

ПРОЕКТ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОБ ОТСУТСТВИИ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ

Программа сборов с транспортных средств для Центрального делового района (ЦДР)

Штат Нью-Йорк, NY 10007

Ведущее федеральное ведомство

Федеральное управление автомобильными дорогами

Спонсоры проекта

Департамент транспорта штата New York

Управление системой тоннелей и мостов Трайборо (ТВТА)

Департамент транспорта города New York



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**



**Department of
Transportation**



Апрель 2023 г.

Почему Федеральная администрация по вопросам автомобильных и шоссейных дорог (Federal Highway Administration, FHWA) публикует проект заключения об отсутствии значительного воздействия (FONSI)?

По своему характеру данная Программа запланированных мероприятий, в случае ее утверждения, является первым на национальном уровне предложением по управлению автомобильными заторами методом «кордонного» ценообразования. В соответствии с правилами Совета по качеству окружающей среды (40 CFR 1501.6) агентство должно предоставить заключение FONSI на рассмотрение общественности в течение 30 дней до принятия окончательного решения о подготовке заявления о воздействии на окружающую среду и до начала соответствующих действий.

ПРОЕКТ FONSI

FHWA определило, что Программа запланированных мероприятий, представленная в Окончательной редакции экспертной оценки, не окажут значительного воздействия на окружающую среду обитания человека или на окружающую среду. Настоящий проект FONSI базируется на окончательной редакции ЭО, включающей соответствующие меры по смягчению последствий. FHWA провело мероприятия в рамках независимой оценки и пришло к выводу об адекватности и точности обсуждений целей, вопросов необходимости, экологических вопросов, воздействия Программы запланированных мероприятий и соответствующих мер по смягчению воздействия. В окончательной редакции экспертной оценки приведены достаточные доказательства и аналитические данные, в соответствии с которыми подготовка отчета о воздействии на окружающую среду не требуется. FHWA берет на себя полную ответственность за точность, объем и содержание окончательной редакции экспертного заключения.

Настоящие материалы предоставили:

Allison L. C. de Cerreño, Ph.D.
Главный операционный директор
Управление системой тоннелей и мостов Трайборо (ТВТА)

Дата

Nicolas A. Choubah, P.E.
Главный инженер
Департамент транспорта штата New York

Дата

Проект заключения об отсутствии значительного воздействия

Eric Beaton
Заместитель ответственного чиновника по вопросам
планирования и управления транспортом
Департамент транспорта города New York

Дата

Утверждено:

Richard J. Marquis
Администратор департамента, регион Нью-Йорка
Федеральное управление автомобильными дорогами

Дата

Федеральное управление автомобильных дорог может публиковать уведомления в Федеральном реестре в соответствии с § 139(l) Свода законов США и приводить информацию о том, что одним или несколькими федеральными агентствами приняты окончательные решения по выдаче разрешений, лицензий или одобрений для реализации транспортного проекта. В случае публикации такого уведомления, иски, требующие судебного пересмотра соответствующих действий федерального агентства, могут быть поданы только в течение 150 дней после даты публикации уведомления или в течение любого более короткого срока, который указан в федеральных законах, в соответствии с которыми допускается судебный пересмотр действий федерального агентства. Если уведомление не опубликовано, то применяются сроки, предусмотренные федеральными законами, регулирующими соответствующие претензии.

Оглавление

1. В чем состоит План предполагаемых мероприятий?	1
2. Каковы обязательства по смягчению неблагоприятных последствий реализации плана предлагаемых мероприятий?	2
3. Что было сделано после окончательной экологической оценки (ЭО)? (Заполнитель)	35
4. Какие изменения были внесены в окончательную редакцию ЭО? (Заполнитель).....	35
5. Какие отзывы были получены по окончательной редакции ЭО? (Заполнитель)	35
6. Каковыми будут дальнейшие шаги?	35

Таблицы

Таблица 1. Резюме преимуществ и последствий для альтернативы введения сборов по ЦДР и сравнение сценариев взимания сборов	3
Таблица 2. Региональные и локальные меры по смягчению последствий.....	21
Таблица 3. Резюме подхода к реализации альтернативного варианта взимания платы за проезд по ЦДР в рамках мер по смягчению последствий и улучшению ситуации	22

Приложения

В электронном виде на веб-сайте проекта. Будут предоставлены гиперссылки. (Заполнитель)

- Приложение А. Программа сборов с транспортных средств для Центрального делового района (ЦДР) Окончательная оценка параметров окружающей среды (заполнитель места)
- Приложение В. Отзывы общественности об окончательной экологической оценке (заполнитель места)
- Приложение С. Уведомление общественности о доступности окончательной экологической оценки (ЭО) и проекта заключения о незначительном воздействии (заполнитель места)

1. В чем состоит План предполагаемых мероприятий?

Альтернативный вариант взимания платы за проезд по ЦДР («Проект») предусматривает реализацию программы взимания платы за проезд автотранспорта для снижения загруженности дорог в ЦДР Манхэттена в соответствии с Законом об уличном движении.¹ Цель проекта – снизить загруженность дорог в ЦДР Манхэттена таким образом, чтобы получить доход для будущих транспортных улучшений, в соответствии с принятием в пилотную программу по тарификации (VPPP) FHWA.

ЦДР Манхэттена состоит из географической зоны Манхэттена к югу от 60th Street и включительно, не включая проезд Franklin D. Roosevelt Drive (FDR Drive) и шоссе West Side Highway/Route 9A, подземный переход Battery Park Underpass и любую наземную часть тоннеля Hugh L. Carey Tunnel, которая соединяется с улицей West Street (the West Side Highway/Route 9A). Согласно альтернативных вариантов системы взимания платы за проезд по ЦДР Управление мостов и тоннелей Трайборо (ТВТА), являющееся филиалом транспортного управления Metropolitan Transportation Authority (МТА), будет взимать плату за проезд автомобилей, въезжающих или выезжающих из ЦДР Манхэттена в безналичном режиме. Плата будет распространяться на все зарегистрированные транспортные средства (т.е. имеющие номерные знаки), за исключением соответствующих применимым требованиям транспортных средств, перевозящих людей с ограниченными возможностями, и соответствующих применимым требованиям аварийных транспортных средств.^{2, 3} Плата за проезд легковых автомобилей будет взиматься не чаще одного раза в день.⁴ Транспортные средства, которые остаются в ЦДР Манхэттена, – это транспортные средства, которые обнаружены выезжающими, но не обнаружены въезжающими в тот же день. Учитывая, что они были обнаружены уезжающими, они должны были проехать через ЦДР Манхэттена до пункта детектирования и, следовательно, пробыть там какую-то часть дня. Плата за пребывание этих автомобилей в ЦДР Манхэттена будет взиматься с этих автомобилей в тот же день.

Жители, чье основное место жительства находится в пределах ЦДР Манхэттена и чей скорректированный валовой доход в штате Нью-Йорк составляет менее \$60 000, будут иметь право

¹ Закон об уличном движении предусмотрел изменения в некоторые законы штата Нью-Йорк, в том числе в Закон о транспортных средствах и дорожном движении, Закон о государственных органах и Закон о налогах. **Обновленный текст этих законов приведен в Приложении 2В Окончательной редакции ЭО, «Альтернативные варианты проекта: Закон о реформе МТА и мобильности дорожного движения».**

² Определение квалифицированного аварийного транспортного средства приведено в Сводном законодательстве штата Нью-Йорк, Законе о транспортных средствах и дорожном движении, Раздел 1, Статья 1, Раздел 101. Согласно действующему определению, к транспортным средствам, перевозящим людей с ограниченными возможностями, относятся автомобили с государственными номерными знаками для инвалидов и автомобили автопарков, принадлежащих или управляемых профильными организациями и используемые исключительно для перевозки людей с ограниченными возможностями.

