

ПРОГРАММА СБОРОВ С ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОГО ДЕЛОВОГО РАЙОНА (ЦДР)

ПОВТОРНАЯ ОЦЕНКА

Рабочее резюме

Июнь 2024 года

Ведущее федеральное ведомство



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**

Спонсоры проекта



**Department of
Transportation**



Перевод «Рабочего резюме» с официального английского языка на любой другой язык осуществляется исключительно с целью облегчения доступа лиц с ограниченным знанием английского языка или тех, кто предпочитает читать документ на своем родном языке.

Рабочее резюме

Повторная оценка, проведенная FHWA, подтверждает, что принятая структура платы за проезд находится в рамках анализа, проведенного в Окончательной оценке состояния окружающей среды, и не требует дополнительного анализа в соответствии с Законом о национальной экологической политике (NEPA). Заключение об отсутствии значительного воздействия (FONSI) остается в силе.

Краткая предыстория вопроса

В июне 2023 года Федеральное управление шоссейных дорог США (FHWA) установило, что программа взимания платы за проезд в центральном деловом районе Нью-Йорка (CBDTP), известная как «система тарификации перегруженности дорог», "не окажет значительного воздействия на человека или природную среду" после всестороннего анализа потенциальных благоприятных и неблагоприятных последствий CBDTP и их смягчения, что было зафиксировано в окончательной оценке состояния окружающей среды (EA) CBDTP. В обзоре рассматривались различные потенциальные структуры взимания платы за проезд с различными комбинациями низких и высоких тарифов, зачетов в счет платы за проезд для автомобилей, следующих в ЦДР по мостам и туннелям, где уже взимается плата, исключений для определенных типов транспортных средств и других особенностей программы.¹

После этого Управление мостов и туннелей Трайборо (филиал МТА, осуществляющий деятельность под названием МТА Bridges and Tunnels) утвердило структуру платы за проезд, основываясь на рекомендациях независимого консультативного органа, Комитета по надзору за работой транспортной системы с предусмотренным обязательным периодом приема и анализа публичных комментариев в рамках процесса применения Закона об административных процедурах штата Нью-Йорк по установлению тарифов.

Цель повторной оценки - убедиться, что последствия принятой МТА структуры взимания платы за проезд соответствуют результатам, описанным в окончательном варианте окончательной оценке состояния окружающей среды (EA), и



что меры по смягчению последствий, определенные в заключении FHWA об отсутствии значительного воздействия (FONSI), остаются в силе. В каждой категории результаты соответствуют тем, которые были указаны в окончательном варианте окончательной оценки состояния окружающей среды (EA); важно отметить, что некоторые из негативных последствий более не встречаются, а многие из них находятся на более низком уровне по сравнению с теми, которые были указаны в окончательном варианте окончательной оценки состояния окружающей среды (EA).

Принятая структура платы за проезд соответствует сценариям взимания платы за проезд, рассмотренным в окончательной оценке состояния окружающей среды (EA).

Параметры принятой структуры платы за проезд находятся в пределах диапазона сценариев взимания платы за проезд, проанализированных в окончательной оценке состояния окружающей среды (EA). Вкратце, принятая структура платы за проезд включает в себя следующие элементы:²

- С пассажирских автомобилей и автомобилей пассажирского типа с коммерческими номерными знаками будет взиматься плата за въезд в ЦДР по системе E-ZPass в размере \$15 в пиковый период (\$3,75 в ночной период), не более одного раза в день.
- С грузовиков будет взиматься плата за въезд в ЦДР по системе E-ZPass \$24 или \$36 в пиковый период (\$6 или \$9 в ночной период), в зависимости от их размера.
- Школьные автобусы, работающие по контракту, пригородные микроавтобусы и автобусы, осуществляющие регулярные пригородные перевозки, открытые для общественности, будут освобождены от платы за проезд по ЦДР, в то время как с других автобусов будет взиматься плата за въезд в ЦДР по E-ZPass в размере \$24 или \$36 в пиковый период (\$6 или \$9 в ночной период), в зависимости от их типа.
- С мотоциклов взимается плата за въезд в ЦДР по системе E-ZPass в размере \$7,50 в пиковый период (\$1,75 в ночной период), но не более одного раза в день.
- Плата за проезд в пиковый период будет взиматься в наиболее загруженное время суток - с 5 утра до 9 вечера по будням и с 9 утра до 9 вечера по выходным дням. В ночное время тарифы на проезд будут на 75 процентов ниже.
- Автомобили с E-ZPass, въезжающие в тоннели Queens-Midtown, Hugh L. Carey, Holland и Lincoln, будут получать кредит на проезд через тоннели в ночной период, когда на проезд по ЦБР действуют тарифы на 75% ниже, чем в пиковый период.

Таблица 1 ниже приведено сравнение различных элементов принятой структуры платы за проезд со сценариями взимания платы, рассмотренными в окончательном варианте оценки состояния окружающей среды.

