

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

পরিবেশগত মূল্যায়ন
নির্বাহী সারসংক্ষেপ

আগস্ট 2022

Federal Lead Agency



U.S. Department of
Transportation

Federal Highway
Administration

প্রজেক্টের স্পনসর



Department of
Transportation



লিমিটেড ইংলিশ প্রক্সিয়েন্সি (LEP) থাকা ব্যক্তি বা যারা ডকুমেন্টটি তাদের মাতৃভাষায় পড়তে পছন্দ করেন তাদের দ্বারা সর্বজনীন মন্তব্যের সময় অংশগ্রহণের সুবিধার একমাত্র উদ্দেশ্যে অফিসিয়াল ইংরেজি সংস্করণ থেকে অন্য কোনো ভাষায় নির্বাহী সারসংক্ষেপের অনুবাদ করা হয়।

বিষয়সূচি

CENTRAL BUSINESS DISTRICT (সেন্ট্রাল বিজনেস ডিস্ট্রিক্ট)-এর TOLLING PROGRAM

(টোলিং প্রোগ্রাম) কী?.....	ES-1
প্রোজেক্টটি কোথায় প্রস্তাবিত হয়েছে?	ES-1
Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে বর্তমানে কীভাবে মানুষ ও পণ্য পরিচালিত হয়?.....	ES-2
উদ্ভাবিত প্রোজেক্টের সুবিধা ও প্রভাবগুলি কী-কী?	ES-2
পরিবেশগত মূল্যায়ন (EA) কী এবং এই প্রোজেক্টের জন্য কেন এটি প্রয়োজন?	ES-3
কেন CBD TOLLING PROGRAM (টোলিং প্রোগ্রাম) বিবেচনা করা হচ্ছে?	ES-5
প্রোজেক্টের উদ্দেশ্য, প্রয়োজনীয়তা ও লক্ষ্য	ES-6
কেন আমাদের যানজট কমানোর দরকার?	ES-6
কেন আমাদের transit বিনিয়োগের জন্য অর্থের প্রয়োজন?.....	ES-6
প্রোজেক্টের লক্ষ্যগুলি কী-কী?	ES-7
প্রোজেক্টের বিকল্পগুলি কী-কী?	ES-8
নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভ	ES-8
CBD টোলিং-এর বিকল্প (অ্যাকশন অল্টারনেটিভ)	ES-11
উপকারী ও প্রতিকূল প্রভাব: CBD টোলিং বিকল্পের টোলিং পরিস্থিতি সম্পর্কে কোন বিষয়টি জানা গুরুত্বপূর্ণ?	ES-11
ট্রাকের টোল মূল্য।	ES-14
যে সময় টোল নেওয়া হয়েছে।	ES-15
অ্যাকশন অল্টারনেটিভ কীভাবে প্রকল্পের উদ্দেশ্য পূরণ করে?.....	ES-15
প্রোজেক্টের প্রভাবগুলি কী-কী?	ES-16
পরিবেশগত ন্যায়বিচার জনসংখ্যার উপর প্রোজেক্টের প্রভাবগুলি কী-কী?	ES-17
কম আয়কারী গাড়িচালক।	ES-17
ট্যাক্সি ও FHVসি।	ES-17
জনসাধারণ কীভাবে জড়িত হয়েছে?	ES-19
পরিবেশগত ন্যায়বিচার সংক্রান্ত কারিগরি উপদেষ্টা গ্রুপ।	ES-20
পরিবেশগত ন্যায়বিচার সংক্রান্ত স্টেকহোল্ডার ওয়ার্কিং গ্রুপ।	ES-20
ধারা 4(F) বৈশিষ্ট্য প্রকল্পের প্রভাব কী?.....	ES-35

চিত্র

চিত্র ES-11	28-কাউন্টি অঞ্চল অধ্যয়ন এলাকা	ES-1
চিত্র ES-21	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশরত মানুষ (মোডের সাহায্যে).....	ES-2
চিত্র ES-31	সবচেয়ে ঘনবসতিপূর্ণ শহুরে এলাকা (2021)	ES-5
চিত্র ES-41	EA-এ মূল্যায়ন করা সম্পদ এলাকা এবং প্রভাব.....	ES-17

সারণী

সারণী ES-11	প্রাথমিক বিকল্প স্ক্রিনিং-এর ফলাফল.....	ES-9
সারণী ES-21	CBD টোলিং বিকল্পের জন্য টোলিং পরিস্থিতি মূল্যায়ন করা হয়েছে.....	ES-12
সারণী ES-31	নো অ্যাকশন এবং CBD টোলিং বিকল্পগুলির জন্য মূল্যায়ন ফলাফলের তুলনা	ES-16
সারণী ES-41	টোলিং পরিস্থিতির তুলনা-সহ CBD টোলিং বিকল্পের সুবিধা ও প্রভাবের সারাংশ	ES-21

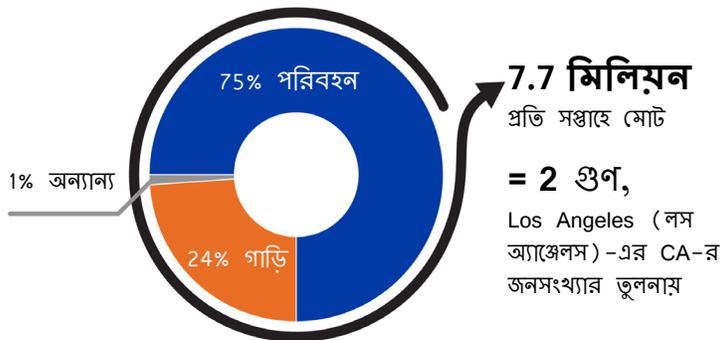
Manhattan (ম্যানহাটন) CBD হল New York (নিউ ইয়র্ক), New Jersey (নিউ জার্সি) ও Connecticut (কানেকটিকাট)-এর 28টি কাউন্টির একটি বৃহৎ মেট্রোপলিটান অঞ্চলের বাণিজ্যিক কেন্দ্র যা New York (নিউ ইয়র্ক) সিটিকে ঘিরে থাকে এবং অন্তর্ভুক্ত করে (চিত্র ES-1)। এই 28টি কাউন্টিতে 22.2 মিলিয়ন বাসিন্দা এবং 10.7 মিলিয়নেরও বেশি চাকরি রয়েছে, যা এটিকে United States (মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র)-এর বৃহত্তম এবং অর্থনৈতিকভাবে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ মেট্রোপলিটান অঞ্চলে পরিণত করেছে।

শুধুমাত্র New York (নিউ ইয়র্ক) সিটিতেই এই অঞ্চলের প্রায় 4.6 মিলিয়ন (43 শতাংশ) চাকরি এবং এই অঞ্চলের জনসংখ্যার 8.4 মিলিয়ন (38 শতাংশ) রয়েছে।¹ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD 1.5 মিলিয়ন চাকরি, 450 মিলিয়ন বর্গফুট অফিস স্পেস এবং 617,000-এরও বেশি বাসিন্দাদের হোস্ট করে।² এটি বাণিজ্য, বিনোদন এবং পর্যটনের জন্য একটি আঞ্চলিক এবং জাতীয় গন্তব্য। **অধ্যায় 1, "পরিচিতি"** প্রজেক্টের সেটিং সম্পর্কে আরও তথ্য প্রদান করে।

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে বর্তমানে কীভাবে মানুষ ও পণ্য পরিচালিত হয়?

Manhattan (ম্যানহাটন) অঞ্চলের বাকি অংশের সাথে কুড়িটি যানবাহন সেতু এবং টানেল, দেশের তিনটি বৃহত্তম যাত্রীবাহী রেলপথ, বৃহত্তম পাতাল রেল ব্যবস্থা এবং United States (মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র)-এর পাঁচটি বৃহত্তম বাস transit সিস্টেমের মধ্যে দুটির³ পাশাপাশি সরকারি ও বেসরকারি ফেরি পরিষেবা এবং ট্রাম পরিষেবা দ্বারা সংযুক্ত। বেশিরভাগ সরকারি যানবাহন প্রতিদিন 24 ঘন্টা/সপ্তাহে 7 দিন/বছরে 365 দিন চলে। **অধ্যায় 4, "পরিবহন," উপঅধ্যায় 4B, "পরিবহন: হাইওয়ে এবং স্থানীয় সংযোগ," এবং উপঅধ্যায় 4C, "পরিবহন: Transit"** অঞ্চলের হাইওয়ে, রোডওয়ে, এবং transit সিস্টেমের বিশদ বিবরণ প্রদান করে।

চিত্র ES-2। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশরত মানুষ (মোডের সাহায্যে)



উৎস: NYMTC হাব বাউন্ড ট্রান্সেল ডেটা রিপোর্ট, 2019

ইয়র্ক মেট্রোপলিটান ট্রান্সপোর্টেশন কাউন্সিল (NYMTC)-এর হাব বাউন্ড ট্রান্সেল ডেটা রিপোর্ট অনুসারে, 2019 সালে গড়ে সপ্তাহের দিনে প্রায় 7,665,000 লোক Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশ করেছে এবং প্রস্থান করেছে, যা Los Angeles (লস অ্যাঞ্জেলেস), California (ক্যালিফোর্নিয়া)-র জনসংখ্যার প্রায় দ্বিগুণ। (চিত্র ES-2)।⁴ এই ভ্রমণের পঁচাত্তর শতাংশ transit দ্বারা করা হয়েছিল, কিন্তু আনুমানিক 1,856,000 (24 শতাংশ) গাড়ি, ট্যাক্সি, ভ্যান বা ট্রাক দ্বারা করা হয়েছিল।⁵

উদ্ভাবিত প্রজেক্টের সুবিধা ও প্রভাবগুলি কী-কী?

28-কাউন্টি মেট্রোপলিটান অঞ্চল হল Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ যাওয়া-আসাকারী ভ্রমণের জন্য প্রধান ক্যাচমেন্ট এলাকা। প্রকল্পটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD এবং অঞ্চলের অন্যান্য অংশে ভ্রমণের ধরণকে প্রভাবিত করবে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর কাছে আসার সময় ভ্রমণের ধরণগুলি আরও তীব্রভাবে

পরিবর্তিত হয়। প্রকল্পের উপকারী এবং প্রতিকূল প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করতে, EA আঞ্চলিক 28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা এবং বেশ কয়েকটি স্থানীয় অধ্যয়ন এলাকার সমন্বয় ব্যবহার করে। প্রভাবের জন্য অন্বেষণ করা সমস্যা অনুসারে স্থানীয় অধ্যয়নের ক্ষেত্রগুলি পরিবর্তিত হয়। উদাহরণস্বরূপ, টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জামগুলির ইনস্টলেশনের সাথে সম্পর্কিত চাক্ষুষ প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করতে ব্যবহৃত স্থানীয় অধ্যয়ন এলাকাটি বায়ু মানের পরিবর্তনগুলি মূল্যায়ন করার জন্য স্থানীয় অধ্যয়ন এলাকার তুলনায় অনেক ছোট। এই অধ্যয়ন ক্ষেত্রগুলির অতিরিক্ত আলোচনা **অধ্যায় 3, "পরিবেশগত বিশ্লেষণ ফ্রেমওয়ার্ক,"** এবং EA জুড়ে প্রতিটি অধ্যায়ে প্রদান করা হয়েছে।

পরিবেশগত মূল্যায়ন (EA) কী এবং এই প্রকল্পের জন্য কেন এটি প্রয়োজন?

