

**CENTRAL BUSINESS DISTRICT
(সেন্ট্রাল বিজনেস ডিস্ট্রিক্ট) (CBD)-এর TOLLING
PROGRAM (টোলিং প্রোগ্রাম)**

**পুনর্মূল্যায়ন
নির্বাহী সারসংক্ষেপ**

জুন 2024

Federal Lead Agency (ফেডারেল লিড এজেন্সি)



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**

প্রজেক্টের স্পনসর



**Department of
Transportation**



দাপ্তরিক ইংরেজী সংস্করণ থেকে অন্য কোনও ভাষায় নির্বাহী সারসংক্ষেপ অনুবাদ সীমিত ইংরেজি দক্ষতা (LEP) বা যারা তাদের স্থানীয় ভাষায় দস্তাবেজটি পড়তে পছন্দ করেন তাদের অ্যাক্সেস সহজতর করার একমাত্র উদ্দেশ্যে।

নির্বাহী সারসংক্ষেপ

FHWA-এর পুনর্মূল্যায়ন এটা নিশ্চিত করে যে গৃহীত টোল কাঠামোটি চূড়ান্ত পরিবেশগত মূল্যায়নে পরিচালিত বিশ্লেষণের মধ্যে রয়েছে এবং ন্যাশনাল এনভায়রনমেন্টাল পলিসি অ্যাক্ট (NEPA) এর অধীনে অতিরিক্ত বিশ্লেষণের প্রয়োজন নেই/উল্লেখযোগ্য কোনো প্রভাব খুঁজে না পাওয়া যাওয়াটা (FONSI) বৈধ থাকে।

প্ৰেক্ষাপট

2023 সালের জুনে, ফেডারেল হাইওয়ে অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (FHWA) বুঝতে পেরেছে যে নিউইয়র্কের সেন্ট্রাল বিজনেস ডিস্ট্রিক্ট (CBD) টোলিং প্রোগ্রাম (CBDTP), যা কনজেশন প্রাইসিং নামে পরিচিত, তা CBDTP-এর সম্ভাব্য উপকারী এবং প্রতিকূল প্রভাবগুলির বিস্তৃত পর্যালোচনা এবং প্রতিশ্রুতিবদ্ধ প্রশমনের পরে "মানব বা প্রাকৃতিক পরিবেশের উপর কোনও উল্লেখযোগ্য প্রভাব ফেলবে না" এবং CBDTP-এর চূড়ান্ত পরিবেশগত মূল্যায়ন (EA) এ নথিভুক্ত করা হয়েছে। পর্যালোচনাটি কম থেকে বেশী টোল হারের বিভিন্ন সংমিশ্রণের সাথে, ইতিমধ্যে টোলের ক্রেডিট ছাড়িয়ে যাওয়া টোলযুক্ত সেতু এবং টানেলের মাধ্যমে CBD-তে চলাচলকারী যানবাহনগুলোর বিরুদ্ধে সম্ভাব্য টোলিং কাঠামো বিবেচনা করেছে, নির্দিষ্ট ধরণের যানবাহনের জন্য ছাড় এবং অন্যান্য প্রোগ্রামের বৈশিষ্ট্য।¹

এর পর থেকে, ট্রাইবারো ব্রিজ এবং টানেল কর্তৃপক্ষ (MTA-এর একটি অনুমোদিত এবং MTA ব্রিজ এবং টানেল হিসাবে ব্যবসা করছে) একটি স্বাধীন উপদেষ্টা সংস্থার সুপারিশের ভিত্তিতে একটি টোল কাঠামো গ্রহণ করেছে, ট্র্যাফিক গতিশীলতা পর্যালোচনা বোর্ড, এবং নিউইয়র্কস রেট মেকিং স্টেট অ্যাডমিনিস্ট্রেশন প্রসেডিয়রস অ্যাক্ট প্রক্রিয়ার অংশ হিসাবে জনসাধারণের মন্তব্যের প্রয়োজনীয় সময়কাল পরিচালনা করেছে।

এই পুনর্মূল্যায়নের উদ্দেশ্য হল এটি নিশ্চিত করা যে MTA-এর গৃহীত টোল কাঠামোর প্রভাবগুলি চূড়ান্ত EA-তে প্রকাশিত প্রভাবগুলির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ কিনা তা নিশ্চিত করা, এবং FHWA-এর উল্লেখযোগ্য কোনো প্রভাব খুঁজে না পাওয়া যাওয়াটা (FONSI)



যাতে বৈধ থাকে। প্রতিটি বিভাগে, প্রভাবগুলি যাতে চূড়ান্ত EA-তে দেওয়া পূর্বাভাসগুলির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ থাকে; গুরুত্বপূর্ণভাবে, কিছু প্রতিকূল প্রভাব আর ঘটে না এবং অনেকগুলি প্রকাশিত চূড়ান্ত EA-এর নীচের প্রান্তে রয়েছে।

গৃহীত টোল কাঠামোটি চূড়ান্ত EA-তে অধ্যয়ন করা টোলিং পরিস্থিতির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ

গৃহীত টোল কাঠামোর মানদণ্ডগুলি চূড়ান্ত EA-তে মূল্যায়ন করা টোলিং পরিস্থিতিগুলির পরিসরের মধ্যে পড়ে। সংক্ষেপে, গৃহীত টোল কাঠামোতে নিম্নলিখিত উপাদানগুলি অন্তর্ভুক্ত রয়েছে:²

- যাত্রীবাহী যানবাহন এবং বাণিজ্যিক লাইসেন্স প্লেট সহ যাত্রী-ধরনের যানবাহনগুলিকে CBD-তে প্রবেশের জন্য \$15 পিক-পিরিয়ড (\$3.75 রাত্রিকালীন সময়ের) ই-জিপাস (E-ZPass) টোল চার্জ করা হবে, দিনে একবারের বেশি নয়।
- ট্রাকগুলিকে তাদের আকারের উপর নির্ভর করে CBD-তে প্রবেশের জন্য \$24 বা \$36 পিক পিরিয়ড (\$ 6 বা \$ 9 রাত জুড়ে) ই-জিপাস (E-ZPass) টোল চার্জ করা হবে।
- চুক্তিবদ্ধ স্কুল বাস, যাত্রী-নিয়ে যাওয়া আসার ভ্যান এবং জনসাধারণের জন্য উন্মুক্ত নির্ধারিত যাত্রী পরিষেবা সরবরাহকারী বাসগুলিকে CBD টোল থেকে ছাড় দেওয়া হবে, অন্যদিকে অন্যান্য বাসগুলিকে তাদের আকারের উপর নির্ভর করে CBD-তে প্রবেশের জন্য \$24 বা \$36 পিক পিরিয়ড (\$ 6 বা \$ 9 রাত জুড়ে) ই-জিপাস (E-ZPass) টোল চার্জ করা হবে।
- CBD-তে প্রবেশের জন্য মোটরসাইকেলগুলিকে \$7.50 পিক-পিরিয়ড (\$1.75 রাতারাতি সময়ের) ই-জিপাস (E-ZPass) টোল চার্জ করা হবে, দিনে একবারের বেশি নয়।
- চূড়ান্ত জানজটের সময়কার টোলের হারগুলি দিনের সবচেয়ে ভিড়ের সময়ে প্রযোজ্য হবে - সপ্তাহের দিনগুলিতে 5am থেকে 9pm পর্যন্ত এবং সপ্তাহান্তের দিনগুলিতে 9am থেকে 9pm পর্যন্ত। রাত জুড়ে টোলের হার 75% কম হবে।
- কুইন্স-মিডটাউন, হিউ এল কেরি, হল্যান্ড এবং লিংকন টানেল দিয়ে প্রবেশকারী ই-জিপাস (E-ZPass) সহ যানবাহনগুলিকে পিক-পিরিয়ড CBD টোল হারের বিপরীতে একটি টানেল ক্রেডিট সার্ভিস সরবরাহ করা হবে; টানেল ক্রেডিট রাত্রিকালীন সময়ের জন্য কার্যকর হবে না, যখন CBD টোলের হার ইতিমধ্যেই সর্বোচ্চ সময়ের তুলনায় 75% কম।

সারণী 1 নীচে, চূড়ান্ত EA-তে অধ্যয়ন করা টোলিং পরিস্থিতির সাথে গৃহীত টোল কাঠামোর বিভিন্ন উপাদানগুলির তুলনা করে।