³ Плата не распространяется на транспортные средства, которые не подлежат регистрации, такие как велосипеды, электрические скутеры, велосипеды с электроприводом ("e-bikes").

⁴ Определение пассажирского транспортного средства приведено в Сводном законодательстве штата Нью-Йорк, Законе о транспортных средствах и дорожном движении, Раздел 4, Статья 14, Раздел 401(6).

на налоговый кредит штата Нью-Йорк, равный сумме платы за проезд по ЦДР Манхэттена, уплаченной в течение налогооблагаемого года.

Размер сборов будет варьироваться, причем в пиковые периоды, когда загруженность дорог больше, тарифы будут выше. Поскольку последствия тесно связаны со структурой сборов, в альтернативном варианте взимания сборов по ЦДР был оценен ряд структур сборов в определенных сценариях. В большинстве этих сценариев взимания сборов для различных типов транспортных средств, таких как грузовые автомобили, отличаются от размеров сборов для некоммерческих пассажирских транспортных средств. Согласно Разделу 6 ставки и структура платы за проезд устанавливаются ТВТА.

2. Каковы обязательства по смягчению неблагоприятных последствий реализации плана предлагаемых мероприятий?

В Таблице 1 приведено описание потенциального воздействия реализации планов, определенные в Окончательной редакции экспертной оценки, а также обязательства по мониторингу и смягчению последствий, принятые спонсорами проекта, которые, по мнению FHWA, не приведут к значительным последствиям. Далее в таблицах 2 и 3 указаны спонсор(ы) проекта и соответствующие местные органы, которые будут реализовывать определенные меры по смягчению и оптимизации воздействия, а также полномочия спонсоров проекта по принятию определенных мер по смягчению воздействия.

Таблица 1. Резюме преимуществ и последствий для альтернативы введения сборов по ЦДР и сравнение сценариев взимания сборов

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАнные, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
4А – Транспорт: Региональное транспортное сообщение Воздействие и моделирование	Объемы автотранспорта		Путепровод / мост / туннель в ЦДР Манхэттена	% увеличения или уменьшения ежедневного количества автомобилей, въезжающих в ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия	-15%	-16%	-17%	-19%	-20%	-18%	-17%	Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
	Автопередвижения по ЦДР Манхэттена	Снижение ежедневных поездок на автомобилях в ЦДР Манхэттена в целом. В зависимости от сценария взимания сборов, некоторые перенаправления на другие пересечения в ЦДР Манхэттена или полный объезд ЦДР Манхэттена. По мере увеличения трафика, включая поездки на грузовиках, на некоторых окружных магистралях, одновременно происходит снижение трафика на других участках магистралей, ведущих к ЦДР. Перенаправления могут увеличить или уменьшить интенсивность движения на местных перекрестках вблизи пересечений с ЦДР Манхэттена.	ЦДР Манхэттена	% увеличения или уменьшения количества поездок на автомобилях работников ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия	-5%	-5%	-7%	-9%	-11%	-10%	-6%	Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
				Численное увеличение или уменьшение количества поездок на автомобилях работников ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия	-12 571	-12 883	-17 408	-24 017	-27 471	-24 433	-14 578		
	Проезд грузовиков через ЦДР Манхэттена	Общее снижение пробега транспортных средств (ПТС) в ЦДР Манхэттена и в регионе в целом при всех сценариях взимания сборов и некоторое смещение с использования автотранспорта на транзитный вид транспорта.	ЦДР Манхэттена	Увеличение или уменьшение ежедневного проезда грузовиков через ЦДР Манхэттена (без отправной или конечной точки в ЦДР) по сравнению с альтернативой бездействия	-4 645 (-55%)	[-4 967] (-59%)	-5 253 (-63%)	-5 687 (-68%)	-6 604 (-79%)	-6 784 (-81%)	[-1 734] (-21%)	Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
	Транзитные перевозки		ЦДР Манхэттена	% увеличения или уменьшения ежедневных транзитных перевозок через ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия	от +1 до +3%							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
		ЦДР Манхэттена		-9% to -7%							Нет		

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
	Влияние на дорожное движение		NYC (г. Нью-Йорк, не ЦДР Манхэттена)	% Увеличение или уменьшение ежедневного пробега транспортных средств по сравнению с альтернативой бездействия	от -1 до 0%								
			Нью-Йорк к северу от NYC		от -1 до 0%								
			Long Island (Лонг-Айленд)		Изменение менее, чем на (+) 0,2%								
			New Jersey (Нью-Джерси)		Изменение менее, чем на (+) 0,2%								
			Connecticut (Коннектикут)		Изменение менее, чем на (+) 0,2%								
4B – Транспорт: Автомагистрали и местные перекрестки	Движение на участках автомагистралей	<p>Введение программы сборов за проезд по ЦДР может привести к увеличению перегруженности на участках шоссе, приближающихся к окружным дорогам, чтобы избежать сборов за проезд по ЦДР Манхэттена, что приведет к увеличению задержек и заторов в часы пик в полдень и вечерние часы на определенных участках в некоторых сценариях сборов за проезд:</p> <ul style="list-style-type: none"> Западное направление скоростного шоссе Westbound Long Island Expressway (I-495) возле тоннеля Queens-Midtown (полдень) Подъезды к мосту George Washington Bridge в западном направлении на I-95 (полдень) Движение в южном и северном направлениях по FDR Drive между East 10th Street и Brooklyn Bridge (вечер) В других местах заторы уменьшатся, особенно на маршрутах, приближающихся к ЦДР Манхэттена. 	10 участков автомагистралей (утро)	Участки автомагистралей с возросшими задержками и пробками в часы пик, что приведет к негативным последствиям	0 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D)							Да	<p>Необходима мера смягчения. Спонсоры проекта реализуют план мониторинга до начала реализации проекта с последующим сбором данных примерно через три месяца после начала его работы [со сборами], включая пороговые значения воздействия; если пороговые значения достигнуты или превышены, спонсоры проекта реализуют меры по управлению транспортным спросом, такие как регулирование выезда на автомагистрали, информирование автомобилистов, знаки на всех выявленных участках шоссе с негативным воздействием после реализации проекта. [NYS DOT управляет и обслуживает соответствующие участки скоростной автомагистрали Лонг-Айленд и I-95. Соответствующий участок FDR Drive находится в ведении NYSDOT к югу от улицы Монтгомери и в ведении NYCDOT к северу от улицы Монтгомери. Реализация мер TDM будет координироваться между управляющими автомобильными дорогами и владельцами любых активов, имеющих отношение к реализации TDM.]</p> <p>После принятия [мер TDM] спонсоры проекта будут отслеживать последствия и, при необходимости, ТВТА будет изменять ставки сборов за проезд, кредиты за пересечение зон, освобождения и/или скидки для снижения негативных последствий [в рамках параметров утвержденного графика взимания платы за проезд].</p>
			10 участков автомагистралей (полдень)		2 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D), а также сценарии E и F								
			10 участков автомагистралей (вечер)		1 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D), а также сценарии E и F								
	Перекрестки	Изменения в структуре движения, при которых в одних местах увеличивается, а в других уменьшается интенсивность движения, приведут к изменению условий на некоторых	<p>363 точки (весь день)</p> <p>102 точки (утро)</p> <p>102 точки (полдень)</p> <p>102 точки (вечер)</p>	Количество перекрестков с увеличением интенсивности	<p>9</p> <p>2</p> <p>1</p> <p>1</p>	<p>10</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>1</p>	<p>24</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>1</p>	<p>50</p> <p>3</p> <p>16</p> <p>10</p>	<p>48</p> <p>3</p> <p>16</p> <p>9</p>	<p>50</p> <p>3</p> <p>17</p> <p>9</p>	<p>10</p> <p>2</p> <p>0</p> <p>1</p>	Да	<p>Необходима мера смягчения. [NYCDOT] будет осуществлять мониторинг тех перекрестков, на которых было выявлено признаков [потенциального] негативного</p>

