | 관련 위치 | 완화 또는 개선 조치에 대한 설명 | 특정 조치에 대한 프로젝트 시행 전후 데이터 수집을 위한 타임라인 | 다음 단계를 시행할 시기를 결정하기 위한 임계값 | 특정 조치 타이밍 | 주관 기관 |
|--|-----------------------|---|--|--|---|-----------------------|
| | | 최종 EA의 새로운 사항: TBTa는 트럭 및 기타 차량의 야간 통행료가 최종 CBD 통행료 체계에서 최소 오전 12시부터 오전 4시까지 피크 통행료의 50% 이하로 인하되도록 할 것입니다. 이는 그 시간 동안 운행하는 저소득 운전자에게 도움이 될 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 프로젝트 시행과 동시에. | TBTa가 주도할 것입니다. |
| 17 - 환경 정의 - 저소득 운전자(계속) | 28개 카운티 연구 영역 (계속) | 최종 EA의 새로운 사항: TBTa는 5년 동안 운행 빈도가 높은 저소득 운전자들을 위한 저소득자 할인 플랜을 약속합니다. 이들은 매월 처음 10회 운행 후 해당 시간에 대해 전체 CBD E-ZPass 통행료에서 25% 할인 혜택을 받을 수 있습니다(이미 크게 할인되는 야간 기간은 제외). | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. 신청 절차는 통행료 징수 업무가 시행되기 몇 달 전에 시작될 것입니다. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 프로젝트 시행과 동시에. | TBTa가 주도할 것입니다. |
| | 뉴욕시 | TBTa는 Brooklyn 및 Manhattan 버스 네트워크 재설계가 진행됨에 따라 EA에서 식별된 지역의 버스 서비스를 개선하기 위해 MTA NYCT와 협력할 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | TBTa와 NYCT 간의 협력이 진행 중이며 통행료가 확정된 후 증가할 것입니다. Brooklyn 버스 네트워크 재설계 초안 계획은 2022년 12월에 발표되었으며 2023년에 개선된 안을 선보일 것입니다. Manhattan 버스 네트워크 재설계의 다음 단계는 기존 상태 보고서입니다. | TBTa는 NYCT와 협력할 것입니다. |
| 17 - 환경 정의 - 택시 및 FHV 운전자 | 뉴욕시 | 최종 EA의 새로운 사항: TBTa는 택시 또는 FHV에 대한 통행료가 하루에 한 번 이하인 통행료 체계가 최종 CBD 통행료 체계에 포함되도록 할 것입니다. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 프로젝트 시행과 동시에. | TBTa가 주도할 것입니다. |
| 17 - 환경 정의 - 이미 존재하는 대기 오염 및 만성 질환으로 인해 과중한 부담을 안고 있는 특정 커뮤니티에 대해 교통량 우회 (참고 1 참조) | 환경 정의 연구 지역 전반에 걸쳐 다수 | 최종 EA의 새로운 사항: TBTa는 최종 통행료 체계에서 트럭 및 기타 차량의 야간 통행료가 최소 오전 12시부터 오전 4시까지 피크 통행료의 50% 이하로 인하되도록 할 것입니다. 이 조치는 트럭 우회를 줄일 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 프로젝트 시행과 동시에. | TBTa가 주도할 것입니다. |
| | | 최종 EA의 새로운 사항: NYCDOT는 NYC 클린 트럭 프로그램을 확장하여 프로젝트가 트럭 교통량을 증가시킬 것으로 예상되는 특정 환경 정의 커뮤니티의 고속도로를 주행하는 적격 노후 디젤 트럭을 배기가스 배출이 적은 전기, 하이브리드, 압축 천연가스 및 클린 디젤 차량으로 교체하는 작업을 가속화할 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 트럭 소유 업체와의 계약은 통행료가 확정된 후 시작될 것입니다. 시행은 통행료 징수 업무 시작 후 6개월 이내에 시작될 것입니다. | NYCDOT가 주도할 것입니다. |
| | | 최종 EA의 새로운 사항: NYCDOT는 특정 환경 정의 커뮤니티에서 트럭 우회를 늘려 주간 트럭 교통량을 줄이고 도로 안전을 강화하기 위해 프로젝트가 예상되는 지역에서 시간 외 배송 프로그램을 확대할 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 발송인 및 수취인과의 계약은 통행료가 확정된 후에 시작될 것입니다. 시행은 통행료 징수 업무 시작 후 6개월 이내에 시작될 것입니다. | NYCDOT가 주도할 것입니다. |