Таблица 1. Сценарии взимания платы за проезд, рассмотренные в окончательном варианте оценки состояния окружающей среды, с учетом принятой структуры платы за проезд

ПАРАМЕТР	СЦЕНАРИЙ А	СЦЕНАРИЙ В	СЦЕНАРИЙ С	СЦЕНАРИЙ D	СЦЕНАРИЙ Е	СЦЕНАРИЙ F	СЦЕНАРИЙ G	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	ОБЪЯСНЕНИЕ ТОГО, КАК ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ВПИСЫВАЕТСЯ В ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ВАРИАНТ СЦЕНАРИЕВ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД
	Базовый план	Базовый план с ограничениями и исключениями	Низкие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР, с некоторыми ограничениями и исключениями	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР, с некоторыми ограничениями и исключениями	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих мосты и тоннели Manhattan для доступа в ЦДР, с некоторыми ограничениями и исключениями	Базовый план с одинаковыми сборами для всех видов транспортных средств		
Временные интервалы¹									
Час пик: В рабочие дни	06:00 – 20:00	06:00 – 20:00	06:00 – 20:00	06:00 – 20:00	06:00 – 20:00	06:00 – 10:00 16:00 – 20:00	06:00 – 20:00	05:00 - 21:00 ²	Ночной период имеет ту же продолжительность, что и смоделированный в Окончательной оценке состояния окружающей среды; превышает обязательство Окончательной оценки предусмотреть «дальнейшее снижение платы за проезд в ночное время ... по меньшей мере с 12:00 до 4:00 утра» путем взимания платы за проезд в ночное время с 21:00 до 5:00 утра; отражает сокращенное количество временных периодов для облегчения понимания клиентами
Час пик: В выходные дни	10:00 - 22:00	10:00 - 22:00	10:00 - 22:00	10:00 - 22:00	10:00 - 22:00	10:00 - 22:00	10:00 - 22:00	9:00 - 21:00	
Не в часы пик: В рабочие дни	20:00 - 22:00	20:00 - 22:00	20:00 - 22:00	20:00 - 22:00	20:00 - 22:00	10:00 - 16:00	20:00 - 22:00	21:00 - 5:00	
В ночное время: В рабочие дни	22:00 - 6:00	22:00 - 6:00	22:00 - 6:00	22:00 - 6:00	22:00 - 6:00	20:00 - 6:00	22:00 - 6:00		
В ночное время: В выходные дни	22:00 - 10:00	22:00 - 10:00	22:00 - 10:00	22:00 - 10:00	22:00 - 10:00	22:00 - 10:00	22:00 - 10:00	21:00 - 9:00	
Возможные кредиты на пересечение зон									
Кредит в счет платы за проезд по ЦДР за сборы, оплаченные за движение по туннелям	Нет	Нет	Да - низкий уровень	Да - высокий уровень	Да - высокий уровень	Да - высокий уровень	Нет	Да - низкий уровень	То же, что и сборы Сценарии С, D, E и F
Кредит в счет оплаты проезда по CBD за проезд по мостам в Manhattan	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Да - высокий уровень	Нет	Нет	
Потенциальные исключения и ограничения (лимиты) на количество сборов в день^{4,5,6}									
Автомобили, мотоциклы и коммерческие фургоны	Один раз в день	Один раз в день	Один раз в день	Один раз в день	Один раз в день	Один раз в день	Один раз в день	Один раз в день	Аналогично всем сценариям взимания платы за проезд в окончательном варианте экспертной экологической оценки

ПАРАМЕТР	СЦЕНАРИЙ А	СЦЕНАРИЙ В	СЦЕНАРИЙ С	СЦЕНАРИЙ D	СЦЕНАРИЙ Е	СЦЕНАРИЙ F	СЦЕНАРИЙ G	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	ОБЪЯСНЕНИЕ ТОГО, КАК ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ВПИСЫВАЕТСЯ В ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ВАРИАНТ СЦЕНАРИЕВ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД
	Базовый план	Базовый план с ограничениями и исключениями	Низкие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР, с некоторыми ограничениями и исключениями	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР, с некоторыми ограничениями и исключениями	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих мосты и тоннели Manhattan для доступа в ЦДР, с некоторыми ограничениями и исключениями	Базовый план с одинаковыми сборами для всех видов транспортных средств		
Такси	Нет ограничений	Один раз в день	Освобождены	Нет ограничений	Освобождены	Один раз в день	Нет ограничений	Плата за проезд в размере \$1,25 за поездку в ЦДР, внутри него или из него	Окончательный вариант экспертной экологической оценки предусматривает условие, согласно которому "ТВТА обеспечит, чтобы в принятой структуре платы за проезд по ЦДР плата за проезд такси и наемных транспортных средств (FHV) в Нью-Йорке взималась не чаще одного раза в день"; плата за одну поездку для такси и наемных транспортных средств (FHV) эквивалентна обязательству взимать плату один раз в день (см. примечание 4)
Наемные транспортные средства (FHV)	Нет ограничений	Один раз в день	Три раза в день	Нет ограничений	Три раза в день	Один раз в день	Нет ограничений	Плата за проезд в размере \$2,50 за поездку в ЦДР, внутри него или из него	
Малогабаритные и крупногабаритные грузовики	Нет ограничений	Два раза в день	Нет ограничений	Нет ограничений	Нет ограничений	Один раз в день	Нет ограничений	Нет ограничений	Таким же образом, как и в соответствии со сценариями взимания платы за проезд А, С, D, E и G
Автобусы	Нет ограничений	Освобождены	Нет ограничений	Нет ограничений	Транзитные автобусы - освобождаются Нет ограничений на другие автобусы	Освобождены	Нет ограничений	Определенные автобусы - освобождены (см. примечание 5)	Таким же образом, как и в соответствии со сценарием взимания платы за проезд E