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
		<p>местных перекрестках в пределах и в окрестностях ЦДР Манхэттена. Из 102 проанализированных перекрестков на большинстве перекрестков задержки сократятся.</p> <p>Потенциальное негативное воздействие на четыре местных перекрестка на Манхэттене: Trinity Place и Edgar Street (полдень); East 36th Street и Second Avenue (полдень); East 37th Street и Third Avenue (полдень); East 125th Street и Second Avenue (утро, вечер)</p>	<p>57 точек (ночное время)</p>	<p>движения на 50 и более автомобилей в часы пик.</p>	5	5	16	21	20	21	5		<p>воздействия, и в соответствии с обычной практикой NYCDOT проведет соответствующие корректировки времени сигналов для смягчения воздействия.</p> <p>Меры улучшения Обратитесь к общему улучшению мониторинга в конце этой таблицы.</p>
			<p>4 точки</p>	<p>Места с потенциальным отрицательным воздействием, которое [будет] исправлено с помощью корректировки времени сигналов регулировки движения</p>	0	0	0	4	4	4	0		

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

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

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
			Станция метро Flushing-Main St (Queens)–Эскалатор E456, соединяющий улицу с промежуточным уровнем	Относительное увеличение или уменьшение количества пассажиров на станции В ЦЕЛОМ по сравнению со сценарием E (не только на затронутой лестнице или участке) в час пик, в пиковый период	116%	91%	108%	116%	100%	133%	72%	Да	Необходима мера смягчения. ТВТА будет координировать с МТА NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, МТА NYCT увеличит скорость со 100 футов в минуту (fpm) до 120 fpm.
			Станция метро Union Sq (Manhattan)–Эскалатор E219, соединяющий платформу линии метро L с промежуточным уровнем линий № 4/5/6	Относительное увеличение или уменьшение количества пассажиров на станции В ЦЕЛОМ по сравнению со сценарием E (не только на затронутой лестнице или участке) в час пик, в пиковый период	63%	82%	87%	102%	100%	95%	61%	Да	Необходима мера смягчения. ТВТА будет координировать с МТА NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, МТА NYCT увеличит скорость эскалатора со 100 fpm до 120 fpm.

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

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

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

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАнные, УКАЗАНные В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
6 – Экономические условия	Положительное воздействие	Региональные экономические выгоды	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Экономическая выгода от уменьшения пробок в виде экономии времени в пути и повышения надежности в пути, что повысит производительность и практичность, а также в виде повышения безопасности и снижения эксплуатационных расходов на транспортные средства, связанных с уменьшением пробок.							Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
	Экономический эффект сборов	Стоимость новых сборов для работников и предприятий в ЦДР, которые зависят от транспортных средств	ЦДР Манхэттена	Описание	Отсутствие негативного воздействия на какую-либо конкретную отрасль или профессиональную категорию в ЦДР Манхэттена. Учитывая высокий уровень транзитного доступа в ЦДР и высокий процент использования транзита, плата за проезд затронет лишь небольшой процент от общей численности рабочей силы. Это не окажет негативного влияния на деятельность предприятий в ЦДР Манхэттена или жизнеспособность любых видов бизнеса, включая индустрию такси/наёмных транспортных средств.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие <i>[Новое в окончательной версии ЭО - Меры улучшения]</i> Спонсоры проекта соглашаются создать Рабочую группу, состоящую из представителей малого бизнеса (SBWG), которая будет проводить встречи за 6 месяцев до и 6 месяцев после реализации проекта, а также ежегодно в дальнейшем, чтобы регулярно получать информацию о том, какие предприятия задействованы и как их деятельность будет затронута. В рамках облегчения негативных последствий по другим направлениям в окончательной структуре оплаты за проезд по ЦДР ТВТА предложит снижение оплаты за проезд грузовиков и других транспортных средств в ночное время до уровня, равного или ниже 50% от тарифа в пиковый период, как минимум с 12:00 до 4:00 утра; это также пойдет на пользу персоналу и компаниям.]
	Цены на товары	Новые пошлины не приведут к изменению стоимости большинства потребительских товаров	ЦДР Манхэттена	Описание	Вряд ли приведет к существенному изменению стоимости большинства потребительских товаров. Любое увеличение расходов, связанное с введением новых сборов в альтернативном варианте сборов за проезд по ЦДР, которое будет возложено на компании-получатели, будет распределено между несколькими клиентами на каждый сбор (так как грузовики осуществляют несколько поставок), особенно для компаний, включая малые предприятия и микро-бизнес, получающих небольшие поставки. Это позволит минимизировать затраты для каждого отдельного предприятия. Некоторые товарные отрасли (строительные материалы, электроника, напитки) более подвержены росту из-за меньшей конкуренции на рынке поставок.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
	Сфера услуг такси и наёмных транспортных средств	В зависимости от сценария взимания сборов, плата за проезд может снизить доходы такси и наёмных транспортных средств из-за снижения автопробега такси/НТС с пассажирами в пределах ЦДР. Хотя это может негативно сказаться на отдельных водителях (см. раздел «Экологическая справедливость» ниже), в целом отрасль останется жизнеспособной.	Исследуемая территория 28 округов	Итоговое изменение ежедневного автопробега такси/НТС по региону Итоговое изменение ежедневного автопробега такси/НТС в ЦДР	-126 993 (-2,9%) -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%)	Нет	Меры смягчения не нужны. Негативное воздействие отсутствует (см. раздел «Экологическая справедливость» ниже о смягчении воздействия на водителей такси и НТС).

