

CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) TOLLING PROGRAM

重新评估

执行摘要

2024 年 6 月

联邦领导机构



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**

项目发起人



**Department of
Transportation**



将《执行摘要》从官方英文版本翻译成其他语言的唯一目的是方便英语水平有限 (LEP) 人士或希望以其母语阅读该文档的人员访问。

执行摘要

FHWA

的重新评估确认，采用的收费结构符合最终环境评估中进行的分析，不需要根据《全国环境政策法案》(NEPA) 再进行分析。无重大影响调查结果 (FONSI) 仍然有效。

背景

2023 年 6 月，Federal Highway Administration (FHWA) 在对纽约 Central Business District (CBD) Tolling Program (CBDTP) (即拥堵收费) 的潜在有利和不利影响以及承诺的缓解措施进行广泛审查后发现，CBDTP“不会对人类或自然环境产生重大影响”，并记录在 CBDTP 最终环境评估 (EA) 中。审查考虑了一系列潜在的收费结构，包括不同的高低收费组合、通过已收费桥梁和隧道前往 CBD 的车辆通行费与通行点数、某些类型车辆的豁免以及其他计划特点。¹

此后，Triborough Bridge and Tunnel Authority (MTA 的附属机构，以 MTA Bridges and Tunnels 的名义开展业务) 根据独立咨询机构 Traffic Mobility Review Board 的建议，采用了一种收费结构，以及作为纽约州费率制定《州行政程序法》程序的一部分，进行了必要的公众评议期。

此次重新评估的目的是确保 MTA 采用的收费结构的效果与最终 EA 中披露的效果一致，并且 FHWA 的无重大影响调查结果 (FONSI) 中确定的缓解措施仍然有效。在每个类别中，效果都与最终 EA



中的预测一致；重要的是，一些不利影响不再发生，并且许多不利影响处于最终 EA 中披露的较低水平。

采用的收费结构符合最终 EA 中研究的收费方法

采用的收费结构的参数落在最终 EA

中评估的收费方法范围内。简而言之，采用的收费结构包括以下要素：²

- 客车和商业牌照乘用车进入 CBD，高峰时段需支付 \$15 E-ZPass 通行费（夜间时段 \$3.75），每天不超过一次。
- 卡车进入 CBD，高峰时段需支付 \$24 或 \$36 E-ZPass 通行费（夜间时段 \$6 或 \$9），具体取决于卡车的尺寸。
- 签约的校巴车、通勤货车和向公众开放的定期通勤服务的巴士将免收 CBD 通行费，而其他巴士进入 CBD，高峰时段需支付 \$24 或 \$36 E-ZPass 通行费（夜间时段 \$6 或 \$9），具体取决于巴士的类型。
- 摩托车进入 CBD，高峰时段需支付 \$7.50 E-ZPass 通行费（夜间时段 \$1.75），每天不超过一次。
- 高峰时段通行费适用于一天中最拥堵的时段——工作日 5 am 至 9 pm 以及周末 9 am 至 9 pm。夜间时段通行费将降低 75%。
- 持有 E-ZPass 由 Queens-Midtown、Hugh L. Carey、Holland 和 Lincoln Tunnels 进入的车辆将获得针对高峰时段 CBD 通行费的隧道通行点数；夜间时段没有隧道通行点数，此时 CBD 通行费已比高峰时段低 75%。

表1将采用的收费结构的各个要素与最终 EA 中研究的收费方法进行了比较。

表1. 最终EA 中评估的收费方法 (增加采用的收费结构)