একটি ফেডারেল এজেন্সি সিদ্ধান্ত নেওয়ার আগে, National Environmental Policy Act (জাতীয় পরিবেশ নীতি আইন) (NEPA) Federal agency কে পদক্ষেপের পরিবেশগত প্রভাবগুলি বুঝতে এবং প্রকাশ করতে চায়। একটি EA (40 CFR §1506.1(h)) করা হয় যাতে ফেডারেল এজেন্সি সিদ্ধান্ত গ্রহণের প্রক্রিয়াতে তাদের কর্মের পরিবেশগত প্রভাব বিবেচনা করে (40 CFR §1500.1(a))। একটি প্রস্তাবিত কর্মের জন্য যার উল্লেখযোগ্য প্রভাব থাকার সম্ভাবনা নেই, বা যখন প্রভাবের তাৎপর্য অজানা থাকে (23 CFR §1501.5), EA প্রতিকূল প্রভাবের তাৎপর্য নির্ধারণে সহায়তা করে। যদি প্রতিকূল প্রভাবগুলি উল্লেখযোগ্য না হয় বা উল্লেখযোগ্য স্তরের নীচে প্রশমিত করা যায়, তবে Federal agency একটি ফাইন্ডিং অফ নো সিগনিফিক্যান্ট ইমপ্যাক্ট (FONSI) (40 CFR §1501.6) জারি করতে পারে। যদি উল্লেখযোগ্য প্রভাব থাকে যা প্রশমিত করা যায় না, তাহলে Federal agency কে অবশ্যই একটি এনভায়রনমেন্টাল ইমপ্যাক্ট স্টেটমেন্ট (EIS) তৈরি করতে হবে যা একটি রেকর্ড অফ ডিসিশন (ROD) এর দিকে নিয়ে যায়।

Value Pricing Pilot Program (VPPP) এবং National Environmental Policy Act (NEPA)

1991 সালে Congestion Pricing Pilot Program (কনজেশন প্রাইসিং পাইলট প্রোগ্রাম) হিসাবে U.S. Congress দ্বারা প্রতিষ্ঠিত, এবং 1998 সালে নতুন নামকরণ করা VPPP-র লক্ষ্য হল "চালকের আচরণ, ট্রাফিকের পরিমাণ, transit রাইডারশিপ, বায়ুর গুণমান এবং পরিবহন কর্মসূচির জন্য ভবিষ্যতের প্রাপ্যতা" এর উপর এই কৌশলগুলির প্রভাবগুলি অন্বেষণ করার সাথে-সাথে যানজট কমাতে মূল্য নির্ধারণের কৌশলগুলি ভিড় কমাতে পারে কিনা তা প্রদর্শন করা।

1970 সালে প্রণীত, NEPA সিদ্ধান্ত নেওয়ার আগে ফেডারেল সংস্থাগুলিকে তাদের প্রস্তাবিত কর্মের পরিবেশগত প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করতে চায়। VPPP-এর অধীনে প্রকল্পের অনুমোদন প্রদান করা FHWA-এর একটি পদক্ষেপ হবে এবং তাই, NEPA এর অধীন।

উৎসসমূহ:

FHWA "Value Pricing Pilot Program"

https://ops.fhwa.dot.gov/congestionpricing/value_pricing/index.htm

United States Environmental Protection Agency (ইউনাইটেড স্টেটস-এর এনভায়রনমেন্টাল প্রোটেকশন এজেন্সি)। "National Environmental Policy Act (জাতীয় পরিবেশ নীতি আইন) কী?"

<https://www.epa.gov/nepa/what-national-environmental-policy-act>

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে কিছু রোডওয়ে জাতীয় হাইওয়ে সিস্টেমের অংশ এবং কিছু ফেডারেল সরকারের অর্থায়নে উন্নত করা হয়েছে। এই রাস্তাগুলিকে টোল দেওয়ার জন্য, প্রকল্পের পৃষ্ঠপোষকদের U.S. Department of Transportation-এর ফেডারেল হাইওয়ে অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (FHWA) থেকে, এই ক্ষেত্রে তাদের Value Pricing Pilot Program (VPPP) এর মাধ্যমে অনুমোদনের প্রয়োজন। যখন FHWA একটি পদক্ষেপ নেওয়ার অভিপ্রায়ে VPPP-এর কাছে একটি প্রকল্প স্পনসরের আবেদন পর্যালোচনা করে, তখন এটিকে অবশ্যই NEPA মেনে চলতে হবে।

FHWA, NEPA প্রক্রিয়ার প্রধান Federal agency হিসাবে, নির্ধারণ করেছে যে একটি EA এই প্রকল্পের জন্য উপযুক্ত শ্রেণী হিসাবে কাজ করে কারণ প্রকল্পের লক্ষ্যগুলি প্রাথমিকভাবে কার্যকরী

পরিবর্তনের ফলে বিদ্যমান পরিবেশে খুব সামান্য শারীরিক প্রভাব ফেলে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজট কমানোর পদ্ধতি বায়ুর গুণমান এবং জীবনযাত্রার মানের উপর উপকারী প্রভাবগুলিকে ধার দেয়।

FHWA স্বীকার করে যে প্রকল্পটি পরিবেশগত ন্যায়বিচার জনসংখ্যার উপর প্রভাব ফেলতে পারে। ফলস্বরূপ, FHWA অনুরোধ করেছে যে NEPA প্রক্রিয়ার মধ্যে বর্ধিত জনসাধারণের প্রসার এবং ফেডারেল এবং রাষ্ট্রীয় সংস্থান সংস্থার সাথে সমন্বয় অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

কেন CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) বিবেচনা করা হচ্ছে?

যানজট বহু বছর ধরে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ একটি সমস্যা,⁶ এবং প্রজন্ম ধরে New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির অন্যতম চ্যালেঞ্জিং নীতি সমস্যা। আঞ্চলিক জনসংখ্যা এবং বাণিজ্য বৃদ্ধির সাথে-সাথে ট্রাফিক বছরের পর বছর ধরে এমন নিয়মিততার সাথে ছিটকে গেছে যে এটিকে বর্ণনা করার জন্য একটি নতুন শব্দ তৈরি করা হয়েছিল: গ্রিডলক।⁷

NYCDOT, MTA, এবং অন্যান্য পরিবহন সংস্থাগুলি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ যানজট কমাতে এবং transit, পথচারী এবং সাইকেল অ্যাক্সেসযোগ্যতা উন্নত করার জন্য প্রোগ্রামগুলি বাস্তবায়ন করেছে। NYCDOT সাইকেল লেন স্থাপনের জন্য কার্বসাইড পার্কিং এবং ফুটপাথ এবং কোণার বাস্প আউট সহ পথচারীদের স্থান বৃদ্ধির জন্য পুনরায় ব্যবহার করেছে। এটি নির্দিষ্ট Manhattan (ম্যানহাটন) অ্যাভিনিউ এবং পূর্ব-পশ্চিম, crosstown streets-এ কার্বসাইড লেন এবং সাধারণ-উদ্দেশ্য ট্রাফিক লেনগুলিকে ডেডিকেটেড বাস লেনগুলিতে রূপান্তরিত করেছে।

উপরন্তু, MTA এবং অন্যান্য transit এজেন্সি বয়স্ক, প্রতিবন্ধী এবং স্কুল-বয়সী শিশুদের জন্য কম ট্রানজিট ভাড়া অফার করে এবং 2022 সালের প্রথম দিকে, MTA তার নতুন ভাড়া সিস্টেম রোলআউট (OMNY) এর অংশ হিসাবে ভাড়ার ক্যাপিং প্রয়োগ করেছে, যা গ্রাহকদের বিনামূল্যে, সীমাহীন রাইডের অনুমতি দেয় যদি সপ্তাহের বাকি সময় একবার তারা \$33 খরচ করে (12টি ট্রিপ নেওয়ার সমান)। অনেক নিয়োগকর্তা একটি Federal program (ফেডারেল প্রোগ্রাম)-এ অংশগ্রহণ করেন যা কর্মীদের transit-এর জন্য অর্থ প্রদানের জন্য প্রি-ট্যাক্স ডলার ব্যবহার করতে দেয় এবং অনেক কোম্পানি নমনীয় কাজের সময়সূচী গ্রহণ করেছে, যার মধ্যে দূর থেকে কাজ করার বিকল্প রয়েছে।

এই ট্রাফিক-কমানোর উদ্যোগ সত্ত্বেও, এবং দেশের সবচেয়ে বিস্তৃত এবং শক্তিশালী পাবলিক transit নেটওয়ার্ক থাকা সত্ত্বেও, যানজট রয়ে গেছে। 2020 এবং 2021 সালে, New York (নিউইয়র্ক) সিটির যানজট United States (মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র)-এর শহরগুলির মধ্যে সবচেয়ে খারাপ স্থান পেয়েছে (চিত্র ES-3)।⁸

চিত্র ES-3। সবচেয়ে ঘনবসতিপূর্ণ শহুরে এলাকা (2021)

United States (ইউনাইটেড স্টেটস)
1. New York (নিউ ইয়র্ক), NY
2. Chicago (শিকাগো), IL
3. Philadelphia (ফিলাডেলফিয়া), PA
4. Boston (বস্টন), MA
5. Miami (মায়ামি), FL

উৎস: INRIX, 2021

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজট মোকাবেলার সবচেয়ে কার্যকর উপায় নির্ধারণের জন্য নিউ ইয়র্ক (New York)-এর স্টেট এবং সিটির কর্মকর্তারা এবং স্টেকহোল্ডার এবং অ্যাডভোকেসি গ্রুপগুলি গত 45 বছরে একাধিক গবেষণা পরিচালনা করেছে। এই অধ্যয়নগুলি সর্বাধিক কার্যকরী হাতিয়ার হিসাবে যানজটের মূল্য নির্ধারণ, বা ট্রাফিক স্তরের উপর ভিত্তি করে টোল প্রবর্তনের দিকে ইঙ্গিত করেছে। **অধ্যায় 2, "প্রকল্প বিকল্প," এবং পরিশিষ্ট 2A, "প্রকল্প বিকল্প: পূর্ববর্তী অধ্যয়ন এবং ধারণাগুলি বিবেচনা করা হয়েছে,"** অন্যান্য বিকল্প এবং এই আগের গবেষণাগুলি সম্পর্কে আরও তথ্য প্রদান করে।

প্রোজেক্টের উদ্দেশ্য, প্রয়োজনীয়তা ও লক্ষ্য

প্রকল্পের উদ্দেশ্য হল Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ যানজট কমানো এমনভাবে যা FHWA-এর VPPP-তে গ্রহণযোগ্যতা অনুসারে ভবিষ্যতের পরিবহন উন্নতির জন্য রাজস্ব তৈরি করবে।

কেন আমাদের যানজট কমানো দরকার?

Manhattan (ম্যানহাটন) CBD অভিমুখে, এর থেকে ও এর মধ্যে কম ভ্রমণের গতি এবং অবিশ্বস্ত ভ্রমণের সময় সড়কপথ ব্যবহার করে যানবাহনের জন্য যাতায়াত এবং ভ্রমণের সময় বাড়ায়, কর্মীদের উৎপাদনশীলতা হ্রাস করে, বাস এবং প্যারাট্রানসিট



পরিষেবার গুণমান হ্রাস করে, ডেলিভারির খরচ এবং ব্যবসা করার সামগ্রিক খরচ বাড়ায় এবং জরুরি যানবাহন বিলম্বিত করে। এইভাবে, পরিবহন ব্যবস্থার নির্ভরযোগ্যতা এবং দক্ষতা উন্নত করার জন্য Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানবাহনের যানজট কমানোর প্রয়োজন রয়েছে।

কেন আমাদের transit বিনিয়োগের জন্য অর্থের প্রয়োজন?