| EA 장 - 주제 | 관련 위치 | 완화 또는 개선 조치에 대한 설명 | 특정 조치에 대한 프로젝트 시행 전후 데이터 수집을 위한 타임라인 | 다음 단계를 시행할 시기를 결정하기 위한 임계값 | 특정 조치 타이밍 | 주관 기관 |
|-----------|---|---|---|---|----------------------|-------------------------|
| | Brooklyn Bridge 와 East Houston Street 사이의 FDR Drive | <p>최종 EA 의 새로운 사항: TBTA 는 East Houston Street 에서 나온 직후에 FDR Drive 에서 남쪽으로 턴하는 FDR Drive 에서 북쪽 방향으로 이동하는 차량에 통행료를 부과할 것입니다. 그러면 Brooklyn Bridge 와 East Houston Street 사이의 FDR Drive 에서 모델링된 비트력 교통량 증가가 완화될 것입니다.</p> | <p>N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨.</p> | <p>N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨.</p> | <p>프로젝트 시행과 동시에.</p> | <p>TBTA 가 주도할 것입니다.</p> |

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

| EA 장 - 주제 | 관련 위치 | 완화 또는 개선 조치에 대한 설명 | 특정 조치에 대한 프로젝트 시행 전후 데이터 수집을 위한 타임라인 | 다음 단계를 시행할 시기를 결정하기 위한 임계값 | 특정 조치 타이밍 | 주관 기관 |
|---|--|--|--|--|--|--|
| 17 - 환경 정의 - 이미 존재하는 대기 오염 및 만성 질환으로 인해 과중한 부담을 안고 있는 특정 커뮤니티에 대해 교통량 우회 (참고 1 참조) (계속) | Hunts Point Produce Market | 최종 EA의 새로운 사항: 프로젝트 스폰서는 Hunts Point Produce Market 에서 디젤 연소 TRU 를 더 청정한 차량으로 교체하는 데 협력할 것입니다. | N/A - 조기 모니터링이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | TRU 교체를 위한 TRU 소유주와 임차인과의 계약은 프로젝트 승인을 받은 후 즉시 시작될 것입니다. | NYCDOT 가 주도할 것입니다. |
| | 통행료 징수 시나리오에 따라 트럭 교통량이 증가하거나 감소하는 특정 인구조사 지역이 약간 변경됩니다. 다음 커뮤니티에는 장소 기반 완화가 필요한 인구조사 구역이 있을 수 있습니다. High Bridge, Morrisania and 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, Fort Lee. (참고 2 참조). | 최종 EA의 새로운 사항: NYSDOT 는 전기 트럭 충전 인프라를 확장하는 데 협력할 것입니다. | 통행료가 확정되면 부록 17D 에 설명된 바대로 채택된 통행료 체계에 대한 분석을 수행하여 트럭 우회가 발생할 것으로 예상되는 위치를 결정할 것입니다. 이 분석과 환경 정의 커뮤니티 그룹 및 기타 이해관계자와의 지속적인 참여를 통해 장소 기반 완화를 위한 특정 위치가 결정될 것입니다. 시행된 완화 조치의 범위 및 영향에 대한 데이터가 지속적으로 수집될 것입니다. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 구체적인 위치는 통행료가 확정된 후 결정될 것입니다. 시행은 통행료 징수 업무 시작 후 6 개월 이내에 시작될 것입니다. | NYCDOT 가 주도할 것입니다. |