参数	收费方法 A	收费方法 B	收费方法 C	收费方法 D	收费方法 E	收费方法 F	收费方法 G	采用的收费结构	关于采用的收费结构如何符合最终 EA 收费方法的解释
	基本计划	基本计划 含收费上限和免费条件	降低使用隧道进入 CBD 的车辆通行点数, 含部分收费上限和免费条件	提高使用隧道进入 CBD 的车辆通行点数	提高使用隧道进入 CBD 的车辆通行点数, 含部分收费上限和免费条件	提高使用 Manhattan 桥梁和隧道进入 CBD 的车辆通行点数, 含部分收费上限和免费条件	基本计划 向所有类型的车辆收取相同的费用		
时间段¹									
高峰时段：工作日	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	夜间时段与最终 EA 中建模的持续时间相同；超额完成了最终 EA 中的承诺，涵盖“进一步降低夜间通行费……从至少 12:00 am 到 4:00 am”，从 9 pm 至 5 am 收取夜间通行费；反映了时间段数量的减少，以便于客户理解
高峰时段：周末	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	
非高峰时段：工作日	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	
夜间：工作日	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		
夜间：周末	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	
潜在通行点数									
隧道入口处支付的通行费可计入 CBD 通行费点数	否	否	是 - 低	是 - 高	是 - 高	是 - 高	否	是 - 低	与收费方法 C、D、E 和 F 相同
通往 Manhattan 的桥梁处所支付的通行费将计入 CBD 通行费点数	否	否	否	否	否	是 - 高	否	否	
每日通行费收取次数的潜在豁免和限制 (上限)^{4 5 6}									
汽车、摩托车和商用货车	每天一次	每天一次	每天一次	每天一次	每天一次	每天一次	每天一次	每天一次	与所有最终 EA 收费方法相同
出租车	无上限	每天一次	免费	无上限	免费	每天一次	无上限	前往 CBD、在 CBD 内或从 CBD 出发的行程每趟收费 \$1.25	最终 EA 承诺“TBTA 将确保纽约市出租车和 FHV 在采用的 CBD 收费结构中每天被收费不超过一次；”出租车和 FHV 的每次行程通行费相当于承诺的每天一次的收费（见注 4）
FHV	无上限	每天一次	每天三次	无上限	每天三次	每天一次	无上限	前往 CBD、在 CBD 内或从 CBD 出发的行程每趟收费 \$2.50	
小型和大型卡车	无上限	每天两次	无上限	无上限	无上限	每天一次	无上限	无上限	与收费方法 A、C、D、E 和 G 相同

参数	收费方法 A	收费方法 B	收费方法 C	收费方法 D	收费方法 E	收费方法 F	收费方法 G	采用的收费结构	关于采用的收费结构如何符合最终 EA 收费方法的解释
	基本计划	基本计划 含收费上限和免费条件	降低使用隧道进入 CBD 的车辆通行点数，含部分收费上限和免费条件	提高使用隧道进入 CBD 的车辆通行点数	提高使用隧道进入 CBD 的车辆通行点数，含部分收费上限和免费条件	提高使用 Manhattan 桥梁和隧道进入 CBD 的车辆通行点数，含部分收费上限和免费条件	基本计划 向所有类型的车辆收取相同的费用		
巴士	无上限	免费	无上限	无上限	公共捷运巴士——豁免 其他巴士没有上限	免费	无上限	某些巴士——豁免（见注 5）	与收费方法 E 相同
汽车、商用货车和摩托车的大致通行费率³									
高峰时段	\$9	\$10	\$14	\$19	\$23	\$23	\$12	\$15	在 \$9 - \$23 范围内
非高峰时段	\$7	\$8	\$11	\$14	\$17	\$17	\$9	\$3.75	低于最终 EA 中的范围；最接近收费方法 A 和 B 中的收费：\$5；超额完成最终 EA 中的承诺，“进一步将夜间通行费降低至 50% 或以下……”，将高峰通行费减少 75%
夜间	\$5	\$5	\$7	\$10	\$12	\$12	\$7	\$3.75	
卡车（小型卡车/大型卡车）的大致通行费率³									
高峰时段	\$18 / \$28	\$20 / \$30	\$28 / \$42	\$38 / \$57	\$46 / \$69	\$65 / \$82	\$12 / \$12	\$24 / \$36	在 \$12 - \$65（小型卡车）/ \$12 - \$82（大型卡车）范围内
非高峰时段	\$14 / \$21	\$15 / \$23	\$21 / \$32	\$29 / \$43	\$35 / \$52	\$49 / \$62	\$9 / \$9		
夜间	\$9 / \$14	\$10 / \$15	\$14 / \$21	\$19 / \$29	\$23 / \$35	\$33 / \$41	\$7 / \$7	\$6 / \$9	通行费低于最终 EA 中提出的费率范围；超额完成最终 EA 中的承诺，“进一步将夜间通行费降低至 50% 或以下……”，将高峰通行费减少 75%