"Manhattan (ম্যানহাটন)-এ ট্র্যাফিক জ্যাম শেষ করার একমাত্র উপায় এবং এটির পন্থা হল পাবলিক ট্রান্সপোর্টকে আরও ভাল করে তোলা।"

আঞ্চলিক পরিকল্পনা সমিতি, আঞ্চলিক পরিকল্পনা সংবাদ, নং 82, ফেব্রুয়ারি 1966

New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির সামগ্রিক অর্থনীতির জন্য এবং এই অঞ্চলের বাসিন্দাদের, শ্রমিকদের এবং দর্শকদের জন্য Transit গুরুত্বপূর্ণ এবং চলমান গতিশীলতা এবং অ্যাক্সেসযোগ্যতা নিশ্চিত করার জন্য transit-এ ক্রমাগত বিনিয়োগ প্রয়োজন।

2019 সালে, MTA সাবওয়েগুলি 1.7 বিলিয়ন যাত্রীদের পরিষেবা দিয়েছে এবং MTA বাসগুলি 677.6 মিলিয়ন যাত্রী বহন করেছে, যা কর্মসংস্থান, স্বাস্থ্যসেবা, শিক্ষা এবং New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি জুড়ে উপলব্ধ পরিষেবা এবং বিনোদনের বিকল্পগুলির সম্পূর্ণ পরিসরে অ্যাক্সেস প্রদান করে। MTA সিস্টেমের 10টি ব্যস্ততম সাবওয়ে স্টেশনগুলি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ রয়েছে এবং 10টি ব্যস্ততম MTA বাস রুটের মধ্যে দুটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে রয়েছে বা পরিষেবা দেয়।⁹ Long Island Rail Road এবং Metro-North Railroad ছিল 2019 সালে United States (মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র)-এর সবচেয়ে ব্যস্ত কমিউটার রেল ব্যবস্থা, এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে Penn Station (পেন

সংখ্যা সাপেক্ষে যানজট

যানজটের খরচ: 102 ঘন্টা হারানো সময়; নিউ ইয়র্ক (New York) সিটি অঞ্চলে প্রতি বছর প্রায় \$1,595 প্রতি ড্রাইভার।*

ভ্রমণের গতিবেগ: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে 22% কমেছে, 2010 এবং 2019 এর মধ্যে প্রতি ঘন্টায় 9.1 মাইল (mph) থেকে 7.1 mph-এ।**

FHV নিবন্ধন: নিউ ইয়র্ক (New York) সিটিতে 2010 এবং 2019 এর মধ্যে 40,000-এর কম থেকে 120,000-এর বেশি হয়েছে। COVID-19 অতিমারির প্রভাব এবং FHV রেজিস্ট্রেশনের উপর শহরের ক্রমাগত সীমাবদ্ধতার কারণে, 2022 সালের এপ্রিলের মধ্যে FHV-এর ভ্রমণের সংখ্যা 70,000-এ নেমে এসেছে।†

স্থানীয় বাসের গতিবেগ: 2010 সাল থেকে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে 28% হ্রাস পেয়েছে। Manhattan (ম্যানহাটন)-এ সিলেক্ট বাস সার্ভিস (Select Bus Service) [New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Transit-এর বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট সার্ভিস] রুটের গড় গতি অন্যান্য বরাতে Select Bus Service (সিলেক্ট বাস সার্ভিস) রুটের তুলনায় 19% ধীর।††

উৎসসমূহ:

- * INRIX 2021 গ্লোবাল ট্রাফিক স্কোরকার্ড। <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>
- ** NYCDOT। আগস্ট 2019। New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি মোবিলিটি রিপোর্ট। <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>
- † New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির Taxi and Limousine Commission (ট্যাক্সি অ্যান্ড লিমুজিন কমিশন) এবং NYCDOT। জুন 2019। New York (নিউ ইয়র্ক)-এর ভাড়ার যানবাহন সেক্টরে দক্ষতার উন্নতি এবং ব্যবস্থাপনার বৃদ্ধি; NYC TLC FHV ড্রিপ ডেটা।
- †† NYCDOT। আগস্ট 2019। New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি মোবিলিটি রিপোর্ট। <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>; New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Transit বিশ্লেষণ।

স্টেশন) New York (নিউ ইয়র্ক) এবং Grand Central Terminal হল North America (উত্তর আমেরিকা) -
র দুটি ব্যস্ততম যাত্রীবাহী রেল স্টেশন।¹⁰

MTA প্রায় 70,000 লোককে নিয়োগ করে, এটিকে New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেটের (এবং অনেক ছোট
শহর থেকেও বড়) এক বৃহত্তম ব্যক্তিগত নিয়োগকর্তা করে তোলে। এর মূলধন ব্যয়ের মাধ্যমে, MTA বার্ষিক
স্থানীয় অর্থনীতিতে বিলিয়ন ডলার ইনজেক্ট করে, উভয় প্রধান অবকাঠামো প্রকল্প এবং প্রতিদিনের কার্যক্রম
এবং রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচির মাধ্যমে, পরোক্ষভাবে এর প্রত্যক্ষ কর্মসংস্থানের বাইরে হাজার-হাজার অতিরিক্ত
কাজকে সমর্থন করে।¹¹

2017 এর শুরুতে, MTA-এর অপারেটিং এজেন্সিগুলি 2010 সালে শুরু হওয়া পরিষেবা হ্রাসের কিছু মূল
কারণগুলিকে মোকাবেলা করার জন্য প্রকল্পগুলিতে নিযুক্ত ছিল এবং কমিউটার রেল ও পাতাল রেল অবকাঠামোতে
উন্নতি বাস্তবায়ন করেছে। MTA-এর 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এ নথিভুক্ত করা
হয়েছে, এই প্রকল্পগুলির ফলে বিলম্বে উল্লেখযোগ্য হ্রাস এবং যথাসময়ে কর্মক্ষমতার উন্নতি হয়েছে।¹²

MTA-এর কমিউটার রেল এবং পাতাল রেল ব্যবস্থার উপাদানগুলি 100 বছরেরও বেশি পুরনো এবং একটি
ভাল মেরামতের অবস্থা নিশ্চিত করতে এবং MTA-এর ট্রানজিট এবং রেল সম্পদগুলিকে 21 শতকে নিয়ে
আসার জন্য অপরিহার্য মূলধনের প্রয়োজন রয়েছে। 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর
উদ্দেশ্য "এই অর্জনগুলির উপর ভিত্তি করে তৈরি করা, নিশ্চিত করা যে উন্নতিগুলি আগামী বছরের জন্য
টেকসই হবে।"¹³ প্রোগ্রামটি এই অঞ্চলের সাবওয়ে, বাস এবং কমিউটার রেলপথে \$52.0 বিলিয়ন বিনিয়োগ¹⁴
চিহ্নিত করে। 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর মূল নীতিগুলি নিম্নরূপ।

- নির্ভরযোগ্যতা উন্নত করতে বিনিয়োগ
- পরিবেশগত সুস্থায়িত্বের প্রতি প্রতিশ্রুতিবদ্ধ
- সমস্ত New York-বাসীর জন্য একটি অ্যাক্সেসযোগ্য ট্রানজিট সিস্টেম তৈরি করা
- যানজট কমানো এবং পরিমাণ বাড়ানো
- প্রযুক্তির মাধ্যমে নিরাপত্তা এবং গ্রাহক সেবা উন্নত করা¹⁵

প্রোজেক্টের লক্ষ্যগুলি কী-কী?

FHWA এবং প্রকল্পের স্পনসররা প্রকল্পের উদ্দেশ্যকে আরও পরিমার্জিত করতে এবং উপরে বর্ণিত প্রয়োজনগুলিকে
সমাধান করার জন্য নিম্নলিখিত উদ্দেশ্যগুলি প্রতিষ্ঠা করেছে।

- Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে প্রতিদিনের যানবাহন-মাইল ভ্রমণ (VMT) কমপক্ষে 5
শতাংশ কমাতে হবে
- Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রতিদিন প্রবেশকারী যানবাহনের সংখ্যা কমপক্ষে 10 শতাংশ
কমাতে হবে
- মূলধন উন্নতির জন্য একটি তহবিল উৎস তৈরি করুন এবং MTA Capital Program (ক্যাপিটাল
প্রোগ্রাম)-এর জন্য মূলধন প্রকল্পগুলির জন্য \$15 বিলিয়ন তহবিল করার জন্য পর্যাপ্ত বার্ষিক নেট
রাজস্ব তৈরি করুন
- 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 করুন¹⁶

প্রোজেক্টের বিকল্পগুলি কী-কী?

FHWA এবং প্রকল্পের স্পনসররা প্রকল্পের উদ্দেশ্য, প্রয়োজন এবং চারটি উদ্দেশ্যের তিনটির বিপরীতে বেশ কয়েকটি প্রাথমিক বিকল্প স্ক্রীন করেছে (সারণী ES-1)। **অধ্যায় 2, "প্রকল্প বিকল্প,"** আরও বিশদভাবে এই বিশ্লেষণ প্রদান করে। CBD টোলিং অল্টারনেটিভ হল একটি বিকল্প যা প্রকল্পের উদ্দেশ্য, প্রয়োজন এবং তিনটি লক্ষ্য পূরণ করে। সুতরাং, এই EA এর লক্ষ্যের ক্ষেত্রে দুটি বিকল্প রয়েছে:

- **নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভ**, যা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানবাহনের Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) বাস্তবায়ন করবে না
- **CBD টোলিং অল্টারনেটিভ (অ্যাকশন অল্টারনেটিভ)**, যা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে একটি যানবাহন Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) বাস্তবায়ন করবে

যদিও নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভ প্রকল্পের উদ্দেশ্য এবং লক্ষ্য পূরণ করে না, তবে NEPA প্রবিধানের জন্য এটিকে মূল্যায়ন করা এবং বেসলাইন শর্ত হিসাবে পরিবেশন করা প্রয়োজন, যার বিরুদ্ধে CBD টোলিং বিকল্পের সম্ভাব্য প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করা হয়।

নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভ

নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভ অনুমান করে যে, নিম্নলিখিত বিদ্যমান নীতি ও কর্মসূচিগুলি অব্যাহত থাকবে এবং বেশ কয়েকটি পরিকল্পিত উদ্যোগ বাস্তবায়ন করা হবে, যার মধ্যে রয়েছে:

- New York (নিউ ইয়র্ক) সিটিতে FHV লাইসেন্সের সংখ্যার উপর একটি সীমা থাকবে।
- 2021 সালের শরতকালে NYCDOT দ্বারা বাস্তবায়িত Brooklyn Bridge (ব্রুকলিন ব্রিজ)-এ দ্বিমুখী, সুরক্ষিত সাইকেল লেন থাকবে।¹⁷
- NYCDOT Brooklyn-Queens Expressway-তে Atlantic Avenue এবং Brooklyn Bridge-এর মধ্যে প্রতিটি দিকে দুটি লেনের বর্তমান কনফিগারেশন চালিয়ে যাবে; এটি Atlantic Avenue এবং Sands Street-এর মধ্যে সেতু এবং কার্ঠামোর মেরামত শুরু করবে।¹⁸
- NYCDOT একটি ট্রাফিক লেনকে Ed Koch Queensboro Bridge-এর নিম্ন স্তরের একটি পথচারী ওয়াকওয়েতে রূপান্তর করবে এবং নিম্ন স্তরের উত্তর দিকে বিদ্যমান শেয়ার্ড-ব্যবহারের পথটি শুধুমাত্র সাইকেলের জন্য ব্যবহার করা হবে।
- TBTA এবং New York ও New Jersey-এর Port Authority (PANYNJ) তাদের সেতু এবং টানেলে টোল আদায় অব্যাহত রাখবে, যখন East River Bridges এবং Harlem River Bridges অটোল থাকবে। **অধ্যায় 1, "পরিচিতি"** বর্তমান টোল সম্পর্কে আরও তথ্য প্রদান করে।
- MTA তার 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এ ট্রানজিট এবং রেলের উন্নতির প্রকল্পগুলি বাস্তবায়ন চালিয়ে যাবে, উপলব্ধ তহবিলের ভিত্তিতে। **পরিশিষ্ট 4A.1, সারণী 4A.1-3** EA বিশ্লেষণে অন্তর্ভুক্ত সাম্প্রতিক ট্রানজিট এবং রেলের উন্নতি প্রকল্পগুলির তথ্য প্রদান করে।
- NYCDOT এবং অন্যান্য New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি সংস্থা COVID-19 অতিমারির প্রতিক্রিয়া হিসাবে প্রতিষ্ঠিত প্রোগ্রামগুলি চালিয়ে যাবে, যার মধ্যে যানবাহন চলাচলের জন্য রাস্তার কিছু অংশ বন্ধ করা ("ওপেন স্ট্রিট") এবং বাইরের খাবারের জন্য কার্ভসাইড পার্কিং লেন ব্যবহার ("ওপেন রেস্টোরান্ট") অন্তর্ভুক্ত।
- NYCDOT নতুন সাইকেল এবং বাস লেন সহ সাইকেল এবং বাস পরিকাঠামোর উন্নয়ন চালিয়ে যাবে।¹⁹ **অধ্যায় 4E, "পরিবহন: পথচারী এবং বাইসাইকেল,"** সম্প্রতি বাস্তবায়িত এবং পরিকল্পিত সাইকেল উন্নতির বিষয়ে আরও তথ্য প্রদান করে।