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

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

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАнные, УКАЗАНные В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
10 – Качество воздуха (продолжение)		Увеличение или уменьшение выбросов, связанных с перенаправлением движения грузовиков (продолжение)	Мост RFK Bridge, NY (продолжение)	Потенциальное негативное воздействие на качество воздуха в результате перенаправления грузовиков	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	3. В настоящее время МТА переводит свой парк на автобусы с нулевым уровнем выбросов, что позволит снизить уровень загрязнения воздуха и улучшить качество воздуха вблизи автобусных парков и вдоль автобусных маршрутов. МТА стремится уделять приоритетное внимание традиционно недостаточно обслуживаемым сообществам и тем, кто испытывает воздействие плохого качества воздуха и изменения климата, и разработала подход, который активно включает эти приоритеты в процесс поэтапного развертывания переходного процесса. На основании отзывов, полученных в ходе информационно-разъяснительной работы, проведенной в рамках проекта, и опасений, высказанных членами сообществ экологической справедливости, TBTA координировала свои действия с МТА NYCT, которая намерена отдать приоритет депо Kingsbridge и депо Gun Hill, расположенным и обслуживающим преимущественно сообщества экологической справедливости в районах Upper Manhattan и Bronx, при получении электробусов в рамках следующей крупной закупки аккумуляторных электробусов МТА, которая [началась] в [конце] 2022 года. Ожидается, что эта независимая инициатива МТА NYCT обеспечит улучшение качества воздуха для сообществ экологической справедливости в Bronx.
11 – Электроэнергия		Сокращение регионального энергопотребления	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Сокращение автопробега по региону приведет к снижению энергопотребления							Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
12 – Уровень шума		Незаметное повышение или понижение уровня шума в результате изменения интенсивности дорожного движения	Переходы через мосты и тоннели	Описание	Максимальное повышение уровня шума (2,9 дБ(А)), которое было предсказано рядом с тоннелем Queens-Midtown Tunnel в сценарии D, не будет ощутимым.							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие Меры улучшения Обратитесь к общему улучшению мониторинга в конце этой таблицы.
			Местные улицы	Описание	Для оценки изменений уровня шума в центре Brooklyn (Бруклина) был использован сценарий C, а для всех остальных мест – сценарий D. Максимальное прогнозируемое повышение уровня шума (2,5 дБ(А)), предсказанное на Trinity Place и Edgar Street, не будет ощутимым. В центре Brooklyn (Бруклина) не было прогнозируемого повышения уровня шума.							Нет	
13 – Природные ресурсы		Строительные работы по установке инфраструктуры для оплаты проезда вблизи природных ресурсов	Объекты инфраструктуры и размещения оборудования системы взимания сборов	Описание	Отсутствие воздействия на поверхностные воды, водно-болотные угодья или поймы рек. Потенциальное воздействие на ливневые стоки и экологические ресурсы будет регулироваться в рамках строительных обязательств. Проект соответствует политике прибрежных зон.							Нет	Перечень строительных обязательств по предотвращению, минимизации или смягчению потенциального негативного воздействия см. в Главе 13 Окончательной ЭО « Природные ресурсы ».

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
14 – Опасные отходы		Потенциал повреждения существующих опасных или загрязняющих материалов во время строительства	Объекты инфраструктуры и размещения оборудования системы взимания сборов	Описание	Нарушение почвы во время строительства и потенциальное изменение, удаление или нарушение существующей инфраструктуры дорожного полотна и коммуникаций, которые могут содержать асбестосодержащие материалы, краску на основе свинца или другие опасные вещества. Потенциальное воздействие будет регулироваться в рамках строительных обязательств.							Нет	См. Главу 14 Окончательной ЭО «Асбестосодержащие материалы, краска на основе свинца, опасные отходы и загрязненные материалы», где приведен перечень обязательств по строительству, направленных на предотвращение, минимизацию или смягчение потенциального негативного воздействия.
15 – Влияние строительства		Потенциальные сбои, связанные со строительством для установки платёжной инфраструктуры	Объекты инфраструктуры и размещения оборудования системы взимания сборов	Описание	Временные нарушения движения транспорта и пешеходов, а также шум от строительных работ, продолжительностью менее одного года в целом и около двух недель в каждом конкретном месте. Это воздействие будет регулироваться в рамках строительных обязательств.							Нет	Перечень строительных обязательств по предотвращению, минимизации или смягчению потенциального негативного воздействия см. в Главе Окончательной ЭО 15 «Влияние строительства» .

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
17 – Экологическая справедливость	Водители с низкими доходами.	<i>[Экспертная оценка, опубликованная в августе 2022 года, показала, что]</i> Увеличение расходов водителей в связи с введением платы за проезд по ЦДР непропорционально негативно отразится на водителях с низким уровнем дохода, которые не имеют <i>[адекватного]</i> альтернативного вида транспорта для того, чтобы добраться до ЦДР Манхэттена. <i>[После тщательного анализа ситуации с учетом затронутых групп населения и введения новых мер для смягчения последствий, экспертное заключение констатирует, что водители с низким доходом не будут подвергаться непропорционально большому и неблагоприятному воздействию. ...Продолжение ниже...]</i>	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Увеличение расходов водителей будет <i>[происходить при]</i> всех сценариях взимания платы.							Да	Необходима мера смягчения. Проект предусматривает предоставление налогового кредита на оплату проезда по ЦДР жителям ЦДР Манхэттена, чей скорректированный валовой доход в Нью-Йорке за налогооблагаемый год составляет менее \$60 000. ТВТА будет координировать свои действия с Департаментом налогов и финансов штата Нью-Йорк (New York State Department of Taxation and Finance «NYS DTF») для обеспечения наличия документации, необходимой для водителей, имеющих право на налоговый кредит NYS. ТВТА разместит информацию о налоговом кредите на веб-сайте проекта со ссылкой на соответствующее место на сайте NYS DTF, чтобы направить водителей, имеющих право на получение кредита, к информации о заявке на кредит. ТВТА отменит возвратный депозит в размере \$10, который в настоящее время требуется для клиентов E-ZPass, не имеющих кредитной карты, привязанной к их счету, и который иногда является препятствием для доступа. ТВТА обеспечит более активное продвижение существующих вариантов оплаты и планов E-ZPass, включая возможность для водителей оплачивать каждую поездку (вместо предварительного пополнения баланса), пополнять счет наличными в участвующих торговых точках, а также уже существующие планы скидок, о которых они могут не знать.

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
													<p>ТВТА совместно с МТА будет проводить разъяснительную работу и информировать о праве на существующие льготные тарифы и программы, в том числе для лиц в возрасте 65 лет и старше, инвалидов и людей с низким доходом, о которых многие могут не знать.</p> <p>Спонсоры проекта обязуются создать общественную группу по вопросам экологической справедливости, которая [будет] собираться [ежеквартально] два раза в год, причем первая встреча состоится [до] внедрения проекта, чтобы поделиться обновленными данными и анализом и выслушать информацию о возможных проблемах. [Что касается экологической справедливости, спонсоры проекта будут продолжать предоставлять реальные возможности для участия и вовлечения через обмен обновленными данными и аналитической информацией, знакомство с проблемами и получение отзывов о процессе установления платы за проезд.] ...Продолжение ниже...</p>
17 – Экологическая справедливость (продолжение)	Водители с низкими доходами. (продолжение)	<p>[Экспертная оценка, опубликованная в августе 2022 года, показала, что] Увеличение расходов водителей в связи с введением платы за проезд по ЦДР непропорционально негативно отразится на водителях с низким уровнем дохода, которые не имеют [адекватного] альтернативного вида транспорта для того, чтобы добраться до ЦДР Манхэттена. [После тщательного анализа ситуации с учетом затронутых групп населения и введения новых мер для смягчения последствий, экспертное заключение констатирует, что водители с низким доходом не будут подвергаться непропорционально большому и неблагоприятному воздействию. (Продолжение).]</p>	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Увеличение расходов водителей при взимании платы за проезд по ЦДР будет [иметь место в рамках] всех сценариев взимания платы (продолжение).							Да	<p>[Новое в окончательном варианте экспертной экологической оценки - в окончательном варианте экспертной экологической оценки принято решение, что ТВТА уменьшит плату за проезд в ночное время для грузовиков и других транспортных средств до 50% или ниже от платы за проезд в пиковый период в структуре платы за проезд по ЦДР, по меньшей мере с 12:00 до 4:00 утра. Это изменение будет выгодно водителям с низким уровнем дохода, которые путешествуют в это время.]</p> <p>Новое в окончательном варианте экспертной экологической оценки - ТВТА обязуется в течение пяти лет предоставлять скидки для малообеспеченных водителей, которые часто пользуются дорогами, на 25% от полной стоимости проезда по E-ZPass в ЦДР в соответствующее время суток после первых 10 поездок в каждом календарном месяце. Ночной период уже будет иметь расширенную скидку и не будет включен в программу скидок для малообеспеченных водителей.]</p>