ПАРАМЕТР	СЦЕНАРИЙ А	СЦЕНАРИЙ В	СЦЕНАРИЙ С	СЦЕНАРИЙ D	СЦЕНАРИЙ Е	СЦЕНАРИЙ F	СЦЕНАРИЙ G	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	ОБЪЯСНЕНИЕ ТОГО, КАК ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ВПИСЫВАЕТСЯ В ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ВАРИАНТ СЦЕНАРИЕВ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД
	Базовый план	Базовый план с ограничениями и исключениями	Низкие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР, с некоторыми ограничениями и исключениями	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР, с некоторыми ограничениями и исключениями	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих мосты и тоннели Manhattan для доступа в ЦДР, с некоторыми ограничениями и исключениями	Базовый план с одинаковыми сборами для всех видов транспортных средств		
Приблизительный предполагаемый тариф за проезд для легковых автомобилей, коммерческих фургонов и мотоциклов³									
Час пик	\$9	\$10	\$14	\$19	\$23	\$23	\$12	\$15	В пределах диапазона от \$9 до \$23
Вне часа пик	\$7	\$8	\$11	\$14	\$17	\$17	\$9	\$3,75	
В ночное время	\$5	\$5	\$7	\$10	\$12	\$12	\$7	\$3,75	
Примерная ставка платы за проезд для грузовых автомобилей (малогабаритные грузовые автомобили/крупногабаритные грузовые автомобили)³									
Час пик	\$18 / \$28	\$20 / \$30	\$28 / \$42	\$38 / \$57	\$46 / \$69	\$65 / \$82	\$12 / \$12	\$24 / \$36	В пределах диапазона \$12 - \$65 (малогабаритные грузовые автомобили) / \$12 - \$82 (крупногабаритные грузовые автомобили)
Вне часа пик	\$14 / \$21	\$15 / \$23	\$21 / \$32	\$29 / \$43	\$35 / \$52	\$49 / \$62	\$9 / \$9		
В ночное время	\$9 / \$14	\$10 / \$15	\$14 / \$21	\$19 / \$29	\$23 / \$35	\$33 / \$41	\$7 / \$7	\$6 / \$9	Ставки платы за проезд ниже диапазона ставок, представленного в Окончательной экспертной экологической оценке; превышает обязательство в окончательной экспертной экологической оценке включить "дальнейшее снижение платы за проезд в ночное время на уровне или ниже 50 процентов..." за счет снижения платы за проезд в пиковый период на 75 процентов

Примечания:

- ¹ Плата за проезд будет выше в часы пик, когда интенсивность движения наиболее значительная. Все сценарии взимания дорожных сборов согласно Окончательной экспертной экологической оценки и принятой структуре ставок включают более высокие тарифы в дни, обозначенные как «Gridlock Alert», хотя моделирование, проведенное для Проекта, не отражает эти более высокие тарифы, поскольку оно рассматривает обычные дни, а не дни с необычно высоким уровнем движения.
- ² Принятая система платы за проезд имеет упрощенную структуру с двумя временными периодами (т.е. пиковый и ночной периоды) в будние дни, в отличие от структуры с тремя временными периодами (т.е. пиковый, внепиковый и ночной периоды) в будние дни, рассмотренной в Окончательной экспертной экологической оценке. Поскольку в будние дни внепиковый период исключен, пиковые и ночные периоды в будние дни длиннее, чем в окончательном варианте экспертной экологической оценки. Моделирование транспортного сообщения, проведенное для принятой структуры платы за проезд, учитывает эти изменения в пиковые и непиковые периоды; таим образом, результаты моделирования отражают это изменение.
- ³ Размеры сборов указаны для автомобилей, использующих E-ZPass, и округлены. Во всех сценариях взимания платы за проезд для автомобилей, не использующих EZPass, будут действовать разные тарифы.
- ⁴ В Окончательном варианте экспертной экологической оценки представлена информация о типах транспортных средств, лицензированных Комиссией по такси и лимузинам города Нью-Йорка (TLC) в Главе 6, "Экономические условия", Раздел 6.3.2.6, на странице 6-32. Под их действие подпадают желтые такси, на которые TLC выдал медальоны; зеленые такси, которые являются уличными прокатными автомобилями и осуществляют свои поездки вне пределов основной зоны обслуживания Manhattan; и наемные транспортные средства, которые предоставляют услуги по предварительному заказу. Транспортные средства, получившие лицензию на деятельность на основе приложений, или наемные транспортные средства, осуществляющие предписанные перевозки в большом объеме (более 10 000 поездок в день). (<https://www.nyc.gov/site/tlc/businesses/high-volume-for-hire-services.page>). В настоящее время существует два лицензированных TLC задействованных наемных транспортных средств: Lyft и Uber. В настоящем документе по повторной оценке и в окончательном варианте экспертной оценки окружающей среды термин "такси" используется для обозначения желтых, зеленых такси и наемных транспортных средств, не являющихся активно задействованными наемными транспортными средствами, а термин "Наемные транспортные средства" относится к активно задействованным наемным транспортным средствам, работающим на основе приложений (например, Lyft и Uber).
- ⁵ Плата за каждую поездку для такси и наемных транспортных средств в принятой структуре платы будет эквивалентна пиковому тарифу для автомобилей в \$15 (на основе анализа поездок, совершенных лицензированными TLC автомобилями в мае 2023 года, проведенного NYC Taxi and Limousine Commission: для такси среднее количество поездок с пассажирами в/из/в пределах ЦДР составляет 12, а для наемных транспортных средств - 6).
- ⁶ В рамках принятой структуры платы за проезд квалифицированные автомобили экстренной помощи и квалифицированные автомобили, перевозящие людей с ограниченными возможностями, от платы за проезд освобождаются. От платы за проезд также освобождаются специальные правительственные автомобили. Школьные автобусы, работающие по контракту с Департаментом образования Нью-Йорка, пригородные микроавтобусы, имеющие лицензию Комиссии по такси и лимузинам Нью-Йорка, и автобусы, осуществляющие регулярные пригородные пассажирские перевозки, также не будут облагаться пошлиной.