注：

1 在交通最繁忙的高峰时段，通行费会更高。所有最终 EA 收费方法和采用的收费结构都包括在指定的“Gridlock

提醒”日收取更高的费率，尽管为该项目进行的建模并未反映这种费率更高的收费，因为它考虑的是平日情况而不是交通量异常高的日期。

2 采用的收费结构简化为工作日的两时段结构（即高峰和夜间），而不是最终 EA 中研究的三时段（即高峰、非高峰和夜间）工作日结构。由于工作日不再存在非高峰时段，因此工作日高峰时段和夜间时段比最终 EA 中研究的时间更长。针对采用的收费结构进行的交通建模考虑了高峰时段和非高峰时段的这种变化，因此模型结果反映了这种变化。

- ³ 通行费适用于使用 E-ZPass 的车辆，并且进行了四舍五入。对于所有收费方法，不使用 E-ZPass 的车辆将适用不同的费率。
- ⁴ 最终 EA 在第 6 章“经济条件”第 6.3.2.6 节（第 6-32 页）中提供了有关 New York City Taxi and Limousine Commission (TLC) 许可的车辆类型的信息。其中包括 TLC 已为其颁发许可章的黄色出租车；绿色出租车，即在 Manhattan 核心服务区外开始行程的街头出租车；和提供预先安排服务的 FHV。通过应用程序获得许可的车辆或大容量 FHV 的运营基地每天调度超过 10,000 次行程。(https://www.nyc.gov/site/tlc/businesses/high-volume-for-hire-services.page)。目前有两种获得 TLC 许可的大容量 FHV：Lyft 和 Uber。在本重新评估文件和最终 EA 中，术语“出租车”用于指黄色出租车、绿色出租车和非大容量 FHV，术语“FHV”指基于应用程序的大流量 FHV（即 Lyft 和 Uber）。
- ⁵ 采用的收费结构中出租车和 FHV 的每次行程通行费将相当于汽车高峰期费率 \$15（基于 NYC Taxi and Limousine Commission 对 2023 年 5 月 TLC 许可车辆的行程分析：出租车往返 CBD 或在 CBD 内载客的平均行程次数为 12 次，对于 FHV 则为 6 次）。
- ⁶ 根据采用的收费结构，符合条件的授权紧急车辆和符合条件的残障人士运送车辆将免收通行费。政府专用车辆也将豁免。与 NYC Department of Education 签约的校巴车、NYC Taxi and Limousine Commission 许可的通勤货车，以及向公众开放的定期通勤服务的巴士也将免收通行费。

环境正义缓解措施承诺

FHWA 于 2023 年 6 月批准的最终 EA 通过承诺采取缓解措施来解决拥堵收费对环境造成的任何潜在不利影响。该最终 EA 还得出结论，拥堵收费不会对环境正义社区或人口产生不成比例的高不利影响，因为承诺在可能受影响的环境正义普查区采取基于地点的缓解措施，以及旨在使整个地区受益的其他缓解措施，包括低收入司机。这些措施的价值在五年内达到了 2.075 亿美元。

采用的收费结构进一步提高了最终 EA 中描述的两项缓解措施的价值。它提高了低收入折扣；还延长了夜间时段，超出了最终 EA 中的承诺，并加强了夜间折扣。加强这些力度之后，该项目的缓解措施承诺总额从 2.075 亿美元增加到 3.3 亿美元。