সারণী 1. গৃহীত টোল কাঠামোর মানদণ্ডগুলি চূড়ান্ত EA-তে মূল্যায়ন করা টোলিং দৃশ্যকল্পের পরিসরের মধ্যে পড়ে।

| মানদণ্ড | দৃশ্যকল্প A | দৃশ্যকল্প B | দৃশ্যকল্প C | দৃশ্যকল্প D | দৃশ্যকল্প E | দৃশ্যকল্প F | দৃশ্যকল্প G | গৃহীত টোলের গঠন | গৃহীত টোল কাঠামোর মানদণ্ডগুলি চূড়ান্ত EA-তে মূল্যায়ন করা টোলিং পরিসরের মধ্যে পড়ে। |
|--|------------------|--|---|---|---|---|--|--------------------------|---|
| ভিত্তি পরিকল্পনা | ভিত্তি পরিকল্পনা | ভিত্তি পরিকল্পনা সর্বোচ্চ সীমা ও ছাড় সমেত | কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য লো ক্রসিং ক্রেডিট | CBD অ্যাক্সেস করতে টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট | কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট | কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য Manhattan (ম্যানহাটন) ব্রিজ ও টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট | ভিত্তি পরিকল্পনা সমেত সকল যানবাহন শ্রেণীর জন্য একই টোল | গৃহীত টোল গঠন | গৃহীত টোল কাঠামোর মানদণ্ডগুলি চূড়ান্ত EA-তে মূল্যায়ন করা টোলিং পরিসরের মধ্যে পড়ে। |
| সময়কাল | | | | | | | | | |
| শীর্ষ: সপ্তাহের কাজের দিনগুলি | 6 AM – 8 PM | 6 AM – 8 PM | 6 AM – 8 PM | 6 AM – 8 PM | 6 AM – 8 PM | 6 AM – 10 AM; 4 PM – 8 PM | 6 AM – 8 PM | 5 AM – 9 PM ² | চূড়ান্ত EA-তে মডেল করা হিসাবে রাতভর দৈর্ঘ্য একই; চূড়ান্ত EA-তে অন্তর্ভুক্ত করার প্রতিশ্রুতি অতিক্রম করে "রাতভর টোল আরও কম করেছে... কমপক্ষে 12:00 a.m. থেকে 4:00a.m. পর্যন্ত" 9p.m. থেকে 5 a.m. পর্যন্ত রাতভর টোল আদায়ের পরিবর্তে; গ্রাহকের বোঝার স্বাচ্ছন্দ্যের জন্য সময়সীমার কম সংখ্যা প্রতিফলিত করে |
| শীর্ষ: সপ্তাহান্তের দিনগুলি | 10 AM – 10 PM | 10 AM – 10 PM | 10 AM – 10 PM | 10 AM – 10 PM | 10 AM – 10 PM | 10 AM – 10 PM | 10 AM – 10 PM | 9 AM – 9 PM | |
| কম ভিড়: সপ্তাহের কাজের দিনগুলি | 8 PM – 10 PM | 8 PM – 10 PM | 8 PM – 10 PM | 8 PM – 10 PM | 8 PM – 10 PM | 10 AM – 4 PM | 8 PM – 10 PM | 9 PM – 5 AM | |
| রাতজুড়ে: সপ্তাহের কাজের দিনগুলি | 10 PM – 6 AM | 10 PM – 6 AM | 10 PM – 6 AM | 10 PM – 6 AM | 10 PM – 6 AM | 8 PM – 6 AM | 10 PM – 6 AM | | |
| রাতজুড়ে: সপ্তাহান্তের দিনগুলি | 10 PM – 10 AM | 10 PM – 10 AM | 10 PM – 10 AM | 10 PM – 10 AM | 10 PM – 10 AM | 10 PM – 10 AM | 10 PM – 10 AM | 9 PM – 9 AM | |
| সম্ভাব্য ক্রসিং ক্রেডিট | | | | | | | | | |
| টানেলে এন্ট্রিতে দেওয়া টোলের জন্য CBD টোলের ক্রেডিট | না | না | হ্যাঁ - কম | হ্যাঁ - বেশি | হ্যাঁ - বেশি | হ্যাঁ - বেশি | না | হ্যাঁ - কম | টোলিংয়ের মতোই পরিস্থিতি C, D, E, এবং F |
| ম্যানহাটনে ব্রিজে দেওয়া টোলের জন্য CBD টোলের ক্রেডিট | না | না | না | না | না | হ্যাঁ - বেশি | না | না | |
| প্রতিদিন টোল সংখ্যার উপর সম্ভাব্য ছাড় এবং সীমা (ক্যাপ)^{4,5,6} | | | | | | | | | |
| অটো, মোটরসাইকেল এবং বাণিজ্যিক ভ্যান | দিনে একবার | দিনে একবার | দিনে একবার | দিনে একবার | দিনে একবার | দিনে একবার | দিনে একবার | দিনে একবার | সমস্ত চূড়ান্ত EA টোলিং পরিস্থিতির মতো একই |

| মানদণ্ড | দৃশ্যকল্প A | দৃশ্যকল্প B | দৃশ্যকল্প C | দৃশ্যকল্প D | দৃশ্যকল্প E | দৃশ্যকল্প F | দৃশ্যকল্প G | গৃহীত টোলের গঠন | গৃহীত টোল কাঠামোর মানদণ্ডগুলি চূড়ান্ত EA-তে মূল্যায়ন করা টোলিং পরিস্থিতির পরিসরের মধ্যে পড়ে। |
|--|------------------|--|---|---|---|---|--|--|---|
| | ভিত্তি পরিকল্পনা | ভিত্তি পরিকল্পনা সর্বোচ্চ সীমা ও ছাড় সমেত | কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য লো ক্রসিং ক্রেডিট | CBD অ্যাক্সেস করতে টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট | কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট | কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য Manhattan (ম্যানহাটন) ব্রিজ ও টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট | ভিত্তি পরিকল্পনা সমেত সকল যানবাহন শ্রেণীর জন্য একই টোল | | |
| ট্যাক্সি | কোনো উর্ধ্বসীমা | দিনে একবার | ছাড় | কোনো উর্ধ্বসীমা নেই | ছাড় | দিনে একবার | কোনো উর্ধ্বসীমা | CBD-তে, এর মধ্যে বা এর থেকে ভ্রমণের জন্য ট্রিপ প্রতি ট্রিপ টোল \$ 1.25 | চূড়ান্ত EA প্রতিশ্রুতি দেয় যে "TBTA নিশ্চিত করবে যে New York City (নিউ ইয়র্ক সিটি) ট্যাক্সি এবং FHV-গুলিকে CBD-এ টোল পরিকাঠামোতে গৃহীত হিসাবে দিনে একবারের বেশি টোল চার্জ করা হবে না।" ট্যাক্সি এবং FHV-গুলির জন্য প্রতি ট্রিপের টোলগুলি দিনে একবারের প্রতিশ্রুতির সমতুল্য (নোট 4 দেখুন) |
| FHVs | কোনো উর্ধ্বসীমা | দিনে একবার | দিনে তিনবার | কোনো উর্ধ্বসীমা নেই | দিনে তিনবার | দিনে একবার | কোনো উর্ধ্বসীমা | CBD-তে, এর মধ্যে বা এর থেকে ভ্রমণের জন্য ট্রিপ প্রতি ট্রিপ টোল \$2.50 | টোলিং পরিস্থিতির মতোই A, C, D, E, এবং G |
| ছোট ও বড় আকারের ট্রাক | কোনো উর্ধ্বসীমা | দিনে দুবার | কোনো উর্ধ্বসীমা নেই | কোনো উর্ধ্বসীমা নেই | কোনো উর্ধ্বসীমা নেই | দিনে একবার | কোনো উর্ধ্বসীমা | কোনো উর্ধ্বসীমা নেই | টোলিং পরিস্থিতির মতোই E |
| বাস | কোনো উর্ধ্বসীমা | ছাড় | কোনো উর্ধ্বসীমা নেই | কোনো উর্ধ্বসীমা নেই | ট্রানজিট বাস - ছাড় অন্যান্য বাসে নির্দিষ্ট সীমা নেই | ছাড় | কোনো উর্ধ্বসীমা | (নোট 5 দেখুন।) | টোলিং পরিস্থিতির মতোই E |
| অটো, বাণিজ্যিক ভ্যান ও মোটরসাইকেলের রেটের জন্য আনুমানিক টোল আন্দাজ করা হয়েছে^৩ | | | | | | | | | |
| পিক | \$9 | \$10 | \$14 | \$19 | \$23 | \$23 | \$12 | \$15 | \$9 - \$23 এর পরিসরের মধ্যে |
| কম-ভিড় | \$7 | \$8 | \$11 | \$14 | \$17 | \$17 | \$9 | \$3,75 | চূড়ান্ত EA-তে পরিসরের চেয়ে কম; \$5 এ টোলিং পরিস্থিতি A এবং B এর নিকটতম; চূড়ান্ত EA-তে শীর্ষ টোল 75 শতাংশ কম করে "50 শতাংশ বা তার নিচে রাতজুড়ে টোলগুলি আরও কম করা..." |
| রাতজুড়ে | \$5 | \$5 | \$7 | \$10 | \$12 | \$12 | \$7 | \$3,75 | |
| ট্রাকের জন্য টোলের আনুমানিক হার (ছোট ট্রাক/বড় ট্রাক)^৩ | | | | | | | | | |
| পিক | \$18 / \$28 | \$20 / \$30 | \$28 / \$42 | \$38 / \$57 | \$46 / \$69 | \$65 / \$82 | \$12 / \$12 | \$24 / \$36 | \$ 12 - \$ 65 এর পরিসরের মধ্যে (ছোট ট্রাক)/\$12 - \$82 (বড় ট্রাক) |
| কম-ভিড় | \$14 / \$21 | \$15 / \$23 | \$21 / \$32 | \$29 / \$43 | \$35 / \$52 | \$49 / \$62 | \$9 / \$9 | | |