Обязательства по смягчению последствий для экологической справедливости

В окончательном варианте экспертной экологической оценки, утвержденном FHWA в июне 2023 года, учтены все потенциальные негативные экологические последствия ценообразования на перегруженные дороги путем принятия мер по смягчению последствий. В оценке также сделан вывод о том, что ценообразование в условиях заторов не окажет непропорционально высокого и негативного воздействия на сообщества или группы населения, регулируемые принципами экологической справедливости, благодаря принятию мер по снижению воздействия на окружающую среду в потенциально затрагиваемых районах, а также других мер по снижению воздействия, направленных на благо всего региона, включая водителей с низким уровнем дохода. Стоимость этих мер составила 207,5 млн долларов за пять лет.



Принятая структура платы за проезд повышает ценность двух мер по снижению воздействия на окружающую среду, описанных в Окончательной экспертной экологической оценке. Она предусматривает увеличение скидки для малообеспеченных слоев населения, продлевает ночной сверх обязательств, содержащихся в окончательном экспертном экологическом заключении, и увеличивает скидку за ночной период. С учетом этих дополнений общая сумма обязательств по смягчению последствий проекта увеличилась с 207,5 млн до 330 млн долл.

1. Смягчение последствий на местах

Повторная оценка обязательство выделить 100 млн долларов на финансирование мер по снижению воздействия на окружающую среду для тех сообществ экологической справедливости, которые (а) могут столкнуться с увеличением близости грузового транспорта и (б) пребывают под воздействием по меньшей мере одного вида бремени загрязняющих веществ и по меньшей мере одного бремени хронических заболеваний на уровне или выше 90-го перцентиля по сравнению с населением страны в целом.

Повторная оценка подтверждает, что принятая структура платы за проезд затронет те же 13 сообществ экологической справедливости, которые были определены в окончательном варианте экспертной экологической оценки: 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 и Fort Lee. После официального утверждения структуры взимания платы за проезд объем финансирования каждой меры по смягчению последствий был распределен между затронутыми сообществами экологической

справедливости в прямой пропорции к численности населения в затронутых избирательных округах.

Меры по снижению воздействия на окружающую среду включают в себя:

- 15 млн долл. на замену дизельных транспортных холодильных установок на продуктовом рынке Hunts Point Produce Market в Бронксе.
- 20 млн долл. на создание центра астмы и программы ведения больных в Бронксе.
- 20 млн долл. на создание инфраструктуры для зарядки электрических грузовиков в Нью-Йорке, что также имеет региональные преимущества: не смотря на то, что зарядные пункты могут быть расположены только в штате Нью-Йорк, поскольку они финансируются NYSDOT, все грузовики могут пользоваться зарядными пунктами независимо от их пунктов отправления или назначения.
- 10 млн долл. на установку фильтров для очистки воздуха в школах, расположенных вблизи автомагистралей, в любом из пострадавших населенных пунктов по всему региону.
- 10 млн долл. США на организацию зон придорожной растительности в любом из пострадавших населенных пунктов по всему региону.
- 25 млн долл. на реконструкцию парков и зеленых зон в любом из пострадавших населенных пунктов по всему региону.

2. Скидка для малоимущих

Принятая структура платы за проезд увеличила скидку, предоставляемую водителям с низким уровнем дохода, независимо от их места жительства, с 25 до 50 процентов. Таким образом обязательство по смягчению последствий на общую сумму 82,0 млн. долларов США в течение пяти лет будет выгодно всем водителям с низкими доходами в регионе и за его пределами.

3. Смягчение последствий на региональном уровне

Повторная оценка утверждает меры по смягчению последствий, принятые в окончательном варианте экспертной экологической оценки, которые приносят пользу всему региону. Эти меры включают в себя:

- 123 млн. долл. на существенную скидку за проезд в ночное время для уменьшения степени отклонения от маршрута и стимулирования доставок грузовиками в нерабочее время (увеличение как периода времени, в течение которого действует скидка, так и масштаба скидки).
- 20 млн долл. на расширение программы NYC Clean Trucks Program; участие в программе могут принять грузовики, более 70 процентов пробега которых приходится на территорию трех штатов (Нью-Йорк, Нью-Джерси и Коннектикут).
- 5 млн. долл. на расширение программы внепиковой доставки NYCDOT; программа доступна для всех грузовиков, независимо от их пунктов отправления или назначения.

Краткое описание воздействия

В повторной рассматриваются 20 областей анализа. Повторная оценка показывает, что в 16 из этих областей Программа принесет пользу сообществам или не создаст негативных последствий для: региональной транспортной системы, системы автостоянок, социальных условий (с точки зрения населения, характера районов, общественной политики), экономических условий, энергетики, парков и рекреационных ресурсов, исторических и культурных ресурсов, визуальных ресурсов; качества воздуха; уровня шума; природных ресурсов; опасных отходов/загрязнения материалы; и в рамках последствий строительных мероприятий.

В четырех областях анализа повторная оценка, как и Окончательная экспертная экологическая оценка, выявила потенциальное негативное воздействие для: автомагистралей и перекрестков, транзита, пешеходов и велосипедистов. Также рассматривались вопросы, связанные с непропорционально высоким и негативным воздействием на сообщества и группы населения экологической справедливости. Программа включает в себя значительные обязательства по смягчению последствий со стороны MTA, NYCDOT и NYSDOT. В их числе - выделение 330 миллионов долларов на меры по смягчению последствий введения платы за проезд для малообеспеченных жителей и сообществ по всему региону, с особым акцентом на сообщества экологической справедливости. Спонсоры проекта также взяли на себя обязательство отслеживать последствия реализации Программы по мере ее выполнения, чтобы в случае необходимости вносить коррективы (так называемое адаптивное управление).