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
17 – Экологическая справедливость (продолжение)	Увеличение или уменьшение трафика в результате перенаправления движения в населенных пунктах, со значительными уровнями загрязнения воздуха и хронических заболеваний	Снижение интенсивности дорожного движения может оказать положительное воздействие на Общины экологической справедливости. При этом, увеличение интенсивности дорожного движения может привести к негативным последствиям для тех сообществ, в которых регистрируется чрезмерная степень загрязнения воздуха и хронических заболеваний.	В контексте изменений в сценариях взимания платы за проезд, населенные пункты, где возможно увеличение или уменьшение трафика, меняются незначительно. В некоторых населенных пунктах могут быть определенные зоны, в которых требуется принять меры для смягчения последствий на местах: High Bridge, Morrisania и Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx, East Harlem, Randall's Island, Lower East Side/Lower Manhattan, Downtown Brooklyn, Fort Greene, South Williamsburg, Orange, East Orange, Newark и Fort Lee. (см. примечание 1)	Описание	Районы, которым пойдет на пользу снижение интенсивности движения из-за уже существующих проблем загрязнения воздуха и хронических заболеваний в населенных пунктах, и районы, которые будут страдать от увеличения интенсивности движения, будут зависеть от сценария взимания платы за проезд. При этом, идентифицированные сообщества, в основном, останутся теми же самыми во всех сценариях взимания платы за проезд. По сценарию G увеличения платы за проезд в Fort Lee не произойдет.							Да	<p>[Новое в окончательной версии ЭО – Необходима мера смягчения.</p> <p><u>Смягчение последствий на региональном уровне</u></p> <p>В окончательном экспертном заключении принято решение, что ТВТА уменьшит плату за проезд в ночное время для грузовиков и других транспортных средств до 50% или ниже от платы за проезд в пиковый период в структуре платы за проезд по ЦДР, по меньшей мере с 12:00 до 4:00 утра. Это изменение будет выгодно водителям с низким уровнем дохода, которые путешествуют в это время.</p> <p>NYCDOT расширит программу NYC Clean Trucks Program, чтобы ускорить замену отвечающих применимым критериям дизельных грузовых автомобилей, которые ездят по шоссе в определенных районах экологической справедливости, где, согласно прогнозам Проекта, увеличится движение грузовиков, на электрические, гибридные, работающие на сжатом природном газе и экологически чистые дизельные автомобили с более низким уровнем выбросов.</p> <p>NYCDOT расширит свою программу доставки в нерабочее время в районах, в которых, согласно Проекту, планируется уменьшить количество грузовиков днем, чтобы снизить интенсивность дорожного движения и улучшить безопасность на дорогах в конкретных сообществах, которые заботятся об экологической справедливости.</p> <p><u>Смягчение последствий на местах</u></p> <p>ТВТА будет взимать плату с автомобилей, движущихся в северном направлении по FDR Drive, которые выезжают на Восточную Хьюстон-стрит и затем поворачивают на юг по FDR Drive; это позволит смягчить смоделированное увеличение движения негрузового транспорта по FDR Drive между мостом Brooklyn Bridge и Восточной Хьюстон-стрит.</p> <p>NYCDOT будет координировать работу по замене дизельных установок TRU в Хантс Пойнт на более экологически чистые транспортные средства.</p> <p>NYSDOT будет координировать работу по расширению инфраструктуры для зарядки электромобилей.</p> <p>Спонсоры проекта будут координировать работу по организации полос придорожной</p>

РАЗДЕЛ ЭО / ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
													<p><i>растительности для улучшения качества воздуха вблизи дорог.</i></p> <p><i>Спонсоры проекта проведут реконструкцию парков и зеленых зон.</i></p> <p><i>Спонсоры проекта установят или модернизируют установки фильтрации воздуха в школах.</i></p> <p><i>Спонсоры проекта будут координировать работу по расширению существующих программ ведения больных астмой и созданию новых программ по борьбе с астмой на уровне сообщества через районный астма-центр в Бронксе.]</i></p>

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

[Примечание:

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

Таблица 2. Региональные и локальные меры по смягчению последствий

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

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

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

Таблица 3. Резюме подхода к реализации альтернативного варианта взимания платы за проезд по ЦДР в рамках мер по смягчению последствий и улучшению ситуации

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

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

ГЛАВА ЭО – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
	<p>Станция метро Flushing-Main St (Queens)–Эскалатор E456, соединяющий улицу с промежуточным уровнем</p>	<p>ТВТА будет координировать с МТА NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, МТА NYCT увеличит скорость со 100 футов в минуту (fpm) до 120 fpm.</p>	<p>Точные сроки будут зависеть от сезонности и других факторов, таких как изменения в услугах и строительные работы на станции.</p> <p>В отношении объема пассажиров на эскалаторах исходные данные будут собраны в течение шести месяцев до начала реализации проекта. Данные после внедрения будут собраны в течение первого года после реализации проекта.</p>	<p>Если сравнение объемов пассажиров на эскалаторе E456 в час пик буднего дня до и после реализации Проекта покажет прирост, превышающий или равный 26 пассажирам в час пик буднего дня, а общее количество пассажиров на станции метро Flushing-Main St составит 90% от уровня 2019 года.</p> <p>Методы сбора и оценки данных будут соответствовать стандартной практике в соответствии с рекомендациями Технического руководства CEQR и будут согласованы с NYCT.</p>	<p>До того, как общее число пассажиров на станции превысит 90% от уровня 2019 года.</p>	<p>ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с МТА NYCT.</p>