| মানদণ্ড | দৃশ্যকল্প A | দৃশ্যকল্প B | দৃশ্যকল্প C | দৃশ্যকল্প D | দৃশ্যকল্প E | দৃশ্যকল্প F | দৃশ্যকল্প G | গৃহীত টোল কাঠামোর মানদণ্ডগুলি চূড়ান্ত EA-তে মূল্যায়ন করা টোলিং পরিস্থিতির পরিসরের মধ্যে পড়ে। |
|----------|------------------|--|---|---|---|---|--|---|
| রাতজুড়ে | ভিত্তি পরিকল্পনা | ভিত্তি পরিকল্পনা সর্বোচ্চ সীমা ও ছাড় সমেত | কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য লো ক্রসিং ক্রেডিট | CBD অ্যাক্সেস করতে টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট | কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট | কিছু সর্বোচ্চ সীমা এবং ছাড় সহ CBD অ্যাক্সেস করার জন্য Manhattan (ম্যানহাটন) ব্রিজ ও টানেল ব্যবহারকারী যানবাহনের জন্য উচ্চ ক্রসিং ক্রেডিট | ভিত্তি পরিকল্পনা সমেত সকল যানবাহন শ্রেণীর জন্য একই টোল | গৃহীত টোল কাঠামোর মানদণ্ডগুলি চূড়ান্ত EA-তে মূল্যায়ন করা টোলিং পরিস্থিতির পরিসরের মধ্যে পড়ে। |
| | \$9 / \$14 | \$10 / \$15 | \$14 / \$21 | \$19 / \$29 | \$23 / \$35 | \$33 / \$41 | \$7 / \$7 | \$6 / \$9 |

নোট:

- যখন ট্র্যাফিক সবচেয়ে বেশি থাকে, সেই চূড়ান্ত সময়কালে টোল বেশি হবে। সমস্ত চূড়ান্ত EA টোলিং পরিস্থিতিগুলি মনোনীত "গ্রিডলক সতর্কতা" দিনগুলিতে বেশি টোল অন্তর্ভুক্ত, যদিও প্রকল্পের জন্য পরিচালিত মডেলিং এই উচ্চ টোলকে প্রতিফলিত করে না, কারণ এটি অস্বাভাবিকভাবে উচ্চ ট্র্যাফিক স্তরের দিনগুলির চেয়ে সাধারণ দিনগুলিকে বিবেচনা করে।
- গৃহীত টোল কাঠামোতে সপ্তাহের দিনগুলিতে একটি সরলীকৃত দ্বি-সময়কালের কাঠামো (অর্থাৎ, চূড়ান্ত সময়ে এবং রাতজুড়ে) রয়েছে, তিন-সময়কালের বিপরীত হিসাবে (অর্থাৎ, পিক, অফ-পিক এবং রাতজুড়ে) চূড়ান্ত EA-তে অধ্যয়ন করা সপ্তাহের দিনের কাঠামো। যেহেতু সপ্তাহের দিনগুলিতে আর অফ-পিক পিরিয়ড নেই, তাই সপ্তাহের দিনে চূড়ান্ত সময়ে এবং রাতভর সময়কালগুলি চূড়ান্ত EA-তে অধ্যয়নের চেয়ে দীর্ঘতর হয়। গৃহীত টোল কাঠামোর জন্য পরিচালিত পরিবহন মডেলিং পিক এবং অফ-পিক সময়কালের এই পরিবর্তনের জন্য দায় নেয় এবং এইভাবে মডেলের ফলাফলগুলি এই পরিবর্তনটি প্রতিফলিত করে।
- টোল রেটগুলি E-ZPass (ই-জিপাস) ব্যবহারকারী গাড়িগুলির জন্য এবং এগুলি নিকটতম পূর্ণসংখ্যায় পরিবর্তিত। সমস্ত টোলিং পরিস্থিতির জন্য, E-ZPass (ই-জিপাস) ব্যবহার করে না এমন যানবাহনের জন্য বিভিন্ন হার প্রযোজ্য হবে।
- অধ্যায় 6, "অর্থনৈতিক শর্ত," বিভাগ 6.3.2.6, পৃষ্ঠা 6-32 এ চূড়ান্ত EA নিউ ইয়র্ক সিটি ট্যাক্সি এবং লিমোজিন কমিশন (TLC) দ্বারা লাইসেন্সপ্রাপ্ত যানবাহনের ধরণের তথ্য সরবরাহ করে। এর মধ্যে হলুদ ক্যাব অন্তর্ভুক্ত রয়েছে, যার জন্য TLC পদক জারি করেছে; সবুজ ক্যাব, যা রাস্তার হেল লিভারি ক্যাব যা ম্যানহাটনের মূল পরিষেবা অঞ্চলের বাইরে তাদের যাত্রাসমূহ শুরু করে; এবং FHV, যা আগে থেকে সাজানো পরিষেবা সরবরাহ করে। অ্যাপ-ভিত্তিক বা উচ্চ-ভলিউম FHV হিসাবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত যানবাহনগুলি বেস থেকে পরিচালনা করা হয় যা দিনে 10,000 এরও বেশি ট্রিপ দেয়। (<https://www.nyc.gov/site/tlc/businesses/high-volume-for-hire-services.page>)। বর্তমানে দুটি TLC-লাইসেন্সযুক্ত উচ্চ-ভলিউম FHV রয়েছে: লিফ্ট এবং উবার এই পুনর্মূল্যায়ন নথি এবং চূড়ান্ত EA-তে, "ট্যাক্সি" শব্দটি হলুদ ক্যাব, সবুজ ক্যাব এবং FHV-গুলিকে বোঝাতে ব্যবহৃত হয় যেগুলি উচ্চ-ভলিউম FHV নয়; এবং "FHV" শব্দটি অ্যাপ-ভিত্তিক, উচ্চ-ভলিউম FHV-গুলিকে বোঝায় (যেমন, Lyft এবং Uber)।
- গৃহীত টোল কাঠামোতে ট্যাক্সি এবং FHV-গুলির জন্য ট্রিপ প্রতি টোলগুলি \$15 অটো পিক রেটের সমতুল্য হবে (2023 সালের মে মাসে TLC-লাইসেন্সপ্রাপ্ত যানবাহন দ্বারা তৈরি ট্রিপগুলির NYC ট্যাক্সি এবং লিমোজিন কমিশনের বিশ্লেষণের ভিত্তিতে: ট্যাক্সির জন্য CBD-তে/থেকে/এর মধ্যে যাত্রীদের নিয়ে যাতায়াতের গড় সংখ্যা 12, এবং FHV-গুলির জন্য 6)।
- গৃহীত টোল কাঠামোতে, কেবলমাত্র নির্দিষ্ট প্রকারের যানবাহনকে টোল প্রদান থেকে অব্যাহতি দেওয়া হবে, যার মধ্যে থাকবে উপযুক্ত অনুমোদিত জরুরি পরিষেবার গাড়ি, প্রতিবন্ধী ব্যক্তিদের পরিবহনের জন্য জরুরি পরিষেবার গাড়ি। ছাড় পাবে বিশেষ সরকারি গাড়িও। NYC ডিপার্টমেন্ট অফ এডুকেশনের সাথে চুক্তিবদ্ধ স্কুল বাস, NYC ট্যাক্সি এন্ড লিমিনসাইন কমিশন (Taxi and Limousine Commission)-এর লাইসেন্সপ্রাপ্ত কমিউটার ভ্যান এবং জনসাধারণের জন্য উন্মুক্ত নির্ধারিত যাত্রী পরিষেবা প্রদানকারী বাসগুলিও টোল থেকে অব্যাহতি পাবে।