1. 基于地点的缓解措施

重新评估重申了为环境正义社区提供 1 亿美元资金的承诺，用于基于地点的缓解措施，这些社区 (a) **卡车交通邻近性增加，并且** (b) **至少有一种污染物负担和至少一种慢性疾病负担或与全国相比处于第 90 个百分位以上。**

重新评估确认，采用的收费结构将影响最终 EA 中确定的 13 个环境正义社区：Crotona–Tremont、High Bridge–Morrisania、Hunts Point–Mott Haven、Northeast Bronx、Pelham–Throgs Neck、Downtown Brooklyn–Fort Greene、South Williamsburg、East Harlem、Randall’s Island、Newark、Orange、East Orange 和 Fort Lee。随着收费结构现已正式采用，每项缓解措施的资金数额已分配给受影响的 EJ 社区，与受影响人口普查区内的人口成正比。

基于地点的缓解措施包括：

- 1,500 万美元用于在 Bronx 更换 Hunts Point Produce Market 的柴油动力运输制冷装置。
- 2,000 万美元用于在 Bronx 建立哮喘中心和病例管理计划。

- 2,000 万美元用于在纽约市部署电动卡车充电基础设施，这也具有区域效益：虽然充电点只能位于纽约州，因为它们由 NYSDOT 资助，但所有卡车都可以使用充电点，无论其出发地或目的地为何。
- 1,000 万美元用于该地区任何受影响社区在公路附近的学校安装空气过滤装置。
- 1000 万美元用于在该地区任何受影响的社区部署路边植被。
- 2,500 万美元用于翻新该地区任何受影响社区的公园和绿地。

2. 低收入折扣

采用的通行费结构将低收入司机的折扣从 25% 提高到 50%，无论其居住地为何。这一缓解措施承诺在五年内价值总计 8,200 万美元，将使该地区及其他地区的所有低收入司机受益。

3. 区域缓解措施

重新评估重申了最终 EA 中制定的缓解措施，这些措施将造福整个地区。这些措施包括：

- 1.23 亿美元用于加大夜间通行费折扣，以减少改道并鼓励非工作时间卡车送货（增加折扣的时间段和折扣力度）。
- 2,000 万美元用于扩大 NYC Clean Trucks Program；该计划向 70% 以上行驶里程在三州地区（纽约、新泽西和康涅狄格）行驶的卡车开放。
- 500 万美元用于扩大 NYCDOT Off-Hours Delivery Program；该计划适用于所有卡车，无论其出发地或目的地为何。

影响摘要

重新评估考虑了 20 个分析领域。在其中 16

个领域，重新评估发现该计划将使社区受益或不会产生不利影响：区域交通系统、停车、社会条件（人口、邻里区特征、公共政策）、经济条件、能源、公园和娱乐资源、历史文化资源、视觉资源；空气质量；噪音；自然资源；有害废物/受污染材料；及施工效果。

与最终 EA

一样，重新评估在四个分析领域中发现了一些潜在的不利影响：公路和十字路口；公共交通；行人和自行车。它还考虑了对环境正义社区和人口造成不成比例的严重和不利影响的可能性。

该计划包括 MTA、NYCDOT 和 NYS DOT 的重大缓解措施承诺。其中包括承诺投入 3.3 亿美元采取措施，减轻通行费对该地区低收入居民和社区可能造成的影响，特别关注环境正义社区。项目发起人还承诺在计划实施时监控该计划的效果，以便在必要时进行调整（称为适应性管理）。