ГЛАВА ЭО – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
4С – Транспорт: Транзитные перевозки - Элементы транзитных перевозок (продолжение)	Станция метро Union Sq (Manhattan)–Эскалатор E219, соединяющий платформу линии метро L с промежуточным уровнем линий № 4/5/6	ТВТА будет координировать с МТА NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, МТА NYCT увеличит скорость эскалатора со 100 fpm до 120 fpm.	Точные сроки будут зависеть от сезонности и других факторов, таких как изменения в услугах и строительные работы на станции. В отношении объема пассажиров на эскалаторах исходные данные будут собраны в течение шести месяцев до начала реализации проекта. Данные после внедрения будут собраны в течение первого года после реализации проекта. Данные о пассажиропотоке на станциях собираются и оцениваются на постоянной основе компанией МТА NYCT на основе данных турникетов на входе и выходе по всей системе.	Если сравнение объемов пассажиров на эскалаторе E219 в час пик буднего дня до и после реализации Проекта покажет прирост, превышающий или равный 21 пассажирам в час пик буднего дня, а общее количество пассажиров на станции метро Union Sq составит 90% от уровня 2019 года. Методы сбора и оценки данных будут соответствовать стандартной практике в соответствии с рекомендациями Технического руководства CEQR и будут согласованы с NYCT.	До того, как общее число пассажиров на станции превысит 90% от уровня 2019 года.	ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с МТА NYCT.
	Станция метро Court Sq (Queens) – лестница P2/P4 на линию № 7, ведущую в Manhattan	ТВТА будет координировать с МТА NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, ТВТА согласует с МТА NYCT строительство новой лестницы от северного конца платформы №7 до улицы. Пороговое значение будет определяться таким образом, чтобы обеспечить достаточное время для реализации мер по смягчению негативного воздействия, чтобы оно не возникло.	Точные сроки будут зависеть от сезонности и других факторов, таких как изменения в услугах и строительные работы на станции. В отношении объема пассажиров на маршах исходные данные будут собраны в течение шести месяцев до начала реализации проекта. Данные после внедрения будут собраны в течение первого года после реализации проекта. Данные о пассажиропотоке на станциях собираются и оцениваются на постоянной основе компанией МТА NYCT на основе данных турникетов на входе и выходе по всей системе.	Если сравнение объемов пассажиров на марше P2/P4 в час пик буднего дня до и после реализации Проекта покажет прирост, превышающий или равный 101 пассажирам в час пик буднего дня, а общее количество пассажиров на станции метро Court Sq составит 90% от уровня 2019 года, и если строительство, реализуемое внешним застройщиком, не представляется вероятным в обозримом будущем. Методы сбора и оценки данных будут соответствовать стандартной практике в соответствии с рекомендациями Технического руководства CEQR и будут согласованы с NYCT.	Проектирование и распределение ресурсов начнется сразу же после превышения порогового значения объема пассажиров и будет осуществляться до того, как общее количество пассажиров на станции превысит 90% от уровня 2019 года (если строительство внешним застройщиком не представляется вероятным в обозримом будущем).	ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с МТА NYCT.
4Е – Транспорт: Пешеходы и велосипеды - движение пешеходов	Herald Square/Penn Station NY	NYCDOT реализуют план мониторинга в данном пункте. В план будут включены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, NYCDOT увеличит пространство для пешеходов на тротуарах и пешеходных переходах за счет физического расширения и/или удаления или перемещения препятствий.	Точные сроки будут зависеть от сезонности и других факторов, таких как строительные работы. Базовые данные будут собраны в течение шести месяцев до начала реализации проекта. Данные после внедрения будут собраны в течение первого года после реализации проекта.	Дополнительно 221 пешеход в час (п/ч) в час пик в будние дни или 204 п/ч в час пик в вечерние часы на западном тротуаре Восьмой авеню между Западной 34-й и Западной 35-й улицами, 265 п/ч в час пик в утренние часы или 259 п/ч в час пик в вечерние часы на северном пешеходном переходе на Шестой авеню и Западной 34-й улице, и/или 221 п/ч в час пик в утренние часы на северном пешеходном переходе на Седьмой авеню и Западной 32-й улице. Методы сбора и оценки данных будут соответствовать стандартной практике в соответствии с рекомендациями Технического руководства CEQR и будут согласованы с NYCDOT.	В течение 90 дней после установления количества пешеходов, превышающего пороговое значение, предпринять следующие шаги.	NYCDOT будет выполнять руководящие функции.

ГЛАВА ЭО – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
6 – Экономические условия - Экономический эффект сборов	ЦДР Манхэттена	Новое в окончательной версии ЭО Спонсоры проекта соглашаются создать Рабочую группу, состоящую из представителей малого бизнеса (SBWG), которая будет проводить встречи за шесть месяцев до и шесть месяцев после реализации проекта, а также ежегодно в дальнейшем, чтобы регулярно получать информацию о том, какие предприятия задействованы и как их деятельность будет затронута.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Членство будет подтверждено за шесть месяцев до начала реализации проекта, первая встреча состоится до начала реализации, вторая - в течение шести месяцев после реализации, а в дальнейшем встречи будут проводиться ежегодно.	ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с NYSDOT и NYCDOT.
	Множество локаций по всей территории исследования	Новое в окончательной версии ЭО: В окончательной структуре оплаты за проезд ТВТА предложит снижение оплаты за проезд грузовиков и других транспортных средств в ночное время до уровня, равного или ниже 50% от тарифа в пиковый период, как минимум с 12:00 до 4:00 утра; это также пойдет на пользу персоналу и компаниям.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.
7 – Парки и объекты отдыха	ЦДР Манхэттена	Перечень мер по предотвращению негативного воздействия на парки см. в Главе 7 Окончательной ЭО « Парки и рекреационные ресурсы ».	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Во время проектирования, разработки, тестирования и/или строительства в соответствии с контрактом.	ТВТА будет следить за тем, чтобы подрядчики соблюдали требования контракта.
8 – Историко-культурные ресурсы	45 исторических объектов в зоне потенциального воздействия проекта (ЗПВ)	Перечень мер по предотвращению негативного воздействия на исторические объекты см. в Главе 8 Окончательной ЭО « Исторические и культурные ресурсы ».	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Во время проектирования, разработки, тестирования и/или строительства в соответствии с контрактом.	ТВТА будет следить за тем, чтобы подрядчики соблюдали требования контракта.

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

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

ГЛАВА 30 – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
17 – Экологическая справедливость Водители с низкими доходами.	Исследуемая территория 28 округов	Проект предусматривает предоставление налогового кредита на оплату проезда по ЦДР жителям ЦДР Манхэттена, чей скорректированный валовой доход в Нью-Йорке за налогооблагаемый год составляет менее \$60 000. ТВТА будет координировать свои действия с Департаментом налогов и финансов штата Нью-Йорк (New York State Department of Taxation and Finance «NYS DTF») для обеспечения наличия документации, необходимой для водителей, имеющих право на налоговый кредит NYS.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд. Данные об использовании налоговых кредитов для оплаты дорожных сборов за проезд по ЦДР будут собираться NYS DTF.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Координация с NYS DTF начнется сразу после утверждения проекта, если он будет одобрен.	ТВТА будет руководить и координировать работу с NYS DTF.
		ТВТА разместит информацию о налоговом кредите на веб-сайте проекта со ссылкой на соответствующее место на сайте NYS DTF, чтобы направить водителей, имеющих право на получение кредита, к информации о заявке на кредит.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Информация о налоговых кредитах будет предоставлена общественности в ходе кампаний по информированию общественности не менее чем за 60 дней до начала реализации Проекта. Информация будет предоставляться с использованием комбинации методов, которые могут включать в себя печатные издания, радио, рекламные щиты, веб-сайты, социальные сети и существующие ресурсы МТА, такие как цифровые указатели станций метро и реклама на автобусах. Информация будет предоставляться на нескольких языках и адресно (географически).	ТВТА будет руководить и координировать работу с NYS DTF.
		ТВТА отменит возвратный депозит в размере \$10, который в настоящее время требуется для клиентов E-ZPass, не имеющих кредитной карты, привязанной к их счету, и который иногда является препятствием для доступа.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	60 дней до начала реализации проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.
		ТВТА обеспечит более активное продвижение существующих вариантов оплаты и планов E-ZPass, включая возможность для водителей оплачивать каждую поездку (вместо предварительного пополнения баланса), пополнять счет наличными в участвующих торговых точках, а также уже существующие планы скидок, о которых они могут не знать.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд. Информация о масштабах и охвате усилий по продвижению будет документироваться, а данные о типе и объеме учетных записей E-ZPass собираются на постоянной основе.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Продвижение будет частью кампаний по информированию общественности не менее чем за 60 дней до начала реализации проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.
		ТВТА совместно с МТА будет проводить разъяснительную работу и информировать о праве на существующие льготные тарифы и программы, в том числе для лиц в возрасте 65 лет и старше, инвалидов и людей с низким доходом, о которых многие могут не знать.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд. Информация о масштабах и охвате информационно-разъяснительной работы будет документироваться.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Работа с населением будет проводиться в рамках кампаний по информированию общественности не менее чем за 60 дней до начала реализации проекта.	ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с МТА.