পরিবেশগত ন্যায় প্রশমনের প্রতিশ্রুতি

2023 সালের জুনে FHWA দ্বারা অনুমোদিত চূড়ান্ত EA কনজেশন প্রাইসিংয়ের সম্ভাব্য প্রতিকূল পরিবেশগত প্রভাবগুলি প্রশমনের ব্যবস্থা করার প্রতিশ্রুতি দিয়ে সমাধান করেছে। এছাড়াও উপসংহারে এই সিদ্ধান্তে আসা হয়েছে যে, কনজেশন প্রাইসিং সম্ভাব্যভাবে প্রভাবিত পরিবেশগত ন্যায়বিচার শুমারি ট্র্যাক্টে স্থান-ভিত্তিক প্রশমন ব্যবস্থা এবং নিম্ন আয়ের ড্রাইভার সহ সমগ্র অঞ্চলের উপকার করার জন্য ডিজাইন করা অন্যান্য প্রশমন ব্যবস্থা উভয়ের প্রতিশ্রুতি সহ পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটি বা জনসংখ্যার উপর অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাব ফেলবে না। পাঁচ বছরে এই ব্যবস্থাগুলির মূল্য ছিল \$207.5M।



গৃহীত টোল কাঠামো চূড়ান্ত EA-তে বর্ণিত দুটি প্রশমন ব্যবস্থার মানকে গভীরতর করে। এটি নিম্ন আয়ের ডিসকাউন্ট বৃদ্ধি করেছে; এটি উভয়ই চূড়ান্ত EA-তে প্রতিশ্রুতির বাইরে রাতারাতি সময়কাল বাড়িয়েছে এবং রাতারাতি ডিসকাউন্টের পরিমাণও বৃদ্ধি করেছে। এই সংযোজনগুলির সাথে, প্রকল্পের দ্বারা করা মোট প্রশমন প্রতিশ্রুতি \$207.5M থেকে \$330M-এ বৃদ্ধি পেয়েছে।

1. স্থান-ভিত্তিক প্রশমন

পুনর্মূল্যায়ন সেই পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটিগুলির জন্য স্থান-ভিত্তিক প্রশমনের জন্য \$100M তহবিল দেওয়ার প্রতিশ্রুতিকে পুনর্ব্যক্ত করে যেগুলি (a) ট্রাক ট্র্যাফিকের নৈকট্য দেখতে পেতে পারে, এবং (b) যার অন্তত একটি দূষণকারী বোঝা এবং কমপক্ষে একটি দীর্ঘস্থায়ী রোগের বোঝা সামগ্রিকভাবে দেশের তুলনায় 90 শতাংশ বা তার বেশি।

পুনর্মূল্যায়ন নিশ্চিত করে যে গৃহীত টোল কাঠামো একই 13টি পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটিকে প্রভাবিত করবে যা চূড়ান্ত EA-তে চিহ্নিত করা হয়েছে: ক্রোটা-ট্রেন্ট, হাই ব্রিজ-মরিসানিয়া, হান্টস পয়েন্ট-মট হ্যাভেন, উত্তর-পূর্ব ব্রংস, পেলহাম-থ্রগস নেক, ডাউনটাউন ব্রকলিন-ফোর্ট গ্রিন, সাউথ উইলিয়ামসবার্গ, ইস্ট হারলেম, র্যান্ডাল'স আইল্যান্ড, নেওয়ার্ক, অরেঞ্জ, ইস্ট অরেঞ্জ এবং ফোর্ট লি। টোলিং কাঠামো এখন আনুষ্ঠানিকভাবে গৃহীত হওয়ার সাথে-সাথে, প্রতিটি প্রশমন পরিমাপের জন্য তহবিলের পরিমাণ ক্ষতিগ্রস্ত EJ কমিউনিটির জন্য বরাদ্দ করা হয়েছে প্রভাবিত আদমশুমারির ট্র্যাক্টের মধ্যে জনসংখ্যার সাথে সরাসরি অনুপাতে।

স্থান-ভিত্তিক প্রশমন ব্যবস্থাগুলির মধ্যে রয়েছে:

- ব্রংক্সের Hunts Point Produce Market (হান্টস পয়েন্ট প্রোডিউস মার্কেট)-এ ডিজেল চালিত Transport Refrigeration Units (ট্রান্সপোর্ট রেফ্রিজারেশন ইউনিট) প্রতিস্থাপন করার জন্য \$15M।
- ব্রংক্সে একটি অ্যাজমা সেন্টার এবং কেস ম্যানেজমেন্ট প্রোগ্রাম প্রতিষ্ঠার জন্য \$20M।

- নিউ ইয়র্ক সিটিতে বৈদ্যুতিক ট্রাক চার্জিং পরিকাঠামো বাস্তবায়নের জন্য \$20M, যার আঞ্চলিক সুবিধাও রয়েছে: যদিও চার্জিং পয়েন্টগুলি শুধুমাত্র নিউ ইয়র্ক স্টেটে অবস্থিত হতে পারে কারণ সেগুলির জন্য NYS DOT অর্থ প্রদান করে, সমস্ত ট্রাক তাদের উৎপত্তিস্থল বা গন্তব্য নির্বিশেষে চার্জিং পয়েন্টগুলি ব্যবহার করতে পারে।
- অঞ্চল জুড়ে ক্ষতিগ্রস্ত কমিউনিটিগুলির মধ্যে যে কোনও হাইওয়ের কাছাকাছি স্কুলগুলিতে বায়ু পরিস্রাবণ ইউনিট স্থাপনের জন্য \$10M।
- অঞ্চল জুড়ে ক্ষতিগ্রস্ত কমিউনিটিগুলির মধ্যে যেকোনো একটিতে রাস্তার পাশে গাছপালা স্থাপনের জন্য \$10M।
- অঞ্চল জুড়ে ক্ষতিগ্রস্ত কমিউনিটিগুলির মধ্যে যেকোনও একটিতে পার্ক এবং গ্রিনস্পেস সংস্কার করতে \$25M।

2. কম-আয়মূলক ডিসকাউন্ট

গৃহীত টোল কাঠামো নিম্ন আয়ের চালকদের জন্য উপলব্ধ ডিসকাউন্ট, তাদের বসবাসের স্থান নির্বিশেষে, 25 শতাংশ থেকে 50 শতাংশে বৃদ্ধি করেছে। এই প্রশমন প্রতিশ্রুতি পাঁচ বছরে মোট \$82.0M এর জন্য এবং এই অঞ্চলে এবং তার বাইরের সমস্ত নিম্ন-আয়ের ড্রাইভারদের উপকৃত করবে।

3. আঞ্চলিক প্রশমন

পুনর্মূল্যায়ন চূড়ান্ত EA-তে করা প্রশমনের ব্যবস্থাগুলিকে পুনরায় নিশ্চিত করে, যেগুলির সুবিধা সমস্ত অঞ্চল জুড়ে রয়েছে। এই ব্যবস্থাগুলির মধ্যে রয়েছে:

- রাতারাতি টোলকে ভালোভাবে ছাড় দেওয়ার জন্য \$123M যাতে ডাইভারশন কমানো যায় এবং কাজের সময়ের বাইরে ট্রাক ডেলিভারিকে উৎসাহিত করা যায় (ডিসকাউন্ট পাওয়া যায় এমন সময়কাল এবং ডিসকাউন্টের পরিমাণ উভয়েরই বৃদ্ধি)।
- NYC Clean Trucks Program (ক্লিন ট্রাকস প্রোগ্রাম) প্রসারিত করার জন্য \$20M; প্রোগ্রামে অংশগ্রহণ ট্রাকের জন্য উন্মুক্ত যেখানে তাদের গাড়ির 70 শতাংশের বেশি মাইল ট্রাই-স্টেট এলাকায় (নিউ ইয়র্ক, নিউ জার্সি এবং কানেকটিকাট) ভ্রমণ করেছে।
- NYCDOT অফ-আওয়ার ডেলিভারি প্রোগ্রাম প্রসারিত করার জন্য \$5M; প্রোগ্রামটি সমস্ত ট্রাকের জন্য তাদের উৎপত্তিস্থল বা গন্তব্য নির্বিশেষে উপলব্ধ।