সারণী ES-1। প্রাথমিক বিকল্প ক্রিনিং-এর ফলাফল¹

বিকল্প	উদ্দেশ্য ও প্রয়োজনীয়তা: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD- তে যানজট এমনভাবে হ্রাস করতে হবে, যা ভবিষ্যতে পরিবহন উন্নতির জন্য রাজস্ব তৈরি করবে	লক্ষ্য 1: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD- এর মধ্যে প্রতিদিনের যানবাহন-মাইল ভ্রমণ (VMT) হ্রাস করতে হবে মাপদণ্ড: 5% কমিয়ে দিতে হবে (নো অ্যাকশনের সাথে সম্পর্কিত)	লক্ষ্য 2: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD- তে প্রতিদিন প্রবেশকারী যানবাহনের সংখ্যা হ্রাস করতে হবে মাপদণ্ড: 10% কমিয়ে দিতে হবে (নো অ্যাকশনের সাথে সম্পর্কিত)	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
NA-1: নো অ্যাকশন	পূরণ করে না	পূরণ করে না	পূরণ করে না	পূরণ করে না
NTP-1: পার্কিং-এর মূল্য নির্ধারণের কৌশল	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট 2 দেখুন)	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট 2 দেখুন)
T-1: সম্পূর্ণ সড়কপথে মূল্য নির্ধারণ: বিদ্যমান টোল সুবিধাগুলিতে টোল বাড়াতে হবে বা পরিবর্তনশীল টোল প্রয়োগ করতে হবে	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট 3 দেখুন)	পূরণ করে না (নোট 3 দেখুন)	পূরণ করে না
T-2: সম্পূর্ণ সড়কপথে মূল্য নির্ধারণ: Toll East এবং Harlem River সেতু	পূরণ করে না (নোট 4 দেখুন)	পূরণ করে	পূরণ করে	পূরণ করে না (নোট 4 দেখুন)
T-3: উষ্ণ-অকুপেব্লি টোল (HOT) লেন	পূরণ করে না (নোট 5 দেখুন)	পূরণ করে না	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট 5 দেখুন)
T-4: অঞ্চল ভিত্তিক মূল্য নির্ধারণ: CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)	পূরণ করে	পূরণ করে	পূরণ করে	পূরণ করে
O-1: পার্কিং-এর মূল্য নির্ধারণ: সরকার কর্তৃক ইস্যুকৃত পার্কিং পারমিট হ্রাস করতে হবে	পূরণ করে না	পূরণ করে	পূরণ করে	পূরণ করে না
O-2: ক্রুজিং কমাতে অতিরিক্ত ট্যাক্সি স্ট্যান্ড প্রদান করে	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট 6 দেখুন)	পূরণ করে না	পূরণ করে না
O-3: টেলিওয়ার্কিংয়ের জন্য প্রণোদনা তৈরি করে	পূরণ করে না	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট 7 দেখুন)	পূরণ করে না
O-4: রেশন লাইসেন্স প্লেট	পূরণ করে না	পূরণ করে	পূরণ করে	পূরণ করে না
O-5: বাধ্যতামূলক কারপুলিং	পূরণ করে না	পূরণ করে	পূরণ করে	পূরণ করে না
O-6: ট্রাকের দিনের ডেলিভারি সীমাবদ্ধতা	পূরণ করে না	পূরণ করে না (নোট 8 দেখুন)	পূরণ করে না (নোট 8 দেখুন)	পূরণ করে না

সারণী ES-1-এর জন্য নোট

- 1 নিম্নলিখিত সহ বিভিন্ন পূর্ববর্তী অধ্যয়ন এবং নথির উপর ভিত্তি করে স্ক্রিনিং করা হয়েছিল: New York সিটির Traffic Congestion Mitigation Commission, "কনজেশন মিটিগেশন কৌশল: শহরের পরিকল্পনার বিকল্প" (ডিসেম্বর 10, 2007); এবং "Traffic Congestion Mitigation Commission-এর কাছে রিপোর্ট এবং প্রস্তাবিত বাস্তবায়ন পরিকল্পনা" (জানুয়ারি 31, 2008), এবং এর পরিশিষ্টগুলি, যার মধ্যে অন্তর্গত Cambridge Systematics, Inc., "প্রযুক্তিগত মেমোরেন্ডাম: টেলিকমিউটিং ইনসেনটিভস," যা New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Economic Development Corporation এবং New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Department of Transportation-এর জন্য প্রস্তুত করা হয়েছিল (ডিসেম্বর 10, 2007); ক্যামব্রিজ সিস্টেম্যাটিক্স, Inc., "প্রযুক্তিগত স্মারক: নাইট ডেলিভারি ইনসেনটিভস," New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Economic Development Corporation এবং New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Department of Transportation-এর জন্য প্রস্তুত (ডিসেম্বর 10, 2007); Cambridge Systematics, Inc., "প্রযুক্তিগত স্মারক: ট্যাক্সির সঙ্গে সম্পর্কিত যানজট হ্রাস নীতি" New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Economic Development Corporation এবং New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Department of Transportation-এর জন্য প্রস্তুত করা হয়েছিল (ডিসেম্বর 10, 2007); Cambridge Systematics, Inc., "প্রযুক্তিগত স্মারক: Manhattan (ম্যানহাটন) Central Business District-এ (CBD) পার্কিংয়ের খরচ বাড়াতে হবে," New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Economic Development Corporation এবং New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Department of Transportation-এর জন্য প্রস্তুত করা হয়েছিল (ডিসেম্বর 10, 2007)।
- 2 NTP-1-এর জন্য: VMT হ্রাস উল্লেখযোগ্যভাবে 1 শতাংশের কম অনুমান করা হয়েছিল। এছাড়াও, New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি এবং MTA-এর মধ্যে এমন কোনও আইন বা চুক্তি নেই যা Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-কে সমর্থন করার জন্য MTA-এর এই বিকল্প থেকে উৎপন্ন রাজস্বকে নির্দেশ করবে।
- 3 T-1-এর জন্য: এই বিকল্পটি রাজস্ব তৈরি করবে, কিন্তু বার্ষিক নিট রাজস্ব MTA-এর Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর মূলধন প্রকল্পগুলির জন্য \$15 বিলিয়ন তহবিল দেওয়ার জন্য যথেষ্ট হবে না। টোল কতটা বাড়ানো হয়েছে এবং শুধুমাত্র Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) সুবিধা বা TBTA ও New York (নিউ ইয়র্ক) এবং New Jersey (নিউ জার্সি)-র Port Authority (পোর্ট অথরিটি) উভয় সুবিধাতেই টোল বাড়ানো হয়েছে কিনা, তার ওপর নির্ভর করে এই বিকল্পের সাহায্যে রাজস্বের পাশাপাশি VMT এবং যানবাহনের সংখ্যা হ্রাস করা হয়েছে। যদিও, কিছু ক্রসিং অটোলড বাকি থাকলে, ট্রাফিক অটোলড সুবিধার দিকে মোড় নেয়, যার ফলে রাজস্ব হ্রাস পায় এবং ট্রাফিক কমবে না। এছাড়াও, এই বিকল্পটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজটকে লক্ষ্য করবে না, কারণ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে অনেকগুলি বিনামূল্যে প্রবেশের পয়েন্ট উপলব্ধ থাকবে।
- 4 T-2-এর জন্য: পূর্ববর্তী গবেষণায় দেখা গেছে যে এই বিকল্পটি যানজট হ্রাস করবে এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্যগুলির সমতুল্য টোল রাজস্ব বাড়াতে পারে। এছাড়াও, New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি এবং MTA-এর মধ্যে এমন কোনও আইন বা চুক্তি নেই যা Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-কে সমর্থন করার জন্য MTA-কে রাজস্ব নির্দেশ করবে।
- 5 T-3-এর জন্য: HOT লেনগুলি কার্যকর রাজস্ব জেনারেটর হতে পারে, তবে একই মহাসড়কে বিনামূল্যে লেনের প্রাপ্যতার কারণে যানজট কমাতে এবং লক্ষ্য পূরণের জন্য যথেষ্ট রাজস্ব বাড়াতে তাদের ক্ষমতা সীমিত।
- 6 O-2-এর জন্য: অতিরিক্ত ট্যাক্সি স্ট্যান্ডের বিধান Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশকারী ট্যাক্সির সংখ্যার উপর কোন প্রভাব ফেলবে না এবং অগত্যা VMT হ্রাস করবে না কারণ ট্যাক্সিগুলিকে গ্রাহকদের ছাড়ানোর পরে ট্যাক্সি স্ট্যান্ডে ফিরে যেতে হবে। আরও, এই বিকল্পটি বিস্তৃতভাবে সমস্ত যানবাহনের জন্য VMT-কে সম্বোধন করবে না, বা এটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশকারী যানবাহনের সংখ্যা কমাতে পারবে না।
- 7 O-3-এর জন্য: পূর্ববর্তী গবেষণায় বলা হয়েছে যে এই বিকল্পটি New York (নিউ ইয়র্ক) সিটিতে যাতায়াতের ট্রিপ দুই শতাংশেরও কম কমিয়ে দেবে। COVID-19 অতিমারি নিয়ে সাম্প্রতিক অভিজ্ঞতা সেই উপসংহারকে সমর্থন করেছে। অঞ্চলটি স্বাভাবিক ব্যবসায়িক কার্যক্রমে ফিরে আসার সাথে-সাথে, বৃহৎ আকারের, পূর্ণ-সময়ের টেলিওয়ার্কিং অনুসরণ করে, অনেক অফিস কর্মী টেলিওয়ার্ক চালিয়ে যাচ্ছেন, কিন্তু ট্রাফিক স্তরগুলি প্রাক-COVID-19 মহামারী স্তরের কাছাকাছি ফিরে আসছে (আরও তথ্যের জন্য, দেখুন **অধ্যায় 1, "পরিচয়," বিভাগ 1.4.1)**)। এই ধরনের ন্যূনতম প্রভাবের সাথে, এমনকি NTP-1 বা O-2-এর মতো অন্যদের সাথে এই বিকল্পটি একত্রিত করলেও প্রকল্পের উদ্দেশ্য, প্রয়োজন এবং লক্ষ্য পূরণের জন্য যানজট হ্রাস এবং নতুন রাজস্ব পাওয়া যাবে না।
- 8 O-6-এর ক্ষেত্রে: সফল হওয়ার জন্য, ট্রাকের দিনের সীমাবদ্ধতার জন্য রিসিভারগুলিকে খোলা থাকতে হবে এবং রাতারাতি যানবাহনগুলি গ্রহণ করতে ইচ্ছুক হতে হবে। আরও, বিধিনিষেধগুলি কীভাবে প্রয়োগ করা হয়, তার উপর নির্ভর করে, কিছু বড় ট্রাক পরিবর্তে একাধিক ছোট ট্রাক পাঠাতে পারে, যার ফলে গাড়ির সংখ্যা এবং VMT বৃদ্ধি পায়।

CBD টোলিং-এর বিকল্প (অ্যাকশন অন্টারনেটিভ)

CBD টোলিং বিকল্প Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ প্রবেশকারী বা অবশিষ্ট যানবাহনগুলিকে টোল দেবে। CBD-তে প্রবেশকারী অ-বাণিজ্যিক যাত্রীবাহী যানবাহনগুলি প্রতিদিন একবার রোল করা হবে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে থাকা যানবাহনগুলি এমন যানবাহন যা ছেড়ে যাওয়ার শনাক্ত করা হয়, কিন্তু একই দিনে প্রবেশ করার সময় শনাক্ত করা যায় না। প্রদত্ত যে তাদের চলে যাওয়া শনাক্ত করা হয়েছিল, তারা অবশ্যই Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র মাধ্যমে চালিত হয়েছিল এবং তাই, দিনের কিছু অংশ থেকে গিয়েছিল। অবাণিজ্যিক যাত্রীবাহী যানবাহনগুলিকে দিনে একবারের বেশি টোল দেওয়া হবে না। প্রতিবন্ধী ব্যক্তিকে পরিবহনের জন্য উপযুক্ত যানবাহন এবং অনুমোদিত জরুরী যানবাহনের যোগ্যতার জন্য ছাড় থাকবে।

যে বাসিন্দাদের প্রাথমিক বাসস্থান Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর ভিতরে এবং যাদের New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেটের সামঞ্জস্যপূর্ণ মোট আয় \$60,000-এর কম তারা করযোগ্য বছরে দেওয়া Manhattan (ম্যানহাটন) CBD টোলের পরিমাণের সমান New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেট ট্যাক্স ক্রেডিট পাওয়ার যোগ্য হবেন।

টোলের পরিমাণ পরিবর্তনশীল হবে, যখন যানজট বেশি হয়, তখন পিক পিরিয়ডে উচ্চ টোল চার্জ করা হয়। কারণ প্রভাবগুলি টোল কাঠামোর সাথে ঘনিষ্ঠভাবে সম্পর্কিত, CBD টোলিং বিকল্প সংক্রান্ত টোলিং পরিস্থিতিতে টোল কাঠামোর একটি পরিসীমা মূল্যায়ন করেছে। এই টোলিংয়ের বেশিরভাগ পরিস্থিতিতে, ডেলিভারি ট্রাকের মতো বিভিন্ন ধরনের যানবাহনের টোল হার অ-বাণিজ্যিক যাত্রীবাহী যানবাহনের টোল হারের চেয়ে আলাদা।

উপকারী ও প্রতিকূল প্রভাব: CBD টোলিং বিকল্পের টোলিং পরিস্থিতি সম্পর্কে কোন বিষয়টি জানা গুরুত্বপূর্ণ?