下表描述了采用的收费结构的效果，并将其与最终 EA 中分析的七种收费方法的效果进行了比较。更多详情请参见重新评估的表 1.1。

交通：区域交通效果和建模

话题	数据如表所示	最终 EA 收费方法	采用的收费结构	需要采取的缓解措施
车辆数目	相比 No Action 备选方案，每天进入 Manhattan CBD 的车辆数目增减百分比	-15% 至 -20%	-17%	无
前往 CBD 的汽车旅程	相比 No Action 备选方案，出于工作目的乘车进入 Manhattan CBD 的出行次数增减百分比	-5% 至 -11%	-6%	无
通过 CBD 的卡车行程	相对于 No Action 备选方案，通过 Manhattan CBD 的每日卡车行程（始发地或目的地不位于 CBD）的增加或减少百分比	-21% 至 -81%	-55%	无
公共交通出行	相比 No Action 备选方案，每天行经 Manhattan CBD 的公共交通出行次数增减百分比	+1.2% 至 +2.5%	+1.6%	无
交通结果 / Manhattan CBD	相比 No Action 备选方案，每天 VMT 增减百分比	-9.2% 至 -7.1%	-8.9%	无
交通结果 / 纽约市非 CBD	相比 No Action 备选方案，每天 VMT 增减百分比	-1.0% 至 -0.2%	-0.4%	无
交通结果/纽约市北部	相比 No Action 备选方案，每天 VMT 增减百分比	-0.8% 至 -0.2%	-0.4%	无
交通结果 / Long Island	相比 No Action 备选方案，每天 VMT 增减百分比	-0.2% 至 +0.1%	0.0%	无
交通结果 / New Jersey	相比 No Action 备选方案，每天 VMT 增减百分比	0.0% 至 +0.2%	+0.1%	无

话题	数据如表所示	最终 EA 收费方法	采用的收费结构	需要采取的缓解措施
交通结果 / Connecticut	相比 No Action 备选方案, 每天 VMT 增减百分比	-0.2% 至 0.0%	-0.3%	无

交通：公路和本地十字路口

话题	最终 EA 收费方法	采用的收费结构	需要额外采取缓解措施
交通——10 个公路路段/am	在经分析的收费方法（收费方法 D）中, 10 个公路路段走廊（地带）中有 0 个	10 个公路走廊（地带）中的 1 个（靠近 Queens-Midtown Tunnel 的 Westbound Long Island Expressway (I-495)）；对于一些司机来说, 这些增加将被中心商务区内节省的出行时间所抵消。	否。最终 EA 中的缓解措施已足够。
交通——10 个公路路段/中午	在经分析的收费方法（收费方法 D）中, 10 个公路路段走廊（地带）中有 2 个；同样情况见于收费方法 E 和 F	10 个公路走廊（地带）中的 1 个（通往 I-95 公路西行 George Washington Bridge 的通道）；对于一些司机来说, 这些增加将被中心商务区内节省的出行时间所抵消。	否。最终 EA 中的缓解措施已足够。
交通——10 个公路路段/pm	在经分析的收费方法（收费方法 D）中, 10 个公路路段走廊（地带）中有 1 个；同样情况见于收费方法 E 和 F	10 个公路走廊（地带）中的 1 个（East 10th Street 和 Brooklyn Bridge 之间的南向和北向 FDR Drive）；对于一些司机来说, 这些增加将被中心商务区内节省的出行时间所抵消。	否。最终 EA 中的缓解措施已足够。
十字路口——4 个地点	分析的收费方法中的 4 个位置（收费方法 D），以及收费方法 E 和 F	1 个地点： 位于 Second Avenue 位置的 East 125th Street (pm)	否。最终 EA 中的缓解措施已足够。

交通：公共交通

主题 / 公共交通客流量	数据如表所示	最终 EA 收费方法	采用的收费结构	需要采取的缓解措施
NYCT 地铁	全系统上午高峰时段上车人数总量的增加或减少百分比	+1.5% 至 +2.0%	+1.7%	无。无不利影响。
PATH		+0.8% 至 +2.0%	+1.3%	无。无不利影响。
LIRR		+0.6% 至 +2.0%	+1.0%	无。无不利影响。
Metro-North		+0.6% 至 +1.9%	+1.4%	无。无不利影响。
NJ TRANSIT 通勤铁路		+0.3% 至 +2.3%	+0.9%	无。无不利影响。
MTA/NYCT 巴士		+1.2% 至 +1.6%	+1.3%	无。无不利影响。
NJTRANSIT 巴士		+0.5% 至 +1.1%	+0.9%	无。无不利影响。