| | | 최종 EA의 새로운 사항: 프로젝트 스폰서는 도로 주변의 대기질을 개선하기 위해 도로변 식생을 설치하는 데 협력할 것입니다. | | | 구체적인 위치는 통행료가 확정된 후 영향을 받는 커뮤니티와 함께 결정할 것입니다. 시행은 통행료 징수 업무 시작 후 6 개월 이내에 시작될 것입니다. | 프로젝트 스폰서는 관련 주 및 지역 기관과 협력할 것입니다. |
| | | 최종 EA의 새로운 사항: 프로젝트 스폰서는 공원과 녹지 공간을 개조할 것입니다. | | | 구체적인 위치는 통행료가 확정된 후 영향을 받는 커뮤니티와 함께 결정할 것입니다. 시행 시기는 장소가 확정된 후 결정될 것입니다. | 프로젝트 스폰서는 관련 지역 기관과 협력할 것입니다. |
| | | 최종 EA의 새로운 사항: 프로젝트 스폰서는 학교에 공기 여과 장치를 설치하거나 업그レード할 것입니다. | | | 통행료가 확정되면 통행료 징수 업무를 시작하기 전에 현장/요구사항 평가가 수행될 것입니다. 시행 시기는 장소가 확정된 후 결정될 것입니다. | 프로젝트 스폰서는 관련 지역 기관과 협력할 것입니다. |
| 최종 EA의 새로운 사항: 프로젝트 스폰서는 NYC DOHMH 와 협력하여 천식 사례 관리 프로그램을 확장하고 Bronx 의 이웃 천식 센터를 통해 새로운 커뮤니티 기반 천식 프로그램을 만들 것입니다. | 통행료가 확정되면 통행료 징수 업무를 시작하기 전에 현장/요구사항 평가가 수행될 것입니다. 시행 시기는 장소가 확정된 후 결정될 것입니다. | 프로젝트 스폰서는 NYC DOHMH 와 협력할 것입니다. | | | | |
| 전반적 프로젝트 개선 조치 | Manhattan CBD 및 잠재적인 프로젝트 영향의 위치 | 프로젝트 스폰서는 CBD 로 진입하는 교통량, CBD 로 이동하는 차량 주행 거리, 지역 내 공급업체로부터의 대중교통 승객 수, CBD 내 버스 속도, 대기질 및 배출량 동향, 주차 및 프로젝트 수익 등을 포함하여 프로젝트의 잠재적 영향에 대한 지속적인 모니터링 및 보고를 위해 노력합니다. 데이터는 프로젝트 시행 전후로 수집될 것입니다. 프로젝트의 영향에 대한 공식 보고서는 시행 후 1 년 후에 발행되고 그 다음에는 2 년마다 발행될 것입니다. 또한 보고 웹사이트는 최대한 실용적인 오픈 데이터 형식으로 데이터, 분석 및 시각화를 제공할 것입니다. 데이터가 사용 가능해지고 분석이 완료되면 최소한 2 년에 한 번씩 업데이트가 제공될 것입니다. 이 데이터는 또한 완화 효과를 모니터링하기 위한 적응형 관리 접근방식과 보증된 조정을 지원하는 데 사용될 것입니다. | 기본 데이터 수집은 2019 년에 시작되었으며 외부 소스의 데이터를 사용할 수 있게 되고(일부 데이터는 매년 또는 분기별로 게시됨) 데이터 분석이 완료됨에 따라 프로젝트 시행을 통해 계속될 것입니다. 프로젝트 시행 후 이러한 데이터를 사용할 수 있게 됨에 따라 계속 수집되고 프로젝트 수익과 같은 새 데이터가 수집되기 시작할 것입니다. | N/A - 임계값이 필요하지 않음. 채택된 통행료 징수 체계에 따라 시행됨. | 보고 웹사이트는 프로젝트 시행 후 가능한 한 신속하게 기준 데이터 및 통행료 징수 시스템의 시행 후 데이터를 보고하기 시작할 것입니다. 프로젝트의 영향에 대한 공식 보고서는 시행 후 1 년 후에 발행되고 그 다음에는 2 년마다 발행될 것입니다. 또한 보고 웹사이트는 최대한 실용적인 오픈 데이터 형식으로 데이터, 분석 및 시각화를 제공할 것입니다. 데이터가 사용 가능해지고 분석이 완료되면 최소한 2 년에 한 번씩 업데이트가 제공될 것입니다. 이 데이터는 또한 완화 효과를 모니터링하기 위한 적응형 관리 접근방식과 보증된 조정을 지원하는 데 사용될 것입니다. | TBTA 는 NYCDOT, NYSDOT 와 협력하여 주도하고 적절한 경우 데이터를 위해 다른 기관 및 단체와 협력할 것입니다. |