EA সম্পূর্ণ হওয়ার পর প্রকৃত টোল কাঠামোর বিষয়ে একটি সিদ্ধান্ত নেওয়া হবে। একটি Traffic Mobility Review Board (TMRB) টোল রেট, ছাড়, অন্যান্য টোল টানেল বা সেতুতে প্রদত্ত টোলের জন্য CBD টোলের বিপরীতে প্রযোজ্য ক্রসিং ক্রেডিট এবং/অথবা ডিসকাউন্টের বিষয়ে সুপারিশ বিকাশের জন্য প্রতিষ্ঠিত হবে। EA-এর জন্য, CBD টোলিং বিকল্পের সাথে ঘটতে পারে এমন প্রভাবের পরিসর অন্বেষণ করতে, প্রকল্পের স্পনসররা প্রাথমিকভাবে ছয়টি টোলিং পরিস্থিতি (A-F) তৈরি করেছে। প্রতিটি পরিস্থিতিতে ক্রসিং ক্রেডিট, সম্ভাব্য ডিসকাউন্ট (ক্যাপ আকারে), এবং ছাড় (সারণী ES-2) এর বিভিন্ন সমন্বয় অন্তর্ভুক্ত থাকে। প্রাথমিক জনসাধারণের প্রচারের পরে এবং ট্রাক ট্র্যাফিকের পরিবর্তনের বিষয়ে উদ্বিগ্ন প্রকাশ করার পরে, এই ট্র্যাফিক প্রভাবগুলির কিছু এড়াতে একটি সম্ভব দৃশ্যকল্প (G) যুক্ত করা হয়েছিল। **অধ্যায় 2, "প্রকল্প বিকল্প,"** প্রতিটি পরিস্থিতিতে আরও বিশদ প্রদান করে যখন **উপঅধ্যায় 4A, "পরিবহন: আঞ্চলিক পরিবহন প্রভাব এবং মডেলিং"** এবং **উপঅধ্যায় 4B, "পরিবহন: হাইওয়ে এবং লোকাল ইন্টারসেকশন,"** ট্র্যাফিক প্রভাব সম্পর্কে আরও

কীভাবে এবং কখন আমাকে টোল করা হবে?

কখন এবং কীভাবে টোল প্রয়োগ করা হবে তার কিছু উদাহরণ নিচে দেওয়া হল।

- সোমবার সকালে একটি গাড়ি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে চলে এবং সোমবার সন্ধ্যায় মধ্যরাতের আগে ছেড়ে যায়। এটি কখন প্রবেশ করবে এবং কখন Manhattan (ম্যানহাটন) CBD ছেড়ে যাবে তা শনাক্ত করা হবে। কারণ যাত্রীবাহী যানবাহন থেকে প্রতিদিন একবার মাত্র টোল নেওয়া হবে।
- একটি গাড়ি সোমবার Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে চলে এবং বুধবার ছেড়ে না যাওয়া পর্যন্ত পার্ক করে। এটি সোমবার প্রবেশ করার জন্য এবং বুধবার Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র মধ্য দিয়ে যাওয়ার সময় বাকি থাকার জন্য চার্জ করা হবে। মঙ্গলবার পুরো 24-ঘন্টা পার্ক করা হলে এটি চার্জ করা হবে না।
- একটি গাড়ি একই দিনে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে দুটি রাউন্ড ট্রিপ করে। এটির ক্ষেত্রে একটি একক টোল চার্জ করা হবে, কারণ যাত্রীবাহী যানবাহনগুলি প্রতিদিন মাত্র একবার চার্জ করা হবে।
- একটি গাড়ি সারা সপ্তাহ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র মধ্যে পার্ক করা হয় এবং তারপরে শনিবার Manhattan (ম্যানহাটন) CBD থেকে এক দিনের ভ্রমণের জন্য ছেড়ে যায়, মধ্যরাতের আগে ফিরে আসে। গাড়িটি একই দিনে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে ছেড়ে যাওয়া (বাকি থাকা) এবং প্রবেশ করা শনাক্ত করা হবে। কারণ যাত্রীবাহী যানবাহনগুলি প্রতিদিন মাত্র একবার চার্জ করা হবে, শনিবার একটি একক টোল চার্জ করা হবে।
- একটি গাড়ি সারা সপ্তাহ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র মধ্যে পার্ক করা হয় এবং তারপরে শুক্রবার Manhattan (ম্যানহাটন) CBD ছেড়ে যায় এবং সোমবার ফিরে আসে। গাড়িটি শুক্রবার ছেড়ে যাওয়া (বাকি) এবং সোমবার ফেরার সময় প্রবেশ করা শনাক্ত করা হবে। এটি বাকি থাকার জন্য শুক্রবার এবং প্রবেশের জন্য সোমবার চার্জ পাবে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে সারাদিন পার্কিং করার সময় বা যেদিন দূরে ছিল সেই দিনগুলিতে এটি চার্জ করা হবে না।

তথ্য প্রদান করে।

সারণী ES-21 CBD টোলিং বিকল্পের জন্য টোলিং পরিস্থিতি মূল্যায়ন করা হয়েছে

প্যারামিটার ¹	দৃশ্যকল্প A	দৃশ্যকল্প B	দৃশ্যকল্প C	দৃশ্যকল্প D	দৃশ্যকল্প E	দৃশ্যকল্প F	দৃশ্যকল্প G
	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
সময়কাল²							
ভিড়: সপ্তাহের মাঝের দিন	6 a.m. থেকে 8 p.m.	6 a.m. থেকে 8 p.m.	6 a.m. থেকে 8 p.m.	6 a.m. থেকে 8 p.m.	6 a.m. থেকে 8 p.m.	6 a.m. থেকে 10 a.m.; 4 p.m. থেকে 8 p.m.	6 a.m. থেকে 8 p.m.
ভিড়: সপ্তাহান্তে	10 a.m. থেকে 10 p.m.	10 a.m. থেকে 10 p.m.	10 a.m. থেকে 10 p.m.	10 a.m. থেকে 10 p.m.	10 a.m. থেকে 10 p.m.	10 a.m. থেকে 10 p.m.	10 a.m. থেকে 10 p.m.
কম ভিড়: সপ্তাহের মাঝের দিন	8 p.m. থেকে 10 p.m.	8 p.m. থেকে 10 p.m.	8 p.m. থেকে 10 p.m.	8 p.m. থেকে 10 p.m.	8 p.m. থেকে 10 p.m.	10 a.m. থেকে 4 p.m.	8 p.m. থেকে 10 p.m.
রাতজুড়ে: সপ্তাহের মাঝের দিন	10 p.m. থেকে 6 a.m.	10 p.m. থেকে 6 a.m.	10 p.m. থেকে 6 a.m.	10 p.m. থেকে 6 a.m.	10 p.m. থেকে 6 a.m.	8 p.m. থেকে 6 a.m.	10 p.m. থেকে 6 a.m.
রাতজুড়ে সপ্তাহান্তে	10 p.m. থেকে 10 a.m.	10 p.m. থেকে 10 a.m.	10 p.m. থেকে 10 a.m.	10 p.m. থেকে 10 a.m.	10 p.m. থেকে 10 a.m.	10 p.m. থেকে 10 a.m.	10 p.m. থেকে 10 a.m.
সম্ভাব্য ক্রসিং ক্রেডিট							
Queens-Midtown, Hugh L. Carey, Lincoln, Holland Tunnels-এ প্রদত্ত টোলের জন্য CBD টোলের প্রতি ক্রেডিট	না	না	হ্যাঁ	হ্যাঁ	হ্যাঁ	হ্যাঁ	না
Robert F. Kennedy, Henry Hudson, George Washington Bridges-এ প্রদত্ত টোলের জন্য CBD টোলের দিকে ক্রেডিট	না	না	না	না	না	হ্যাঁ	না
প্রতিদিন টোলের সংখ্যার উপর সম্ভাব্য ছাড় এবং সীমা (সর্বোচ্চ)							
গাড়ি, মোটরসাইকেল, বাণিজ্যিক ভ্যান	দিনে একবার	দিনে একবার	দিনে একবার	দিনে একবার	দিনে একবার	দিনে একবার	দিনে একবার
ট্যাক্সি	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	দিনে একবার	ছাড়	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	ছাড়	দিনে একবার	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই
FHVs	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	দিনে একবার	দিনে তিনবার	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	দিনে তিনবার	দিনে একবার	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই
ছোট ও বড় আকারের ট্রাক	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	দিনে দু'বার	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	দিনে একবার	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই
বাস	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	ছাড়	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	Transit বাস-ছাড় অন্যদের উপর কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই	ছাড়	কোনো সর্বোচ্চ সীমা নেই
আনুমানিক টোল রেট ধরে নেওয়া হয়েছে³							
ভিড়	\$9	\$10	\$14	\$19	\$23	\$23	\$12
কম ভিড়	\$7	\$8	\$11	\$14	\$17	\$17	\$9
রাতজুড়ে	\$5	\$5	\$7	\$10	\$12	\$12	\$7

- ¹ CBD টোলিং বিকল্প বাস্তবায়নের ফলে সম্ভাব্য প্রভাবের পরিসরের মূল্যায়ন করার জন্য এই টেবিলের প্যারামিটারগুলিকে মডেলিংয়ের উদ্দেশ্যে ধরে নেওয়া হয়েছিল। প্রকৃত টোল রেট, সম্ভাব্য ক্রেডিট, ছাড় এবং/অথবা ডিসকাউন্ট এবং দিনের সময় যখন টোল রেট প্রযোজ্য হবে তা TBTA বোর্ড দ্বারা ট্রাফিক মোবিলিটি রিভিউ বোর্ডের সুপারিশের পরে নির্ধারিত হবে। **পরিশিষ্ট 2E, "প্রকল্প বিকল্প: টোলিং পরিস্থিতির সংজ্ঞা,"** প্রতিটি টোলিং পরিস্থিতির জন্য ধার্যকৃত হার, সম্ভাব্য ক্রেডিট, ছাড়, এবং/অথবা ছাড় সম্পর্কে আরও বিস্তারিত তথ্য প্রদান করে।
- ² ভিড় থাকার সময় টোল বেশি হবে যখন ট্রাফিক বেশি থাকে। এগুলি TBTA দ্বারা চূড়ান্ত টোল সময়সূচীতে নির্ধারণ করা হবে। সমস্ত টোলিং পরিস্থিতিতে মনোনীত "গ্রিডলক সতর্কতা" দিনে একটি উচ্চ টোল অন্তর্ভুক্ত, যদিও প্রকল্পের জন্য পরিচালিত মডেলিং এই উচ্চ টোলকে প্রতিফলিত করে না, কারণ এটি অস্বাভাবিকভাবে উচ্চ ট্রাফিক স্তরের দিনগুলির চেয়ে সাধারণ দিনগুলিকে বিবেচনা করে।
- ³ টোল হারগুলি E-ZPass (ই-জেডপাস) ব্যবহার করে অটো, বাণিজ্যিক ভ্যান এবং মোটরসাইকেলের জন্য এবং বৃত্তাকার। সমস্ত টোলিং পরিস্থিতির জন্য, E-ZPass (ই-জেডপাস) ব্যবহার করে না এমন যানবাহনের জন্য বিভিন্ন হার প্রযোজ্য হবে; টোলিং দৃশ্যকল্প A থেকে F এর জন্য, বিভিন্ন যানবাহনের ক্লাস বিভিন্ন টোল প্রদান করবে (দেখুন **পরিশিষ্ট 2E, "টোলিং পরিস্থিতির সংজ্ঞা"**)। ছোট ট্রাকের জন্য টোলিং পরিস্থিতিতে সর্বোচ্চ E-ZPass (ই-জেডপাস) হার (বৃত্তাকার) পরিসীমা হবে \$12-\$65; বড় ট্রাকের জন্য, পরিসীমা হবে \$12-\$82।