主题 / 公共交通客流量	数据如表所示	最终 EA 收费方法	采用的收费结构	需要采取的缓解措施
其他巴士		0.0% 至 +0.9%	+0.2%	无。无不利影响。
渡船		+2.5% 至 +3.6%	+2.9%	无。无不利影响。
Roosevelt Island Tram		+1.7% 至 +2.6%	+2.9%	无。无不利影响。

主题 / 巴士载客量	数据如表所示	最终 EA 收费方法	采用的收费结构	需要采取的缓解措施
Manhattan 本地巴士	最大载客量 点增 减 百分比	+0.5% 至 +1.2%	+0.5%	无。无不利影响。
Bronx 快速巴士		-1.6% 至 +2.2%	+0.6%	无。无不利影响。
途经 QBB 的 Queens 本地和快速巴士		+2.0% 至 +2.8%	+2.2%	无。无不利影响。
途经 QMT 的 Queens 快速巴士		+0.2% 至 +1.1%	+0.5%	无。无不利影响。
Brooklyn 本地和快速巴士		+0.6% 至 +2.6%	+0.5%	无。无不利影响。
途经 Brooklyn 的 Staten Island 快速巴士		+3.5% 至 +4.5%	+3.9%	无。无不利影响。
途经 NJ 的 Staten Island 快速巴士		+1.0% 至 +2.8%	+1.3%	无。无不利影响。
途经 Holland Tunnel 的 NJ / West of Hudson 巴士		-1.4% 至 +1.4%	+1.9%	无。无不利影响。
途经 Lincoln Tunnel 的 NJ / West of Hudson 巴士		+0.4% 至 +1.5%	+0.8%	无。无不利影响。

主题/公共交通因素	数据如表所示	最终 EA 收费方法	采用的收费结构	需要额外采取缓解措施
Hoboken PATH 车站楼梯 01/02	高峰时段楼梯净乘客量增加	45 至 240	140	预计没有不利影响。作为优化处理，最终 EA 中的缓解措施仍将实施。
42 St-Times Square-地铁站 (Manhattan) 楼梯 ML6/ML8		40 至 71	43	否。最终 EA 中的缓解措施已足够。
Flushing-Main St 地铁站 (Queens)- 自动扶梯 E456		40 至 74	61	否。最终 EA 中的缓解措施已足够。
Union Sq 地铁站 (Manhattan)- 自动扶梯 E219		14 至 23	18	否。最终 EA 中的缓解措施已足够。
Court Sq 地铁站 (Queens)-楼梯 P2/P4		117 至 152	122	否。最终 EA 中的缓解措施已足够。

空气质量

主题/污染物浓度 横跨 12 个郡*	数据如表所示	最终 EA	采用的收费结构	需要采取的缓解措施
挥发性有机化合物 (VOC)	标准污染物增	-0.2%	-0.4%	否

氮氧化物 (NO _x)	加或减少百分比	-0.4%	-0.5%
一氧化碳 (CO)		-0.3%	-0.7%
颗粒物 (PM ₁₀)		-1.0%	-1.0%
颗粒物 (PM _{2.5})		-0.7%	-0.8%
二氧化碳当量 (CO _{2e})		-0.6%	-0.6%

* Bronx、Kings (Brooklyn)、New York (Manhattan)、Queens、Richmond (Staten Island)、Nassau、Suffolk、Putnam、Rockland 和 Westchester 郡、New York；Bergen 和 Hudson 郡、New Jersey。