В следующих таблицах описаны эффекты принятой структуры взимания платы за проезд и приведено их сравнение с эффектами семи сценариев взимания платы за проезд, проанализированных в Окончательной экспертной экологической оценке. Более подробную информацию можно найти в **Таблице 1.1** повторной оценки.

Транспорт: Региональное транспортное сообщение Воздействие и моделирование

ТЕМА	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИИ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД В ОКОНЧАТЕЛЬНОМ ВАРИАНТЕ ЭКСПЕРТНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	НЕОБХОДИМА МЕРА СМЯГЧЕНИЯ.
Объемы автотранспорта	% увеличения или уменьшения ежедневного количества автомобилей, въезжающих в ЦДР Manhattan по сравнению с альтернативой бездействия	от -15% до -20%	-17%	Нет
Автопередвижения в ЦДР	% увеличения или уменьшения количества поездок на автомобилях работников ЦДР в Manhattan по сравнению с альтернативой бездействия	от -5% до -11%	-6%	Нет
Поездки грузовиков через ЦДР	% Увеличение или уменьшение ежедневного проезда грузовиков	от -21% до -81%	-55%	Нет

ТЕМА	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИИ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД В ОКОНЧАТЕЛЬНОМ ВАРИАНТЕ ЭКСПЕРТНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	НЕОБХОДИМА МЕРА СМЯГЧЕНИЯ.
	через ЦДР в Manhattan (без отправной или конечной точки в ЦДР) по сравнению с альтернативой бездействия			
Транзитные поездки	% увеличения или уменьшения ежедневных транзитных перевозок через ЦДР в Manhattan по сравнению с альтернативой бездействия	+1,2% - +2,5%	+1,6%	Нет
Влияние на дорожное движение / ЦДР Manhattan	% Увеличение или уменьшение ежедневного пробега транспортных средств по сравнению с альтернативой бездействия	-9,2% до -7,1%	-8,9%	Нет
Влияние на дорожное движение / Город Нью-Йорк, за пределами ЦДР	% Увеличение или уменьшение ежедневного пробега транспортных средств по сравнению с альтернативой бездействия	от -1,0% до -0,2%	-0,4%	Нет
Влияние на дорожное движение / К северу от города Нью-Йорка	% Увеличение или уменьшение ежедневного пробега транспортных средств по сравнению с альтернативой бездействия	от -0,8% до -0,2%	-0,4%	Нет
Влияние на дорожное движение / Long Island	% Увеличение или уменьшение ежедневного пробега транспортных средств по сравнению с альтернативой бездействия	от -0,2% до +0,1%	0,0%	Нет
Влияние на дорожное движение / New Jersey	% Увеличение или уменьшение ежедневного пробега транспортных средств по сравнению с альтернативой бездействия	От 0,0% до +0,2%	+0,1%	Нет
Влияние на дорожное движение / Connecticut	% Увеличение или уменьшение ежедневного пробега транспортных средств по сравнению с альтернативой бездействия	-0,2% - 0,0%	-0,3%	Нет

Транспорт: Автомагистрали и местные перекрестки

ТЕМА	СЦЕНАРИИ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД В ОКОНЧАТЕЛЬНОМ ВАРИАНТЕ ЭКСПЕРТНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	НЕОБХОДИМО ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СМЯГЧЕНИЕ ПОСЛЕДСТВИЙ
Дорожное движение - 10 участков шоссе / до полудня	0 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D)	1 из 10 автомагистралей (западное направление Лонг-Айлендского скоростного шоссе Westbound Long Island Expressway (I-495) в районе туннеля Queens-Midtown); для некоторых водителей это увеличение будет компенсировано экономией времени в пути в пределах ЦДР.	Нет. Смягчение последствий в окончательном варианте экспертной экологической оценки является достаточным.
Трафик - 10 участков шоссе / полдень	2 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D), а также сценарии E и F	1 из 10 автомобильных коридоров (подъезды к западному мосту George Washington Bridge на I-95); для некоторых водителей это увеличение будет компенсировано экономией времени в пути в пределах ЦДР.	Нет. Смягчение последствий в окончательном варианте экспертной экологической оценки является достаточным.
10 участков шоссе / после полудня	1 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D), а также сценарии E и F	1 из 10 автомобильных коридоров (южное и северное направление FDR Drive между улицей East 10 Street и мостом Brooklyn Bridge); для некоторых водителей это увеличение будет компенсировано экономией времени в пути в пределах ЦДР.	Нет. Смягчение последствий в окончательном варианте экспертной экологической оценки является достаточным.
Перекрестки - 4 локации	4 локации в анализируемом сценарии взимания платы за проезд (сценарий сборов D), а также Сценарии взимания платы за проезд E и F	1-ая локация: East 125th Street на уровне Second Avenue (после полудня)	Нет. Смягчение последствий в окончательном варианте экспертной экологической оценки является достаточным.

Транспорт: Транзитные перевозки

ТЕМА / ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	ДААННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИИ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД В ОКОНЧАТЕЛЬНОМ ВАРИАНТЕ ЭКСПЕРТНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	НЕОБХОДИМА МЕРА СМЯГЧЕНИЯ.
Метрополитен города Нью-Йорка (NYCT)	% Увеличение или уменьшение общего количества посадок в пиковый период до полудня в масштабах всей	+1,5% - +2,0%	+1,7%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Система PATH		+0,8% до +2,0%	+1,3%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Система LIRR		+0,6% до +2,0%	+1,0%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Система Metro-North		+0,6% до +1,9%	+1,4%	Нет. Никаких побочных эффектов.