টোল কাঠামোর বেশ কয়েকটি উপাদান রয়েছে, তবে প্রকল্পের প্রভাবের মাত্রা এবং বিতরণের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ কারণ হল টোল হার। সামগ্রিকভাবে, প্রকল্পের ফলে আঞ্চলিক এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD উভয় ক্ষেত্রেই যানজটের সুবিধা হবে। স্থানীয় স্তরে, টোল কাঠামোর উপর নির্ভর করে, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র কাছাকাছি এবং সংলগ্ন যানবাহনগুলি টোল এড়াতে অন্যান্য রুটে মোড় নেওয়ার কারণে ট্র্যাফিকের পরিমাণ বৃদ্ধি বা হ্রাস পাবে। **সারণী ES-4** এই প্রভাব এবং প্রস্তাবিত প্রশমন সংক্রান্ত অতিরিক্ত তথ্য প্রদান করে। নিম্নলিখিত প্রবণতা বোঝা গুরুত্বপূর্ণ:

- সমস্ত টোলিং পরিস্থিতি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশের ট্র্যাফিক কমিয়ে দেবে।
- সমস্ত টোলিং পরিস্থিতিতে এই অঞ্চলের যানজট হ্রাসে সামগ্রিক নেট সুবিধা হবে।
- ডিসকাউন্ট, ক্রসিং ক্রেডিট এবং ছাড় যোগ করার জন্য সামগ্রিক টোলের হার বাড়াতে হবে, যা আরও যানজট হ্রাসের দিকে পরিচালিত করবে।
- উচ্চতর টোল রেট ট্র্যাফিক কমাবে, এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশের ট্রানজিট রাইডারশিপ বাড়িয়ে দেবে।
- চালকরা টোল এড়িয়ে যাওয়ায় উচ্চ টোলের হার ট্র্যাফিক ডাইভারশনকে বাড়িয়ে তুলবে। এটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কম ট্র্যাফিকের দিকে পরিচালিত করবে এবং সিবিডি'র বাইরে ট্র্যাফিক প্যাটার্নে পরিবর্তন আনবে, পাশাপাশি অন্যত্র স্থানীয়কৃত স্থানে ট্র্যাফিকের বৃদ্ধি এবং হ্রাস উভয়ই ঘটবে।
- ক্রসিং ক্রেডিটগুলি CBD-এ বিভিন্ন রুটের মোট খরচকে সমতার কাছাকাছি নিয়ে আসবে এবং সেইজন্য যেখানে ট্র্যাফিক হ্রাস ঘটবে তার মাত্রা এবং ভারসাম্য পরিবর্তন করবে, যা CBD টোলের বিপরীতে TBTA বা PANYNJ টোলের জন্য ডাইভারদের যে পরিমাণ অর্থ প্রদান করে তার কিছু জমা করবে।
 - ❖ ক্রসিং ক্রেডিট সহ টোলিং পরিস্থিতি Queens (কুইন্স) থেকে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশের ট্র্যাফিক কমাতে কম প্রভাব ফেলবে এবং ক্রেডিট ক্রস না করে টোলিং পরিস্থিতির তুলনায় New Jersey (নিউ জার্সি) থেকে প্রবেশের ট্র্যাফিক কমাতে অনেক কম প্রভাব ফেলবে। ক্রসিং ক্রেডিট সহ টোলিং পরিস্থিতি 60th স্ট্রিট এবং Brooklyn (ব্রুকলিন)-এর উত্তর থেকে প্রবেশের ট্র্যাফিকের বৃহত্তর হ্রাসের দিকে পরিচালিত করবে।
 - ❖ ক্রসিং ক্রেডিট কিছু ডাইভারকে বর্তমানে-মুক্ত East River Bridges থেকে TBTA-এর টোল টানেলে স্থানান্তর করতে উৎসাহিত করবে। ফলস্বরূপ, Queens-Midtown Tunnel ও Hugh L. Carey Tunnel-এ ট্র্যাফিক বাড়বে, যার ফলে Long Island Expressway-তে বেশি ট্র্যাফিকের ফলে এবং Gowanus Expressway বরাবর BQE থেকে Hugh Carey Tunnel-এ ট্র্যাফিকের স্থানান্তর, সেইসাথে Manhattan (ম্যানহাটন)-এ স্থানীয় রাস্তায় ট্র্যাফিক বৃদ্ধি পায় যা এই টানেলে এবং সেখান থেকে ট্র্যাফিককে সহায়তা করে।

টোল রেট এবং ক্রসিং ক্রেডিট ছাড়াও, অন্যান্য অনেক কারণ উপকারী এবং প্রতিকূল প্রভাব তৈরিতে ভূমিকা পালন করে।

ট্রাকের টোল মূল্য। গাড়ির বিপরীতে, ট্রাকগুলি একটি ভিন্ন মোডে স্থানান্তরিত হতে পারে না (যেমন, transit)। ট্রাকগুলি তাদের চূড়ান্ত গন্তব্যে যাওয়ার পথে CBD এর মাধ্যমে ভ্রমণের জন্য, টোল প্রদানের জন্য তাদের একমাত্র বিকল্প হল Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর আশেপাশে ট্রিপ না করা বা ঘুরিয়ে দেওয়া। সাধারণ ট্র্যাফিকের মতোই, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশকারী ট্রাকের ট্র্যাফিক বর্ধিত টোল হ্রাস পায়। টোল বৃদ্ধির সাথে (সাধারণ ট্র্যাফিকের অনুরূপ) ট্রাক ডাইভারশন বৃদ্ধি পায়। বিশেষ করে, ট্রাকগুলি Staten Island এবং South Bronx-এর হাইওয়ের রুটে ঘুরবে।

নাগরিক সচেতনতা বৃদ্ধির প্রতিক্রিয়া

Cross Bronx Expressway-তে ট্রাক ট্র্যাফিক বৃদ্ধির সাথে সম্পর্কিত প্রাথমিক নাগরিক সচেতনতা বৃদ্ধির সময় উত্থাপিত উদ্বেগের প্রতিক্রিয়া এবং টোল এড়াতে ট্রাকগুলির ভ্রমণের বিকল্প মোড নেই, দৃশ্যকল্প G যোগ করা হয়েছিল। এই দৃশ্যকল্পটি গাড়ি এবং ট্রাকের জন্য একই টোল হার চার্জ করে এবং South Bronx এবং Staten Island-এ ট্রাকের পরিবর্তন উল্লেখযোগ্যভাবে হ্রাস করে। দেখুন অধ্যায় 4A, "আঞ্চলিক পরিবহন প্রভাব এবং মডেলিং।"

যে সময় টোল নেওয়া হয়েছে। রাতারাতি সময়ের মধ্যে টোল কমানো বিকল্প রুটে ডাইভারশন কমিয়ে দেবে, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাইরে প্রভাব কমবে এবং ডেলিভারি যানবাহনগুলিকে রাতারাতি কম যানজটে স্থানান্তরিত করতে উৎসাহিত করবে। যদিও এই কম রাতারাতি চার্জের সাথে যথেষ্ট নয়, তবুও ট্রাফিক হ্রাস ঘটবে।

অ্যাকশন অলটারনেটিভ কীভাবে প্রকল্পের উদ্দেশ্য পূরণ করে?

FHWA নো অ্যাকশন এবং CBD টোলিং বিকল্প (অ্যাকশন বিকল্প) সামগ্রিকভাবে বিবেচনা করবে, যদিও মনে রাখবেন যে অ্যাকশন বিকল্পটিতে সম্ভাব্য টোলিং পরিস্থিতির একটি পরিসর অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। **সারণী ES-3** সংক্ষিপ্ত করা হয়েছে কীভাবে নো অ্যাকশন এবং অ্যাকশন বিকল্প প্রকল্পের উদ্দেশ্য, চাহিদা এবং লক্ষ্য পূরণ করে।

সারণী ES-3। নো অ্যাকশন এবং CBD টোলিং বিকল্পগুলির জন্য মূল্যায়ন ফলাফলের তুলনা

ক্রিনিং মানদণ্ড	নো অ্যাকশন অল্টারনেটিভ	CBD টোলিং (অ্যাকশন) অল্টারনেটিভ
উদ্দেশ্য ও প্রয়োজনীয়তা: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজট এমনভাবে হ্রাস করতে হবে, যা ভবিষ্যতে পরিবহন উন্নতির জন্য রাজস্ব তৈরি করবে	পূরণ করে না	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) <i>দৈনিক VMT হ্রাস (2023)</i>	পূরণ করে না	পূরণ করে
লক্ষ্য 2: Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রতিদিন প্রবেশকারী যানবাহনের সংখ্যা হ্রাস করতে হবে মাপদণ্ড: 10% কম করতে হবে (নো অ্যাকশনের সাথে সম্পর্কিত) <i>দৈনিক যানবাহন হ্রাস (2023)</i>	পূরণ করে না	পূরণ করে
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 <i>MTA-এর Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-কে সমর্থন করার জন্য নিট রাজস্ব</i>	পূরণ করে না	পূরণ করে ¹
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 না	পূরণ করে

¹ যদিও টোলিং দৃশ্যকল্প B এই পরিবেশগত মূল্যায়ন (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 ফলস্বরূপ VMT হ্রাস এবং রাজস্ব উপস্থাপিত অন্যান্য পরিস্থিতির সীমার মধ্যে পড়বে। **অধ্যায় 16, "প্রভাবগুলির সংক্ষিপ্তসার,"** পরিবর্তিত টোলিং দৃশ্যকল্প B সম্পর্কে আরও তথ্য প্রদান করে।

² \$15 বিলিয়ন তহবিল করার জন্য প্রয়োজনীয় নেট রাজস্ব অনেকগুলি অর্থনৈতিক কারণের উপর নির্ভর করে, যার মধ্যে সুদের হার এবং মেয়াদ সীমাবদ্ধ নয়। এই 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 বৃত্তাকার এবং প্রকল্প মডেলিংয়ের উপর ভিত্তি করে।

EA তে বর্ণিত হিসাবে, TBTA বোর্ড একটি চূড়ান্ত টোল কার্টামো গ্রহণ করবে, যার মধ্যে টোল রেট এবং যেকোনো ক্রসিং ক্রেডিট, ডিসকাউন্ট, এবং/অথবা ছাড় রয়েছে, যা Traffic Mobility Review Board-এর সুপারিশ দ্বারা এবং State Administrative Procedure Act (রাজ্য প্রশাসনিক পদ্ধতি আইন) অনুসারে একটি জনশুনানি অনুসরণ করে জানানো হবে।

প্রজেক্টের প্রভাবগুলি কী-কী?