主题/排放“热点”分析	数据如表所示	最终 EA 收费方法	采用的收费结构	需要采取的缓解措施
Macombs Road, Bronx, NY 的 Cross Bronx Expressway	年平均日交通量 (AADT) 的增加或减少	+1,766 至 +3,996 (+1% 至 +2%)	+3,917 (+2%)	否
	每天卡车数目增减	+50 至 +704 (+0% 至 +3%)	+433 (+2%)	
	卡车改道是否对空气质量造成潜在不利影响	否	否, PM ₁₀ 和 PM _{2.5} 不超过 NAAQS	
I-95、GWB 以西、Bergen 郡、New Jersey	AADT 增减	+5,003 至 +12,506 (+2% 至 +5%)	+10,341 (+4%)	否
	每天卡车数目增减	-236 至 +955 (-1% 至 +3%)	+499 (+1%)	
	卡车改道是否对空气质量造成潜在不利影响	否	否, PM ₁₀ 和 PM _{2.5} 不超过 NAAQS	
RFK Bridge, NY	AADT 增减	+18,742 至 +21,006 (+13% 至 +15%)	+20,273 (+14%)	否
	每天卡车数目增减	+432 至 +4,116 (+3% 至 +27%)	+2,433 (+16%)	
	卡车改道是否对空气质量造成潜在不利影响	否	否, PM ₁₀ 和 PM _{2.5} 不超过 NAAQS	

除了区域和公路“热点”分析外，最终 EA 和重新评估还评估了 Manhattan、Long Island City、Downtown Brooklyn 和 Jersey City Holland Tunnel 附近 102 个十字路口车辆排放的潜在影响。

所有 102 个十字路口都通过了最终 EA 和重新评估中的空气质量影响筛查。

交通：停车

最终 EA 和重新评估都发现，CBDTP 将对 CBD 的停车产生有利影响，因为前往 CBD 的汽车出行预计会减少。

尽管中心商务区以外的一些交通设施的停车需求会随着交通客流量的增加而增加，但最终 EA 和重新评估发现，这些增长幅度很小，不会产生不利影响。

社会条件

• 通勤出行

- 目前，绝大多数前往 CBD 的通勤者都使用公共交通。
- 即使 CBD 收费仍选择驾车的人会根据驾车的需要或方便驾驶，并且会因 Manhattan CBD 拥堵缓解中受益。
- 由于可用的交通选择范围广泛，而且目前开车的通勤者数量很少，因此对 Manhattan CBD 内的就业出行和从 CBD 反向通勤的影响可以忽略不计（小于 0.1%）。

• 弱势群体

- 最终 EA 和重新评估都发现，CBDTP 将通过资助交通改善以及改善巴士出行时间和可靠性（巴士乘客的年龄往往比乘坐其他交通方式（例如地铁）的乘客年龄更大）造福弱势社会群体，包括年长者、残障人士、依赖公共交通的人群和不驾车人群。
- 65 岁以上符合条件的残障人士有资格享受 MTA 地铁和巴士的折扣票价，还可以享受 MTA 的辅助客运服务，包括代表 MTA 运营的出租车和租用车 (FHV)。
- 符合残障认定资格的年长者和低收入群体驾车前往 Manhattan CBD 同样有权获得提供给一般低收入残障群体的同等缓解措施和强化措施的优待。

经济条件

- 最终 EA 和重新评估发现 CBDTP 通过节省出行时间和提高出行时间可靠性以及降低车辆运营成本而带来经济效益。
- 正如最终 EA 的结论所述，采用的收费结构预计不会导致大多数消费品的成本发生重要变化。
- 与新通行费相关的任何成本增加都将转嫁给若干企业客户，从而最大限度地降低任何个体企业的成本。
- 未发现对 Manhattan 中心商务区任何特定行业或劳动力群体（包括出租车/FHV 行业）有不利影响。

- CBD 的公共交通便利，并且有很高比例的劳动者乘坐公共交通上下班；因此，通行费只影响到劳动力总数的一小部分。
- 在采用的收费结构下，整个地区和 Manhattan 中心商务区出租车/FHV VMT 的潜在减少量远小于最终 EA 中预测的最大潜在减少量。

主题 / 出租车和 FHV 行业	数据如表所示	最终 EA	采用的收费结构	需要采取的缓解措施
区域范围	每日出租车/FHV VMT 变化百分比	-5.0% 至 -0.1%	-0.7%	否；（有关对出租车和 FHV 司机影响的缓解措施，请参阅“环境正义”）。
Manhattan 中心商务区内		- 16.8% 至 +4.6%	-0.3%	