ТЕМА / ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИИ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД В ОКОНЧАТЕЛЬНОМ ВАРИАНТЕ ЭКСПЕРТНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	НЕОБХОДИМА МЕРА СМЯГЧЕНИЯ.
Пригородная железная дорога NJ TRANSIT	системы	от +0,3% до +2,3%	+0,9%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Автобусы MTA/NYCT		+1,2% - +1,6%	+1,3%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Автобус NJTRANSIT		от +0,5% до +1,1%	+0,9%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Другие автобусы		от 0,0% до +0,9%	+0,2%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Паромы		+2,5% - +3,6%	+2,9%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Трамвай Roosevelt Island Tram		+1,7% - +2,6%	+2,9%	Нет. Никаких побочных эффектов.

ТЕМА / ПАССАЖИРСКИЕ НАГРУЗКИ НА АВТОБУСЫ	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИИ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД В ОКОНЧАТЕЛЬНОМ ВАРИАНТЕ ЭКСПЕРТНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	НЕОБХОДИМА МЕРА СМЯГЧЕНИЯ.
Местный автобус Manhattan	% увеличение или уменьшение при максимальной пассажирской нагрузке	от +0,5% до +1,2%	+0,5%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Экспресс-автобус в Bronx		от -1,6% до +2,2%	+0,6%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Местный и экспресс-автобус Queens через QBB		+2,0% - +2,8%	+2,2%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Экспресс-автобус из Queens через QMT		от +0,2% до +1,1%	+0,5%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Местные и скоростные автобусы Brooklyn		+0,6% до +2,6%	+0,5%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Экспресс-маршруты на Staten Island (через Brooklyn)		+3,5% - +4,5%	+3,9%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Экспресс-маршруты на Staten Island (через NJ)		+1,0% - +2,8%	+1,3%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Автобус NJ / West of Hudson через туннель Holland Tunnel		от -1,4% до +1,4%	+1,9%	Нет. Никаких побочных эффектов.
Автобус NJ / West of Hudson через туннель Lincoln Tunnel		от +0,4% до +1,5%	+0,8%	Нет. Никаких побочных эффектов.

ТЕМА / ДРУГИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ТРАНЗИТА	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИИ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД В ОКОНЧАТЕЛЬНОМ ВАРИАНТЕ ЭКСПЕРТНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	НЕОБХОДИМО ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СМЯГЧЕНИЕ ПОСЛЕДСТВИЙ
---------------------------------	-----------------------------	--	------------------------------------	---

Лестница станции PATH Hoboken 01/02	Прирост общего количества пассажиров на лестнице в час пик	45 - 240	140	Негативное воздействие не прогнозируется. Смягчающие меры, предусмотренные в окончательном варианте экспертной экологической оценки, будут приняты с целью улучшения ситуации.
42 Станция метро St-Times Square (Manhattan) Лестница ML6/ML8		40-71	43	Нет. Смягчение последствий в окончательном варианте экспертной экологической оценки является достаточным.
Станция метро Flushing-Main St (Queens) - Эскалатор E456		40 - 74	61	Нет. Смягчение последствий в окончательном варианте экспертной экологической оценки является достаточным.
Станция метро Union Sq (Manhattan) – Эскалатор E219		14 - 23	18	Нет. Смягчение последствий в окончательном варианте экспертной экологической оценки является достаточным.
Станция метро Court Sq (Queens) – лестница P2/P4		117 - 152	122	Нет. Смягчение последствий в окончательном варианте экспертной экологической оценки является достаточным.

Качество воздуха

ТЕМА / КОНЦЕНТРАЦИЯ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ В 12 ОКРУГАХ*	ДАНИЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ ВЕРСИЯ ЭКСПЕРТНОЙ ОЦЕНКИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	НЕОБХОДИМА МЕРА СМЯГЧЕНИЯ.
Летучие органические соединения (ЛОС)	% Увеличение или уменьшение содержания загрязняющих веществ с установленным предельно допустимым содержанием	-0,2%	-0,4%	Нет
Оксиды азота (NO _x)		-0,4%	-0,5%	
Монооксид углерода (CO)		-0,3%	-0,7%	
Твердые частицы (PM ₁₀)		-1,0%	-1,0%	
Твердые частицы (PM _{2.5})		-0,7%	-0,8%	
Эквиваленты диоксида углерода (CO _{2e})		-0,6%	-0,6%	

* Округа Bronx, Kings (Brooklyn), New York (Manhattan), Queens, Richmond (Staten Island), Nassau, Suffolk, Putnam, Rockland и Westchester, штат Нью-Йорк; округа Bergen и Hudson, штат Нью-Джерси.