ГЛАВА ЭО – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
		Спонсоры проекта обязуются создать общественную группу по вопросам экологической справедливости, которая будет собираться ежеквартально, причем первая встреча состоится до внедрения проекта. Что касается экологической справедливости, спонсоры проекта будут продолжать предоставлять реальные возможности для участия и вовлечения через обмен обновленными данными и аналитической информацией, знакомство с проблемами и получение отзывов о процессе установления платы за проезд.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Членство будет подтверждено за шесть месяцев до начала реализации проекта, первая встреча состоится до начала реализации, вторая - в течение шести месяцев после реализации, а в дальнейшем встречи будут проводиться ежеквартально.	ТВТА будет выполнять руководящую функцию в партнерстве с NYSDOT и NYCDOT.
		Новое в окончательной версии ЭО: ТВТА уменьшит плату за проезд в ночное время для грузовиков и других транспортных средств до 50% или ниже от платы за проезд в пиковый период в структуре платы за проезд по ЦДР, по меньшей мере с 12:00 до 4:00 утра. Это изменение будет выгодно водителям с низким уровнем дохода, которые путешествуют в это время.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.
17 – Экологическая справедливость Водители с низкими доходами. (продолжение)	Исследуемая территория 28 округов (продолжение)	Новое в окончательной версии ЭО ТВТА обязуется в течение пяти лет предоставлять скидки для малообеспеченных водителей, которые часто пользуются дорогами, на 25% от полной стоимости проезда по E-ZPass в ЦДР в соответствующее время суток после первых 10 поездок в каждом календарном месяце. Ночной период уже будет иметь расширенную скидку и не будет включен в программу скидок для малообеспеченных водителей.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд; процесс подачи заявок начнется за несколько месяцев до начала операций по взиманию платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.
	Город Нью-Йорк	ТВТА будет сотрудничать с МТА NYCT для улучшения автобусного обслуживания в районах, указанных в экспертной оценке, во время реконструкции автобусной сети Бруклина и Манхэттена.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Координация между ТВТА и NYCT продолжается и будет усилена после установления тарифов на проезд. Проект плана реконструкции автобусной сети Бруклина был опубликован в декабре 2022 года; план будет доработан в 2023 году. Следующим шагом в перепроектировании автобусной сети Манхэттена является составление отчета о существующих условиях.	ТВТА будет координировать деятельность совместно с
17 – Экологическая справедливость Водители такси и прокатных автомобилей (FHV)	Город Нью-Йорк	Новое в окончательной версии ЭО ТВТА обеспечит включение в окончательную структуру платы за проезд по ЦДР структуры, предусматривающей взимание платы с такси или FHV не более одного раза в день.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.
17 – Экологическая справедливость Перенаправление движения в населенных пунктах, со значительными уровнями	Множество локаций по всей территории исследования экологической справедливости	Новое в окончательной версии ЭО: В окончательном экспертном заключении принято решение, что ТВТА уменьшит плату за проезд в ночное время для грузовиков и других транспортных средств до 50% или ниже от платы за проезд в пиковый период в организации взимания платы за проезд по ЦДР, по меньшей мере с 12:00 до 4:00 утра. Это изменение будет выгодно водителям с низким уровнем дохода, которые путешествуют в это время.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.

ГЛАВА ЭО – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО
загрязнения воздуха и хронических заболеваний (см. примечание 1)		Новое в окончательной версии ЭО: NYCDOT ускорит замену старых дизельных грузовиков, которые ездят по шоссе в определенных районах экологической справедливости, где, согласно прогнозам Проекта, увеличится движение грузовиков, на электрические, гибридные, работающие на сжатом природном газе и чистые дизельные автомобили с более низким уровнем выбросов.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Взаимодействие с компаниями-владельцами грузовиков начнется после установления тарифов на проезд; реализация начнется в течение шести месяцев после начала взимания платы.	NYCDOT будет выполнять руководящие функции.
		Новое в окончательной версии ЭО: NYCDOT расширит свою программу доставки в нерабочее время в местах, где, согласно прогнозам Проекта, увеличится движение грузовиков, чтобы уменьшить дневной трафик грузовиков и повысить безопасность дорожного движения в определенных сообществах экологической справедливости.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Взаимодействие с грузоотправителями и грузополучателями начнется после установления тарифов на проезд; реализация начнется в течение шести месяцев после начала взимания платы.	NYCDOT будет выполнять руководящие функции.
	FDR Drive между мостом Brooklyn Bridge и Восточной Хьюстон-стрит	Новое в окончательной версии ЭО ТВТА будет взимать плату с автомобилей, движущихся в северном направлении по FDR Drive, которые выезжают на Восточную Хьюстон-стрит и затем поворачивают на юг по FDR Drive; это позволит смягчить смоделированное увеличение движения негрузового транспорта по FDR Drive между Бруклинским мостом (Brooklyn Bridge) и Восточной Хьюстон-стрит.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Одновременно с реализацией проекта.	ТВТА будет выполнять руководящие функции.

ГЛАВА ЭО – ТЕМА	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЛОКАЦИИ	ОПИСАНИЕ МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ	ГРАФИК СБОРА ДАННЫХ ПО КОНКРЕТНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДО И ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	ПОРОГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ РЕАЛИЗАЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО(ИХ) ШАГА(ОВ)	СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНКРЕТНЫХ МЕР	ВЕДУЩЕЕ АГЕНТСТВО	
17 – Экологическая справедливость Перенаправление движения в населенных пунктах, со значительными уровнями загрязнения воздуха и хронических заболеваний (см. примечание 1) (продолжение)	Продуктовый рынок Хантс Пойнт	Новое в окончательной версии ЭО: Спонсоры проекта будут координировать работу по замене дизельных установок TRU более экологически чистыми транспортными средствами на продуктовом рынке Хантс Пойнт.	Н/П - Ранний мониторинг не требуется; осуществляется при любой принятой структуре взимания платы за проезд.	Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Взаимодействие с владельцами и арендаторами TRU для замены TRU начнется сразу после получения одобрения Проекта.	NYCDOT будет выполнять руководящие функции.	
	В контексте изменений в сценариях взимания платы за проезд, населенные пункты, где возможно увеличение или уменьшение трафика грузовых автомобилей, меняются незначительно. В некоторых населенных пунктах могут быть определенные зоны, в которых требуется принять меры для смягчения последствий на местах: High Bridge, Morrisania и Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx, East Harlem, Randall's Island, Downtown Brooklyn, Fort Greene, South Williamsburg, Orange, East Orange, Newark и Fort Lee. (см. примечание 2)	Новое в окончательной версии ЭО: NYSDOT будет координировать работу по расширению инфраструктуры для зарядки электромобилей.				Конкретные локации будут определены после утверждения тарифов на проезд; реализация начнется в течение шести месяцев после начала взимания платы.	NYSDOT будет выполнять руководящие функции.
		Новое в окончательной версии ЭО: Спонсоры проекта будут координировать работу по организации полос придорожной растительности для улучшения качества воздуха вблизи дорог.	После утверждения ставок платы за проезд будет проведен анализ принятой структуры платы за проезд, как указано в Приложении 17D, чтобы определить, где ожидается перенаправление грузовиков. На основе этого анализа и постоянного взаимодействия с общественной группой по вопросам экологической справедливости и другими заинтересованными сторонами будут определены конкретные локации для смягчения последствий на местах. Данные о масштабах и воздействии реализованных мер по смягчению последствий будут собираться на постоянной основе.			Конкретные локации будут определены совместно с общинами после утверждения тарифов на проезд; реализация начнется в течение шести месяцев после начала взимания платы.	Спонсоры проекта будут координировать свои действия с соответствующими уровнями штата и местными организациями.
		Новое в окончательной версии ЭО: Спонсоры проекта проведут реконструкцию парков и зеленых зон.			Н/П - Порог не требуется; реализуется при любой принятой структуре взимания платы.	Конкретные локации будут определены совместно с общинами после утверждения тарифов на проезд; сроки реализации будут определены после подтверждения локаций.	Спонсоры проекта будут координировать свои действия с соответствующими местными организациями.
		Новое в окончательной версии ЭО: Спонсоры проекта установят или модернизируют установки фильтрации воздуха в школах.				После утверждения ставок платы за проезд будет проведена оценка участка/потребностей до начала операций по взиманию платы; сроки реализации будут определены после подтверждения локаций.	Спонсоры проекта будут координировать свои действия с соответствующими местными организациями.
		Новое в окончательной версии ЭО: Спонсоры проекта будут работать с NYC DOHMH над расширением программы ведения случаев астмы и созданием новых программ по астме на уровне сообщества через районный астма-центр в Бронксе.				После утверждения ставок платы за проезд будет проведена оценка участка/потребностей до начала операций по взиманию платы; сроки реализации будут определены после подтверждения локаций.	Спонсоры проекта будут координировать свои действия с NYC DOHMH.