প্রভাবের সারাংশ

পুনর্মূল্যায়ন বিশ্লেষণের 20টি ক্ষেত্র বিবেচনা করে। এই ক্ষেত্রগুলির মধ্যে 16টিতে, পুনর্মূল্যায়নে দেখা গেছে যে, প্রোগ্রামটি কমিউনিটিগুলিকে নিম্নোক্ত উপায়ে উপকৃত করবে বা কোন প্রতিকূল প্রভাব সৃষ্টি করবে না: আঞ্চলিক পরিবহন ব্যবস্থা, পার্কিং, সামাজিক অবস্থা (জনসংখ্যার পরিপ্রেক্ষিতে, আশেপাশের চরিত্র, পাবলিক পলিসি), অর্থনৈতিক অবস্থা, শক্তি, পার্ক এবং বিনোদনমূলক সংস্থান, ঐতিহাসিক এবং সাংস্কৃতিক সম্পদ, চাক্ষুষ সম্পদ, বাতাসের গুণমান, আওয়াজ, প্রাকৃতিক সম্পদ, বিপজ্জনক বর্জ্য/দূষিত উপকরণ; এবং নির্মাণ প্রভাব।

বিশ্লেষণের চারটি ক্ষেত্রে, চূড়ান্ত EA-এর মতোই পুনর্মূল্যায়নেও কিছু সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব পাওয়া গেছে: হাইওয়ে এবং ইন্টারসেকশন; ট্রানজিট পথচারী এবং সাইকেল। এটি পরিবেশগত ন্যায় কমিউনিটি এবং জনসংখ্যার উপর অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাবের সম্ভাবনাও বিবেচনা করে। প্রোগ্রামটিতে MTA, NYCDOT, এবং NYS DOT-এর উল্লেখযোগ্য প্রশমন প্রতিশ্রুতি রয়েছে। এর মধ্যে রয়েছে পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটির উপর বিশেষ গুরুত্ব আরোপ-সহ এই অঞ্চলের নিম্ন-আয়ের বাসিন্দা এবং কমিউনিটির উপর টোল যে প্রভাব ফেলতে পারে তা প্রশমিত করার জন্য \$330 মিলিয়নের ব্যবস্থা করা। প্রকল্পের উদ্যোগ্তারা প্রোগ্রামটির প্রভাব পর্যবেক্ষণ করার জন্য প্রতিশ্রুতিবদ্ধ হয়েছেন, কারণ এটি বাস্তবায়িত হয়েছে যাতে প্রয়োজন হলে সমন্বয় করা যেতে পারে (যা অভিযোজিত ব্যবস্থাপনা নামে পরিচিত)।

নিম্নলিখিত সারণীগুলি গৃহীত টোল কাঠামোর প্রভাবগুলি বর্ণনা করে এবং চূড়ান্ত EA-তে বিশ্লেষণ করা সাতটি টোলিং পরিস্থিতির প্রভাবগুলির সাথে তাদের তুলনা করে। পুনর্মূল্যায়নের সারণী 1.1-এ আরও বিবরণ পাওয়া যাবে।

পরিবহন: আঞ্চলিক পরিবহন প্রভাব এবং মডেলিং

| বিষয় | সারণীতে দেখানো ডেটা | চূড়ান্ত EA টোলিং পরিস্থিতি | গৃহীত টোলের গঠন | প্রশমনের প্রয়োজন |
|--|---|-----------------------------|-----------------|-------------------|
| যানবাহনের আওয়াজ | নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভের তুলনায় Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশকারী দৈনিক যানবাহনের % বৃদ্ধি বা হ্রাস | -15% থেকে -20% | -17% | কিছুই না |
| CBD-তে স্বয়ংক্রিয় যাত্রা | নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভের তুলনায় Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কর্মীদের অটো যাত্রার % বৃদ্ধি বা হ্রাস | -5% থেকে -11% | -6% | কিছুই না |
| CBD-র মাধ্যমে ট্রাক ট্রিপ | নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভের তুলনায় Manhattan (ম্যানহাটন) CBD (CBD-তে উৎপত্তি বা গন্তব্য ছাড়া) দৈনিক ট্রাক চলালচলের % বৃদ্ধি বা হ্রাস | -21% থেকে -81% | -55% | কিছুই না |
| Transit যাত্রা | নো অ্যাকশন বিকল্পের তুলনায় দৈনিক Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-সম্পর্কিত transit যাত্রায় % বৃদ্ধি বা হ্রাস | +1.2% থেকে +2.5% | +1.6% | কিছুই না |
| ট্রাফিক ফলাফল / Manhattan (ম্যানহাটন) CBD | নো অ্যাকশন বিকল্পের তুলনায় দৈনিক VMT % বৃদ্ধি বা হ্রাস | -9.2% থেকে -7.1% | -8.9% | কিছুই না |
| ট্রাফিক ফলাফল / NYC নন-CBD | নো অ্যাকশন বিকল্পের তুলনায় দৈনিক VMT % বৃদ্ধি বা হ্রাস | -1.0% থেকে -0.2% | -0.4% | কিছুই না |
| ট্রাফিক ফলাফল / NYC-র উত্তর | নো অ্যাকশন বিকল্পের তুলনায় দৈনিক VMT % বৃদ্ধি বা হ্রাস | -0.8% থেকে -0.2% | -0.4% | কিছুই না |
| ট্রাফিক ফলাফল / Long Island (লং আইল্যান্ড) | নো অ্যাকশন বিকল্পের তুলনায় দৈনিক VMT % বৃদ্ধি বা হ্রাস | -0.2% থেকে +0.1% | 0.0% | কিছুই না |

| বিষয় | সারণীতে দেখানো ডেটা | চূড়ান্ত EA টোলিং পরিস্থিতি | গৃহীত টোলের গঠন | প্রশমনের প্রয়োজন |
|--|---|-----------------------------|-----------------|-------------------|
| ট্রাফিক ফলাফল / New Jersey (নিউ জার্সি) | নো অ্যাকশন বিকল্পের তুলনায় দৈনিক VMT % বৃদ্ধি বা হ্রাস | 0.0% থেকে +0.2% | +0.1% | কিছুই না |
| ট্রাফিক ফলাফল / Connecticut (কানেকটিকাট) | নো অ্যাকশন বিকল্পের তুলনায় দৈনিক VMT % বৃদ্ধি বা হ্রাস | -0.2% থেকে 0.0% | -0.3% | কিছুই না |

পরিবহন: হাইওয়ে এবং স্থানীয় ইন্টারসেকশন

| বিষয় | চূড়ান্ত EA টোলিং পরিস্থিতি | গৃহীত টোলের গঠন | অতিরিক্ত প্রশমন প্রয়োজন |
|--|--|---|-----------------------------------|
| ট্রাফিক - 10টি হাইওয়ে সেগমেন্ট / AM | বিশ্লেষিত টোলিং দৃশ্যে 10টির মধ্যে 0টি হাইওয়ে করিডোর (টোলিং দৃশ্যকল্প D) | 10টি হাইওয়ে করিডোরের মধ্যে 1টি (পশ্চিমগামী লং আইল্যান্ড Expressway (এক্সপ্রেসওয়ে) (I-495) কুইন্স-মিডটাউন টানেলের কাছে); কয়েকজন ড্রাইভারের জন্য, এই বৃদ্ধিগুলি CBD-এর মধ্যে চলাচলের সময় সঞ্চয় দ্বারা অফসেট করা হবে। | না। চূড়ান্ত EA-তে প্রশমন যথেষ্ট। |
| ট্রাফিক - 10টি হাইওয়ে সেগমেন্ট / মধ্যাহ্ন | বিশ্লেষিত টোলিং দৃশ্যকল্পে 10টির মধ্যে 2টি হাইওয়ে করিডোর (টোলিং দৃশ্যকল্প D), পাশাপাশি টোলিং দৃশ্যকল্প E এবং F | 10টি হাইওয়ে করিডোরের মধ্যে 1টি (I-95-এ পশ্চিমগামী জর্জ ওয়াশিংটন ব্রিজের দিকে); কয়েকজন ড্রাইভারের জন্য, এই বৃদ্ধিগুলি CBD-এর মধ্যে চলাচলের সময় সঞ্চয় দ্বারা অফসেট করা হবে। | না। চূড়ান্ত EA-তে প্রশমন যথেষ্ট। |
| ট্রাফিক - 10টি হাইওয়ে সেগমেন্ট / PM | বিশ্লেষিত টোলিং দৃশ্যকল্পে 10টি হাইওয়ে করিডোরের মধ্যে 1টি (টোলিং দৃশ্যকল্প D), পাশাপাশি টোলিং দৃশ্যকল্প E এবং F | 10টি হাইওয়ে করিডোরের মধ্যে 1টি (পূর্ব 10th স্ট্রিট এবং Brooklyn Bridge (ব্রুকলিন ব্রিজ)-এর মধ্যে দক্ষিণমুখী এবং উত্তরমুখী FDR ড্রাইভ); কয়েকজন ড্রাইভারের জন্য, এই বৃদ্ধিগুলি CBD-এর মধ্যে চলাচলের সময় সঞ্চয় দ্বারা অফসেট করা হবে। | না। চূড়ান্ত EA-তে প্রশমন যথেষ্ট। |
| ইন্টারসেকশন - 4টি অবস্থান | বিশ্লেষিত টোলিং পরিস্থিতিতে 4টি অবস্থান (টোলিং পরিস্থিতি D), পাশাপাশি টোলিং পরিস্থিতি E এবং F | 1টি অবস্থান: Second Avenue (সেকেন্ড অ্যাভিনিউ)-তে East 125th Street (ইস্ট 125 তম স্ট্রিট) (PM) | না। চূড়ান্ত EA-তে প্রশমন যথেষ্ট। |