ТЕМА / АНАЛИЗ «ГОРЯЧИХ ТОЧЕК» ВЫБРОСОВ	ДАнные, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИИ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД В ОКОНЧАТЕЛЬНОМ ВАРИАНТЕ ЭКСПЕРТНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	НЕОБХОДИМА ЛИ МЕРА СМЯГЧЕНИЯ.
Шоссе Cross Bronx Expressway на Macombs Road, Bronx, NY	Увеличение или уменьшение среднегодового количества ежедневной интенсивности движения (AADT)	+1,766 - +3,996 (от +1% до +2%)	+3,917 (+2%)	Нет
	Увеличение или уменьшение ежедневного количества грузовиков	От +50 до +704 (от +0% до +3%)	+433 (+2%)	
	Потенциальное негативное воздействие на качество воздуха в результате перенаправления грузовиков	Нет	No, PM ₁₀ & PM _{2.5} не превышают показатели NAAQS	
I-95, западнее GWB, округ Bergen, штат Нью-Джерси	Увеличение или уменьшение содержания загрязняющих веществ с установленным предельно допустимым содержанием	+5,003 - +12,506 (от +2% до +5%)	+10,341 (+4%)	Нет
	Увеличение или уменьшение ежедневного количества грузовиков	от -236 до +955 (от -1% до +3%)	+499 (+1%)	
	Потенциальное негативное воздействие на качество воздуха в результате перенаправления грузовиков	Нет	No, PM ₁₀ & PM _{2.5} не превышают показатели NAAQS	
Мост RFK, Нью-Йорк	Увеличение или уменьшение содержания загрязняющих веществ с установленным предельно допустимым содержанием	+18,742 - +21,006 (от +13% до +15%)	+20,273 (+14%)	Нет
	Увеличение или уменьшение ежедневного количества грузовиков	+432 - +4 116 (от +3% до +27%)	+2,433 (+16%)	
	Потенциальное негативное воздействие на качество воздуха в результате перенаправления грузовиков	Нет	No, PM ₁₀ & PM _{2.5} не превышают показатели NAAQS	

В дополнение к анализу "горячих точек" на региональном уровне и автомагистралях, в окончательном варианте экспертной экологической оценки и повторной оценки было оценено потенциальное воздействие выбросов от автотранспорта на 102 перекрестках на Manhattan, в Long Island City, в центре Brooklyn и в Jersey City, в районе туннеля Holland Tunnel.

Все 102 перекрестка прошли проверку на предмет влияния на качество воздуха как в окончательном варианте экспертной экологической оценки, так и в повторной оценке.

Транспорт: Автостоянки

Как в окончательной экспертной экологической оценке, так и в повторной оценке было установлено, что Программа CBDTP окажет благоприятное воздействие на парковку в ЦДР, поскольку ожидается, что количество поездок на автомобилях в ЦДР сократится.

Хотя спрос на парковку у некоторых транзитных объектов за пределами ЦДР увеличится в связи с ростом количества пассажиров, окончательная оценка и повторная оценка показали, что это увеличение будет достаточно небольшим и не вызовет негативных последствий.

Социальные условия:

- Доступ к местам трудоустройства
 - Подавляющее большинство пассажиров, приезжающих в ЦДР, в настоящее время пользуются транспортом.
 - 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 в Manhattan.
 - Это окажет незначительное влияние (менее 0,1 процента) на поездки на работу в пределах ЦДР в Manhattan и обратные поездки из ЦДР из-за широкого спектра доступных вариантов транзита и небольшого количества пассажиров, которые сегодня ездят на автомобилях.
- Уязвимые группы населения
 - Как в окончательном варианте экспертной экологической оценки, так и в повторной оценке было установлено, что Программа CBDTP принесет пользу уязвимым социальным группам, включая пожилых людей, инвалидов, население, зависящее от транзита, и население, не являющееся водителями, за счет финансирования мер по улучшению в сфере транзита и оптимизации времени и уровня надежности автобусных поездок (пассажиры автобусов, как правило, старше, чем пассажиры других видов транспорта, например, метро).
 - Люди старше 65 лет, имеющие инвалидность, имеют право на льготный проезд в метро и автобусах МТА, а также могут пользоваться услугами паратранзита МТА, включая такси и транспортные средства, работающие по заказу МТА.
 - Пожилые люди с ограниченными возможностями и люди с низким уровнем дохода, которые ездят на машине в ЦДР в Manhattan, будут иметь право на те же меры по

смягчению последствий и улучшениям, которые предлагаются для населения с низким уровнем дохода и инвалидов в целом.

Экономические условия

- Окончательная экспертная экологическая оценка и повторная оценка выявили экономическую выгоду от использования Программы CBDTP за счет экономии времени в пути и повышения уровня надежности, а также снижения эксплуатационных расходов транспортных средств.
- Как указано в Окончательной экспертной экологической оценке, принятая структура платы за проезд не приведет к существенному изменению стоимости большинства потребительских товаров.
- Любое увеличение расходов, связанное с новой платой за проезд, будет передано нескольким бизнес-клиентам, что сведет к минимуму расходы каждого отдельного предприятия.
- Не было обнаружено каких бы то ни было негативных последствий для какой-либо конкретной отрасли или сектора рабочей силы в ЦДР в Manhattan, включая индустрию такси/наемного транспорта.
- Транзитный доступ в ЦДР высок, и значительная часть работников добирается до него на транспорте; таким образом, плата за проезд затронет лишь небольшую часть общей рабочей силы.
- Потенциальное снижение автопробега такси/наемного транспорта Manhattan по региону и в пределах ЦДР в Manhattan при принятой структуре платы за проезд гораздо меньше, чем наибольшее потенциальное снижение, определенное в Окончательной экспертной экологической оценке.

ТЕМА / СФЕРА УСЛУГ ТАКСИ И НАЁМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ ВЕРСИЯ ЭКСПЕРТНОЙ ОЦЕНКИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД	НЕОБХОДИМА МЕРА СМЯГЧЕНИЯ.
По всему региону		-5,0% до -0,1%	-0,7%	Отсутствует (см. раздел «Экологическая справедливость» о смягчении воздействия на водителей такси и НТС).
В пределах ЦДР в Manhattan	% изменений ежедневного автопробега такси/НТС	от -16,8% до +4,6%	-0,3%	

Экологическая справедливость

- Лишь малое количество людей с низким уровнем дохода ездят в ЦДР на автомобиле; гораздо большее число пользуется общественным транспортом.
- Водители с низким уровнем дохода, добирающиеся до ЦДР в Manhattan будут нести повышенные расходы при принятой структуре платы за проезд, как и при сценариях, рассмотренных в Окончательной экспертной экологической оценке; при принятой структуре

платы за проезд МТА, NYCDOT и NYSDOT обязались предоставить скидку для малоимущих, вдвое превышающую ту, которая была предусмотрена в Окончательной экспертной экологической оценке.