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

Примечания:

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

ЭТА СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ПУСТОЙ.

3. Что было сделано после окончательной экологической оценки (ЭО)? (Заполнитель)

Данный элемент является заполнителем места. Данный проект FONSI вместе с окончательным ЭО представляется на рассмотрение общественности на 30-дневный период. Любые действия, связанные с рассмотрением проекта в рамках NEPA, которые происходят в течение этого 30-дневного периода общественного рассмотрения, будут отражены в данном разделе, если FHWA решит, что отчет о воздействии на окружающую среду не является обоснованным.

4. Какие изменения были внесены в окончательную редакцию ЭО? (Заполнитель)

Данный элемент является заполнителем места. Данный проект FONSI вместе с окончательным ЭО представляется на рассмотрение общественности на 30-дневный период. В этом разделе будут описаны любые изменения, необходимые в ответ на реакцию общественного рассмотрения окончательного варианта экспертной оценки, если FHWA решит, что отчет о воздействии на окружающую среду не является обоснованным.

5. Какие отзывы были получены по окончательной редакции ЭО? (Заполнитель)

Данный элемент является заполнителем места. В зависимости от характера любых отзывов, полученных в течение 30-дневного периода рассмотрения окончательного варианта экологической оценки FHWA может обобщить комментарии или же включить отдельные комментарии. Основное внимание будет уделено обратной связи, которая предоставит новую информацию для процесса, если FHWA решит, что отчет о воздействии на окружающую среду не является обоснованным.

6. Каковыми будут дальнейшие шаги?

Для определения программы взимания платы за проезд по ЦДР в соответствии с Законом об уличном движении требуется, чтобы Совет ТВТА создал Наблюдательный совет по мобильности дорожного движения, включающий шесть членов, представляющих регион и обладающих опытом в области государственных финансов, транспорта, массовых перевозок или управления. Совет по проверке мобильности дорожного движения будет рекомендовать Совету ТВТА размер платы за проезд и структуру организации системы расчета и взимания платы за проезд, например, льготы за сквозной проезд, скидки и/или освобождение от уплаты существующих сборов за проезд по мостам и

туннелям.⁵ Переменная структура тарификации может варьироваться в зависимости от времени суток, дня недели и дня года, а также типы транспортных средств. На основании рекомендаций Совета по оценке мобильности дорожного движения Совет ТВТА утвердит и примет окончательный вариант структуры системы расчета и взимания платы за проезд после проведения общественных слушаний в соответствии с Законом об административных процедурах штата Нью-Йорк. В принятом плане ТВТА будут предусмотрены льготы за сквозной проезд, скидки и/или освобождения от платы за проезд по мостам и туннелям; льготы, скидки и/или освобождения для такси и/или НТС, которые уже облагаются сборами в соответствии с Законом о государственных органах; и любые другие дополнительные потенциальные льготы, скидки и/или возможности освобождения от платы за проезд.⁶

Рекомендация Совета по контролю уличного движения будет основана на результатах окончательной экспертной оценки, включающей анализ дорожного движения, и будет учитывать такие факторы, как организация движения, операционные расходы, влияние на общественность и окружающую среду, включая, в частности, показатели качества воздуха и тенденции выбросов. Анализ, проведенный в Окончательном экспертном заключении, предназначен для определения последствий, которые могут возникнуть в результате реализации альтернативной системы расчета и взимания платы за проезд по ЦДР, в том числе предусматривающей любые льготы за сквозной проезд, скидки и/или исключительные условия. Поэтому в Окончательном экспертном заключении рассмотрен ряд сценариев взимания платы за проезд с различными характеристиками с целью определения диапазона возможных последствий.

Чтобы внедрить решение, принятое FONSI, необходимо оценить эффективность выбранных ТВТА тарифов и структур расчета и взимания платы за проезд. Для этого необходимо, чтобы ТВТА продемонстрировала FHWA соответствие окончательных тарифов и структуры расчета и взимания платы за проезд влиянию, охарактеризованному в окончательной экспертной оценке, и что задача смягчения воздействия по-прежнему актуальна.

После выхода FONSI спонсоры проекта и FHWA заключат соглашение о взимании платы за проезд, позволяющее спонсорам проекта принять участие в пилотной программе тарификации FHWA (VPPP).

После выполнения всех федеральных требований, включая участие в VPPP, можно будет начать операции по взиманию оплаты.

⁵ В апреле 2018 года штат Нью-Йорк ввел дополнительный сбор за перегруженность дорог для такси и НТС, которые начинают движение, заканчивают движение или проезжают через всю территорию Манхэттена к югу от 96-й улицы. Закон об уличном движении требует, чтобы Совет по контролю уличного движения изучил возможность введения льгот, скидок или возможностей освобождения от платы за проезд по ЦДР для такси и НТС. Моделирование спроса на поездки, проведенное для Окончательной редакции ЭО, предполагает, что плата за проезд такси и НТС, установленная законодательством 2018 года, останется в силе при внедрении альтернативного режима взимания платы за проезд по ЦДР.

⁶ Сводное законодательство штата Нью-Йорк, Закон об органах государственной власти, Статья 5, Раздел 11 Раздел 1270-i.

**ПРИЛОЖЕНИЕ А. ПРОГРАММА СБОРОВ С ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ
ЦЕНТРАЛЬНОГО ДЕЛОВОГО РАЙОНА (ЦДР) ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ
ОЦЕНКА ПАРАМЕТРОВ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (ЗАПОЛНИТЕЛЬ
МЕСТА)**

Приложение В. Отзывы общественности об окончательной экологической оценке (заполнитель места)

**Приложение С. УВЕДОМЛЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОСТИ О ДОСТУПНОСТИ
ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ (ЭО) И ПРОЕКТА
ЗАКЛЮЧЕНИЯ О НЕСУЩЕСТВЕННОМ ВОЗДЕЙСТВИИ
(ЗАПОЛНИТЕЛЬ МЕСТА)**