পরিবহন: চলাচল

| বিষয় / TRANSIT রাইডারশিপ | সারণীতে দেখানো ডেটা | চূড়ান্ত EA টোলিং পরিস্থিতি | গৃহীত টোলের গঠন | প্রশমনের প্রয়োজন |
|---------------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------|-------------------|
|---------------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------|-------------------|

| বিষয় / TRANSIT রাইডারশিপ | সারণীতে দেখানো ডেটা | চূড়ান্ত EA টোলিং পরিস্থিতি | গৃহীত টোলের গঠন | প্রশমনের প্রয়োজন |
|---------------------------|--|-----------------------------|-----------------|--------------------------------|
| NYCT সাবওয়ে | সিস্টেম জুড়ে মোট AM চূড়ান্ত ব্যস্ততার সময়ের বোর্ডিংয়ের % বৃদ্ধি বা হ্রাস | +1.5% থেকে +2.0% | +1.7% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| পথ | | +0.8% থেকে +2.0% | +1.3% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| LIRR | | +0.6% থেকে +2.0% | +1.0% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| মেট্রো-নর্থ ট্রেন | | +0.6% থেকে +1.9% | +1.4% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| NJ TRANSIT কমিউটার রেল | | +0.3% থেকে +2.3% | +0.9% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| MTA/NYCT বাস | | +1.2% থেকে +1.6% | +1.3% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| NJTRANSIT বাস | | +0.5% থেকে +1.1% | +0.9% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| অন্যান্য বাস | | 0.0% থেকে +0.9% | +0.2% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| ফেরিসমূহ | | +2.5% থেকে +3.6% | +2.9% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| Roosevelt Island ট্রাম | | +1.7% থেকে +2.6% | +2.9% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |

| বিষয় / বাস যাত্রীর পরিমাণ | সারণীতে দেখানো ডেটা | চূড়ান্ত EA টোলিং পরিস্থিতি | গৃহীত টোলের গঠন | প্রশমনের প্রয়োজন |
|--|--|-----------------------------|-----------------|--------------------------------|
| ম্যানহাটন-এর লোকাল বাস | সর্বাধিক যাত্রী লোড পয়েন্টে % বৃদ্ধি বা হ্রাস | +0.5% থেকে +1.2% | +0.5% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| ব্রংস এক্সপ্রেস বাস | | -1.6% থেকে +2.2% | +0.6% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| QBB হয়ে কুইন্স লোকাল ও এক্সপ্রেস বাস | | +2.0% থেকে +2.8% | +2.2% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| QMT এর মাধ্যমে কুইন্স এক্সপ্রেস বাস | | +0.2% থেকে +1.1% | +0.5% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| ব্রুকলিন স্থানীয় ও এক্সপ্রেস বাস | | +0.6% থেকে +2.6% | +0.5% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| স্ট্যাটেন আইল্যান্ড এক্সপ্রেস বাস ব্রুকলিন হয়ে | | +3.5% থেকে +4.5% | +3.9% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| স্ট্যাটেন আইল্যান্ড এক্সপ্রেস বাস NJ হয়ে | | +1.0% থেকে +2.8% | +1.3% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| হল্যাণ্ড টানেল হয়ে NJ/হাডস্টন-এর পশ্চিমপ্রান্তের বাস | | -1.4% থেকে +1.4% | +1.9% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |
| লিঙ্কইন টানেল হয়ে NJ / হাডস্টন-এর পশ্চিমপ্রান্তের বাস | | +0.4% থেকে +1.5% | +0.8% | কিছুই না। প্রতিকূল প্রভাব নেই। |

| বিষয় / TRANSIT-এর উপকরণ | সারণীতে দেখানো ডেটা | চূড়ান্ত EA টোলিং পরিস্থিতি | গৃহীত টোলের গঠন | অতিরিক্ত প্রশমন প্রয়োজন |
|--------------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------|--------------------------|
|--------------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------|--------------------------|

| | | | | |
|--|--|--------------|-----|--|
| হোবোকেন PATH স্টেশনের সিঁড়ি 01/02 | ভিড়ের সময় সিঁড়িতে থাকা মোট যাত্রী বৃদ্ধি পাওয়া | 45 থেকে 240 | 140 | কোন প্রতিকূল প্রভাবের সম্ভাবনা নেই। চূড়ান্ত EA-তে প্রশমন এখনও প্রয়োগ করা হবে, একটি বর্ধিতকরণ হিসাবে। |
| 42 St-Times Square-সাবওয়ে স্টেশন (ম্যানহাটন) সিঁড়ি ML6/ML8 | | 40 থেকে 71 | 43 | না। চূড়ান্ত EA-তে প্রশমন যথেষ্ট। |
| Flushing-Main St সাবওয়ে স্টেশন [Queens (কুইন্স)]-এসকলেটর E456 | | 40 থেকে 74 | 61 | না। চূড়ান্ত EA-তে প্রশমন যথেষ্ট। |
| Union Sq সাবওয়ে স্টেশন [Manhattan (ম্যানহাটন)]-এসকলেটর E219 | | 14 থেকে 23 | 18 | না। চূড়ান্ত EA-তে প্রশমন যথেষ্ট। |
| Court Sq সাবওয়ে স্টেশন [Queens (কুইন্স)]-সিঁড়ি P2/P4 | | 117 থেকে 152 | 122 | না। চূড়ান্ত EA-তে প্রশমন যথেষ্ট। |

বায়ুর গুণমান

| বিষয় / দূষণকারকের ঘনত্ব 12টি কাউন্টি জুড়ে* | সারণীতে দেখানো ডেটা | চূড়ান্ত EA | গৃহীত টোলার গঠন | প্রশমনের প্রয়োজন |
|--|--------------------------------------|-------------|-----------------|-------------------|
| উদ্বায়ী জৈব যৌগ (VOC) | মানদণ্ড দূষণকারকের % বৃদ্ধি বা হ্রাস | -0.2% | -0.4% | না |
| নাইট্রোজেন অক্সাইড (NO _x) | | -0.4% | -0.5% | |
| কার্বন মনোক্সাইড (CO) | | -0.3% | -0.7% | |
| পার্টিকুলেট ম্যাটার (PM ₁₀) | | -1.0% | -1.0% | |
| পার্টিকুলেট ম্যাটার (PM _{2.5}) | | -0.7% | -0.8% | |
| কার্বন ডাই অক্সাইড সমতুল্য (CO _{2e}) | | -0.6% | -0.6% | |