- Потенциальное снижение автопробега в ЦДР для водителей такси и НТС при принятой структуре платы за проезд меньше, чем наибольшее снижение, выявленное в Окончательной экспертной экологической оценке; это возможно, поскольку принятая структура платы за проезд включает в себя плату за каждую поездку, эквивалентную однократному суточному тарифу, который, согласно Окончательной экспертной экологической оценке, не окажет непропорционально высокого и негативного воздействия на водителей такси/НТС, исходя из подробных данных.
- Как и ожидалось, районы с уже существующими проблемами загрязнения воздуха и хронических заболеваний, которые выиграют от снижения трафика, и районы, на которые повлияет увеличение трафика от автомобилей, направляющихся в обход ЦДР, несколько отличаются от указанных в Окончательной экспертной экологической оценке при принятой структуре платы за проезд, но общины остались без изменений.
- Пакет региональных и местных инвестиций, описанных выше, смягчит эти последствия.

Принятая структура платы за проезд отвечает целям и потребностям снижения загруженности дорог в ЦДР, а также позволяет генерировать доходы для будущих мер по оптимизации транспортной системы

КРИТЕРИЙ ОЦЕНКИ	АЛЬТЕРНАТИВА СБОРОВ В ЦДР (ДЕЙСТВИЕ) СЦЕНАРИИ В ОКОНЧАТЕЛЬНОМ ВАРИАНТЕ ЭКСПЕРТНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ	ПРИНЯТАЯ СТРУКТУРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД
Цели и необходимость: Снизить загруженность дорог в районе ЦДР в Manhattan таким образом, чтобы получить доход для будущих транспортных улучшений	ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ
Цель 1: Сократить ежедневный пробег транспортных средств (ПТС) в пределах ЦДР в Manhattan Критерий: Уменьшение на 5% (относительно бездействия)	ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ
Ежедневное уменьшение ПТС (2023 г.)	7,1% - 9,2%	8,9%
Цель 2: Сократить количество автомобилей, ежедневно въезжающих в ЦДР в Manhattan Критерий: Уменьшение на 10% (относительно бездействия)	ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ
Ежедневное сокращение количества автомобилей (2023 г.)	15,4% - 19,9%	17,3%
Цель 3: Создать источник финансирования для капитальных улучшений и генерировать достаточный ежегодный чистый доход для финансирования капитальных проектов на сумму \$15 млрд. для капитальной программы МТА	ДОСТИГАЕТ ¹	ДОСТИГАЕТ
Чистый доход для поддержки капитальной программы МТА ²	\$1,0 млрд - \$1,5 млрд	0,9 миллиарда долларов
Цель 4: Создать программу взимания платы за проезд в соответствии с целями, лежащими в основе законодательства штата Нью-Йорк под названием «Закон о реформе МТА и мобильности дорожного движения» (MTA Reform and Traffic Mobility Act)	ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ

Примечания:

- Несмотря на то, что сценарий В окончательной экспертной экологической оценки не достигнет цели 3 при ставках платы за проезд, определенных и оцененных в окончательной экспертной экологической оценке, был проведен дополнительный анализ, чтобы показать, что он достигнет этой цели при более высокой ставке платы за проезд; результирующее сокращение ВМТ и доход для этого измененного сценария будут находиться в диапазоне других сценариев окончательного экспертного экологического заключения.
- Чистый доход, необходимый для финансирования \$15 млрд, зависит от ряда экономических факторов, включая процентные ставки и срок, но не ограничиваясь ими. Для целей настоящего Окончательного экспертного заключения моделирование предполагает, что Проект должен обеспечивать не менее \$1 млрд. ежегодного общего чистого дохода, который будет инвестирован или помещен под облигации для получения достаточных средств. Значения чистого дохода, представленные в данной таблице, округлены и основаны на моделировании Проекта. После завершения Окончательной экспертной экологической оценки, исходя из текущих процентных ставок и ожидаемых сроков реализации проектов, финансовый директор МТА определил, что ежегодные чистые доходы в размере 0,9 млрд долларов США должны быть достаточными для удовлетворения потребностей Проекта в финансировании капитальных проектов на сумму 15 млрд долларов США в рамках Программы капитального строительства МТА.

ЗАМЕЧАНИЯ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЯСНЕНИЯ

- 1 Федеральное управление автомобильными дорогами. Июнь, 2023 г. «Заключение об отсутствии значительного воздействия: Программа сборов с транспортных средств для Центрального делового района (ЦДР)» Доступно по адресу <https://new.mta.info/document/114186>; более подробную информацию о процессе федеральной экологической экспертизы, которая привела к принятию данного заключения, включая информацию о том, почему федеральная экологическая экспертиза была необходима, см. на странице "Заключение об отсутствии значительного воздействия (FONSI)" на веб-сайте MTA CBD Tolling Program по адресу <https://new.mta.info/project/CBDTP/environmental-assessment>.
- 2 Более подробную информацию см. на странице "Congestion Relief Zone, Tolling Information" (Зона облегчения перегрузок, информация о проезде) на сайте <https://congestionreliefzone.mta.info/tolling>.