环境正义

- 极少数低收入通勤者驾车前往 CBD；更多人乘坐公共交通。
- Manhattan 中心商务区的低收入司机在采用的收费结构下的开支会增加，与最终 EA 中研究的方法相同；根据采用的通行费结构，MTA、NYCDOT 和 NYSDOT 已承诺提供低收入折扣，该折扣是最终 EA 中承诺的两倍。
- 根据采用的收费结构，出租车和 FHV 司机在 CBD 的 VMT 可能会出现下降，该下降幅度小于最终 EA 中发现的最大下降幅度；这是可能的，因为采用的通行费结构包括相当于每日一次通行费上限的每次行程费用，而根据详细数据，最终 EA 认为不会对出租车/FHV 司机产生不成比例的高影响和不利影响。
- 正如预期的那样，原本存在空气污染物和慢性疾病负担的人口普查区域将受益于交通量减少，而受中心商务区周围车辆改道交通量增加影响的区域与采用的收费结构下的最终普查区有所不同，但社区保持不变。
- 如上所述，一揽子区域和地方投资将减轻这些影响。

采用的收费结构满足了减少 CBD 交通拥堵的目的和需要，同时为未来交通改善创造收入

筛选标准	CBD TOLLING (ACTION) ALTERNATIVE 最终 EA 方法	采用的收费结构
目的和需求：减少 Manhattan CBD 的交通拥堵，将项目收入用于未来的交通改善	满足	满足
目标 1： 降低 Manhattan CBD 的每日车辆行驶里程 (VMT) 标准：减少 5%（相较于 No Action 备选方案）	满足	满足
每日 VMT 减少（2023 年）	7.1% - 9.2%	8.9%
目标 2： 减少进入 Manhattan CBD 的车辆数目 标准：减少 10%（相较于 No Action 备选方案）	满足	满足
每日车辆减少量（2023 年）	15.4% - 19.9%	17.3%
目标 3： 为资金改善项目创造新的资金来源，以产生充足的年度净收入，为 MTA Capital Program 中的资金项目提供 150 亿美元的资金	满足 ¹	满足
用于支持 MTA Capital Program 的净收入 ²	10 亿 - 15 亿美元	9 亿美元
目标 4： 制定与纽约州立法机构的 MTA Reform and Traffic Mobility Act 宗旨相一致的收费计划	满足	满足

注：

- 虽然收费率在最终 EA 中确定和评估的最终 EA 收费方法 B 不符合目标 3，但进行了额外的分析，以证明提高通行费将会达到这一目标；该修改方案的最终 VMT 减少量和收入将在其他最终 EA 方案的范围内。
- 150 亿美元融资所需的净收入取决于许多经济因素，包括但不限于利率和期限。就最终 EA 而言，建模假设该项目每年应提供至少 10 亿美元的净收入总额，这些收入将用于投资或抵押以产生足量资金。本表中提供的净收入值是基于项目模型计算得出的，且已经过取整。最终 EA 完成后，根据当前利率和预期项目时间安排，MTA 首席财务官确定 9 亿美元的年净收入应足以满足该项目为 MTA Capital Program 的基本建设项目提供 150 亿美元资金的需求。

尾注

- Federal Highway Administration. 2023 年 6 月。“无重大影响调查结果：Central Business District (CBD) Tolling Program。”可在 <https://new.mta.info/document/114186> 获取；有关得出此调查结果的联邦环境审查流程的更多信息，包括为何需要进行联邦环境审查的信息，请参阅 MTA CBD Tolling Program 网站上的“无重大影响调查结果 (FONSI)”页面：<https://new.mta.info/project/CBDTP/environmental-assessment>。
- 有关更多详细信息，请参阅“拥堵缓解区、收费信息”页面：<https://congestionreliefzone.mta.info/tolling>。