* ব্রংস, কিংস (ব্রকলিন), নিউ ইয়র্ক (ম্যানহাটন), কুইন্স, রিচমন্ড (স্ট্যাটেন আইল্যান্ড), নাসাউ, সাফোক, পাটনাম, রকল্যান্ড এবং ওয়েস্টচেস্টার কাউন্টি, নিউ ইয়র্ক; বার্গেন এবং হাডসন কাউন্টি, নিউ জার্সি।

| বিষয়/নির্গমন "হট স্পট"-এর বিশ্লেষণ | সারণীতে দেখানো ডেটা | চূড়ান্ত EA টোলিং পরিস্থিতি | গৃহীত টোলের গঠন | প্রশমনের প্রয়োজন |
|--|--|---------------------------------------|--|-------------------|
| Macombs Road, Bronx, NY-এর Cross Bronx Expressway (ক্রস ব্রংস এক্সপ্রেসওয়ে) | বার্ষিক গড় দৈনিক ট্রাফিক বৃদ্ধি বা হ্রাস (AADT) | +1,766 থেকে +3,996 (+1% থেকে +2%) | +3,917 (+2%) | না |
| | দৈনিক ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি বা হ্রাস | +50 থেকে +704 (+0% থেকে +3%) | +433 (+2%) | |
| | ট্রাক ডাইভারশন থেকে সম্ভাব্য প্রতিকূল বায়ু মানের প্রভাব | না | না, PM ₁₀ এবং PM _{2.5} NAAQS অতিক্রম করবে না | |
| I-95, GWB এর পশ্চিম, বার্গেন কাউন্টি, NJ | AADT বৃদ্ধি বা হ্রাস | +5,003 থেকে +12,506 (+2% থেকে +5%) | +10,341 (+4%) | না |
| | দৈনিক ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি বা হ্রাস | -236 থেকে +955 (-1% থেকে +3%) | +499 (+1%) | |
| | ট্রাক ডাইভারশন থেকে সম্ভাব্য প্রতিকূল বায়ু মানের প্রভাব | না | না, PM ₁₀ এবং PM _{2.5} NAAQS অতিক্রম করবে না | |
| RFK Bridge, NY | AADT বৃদ্ধি বা হ্রাস | +18,742 থেকে +21,006 (+13% থেকে +15%) | +20,273 (+14%) | না |
| | দৈনিক ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি বা হ্রাস | +432 থেকে +4,116 (+3% থেকে +27%) | +2,433 (+16%) | |
| | ট্রাক ডাইভারশন থেকে সম্ভাব্য প্রতিকূল বায়ু মানের প্রভাব | না | না, PM ₁₀ এবং PM _{2.5} NAAQS অতিক্রম করবে না | |

আঞ্চলিক এবং হাইওয়ে "হট স্পট" বিশ্লেষণ ছাড়াও, চূড়ান্ত EA এবং পুনর্মূল্যায়নের মধ্যমে হল্যান্ড টানেলের কাছে ম্যানহাটন, লং আইল্যান্ড সিটি, ডাউনটাউন ব্রুকলিন এবং জার্সি সিটি জুড়ে 102টি মোড়ে যানবাহন থেকে নির্গত দূষণের সম্ভাব্য প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করা হয়েছে।

সমস্ত 102টি ছেদ চূড়ান্ত EA এবং পুনর্মূল্যায়ন উভয় ক্ষেত্রেই বায়ুর গুণমানের প্রভাবের জন্য স্ক্রীনিং পাস করেছে।

পরিবহন: পার্কিং

চূড়ান্ত EA এবং পুনর্মূল্যায়ন উভয়তেই দেখা গেছে যে, CBD-তে পার্কিংয়ের জন্য CBDTP-র উপকারী প্রভাব থাকবে, যেহেতু CBD-তে স্বয়ংক্রিয় ট্রিপগুলি হ্রাস পাবে বলে প্রত্যাশা করা হচ্ছে।

যদিও CBD-এর বাইরে কিছু ট্রানজিট সুবিধাগুলিতে ট্রানজিট রাইডারশিপ বৃদ্ধির সাথে পার্কিংয়ের চাহিদা বাড়বে, চূড়ান্ত EA এবং পুনর্মূল্যায়নে দেখা গেছে যে এই বৃদ্ধিগুলি বিরূপ প্রভাব তৈরি করতে যথেষ্ট কম হবে।

সামাজিক অবস্থা

- কর্মসংস্থান অ্যাক্সেস করা
 - CBD-এর অধিকাংশ যাত্রী বর্তমানে ট্রানজিট ব্যবহার করে।

- যারা CBD টোল থাকা সত্ত্বেও গাড়ি চালায়, তারা গাড়ি চালানোর প্রয়োজন বা সুবিধার উপর ভিত্তি করে তা করবে এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কম যানজট থেকে উপকৃত হবে।
- উপলব্ধ যান চলাচলের বিকল্পগুলির বিস্তৃত পরিসরের কারণে এবং আজকে গাড়ি চালানো কম সংখ্যক যাত্রীর কারণে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে কর্মসংস্থানে ভ্রমণ এবং CBD থেকে উল্টো অভিমুখে-যাওয়ায় নগণ্য প্রভাব (0.1 শতাংশের কম) ঘটবে।
- ঝুঁকিপূর্ণ জনসংখ্যা
 - চূড়ান্ত EA এবং পুনর্মূল্যায়ন উভয় ক্ষেত্রেই দেখা গেছে যে, CBDTP ট্রানজিট উন্নতির জন্য অর্থ প্রদান করে এবং বাস ভ্রমণের সময় এবং নির্ভরযোগ্যতা উন্নত করে বয়স্ক ব্যক্তিদের সংখ্যা, প্রতিবন্ধী ব্যক্তি, ট্রানজিট-নির্ভর জনগণের সংখ্যা এবং অ-চালক মানুষের সংখ্যা সহ দুর্বল সামাজিক গোষ্ঠীগুলিকে উপকৃত করবে (সাবওয়ের মতো ট্রানজিটের অন্যান্য রূপের যাত্রীদের তুলনায় বাসের যাত্রীদের বয়স বেশি হওয়ার প্রবণতা থাকে)।
 - যোগ্য অক্ষমতা থাকা 65 বছরের বেশি বয়সী ব্যক্তির MTA সাবওয়ে এবং বাসগুলিতে কম ভাড়ার জন্য যোগ্য এবং MTA-এর পক্ষ থেকে চালিত ট্যাক্সি এবং ভাড়ার যানবাহন (FHV) সহ MTA-এর প্যারাট্রান্সিট পরিষেবাও পেতে পারেন।
 - প্রতিবন্ধী এবং নিম্ন আয়ের ব্যক্তির যারা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যান তারা সাধারণভাবে নিম্ন-আয়ের এবং প্রতিবন্ধী জনগোষ্ঠীর জন্য প্রস্তাবিত একই প্রশমন এবং উন্নতির অধিকারী হবেন।

অর্থনৈতিক অবস্থা

- চূড়ান্ত EA এবং পুনর্মূল্যায়নে CBDTP থেকে ভ্রমণ-সময় সশ্রয় এবং ভ্রমণ-সময় নির্ভরযোগ্যতার উন্নতির পাশাপাশি যানবাহন পরিচালনার ব্যয় হ্রাসের মাধ্যমে অর্থনৈতিক সুবিধা পাওয়া গেছে।
- ফাইনাল EA-তে যেমন পাওয়া গেছে যে, গৃহীত টোল কাঠামোর ফলে বেশিরভাগ ভোগ্যপণ্যের মূল্যে অর্থপূর্ণ পরিবর্তন হবে বলে প্রত্যাশিত নয়।
- নতুন টোলের সাথে যুক্ত যেকোন খরচ বৃদ্ধি বিভিন্ন ব্যবসায়িক গ্রাহকদের কাছে পাঠানো হবে, এইভাবে যেকোনও পৃথক ব্যবসার খরচ কমিয়ে আনা হবে।
- ট্যাক্সি/FHV ইন্ডাস্ট্রি-সহ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে শ্রমশক্তির কোনো বিশেষ ইন্ডাস্ট্রি বা সেক্টরের জন্য কোনো বিরূপ প্রভাব পাওয়া যায়নি।
- CBD-তে Transit-এর অ্যাক্সেস বেশি এবং Transit-এর মাধ্যমে শ্রমিকদের একটি উচ্চ শতাংশ যাতায়াত করে; এইভাবে, টোল সামগ্রিক কর্মশক্তির মাত্র একটি ছোট শতাংশকে প্রভাবিত করবে।
- গৃহীত টোল কাঠামোর অধীনে সমগ্র অঞ্চল জুড়ে এবং ম্যানহাটন CBD-এর মধ্যে ট্যাক্সি/FHV VMT-র সম্ভাব্য হ্রাস চূড়ান্ত EA-তে পূর্বাভাস দেওয়া বৃহত্তম সম্ভাব্য হ্রাসের চেয়ে অনেক কম।

| বিষয়/ ট্যাক্সি এবং FHV শিল্প | সারণীতে দেখানো ডেটা | চূড়ান্ত EA | গৃহীত টোলের গঠন | প্রশমনের প্রয়োজন |
|-------------------------------|-------------------------------------|------------------|-----------------|-------------------------------------|
| অঞ্চল জুড়ে | দৈনিক ট্যাক্সি/FHV VMT-এ % পরিবর্তন | -5.0% থেকে -0.1% | -0.7% | না; ট্যাক্সি এবং FHV ড্রাইভারের উপর |

| | | | | |
|------------------------------|--|----------------------|-------|---|
| Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে | | -16.8% থেকে +4.6% | -0.3% | প্রভাব প্রশমনের জন্য "পরিবেশগত ন্যায্যবিচার" দেখুন। |
|------------------------------|--|----------------------|-------|---|