참고:

- 이 항목에 대한 완화 조치에 자금을 지원하기 위해 프로젝트 스폰서는 5 년 동안 1 억 5,500 만 달러를 약속했습니다. 프로젝트 스폰서는 최종적으로 채택된 통행료 체계에 관계없이 이러한 조치를 약속합니다. 자금 할당은 최종 EA 17 장 "환경 정의"에 자세히 설명되어 있습니다. 저소득층 통행료 할인을 위한 4,750 만 달러와 함께 다른 항목에 대한 모니터링과 관련된 완화 및 개선 조치에 추가로 500 만 달러가 할당되었습니다.
- 프로젝트 스폰서는 야간 통행료를 최소 오전 12 시부터 오전 4 시까지 인하하는 통행료 정책을 약속했습니다. EA 에서 분석된 통행료 징수 시나리오에 대해 수행된 모델링에 따르면, 우회 트럭의 대부분은 야간 시간 동안 발생할 것으로 예상되기 때문에 이 정책은 예상되는 트럭 우회의 상당 부분을 방지할 것으로 예상됩니다. 이 야간 면제/할인을 포함하는 TBTA 위원회의 CBD 통행료 징수 체계 채택에 따라 채택된 통행료 체계의 모델링을 수행하여 트럭 우회가 발생할 것으로 예상되는 위치를 판별할 것입니다. 이 분석에 따라 커뮤니티 및

인구조사 지역이 식별된 후, 장소 기반 완화 조치의 특정 위치 지정에는 프로젝트 스폰서, 환경 정의 커뮤니티 그룹(10 개 카운티 환경 정의 연구 영역), 장소 기반 완화를 받는 관련 커뮤니티, 관련 지역 및 주 시행 기관 간의 추가 조정이 필요할 것입니다.

이 페이지는 의도적으로 비워졌습니다.

3. 최종 환경 평가(EA) 이후 어떤 과정이 진행되었습니까? (플레이스 홀더)

플레이스 홀더입니다. 이 초안 FONSI 는 최종 EA 와 함께 30 일 동안 대중에게 공개됩니다. FHWA 가 환경 영향 평가서를 보증할 수 없다고 결정하는 경우 이 30 일 공개 검토 기간 동안 발생하는 프로젝트의 NEPA 검토와 관련된 모든 활동이 이 섹션에 보고될 것입니다.

4. 최종 EA 에 적용된 변경 사항은 무엇입니까? (플레이스 홀더)

플레이스 홀더입니다. 이 초안 FONSI 는 최종 EA 와 함께 30 일 동안 대중에게 공개됩니다. FHWA 가 환경 영향 평가서를 보증할 수 없다고 결정하는 경우 최종 EA 의 공개 검토에 대한 응답으로 필요한 모든 변경 사항이 이 섹션에 기재될 것입니다.

5. 최종 EA 에서 어떤 피드백을 받았습니까? (플레이스 홀더)

플레이스 홀더입니다. 최종 EA 의 30 일 검토 기간 동안 받은 피드백의 성격에 따라 FHWA 는 의견을 요약하거나 개별 의견을 포함할 수 있습니다. FHWA 가 환경 영향 평가서를 보증할 수 없다고 결정하는 경우 프로세스에 새로운 정보를 제공하는 피드백에 중점을 둘 것입니다.

6. 다음 단계는 무엇입니까?