এই EA 18টি রিসোর্স এরিয়া বিশ্লেষণ করে। **চিত্র ES-4** সেগুলিকে চিহ্নিত করে যেখানে প্রকল্পের শুধুমাত্র উপকারী বা কোন প্রতিকূল প্রভাব থাকবে না এবং সেইসব ক্ষেত্রগুলি চিহ্নিত করে যেগুলি সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাবগুলি চিহ্নিত করেছে যা প্রশমিত হবে। সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাবের ক্ষেত্রে, এই প্রতিকূল প্রভাবগুলির মধ্যে কিছু শুধুমাত্র নির্দিষ্ট টোলিং পরিস্থিতিতে ঘটবে। **সারণী ES-4** টোলিংয়ের কোন পরিস্থিতিতে উপকারী বা প্রতিকূল প্রভাব ফেলবে এবং কী মাত্রায় তার উপর আরও বিশদ প্রদান করে। প্রতিটি নিজ-নিজ অধ্যায় অতিরিক্ত বিবরণ এবং আলোচনা প্রদান করে।

চিত্র ES-4। EA-এ মূল্যায়ন করা সম্পদ এলাকা এবং প্রভাব

শুধুমাত্র উপকারী বা কোন প্রতিকূল প্রভাব নেই এমন এলাকা	সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব সহ এলাকা
<p>পরিবহন: আঞ্চলিক পরিবহন পরিবহন: পার্কিং সামাজিক অবস্থা: জনসংখ্যা সামাজিক অবস্থা: প্রতিবেশীদের বৈশিষ্ট্য সামাজিক অবস্থা: জনগণের নীতি অর্থনৈতিক অবস্থা শক্তি পার্ক এবং বিনোদনমূলক সম্পদ ঐতিহাসিক ও সাংস্কৃতিক সম্পদ দৃশ্যগত সম্পদ বায়ুর গুণমান শক্তি গোলমাল প্রাকৃতিক সম্পদ বিপজ্জনক বর্জ্য/দূষিত উপাদান নির্মাণ প্রভাব</p>	<p>পরিবহন: হাইওয়ে এবং ইন্টারসেকশন পরিবহন: Transit পরিবহন: পথচারী এবং সাইকেল পরিবেশগত ন্যায়বিচার</p>

পরিবেশগত ন্যায়বিচার জনসংখ্যার উপর প্রোজেক্টের প্রভাবগুলি কী-কী?

প্রকল্পের কিছু প্রভাব কিছু নির্দিষ্ট স্থানে ঘটে, তাই এই প্রভাবগুলি সমগ্র অঞ্চল বা জনসংখ্যা জুড়ে বিস্তৃতভাবে ঘটেছে কিনা বা তারা নিম্ন-আয়ের বা ঐতিহাসিকভাবে কম প্রতিনিধিত্বকারী (পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায় বা জনসংখ্যা) সম্প্রদায় বা জনসংখ্যাকে প্রভাবিত করে কিনা সেদিকে মনোযোগ দেওয়া হয়েছিল। নিম্নলিখিত অনুচ্ছেদগুলি সম্পর্কিত উপকারী বা প্রতিকূল প্রভাব সম্পর্কে অতিরিক্ত ব্যাখ্যা প্রদান করে।

ট্র্যাফিক হ্রাস করা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে এবং কাছাকাছি ভ্রমণকারী সমস্ত চালককে উপকৃত করবে, যার মধ্যে পরিবেশগত ন্যায়বিচারের জনসংখ্যা রয়েছে, ভ্রমণের সময় উন্নত করে, যানবাহন পরিচালনার খরচ হ্রাস করে এবং নিরাপত্তার উন্নতি করে। প্রকল্পটি আঞ্চলিক বায়ুর গুণমানকেও উন্নত করবে এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে বসবাসকারী বেশিরভাগ পরিবেশগত ন্যায়বিচারের জনগোষ্ঠী কম ট্র্যাফিকের কারণে কম স্থানীয় দূষণকারী নির্গমনের অভিজ্ঞতা পাবে। অতিরিক্ত সুবিধাগুলি **অধ্যায় 17, "পরিবেশগত ন্যায়বিচার"**-এ বর্ণিত হয়েছে।

কম আয়কারী গাড়িচালক। নতুন CBD টোলের খরচ প্রধানত নিম্ন আয়ের চালকদের দ্বারা বহন করা হবে না। যদিও, স্বল্প আয়ের চালকদের জন্য যাদের ব্যক্তিগত যানবাহন ছাড়া Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে পৌঁছানোর কোন কার্যকর বিকল্প নেই, সেই খরচের প্রভাব আরও ভারী হবে কারণ টোলের খরচ তাদের উপলব্ধ আয়ের একটি বড় শতাংশ গ্রাস করবে। এইভাবে, নতুন টোল খরচের সাথে যুক্ত স্বল্প আয়ের চালকদের উপর বিরূপ প্রভাব একটি অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাব গঠন করবে।

ট্যাক্সি ও FHVসি। নিউ ইয়র্ক (New York) সিটির Taxi & Limousine Commission (TLC) এর প্রয়োজন হয় যে যাত্রীরা ভ্রমণের সময় যেকোন টোল খরচের জন্য ট্যাক্সি ড্রাইভারকে ফেরত দিতে হবে; যখন কোনও যাত্রী গাড়িতে থাকে না, তখন চালকরা ব্যবসা করার খরচের অংশ হিসাবে আজ টোল প্রদান করে। TLC এছাড়াও বিধিগুলি প্রকাশ করেছে যা FHVসি (Uber এবং Lyft) এর উচ্চ-ভলিউম শ্রেণীকে পরিচালনা করে এবং FHV পরিষেবাগুলি ভাড়া, টোল, ট্যাক্সি এবং গ্র্যাডুইটি সহ যাত্রীদের কাছ থেকে নেওয়া ড্রিপের জন্য আইটেমাইজড ভাড়া সম্পর্কিত TLC তথ্য সংগ্রহ করা এবং প্রেরণ করার প্রয়োজন হয়।

CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) দ্বারা বাস্তবায়িত যেকোনো চার্জ সম্ভবত বিদ্যমান কার্ঠামো অনুসরণ করবে। সুতরাং, উপস্থিত থাকাকালীন, গ্রাহক টোল পরিশোধের জন্য দায়ী থাকবে এবং এটি দেখানোর জন্য চূড়ান্ত রসিদটি আইটেমাইজ করা হবে। যদি কোনও গ্রাহক উপস্থিত না থাকে, তবে গাড়টিকে যাত্রীবাহী গাড়ির মতো চার্জ করা হবে, যদি না ছাড় দেওয়া হয় বা ক্যাপ করা হয়।

নিম্ন আয়ের চালকদের উপর উচ্চ এবং অসামঞ্জস্যপূর্ণ প্রতিকূল প্রভাব মোকাবেলা করার জন্য প্রকল্পের স্পনসররা নিম্নলিখিত প্রশমন এবং বর্ধিতকরণগুলি চালু করবে, যারা মনে করেন যে তাদের এখনও গাড়ি চালাতে হবে।

প্রশমন

প্রজেক্ট Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাসিন্দাদের দ্বারা প্রদত্ত CBD টোলের জন্য একটি ট্যাক্স ক্রেডিট অন্তর্ভুক্ত থাকবে যাদের করযোগ্য বছরের জন্য New York (নিউ ইয়র্ক)-এর সামঞ্জস্যপূর্ণ মোট আয় \$60,000-এর কম। TBTA New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেটের Department of Taxation and Finance (NYS DTF) এর সাথে সমন্বয় করবে যাতে NYS ট্যাক্স ক্রেডিট পাওয়ার যোগ্য ড্রাইভারদের জন্য প্রয়োজনীয় ডকুমেন্টেশনের উপলব্ধতা নিশ্চিত করা যায়।

TBTA প্রকল্পের ওয়েবসাইটে ট্যাক্স ক্রেডিট সম্পর্কিত তথ্য পোস্ট করবে, NYS DTF ওয়েবসাইটে উপযুক্ত অবস্থানের একটি লিঙ্ক সহ যোগ্য ড্রাইভারদের ক্রেডিট দাবি করার তথ্যের জন্য গাইড করবে।

TBTA ক্রেডিট কার্ড ব্যাকআপ ছাড়াই গ্রাহকদের জন্য \$10 E-ZPass (ই-জেডপাস) ট্যাগ ডিপোজিট ফি বাদ দেবে।

TBTA বিদ্যমান E-ZPass (ই-জেডপাস) পেমেন্ট এবং গ্ল্যান বিকল্পগুলির বর্ধিত প্রচার সরবরাহ করবে, যার মধ্যে ড্রাইভারদের প্রতি ট্রিপে অর্থ প্রদানের ক্ষমতা (প্রি-লোড ব্যালেন্সের পরিবর্তে), অংশগ্রহণকারী রিটেইল অবস্থানগুলিতে নগদ দিয়ে তাদের অ্যাকাউন্টগুলি পুনরায় পূরণ করা এবং ডিসকাউন্ট গ্ল্যানগুলি সহ ইতিমধ্যেই রয়েছে, যার সম্পর্কে তারা সচেতন নাও হতে পারে।

TBTA বিদ্যমান ছাড়যুক্ত transit ভাড়া পণ্য এবং প্রোগ্রামগুলির জন্য যোগ্যতার বিষয়ে আউটরিচ এবং শিক্ষা প্রদান করবে, যার মধ্যে 65 বছর বা তার বেশি বয়সী ব্যক্তিদের জন্য, প্রতিবন্ধী ব্যক্তিদের জন্য এবং কম আয়ের ব্যক্তিদের জন্য এই কাজটি করা হবে, যাদের সম্পর্কে অনেকেই জানেন না।

প্রকল্পের স্পনসররা একটি পরিবেশগত ন্যায্যবিচার সম্প্রদায় গ্রুপ প্রতিষ্ঠা করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যেটি আপডেট করা তথ্য ও বিশ্লেষণ শেয়ার করতে এবং সম্ভাব্য উদ্বেগের কথা শুনতে দ্বি-বার্ষিক ভিত্তিতে মিলিত হবে এবং প্রথম সিটিং-টি বাস্তবায়নের ছয় মাস পরে হবে।

বর্ধিতকরণ

NYC-এর বাসগুলি সাবওয়ে সহ অন্যান্য পরিবহণের পদ্ধতির তুলনায় নিম্ন আয়ের এবং সংখ্যালঘু পরিবারের একটি বড় অংশ পরিবেশন করে। MTA একটি পন্থা তৈরি করেছে যা ইকুইটি এবং বায়ুর মানের বিবেচনাকে একত্রিত করে ইকুইটি অগ্রাধিকার ক্ষেত্রগুলিকে তার বাস নেটওয়ার্ক পুনরায় ডিজাইনের জন্য চিহ্নিত করে। ইকুইটি অগ্রাধিকার ক্ষেত্রগুলি সুসম পরিবহন এবং সুযোগগুলিতে অ্যাক্সেসের প্রচারের জন্য এই transit-নির্ভর, ঐতিহাসিকভাবে প্রান্তিক এবং সুবিধাবঞ্চিত অঞ্চলগুলিতে ইকুইটি এবং সুযোগগুলিতে অ্যাক্সেসের জন্য উন্নতি এবং বিনিয়োগের লক্ষ্যে ব্যবহার করা হয়। Staten Island এবং Bronx-এ সম্প্রতি বাস্তবায়িত বাস নেটওয়ার্ক পুনঃডিজাইনগুলি ভালভাবে সমাদৃত হয়েছে। Queens (কুইন্স) এবং Brooklyn (ব্রুকলিন)-এ নেটওয়ার্ক পুনরায় ডিজাইনের কাজ চলছে। TBTA MTA NYCT-এর সাথে কাজ করার জন্য প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যাতে EA-তে চিহ্নিত এলাকাগুলিকে মোকাবেলা করা যায়, যেখানে Brooklyn (ব্রুকলিন) এবং Manhattan (ম্যানহাটন) বাস নেটওয়ার্ক রিডিজাইনগুলি এগিয়ে যাওয়ার সাথে-সাথে বাস পরিষেবা উন্নত করা যেতে পারে।