পরিবেশগত ন্যায্যবিচার

- CBD ড্রাইভে স্বল্প আয়ের যাত্রীদের একটি খুব ছোট সংখ্যালঘু পরিমাণ; আরো অনেকে ট্রানজিট নেয়।
- ম্যানহাটন CBD-তে স্বল্প আয়ের চালকদের গৃহীত টোল কাঠামোতে খরচ বেড়ে যাবে, কারণ তারা চূড়ান্ত EA-তে অধ্যয়ন করা পরিস্থিতিতে থাকবে; গৃহীত টোল কাঠামোর সাথে, MTA, NYCDOT, এবং NYS DOT একটি স্বল্প-আয়ের ডিসকাউন্টের প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যা চূড়ান্ত EA-তে যেমনটা প্রতিশ্রুতিবদ্ধ ছিল তার দ্বিগুণ।
- ট্যাক্সি এবং FHV চালকদের গৃহীত টোল কাঠামোর অধীনে CBD-তে VMT-তে সম্ভাব্য হ্রাস রয়েছে যা চূড়ান্ত EA-তে পাওয়া বৃহত্তম হ্রাসের চেয়ে ছোট; এটি সম্ভব কারণ গৃহীত টোল কাঠামোতে ট্রিপ-প্রতি ফি অন্তর্ভুক্ত রয়েছে যা প্রতি-দিনে একবারের টোল ক্যাপের সমতুল্য যা চূড়ান্ত EA প্রাপ্ত বিশদ ডেটার উপর ভিত্তি করে, ট্যাক্সি/FHV চালকদের উপর অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ এবং বিরূপ প্রভাব ফেলবে না।
- প্রত্যাশিত অনুযায়ী, পূর্ব-বিদ্যমান বায়ু দূষণকারী এবং দীর্ঘস্থায়ী রোগের অতিরিক্ততা সহ আদমশুমারি ট্র্যাঙ্ক যা ট্র্যাফিক হ্রাসের ফলে উপকৃত হবে এবং CBD-র চারপাশে যানবাহন চলাচলের পথ ঘুরিয়ে দেওয়ার ফলে যারা বর্ধিত ট্র্যাফিকের দ্বারা প্রভাবিত তাও গৃহীত টোল কাঠামোর অধীনে চূড়ান্ত EA থেকে সামান্য পরিবর্তিত হবে, কিন্তু কমিউনিটিগুলি অপরিবর্তিত থাকে।
- উপরে বর্ণিত আঞ্চলিক এবং স্থান-ভিত্তিক বিনিয়োগের একটি প্যাকেজ এই প্রভাবগুলি প্রশমিত করবে।

গৃহীত টোল কাঠামো CBD-তে যানজট কমানোর উদ্দেশ্য এবং প্রয়োজন পূরণ করে, যখন ভবিষ্যতে পরিবহন উন্নতির জন্য রাজস্ব তৈরি করা হয়

| স্কিনিং মানদণ্ড | CBD টোলিং (অ্যাকশন) অল্টারনেটিভ চূড়ান্ত EA পরিস্থিতি | গৃহীত টোলের গঠন |
|--|---|-----------------|
| উদ্দেশ্য ও প্রয়োজনীয়তা: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজট এমনভাবে হ্রাস করতে হবে, যা ভবিষ্যতে পরিবহন উন্নতির জন্য রাজস্ব তৈরি করবে | পূরণ করে | পূরণ করে |
| লক্ষ্য 1: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে প্রতিদিনের যানবাহন-মাইল ভ্রমণ (VMT) হ্রাস করতে হবে মাপদণ্ড: 5% কম করতে হবে (নো অ্যাকশনের সাথে সম্পর্কিত) | পূরণ করে | পূরণ করে |
| দৈনিক VMT হ্রাস (2023) | 7.1% - 9.2% | 8.9% |
| লক্ষ্য 2: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রতিদিন প্রবেশকারী যানবাহনের সংখ্যা হ্রাস করতে হবে মাপদণ্ড: 10% কম করতে হবে (নো অ্যাকশনের সাথে সম্পর্কিত) | পূরণ করে | পূরণ করে |
| দৈনিক যানবাহন হ্রাস (2023) | 15.4% - 19.9% | 17.3% |
| লক্ষ্য 3: মূলধন উন্নতির জন্য একটি তহবিল উৎস তৈরি করুন এবং MTA-এর Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর জন্য মূলধন প্রকল্পগুলির জন্য \$15 বিলিয়ন তহবিল করার জন্য পর্যাপ্ত বার্ষিক নেট রাজস্ব তৈরি করুন | পূরণ করে | পূরণ করে |
| MTA-এর Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-কে সহায়তা করার জন্য নিট রাজস্ব ² | \$1.0 বিলিয়ন - \$1.5 বিলিয়ন | \$0.9 বিলিয়ন |
| লক্ষ্য 4: "MTA Reform and Traffic Mobility Act (রিফর্ম অ্যান্ড ট্রাফিক মোবিলিটি অ্যাক্ট)" শিরোনামের New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেট আইনের অন্তর্নিহিত উদ্দেশ্যগুলির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ একটি Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) স্থাপন করুন | পূরণ করে | পূরণ করে |

নোট:

- যদিও চূড়ান্ত EA টোলিং পরিস্থিতি B এই চূড়ান্ত EA-তে চিহ্নিত এবং মূল্যায়ন করা টোল হারের সাথে উদ্দেশ্য 3 পূরণ করবে না, তবে এটি একটি উচ্চ টোল হারের সাথে এই উদ্দেশ্য পূরণ করবে তা প্রদর্শন করার জন্য অতিরিক্ত বিশ্লেষণ পরিচালিত হয়েছিল; সেই পরিবর্তিত দৃশ্যের জন্য VMT হ্রাস এবং রাজস্ব অন্যান্য চূড়ান্ত EA পরিস্থিতির সীমার মধ্যে পড়বে।
- \$15 বিলিয়ন তহবিল করার জন্য প্রয়োজনীয় নেট রাজস্ব বেশ কয়েকটি অর্থনৈতিক কারণের উপর নির্ভর করে, যার মধ্যে সুদের হার এবং মেয়াদ রয়েছে, তবে কেবল এগুলিতেই সীমাবদ্ধ নয়। এই চূড়ান্ত EA-এর উদ্দেশ্যে, মডেলিং অনুমান করে যে প্রজেক্টের মোট নেট রাজস্ব বার্ষিক কমপক্ষে \$1 বিলিয়ন প্রদান করা উচিত, যা পর্যাপ্ত তহবিল তৈরি করার জন্য বিনিয়োগ বা বন্ড করা হবে। এই সারণীতে প্রদত্ত নেট আয়ের মানগুলি বৃদ্ধাকার এবং প্রকল্প মডেলিংয়ের উপর ভিত্তি করে। চূড়ান্ত EA সমাপ্তির পর, বর্তমান সুদের হার এবং প্রকল্পের প্রত্যাশিত সময়ের উপর ভিত্তি করে, MTA-এর চিফ ফাইন্যান্সিয়াল অফিসার নির্ধারণ করেছেন যে \$0.9 বিলিয়নের পরিসরে বার্ষিক নেট রাজস্ব MTA ক্যাপিটাল প্রোগ্রামের জন্য \$15 বিলিয়ন মূলধন প্রকল্পের জন্য প্রকল্পের প্রয়োজন মেটাতে যথেষ্ট হবে।

শেষ নোট

- 1 ফেডেরাল হাইওয়ে প্রশাসনের থেকে জুন, 2023। "কোনও উল্লেখযোগ্য প্রভাবের সন্ধান করা: Central Business District (সেন্ট্রাল বিজনেস ডিস্ট্রিক্ট - CBD)-এর Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)।" <https://new.mta.info/document/114186> এ উপলব্ধ; ফেডারেল এনভায়রনমেন্টাল রিভিউ প্রক্রিয়া সম্পর্কে আরও তথ্যের জন্য যা এই অনুসন্ধানের দিকে পরিচালিত করে, কেন একটি ফেডারেল পরিবেশগত পর্যালোচনা প্রয়োজনীয় ছিল তার তথ্য সহ, <https://new.mta.info/project/CBDTP/environmental-assessment> -এ MTA CBD টোলিং প্রোগ্রাম ওয়েব সাইটে "ফাইন্ডিং অফ নো সিগনিফিক্যান্ট ইমপ্যাক্ট (FONSI)" পৃষ্ঠাটি দেখুন।
- 2 আরো বিস্তারিত জানার জন্য, "যানজট মুক্ত অঞ্চল, টোলিংয়ের তথ্য" পৃষ্ঠাটি এখান থেকে দেখুন- <https://congestionreliefzone.mta.info/tolling>।