CBD 통행료 징수 프로그램을 정의하는 데 도움이 되도록 Traffic Mobility Act 는 TBTA 위원회가 공공 재정, 운송, 대중교통 또는 관리 분야에서 경험이 있는 지역을 대표하는 6 명의 구성원으로 교통 이동성 검토 위원회를 설립하도록 요구합니다. 교통 이동성 검토 위원회는 교량 및 터널에서 지불하는 기존 통행료에 대한 크레딧, 할인 및/또는 면제와 같은 통행료 금액 및 통행료 체계를 TBTA 위원회에 추천하게 됩니다.⁵가변 가격 체계는 시간, 요일, 연도에 따라 다를 수 있으며 차량 유형에 따라 다를 수 있습니다. 교통 이동성 검토 위원회의 권고에 따라 TBTA 위원회는 New York State Administrative Procedure Act 에 따라 공청회 후 최종 통행료 체계를 승인하고 채택할 것입니다. 채택된 TBTA 플랜은 교량 및 터널에서 지불하는 통행료에 대한 교차 크레딧, 할인 및/또는 면제,

⁵ 2018년 4월 뉴욕주는 Manhattan 남쪽 96번가에서 운행 시작, 운행 종료 또는 통과하는 택시 및 FHV 운행에 대해 혼잡 할증료를 부과했습니다. Traffic Mobility Act에 따라 교통 이동성 검토 위원회는 택시 및 FHV에 대한 잠재적인 CBD 통행료 교차 크레딧, 할인 또는 면제를 검토해야 합니다. 최종 EA에 대해 수행된 여행 수요 모델링은 2018년 법률에 의해 규정된 택시 및 FHV 할증료가 CBD 통행료 대안으로 계속 유효하다고 가정합니다.

초안 FONSI (Finding of No Significant Impact)

Public Authorities Law 에 따라 이미 할증료가 부과되는 택시 및/또는 FHV 에 대한 크레딧, 할인 및/또는 면제, 기타 추가적인 잠재적 교차 크레딧, 할인 및/또는 면제를 지정할 것입니다.⁶

교통 이동성 검토 위원회의 권장 사항은 교통 연구를 포함한 최종 EA 의 결과에 따라 통보되고, 교통 패턴, 운영 비용, 공공 영향, 환경 영향(대기질 및 배출 추세를 포함하되 이에 국한되지 않음)과 같은 요소를 고려할 것입니다. 최종 EA 의 분석은 잠재적 크로싱 크레딧, 할인 및/또는 면제를 포함하여 CBD 통행료 대안을 구현함으로써 발생할 수 있는 영향을 식별하기 위한 것입니다. 따라서 최종 EA 는 발생할 수 있는 영향의 범위를 식별하기 위해 다양한 특성을 지닌 다양한 통행료 시나리오를 고려했습니다.

TBTA 가 선택한 통행료와 체계는 FONSI 에서 내린 결정이 여전히 유효한지 판단하기 위해 재평가되어야 합니다. 이를 위해서는 TBTA 가 최종 통행료 및 체계의 영향이 최종 EA 에 공개된 영향과 일치하고 완화 조치가 여전히 유효함을 FHWA 에 입증해야 합니다.

FONSI 발행 후, 프로젝트 스폰서와 FHWA 는 프로젝트 스폰서가 FHWA Value Pricing Pilot Program(VPPP)에 참여할 수 있도록 통행료 징수 계약을 체결할 것입니다.

VPPP 승인을 포함하여 모든 연방 요구사항을 완료한 후 통행료 징수 업무를 시작할 수 있습니다.

⁶ Consolidated Laws of the State of New York, Public Authorities Law, Article 5, Title 11 Section 1270-i.

**부록 A. 중심 업무 지구(CBD) 통행료 징수 프로그램 최종
 환경 평가(플레이스 홀더)**

부록 B. 최종 환경 평가에 대한 공개 피드백(플레이스 홀더)

**부록 C. 최종 환경 평가 및 초안 FONSI (FINDING OF NO
SIGNIFICANT IMPACT)의 가용성 공지(플레이스 홀더)**