বেশ কিছু টোলিং পরিস্থিতিতে ট্যাক্সি এবং/অথবা FHV-এর জন্য চার্জ করা যেতে পারে এমন ট্রিপের সংখ্যার উপর ছাড় বা ছুট (ক্যাপের আকারে) অন্তর্ভুক্ত। ছাড় এবং ক্যাপগুলি ট্যাক্সি/FHV চালকদের উপর টোলের বোঝা হ্রাস করে, যখন প্রকল্পের যানজট এবং রাজস্ব উদ্দেশ্য পূরণের জন্য অন্যান্য চালকদের জন্য টোলের হার বৃদ্ধি করে। যদি প্রতিটি ট্রিপের জন্য ট্যাক্সি এবং FHV-এর জন্য চার্জ করা হয়, তাহলে তাদের পরিষেবার চাহিদা কমে যাবে, বিশেষ করে New York (নিউ ইয়র্ক) সিটিতে, ট্রিপ হ্রাস করবে এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্যগুলি আরও ভালভাবে পূরণ করবে, কিন্তু নতুন সরাসরি খরচ এবং/অথবা সম্ভাব্য চাকরির নিরাপত্তাহীনতা তৈরি

করবে। কারণ New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির অনেক ট্যাক্সি এবং FHV ড্রাইভার পরিবেশগত ন্যায়বিচারের জনসংখ্যার অংশ হিসাবে চিহ্নিত করে, এর ফলে অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ এবং বিরূপ প্রভাব পড়বে। **সারণী ES-4** এই প্রভাবগুলির মাত্রা সম্পর্কে তথ্য প্রদান করে।

New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির ট্যাক্সি এবং/অথবা FHV চালকদের জন্য অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাব মোকাবেলা করার জন্য, প্রজেক্ট স্পনসররা তাদের যানবাহনের জন্য দিনে একবারের বেশি টোল দিয়ে টোল দেওয়ার পরিস্থিতি বাস্তবায়িত হলে নিম্নলিখিত প্রশমনের ব্যবস্থা করবে:

প্রশমন

প্রকল্পের উদ্যোক্তারা উপযুক্ত শহর এবং রাষ্ট্রীয় সংস্থাগুলির সাথে কাজ করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ যাতে যাত্রীরা উপস্থিত থাকলে, তারা চালকের পরিবর্তে টোল প্রদান করে।

TBTA NYCT-এর সাথে একটি Employment Resource Coordination Program (কর্মসংস্থান সংস্থান সমন্বয় কর্মসূচি) চালু করতে কাজ করবে, যাতে এটি চালকদের কোন খরচ ছাড়াই MTA বা এর অধিভুক্ত বিক্রেতাদের সাথে লাইসেন্সিং, প্রশিক্ষণ এবং চাকরির নিয়োগের সরাসরি পথের সাথে চাকরির নিরাপত্তাহীনতার সম্মুখীন চালকদের সংযোগ করতে পারে (একটি বাস অপারেটরের পরীক্ষার জন্য \$60-\$70 ফি মওকুফ করা হবে, এবং একটি CDL পরীক্ষার জন্য \$10 ফি ফেরত দেওয়া হবে)। এই প্রোগ্রামটিতে সম্পদ এবং তথ্য অন্তর্ভুক্ত থাকবে কীভাবে MTA-এর প্যারাট্রানজিট ক্যারিয়ার বা বাস বা ট্রেন অপারেটরের সাথে ড্রাইভার হওয়া যায়।

যারা CDL লাইসেন্স চান না তাদের জন্য, TBTA MTA এবং NYCT-এর সাথে সমন্বয় করে Federal Transit Administration-এর কাছে বিবেচনার জন্য একটি পাইলটের অনুরোধ জমা দেবে যা ট্যাক্সি এবং FHV চালকদের প্যারাট্রানজিট ট্রিপ প্রদানের জন্য তাদের যানবাহন ব্যবহার করার যোগ্যতা বাড়াবে। এটি প্রায় 140,000 TLC-লাইসেন্সপ্রাপ্ত ড্রাইভারের জন্য কাজের সুযোগ বাড়াবে এবং প্যারাট্রানজিট পরিষেবার জন্য যোগ্য প্রায় 170,000 প্যারাট্রানজিট গ্রাহকদের পরিষেবার মান উন্নত করবে। AAR-এর ব্লোকের প্রোগ্রামের অংশ হতে ইচ্ছুক ড্রাইভারদের এখনও ব্লোকের ড্রাইভিং প্রশিক্ষণের সাথে দেখা করতে হবে, যার মধ্যে প্রতিবন্ধী ব্যক্তিদের সাথে কাজ করার প্রশিক্ষণও রয়েছে। 6-মাসের পাইলট প্রোগ্রামটি প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে শুরু হতে পারে এবং এতে অগ্রগতি পরিমাপ করতে এবং মূল কার্যক্ষমতা সূচকগুলির একটি সেটের বিপরীতে পাইলট প্রোগ্রাম পরীক্ষা করার জন্য ডেটা সংগ্রহ অন্তর্ভুক্ত থাকবে। MTA, FTA এবং TLC দ্বারা মূল্যায়নের জন্য ছয় মাস পর পাইলট প্রোগ্রামের কর্মক্ষমতা সংক্ষিপ্ত করার জন্য MTA একটি রিপোর্ট তৈরি করবে। পাইলট সাফল্যের দিকে অগ্রগতি দেখালে, MTA প্রস্তাব করবে যে পাইলট পুরো এক বছরের জন্য চালিয়ে যাবে। যদি পাইলট এক বছর পর সফলতা দেখায়, MTA, FTA এবং TLC পাইলটের মেয়াদ বাড়ানো, প্রোগ্রামকে স্থায়ী করা বা পাইলট বন্ধ করে বিদ্যমান নীতিতে ফিরে যাওয়ার বিষয়ে আলোচনা করতে পারে।

জনসাধারণ কীভাবে জড়িত হয়েছে?

প্রকল্পের স্পনসররা 28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা জুড়ে বাসিন্দা, ব্যবসা, ফেডারেল/আঞ্চলিক/স্টেট/স্থানীয় সংস্থাগুলির কাছ থেকে ইনপুট চাওয়ার জন্য একটি শক্তিশালী পাবলিক এবং এজেন্সি আউটরিচ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করেছে। প্রকল্প এবং প্রক্রিয়া সম্পর্কে তথ্য প্রজেক্ট ওয়েবসাইট, একটি প্রজেক্ট ফ্যাক্ট শিট, সোশ্যাল মিডিয়া, সরাসরি ইমেল এবং একাধিক প্রিন্ট মিডিয়া আউটলেটের মাধ্যমে জানানো হয়েছিল। প্রারম্ভিক আউটরিচ সময়ের মধ্যে, মোট 19টি সেশনের জন্য 10টি ভার্সুয়াল পাবলিক আউটরিচ এবং 9টি পরিবেশগত বিচার ওয়েবিনার সেশন অনুষ্ঠিত হয়েছিল। যারা প্রকল্প এবং প্রক্রিয়া সম্পর্কিত লিখিত তথ্যগত, প্রযুক্তিগত এবং যৌক্তিক প্রশ্ন জমা দিয়েছিলেন তাদের রিয়েল-টাইম উত্তর দেওয়া হয়েছিল। ওয়েবিনারগুলি, যা দেখার জন্য উপলব্ধ থাকে, সেগুলি YouTube-এ লাইভ স্ট্রিম করা হয়েছিল, এবং রেকর্ডিংগুলি পরবর্তীতে চাহিদা অনুযায়ী দেখার জন্য YouTube-এ পোস্ট করা হয়েছিল। ফেব্রুয়ারি 2022 পর্যন্ত, এই রেকর্ডিংগুলিকে একত্রে 14,000-এর বেশি দেখা হয়েছে। মিটিংয়ের অংশগ্রহণকারীদের একটি ঐচ্ছিক জরিপ পূরণ করতে বলা হয়েছিল; প্রাপ্ত

309 প্রতিক্রিয়াগুলির মধ্যে, মোটামুটি এক-তৃতীয়াংশ নিজেদের সংখ্যালঘু হিসেবে চিহ্নিত করেছে। EA মন্তব্যের সময়কালে, ছয়টি ভার্সিয়াল শুনানি অনুষ্ঠিত হবে।

পরিবেশগত ন্যায়বিচারের জনসংখ্যার সাথে অর্থপূর্ণ সম্পৃক্ততাকে উৎসাহিত করার জন্য, FHWA এবং প্রকল্পের স্পনসররা একটি প্রযুক্তিগত উপদেষ্টা গ্রুপ এবং একটি স্টেকহোল্ডার ওয়ার্কিং গ্রুপের আকারে ছোট মিটিংও সরবরাহ করেছিল।

পরিবেশগত ন্যায়বিচার সংক্রান্ত কারিগরি উপদেষ্টা গ্রুপ। FHWA এবং প্রজেক্ট স্পনসররা অংশগ্রহণের জন্য কমিউনিটির নেতাদের এবং অ্যাডভোকেসি গ্রুপের প্রতিনিধিদেরকে আমন্ত্রণ জানিয়েছে যাদের জ্ঞান এবং অভিজ্ঞতা রয়েছে। সাঁইত্রিশটি গোষ্ঠীকে আমন্ত্রণ জানানো হয়েছিল, যার মধ্যে 16টি গ্রুপ গ্রহণ করেছে এবং 14টি গ্রুপ এখন পর্যন্ত এক বা একাধিক মিটিংয়ে অংশগ্রহণ করেছে। এনভায়রনমেন্টাল জাস্টিস টেকনিক্যাল অ্যাডভাইজরি গ্রুপ এই EA প্রকাশের আগে তিনবার দেখা করেছে এবং EA মন্তব্যের সময়কালে দেখা করবে।

পরিবেশগত ন্যায়বিচার সংক্রান্ত স্টেকহোল্ডার ওয়ার্কিং গ্রুপ। প্রাথমিক সচেতনতা বৃদ্ধির সময়, সমগ্র অধ্যয়ন এলাকা জুড়ে জনসংখ্যার ব্যক্তির অংশগ্রহণের অনুরোধ করতে সক্ষম হয়েছিল বা প্রকল্প ওয়েবসাইটে একটি ফর্ম ব্যবহার করে বা প্রকল্প স্পনসরদের সাথে যোগাযোগ করে এই গ্রুপে অংশগ্রহণকারী হিসাবে অন্যদের পরামর্শ দিতে সক্ষম হয়েছিল। মনোনীত বা অংশগ্রহণে আগ্রহী সাতাশ জন লোককে ওয়ার্কিং গ্রুপে যোগদানের জন্য আমন্ত্রণ জানানো হয়েছিল এবং 22 জন ব্যক্তি এক বা উভয় মিটিংয়ে অংশগ্রহণ করেছিলেন। এই গ্রুপটি এই EA প্রকাশের আগে দুবার মিলিত হয়েছিল এবং EA মন্তব্য সময়কালে আবার দেখা হবে।

উভয় গ্রুপেই, এজেন্ডাগুলি মূলত অংশগ্রহণকারীদের দ্বারা চালিত হয়েছিল যখন প্রকল্পের স্পনসররা শুনেছিলেন এবং প্রশ্নের উত্তর প্রদান করেছিলেন। এই সেশনের আলোচনা, জনসাধারণের প্রচার এবং পরিবেশগত ন্যায়বিচার ওয়েবিনারের সময় শোনা মন্তব্য সহ, প্রকল্পের পৃষ্ঠপোষকদের অতিরিক্ত বিশ্লেষণ এবং অতিরিক্ত প্রশমন ব্যবস্থা বিকাশে নেতৃত্ব দেয়।

পরিবেশগত ন্যায়বিচার সচেতনতা বৃদ্ধি সংক্রান্ত প্রতিক্রিয়া

একটি স্বাধীন পদক্ষেপ হিসাবে, MTA বর্তমানে তার বছরে শূন্য-নির্গমন বাসে স্থানান্তরিত করেছে। MTA ঐতিহ্যগতভাবে অনুন্নত সম্প্রদায়গুলিকে অগ্রাধিকার দিতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ এবং যারা নিম্ন বায়ুর গুণমান এবং জলবায়ু পরিবর্তন দ্বারা প্রভাবিত হয়েছে এবং একটি নতুন পরিবেশগত ন্যায়বিচার স্কোরিং কাঠামো তৈরি করেছে যাতে এই অগ্রাধিকারগুলিকে স্থানান্তরের পর্যায়ক্রমে স্থাপন প্রক্রিয়ায় সক্রিয়ভাবে অন্তর্ভুক্ত করা যায়।

CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম) - এর জন্য পরিচালিত প্রচারের সময় প্রাপ্ত প্রতিক্রিয়া এবং পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ের সদস্যদের দ্বারা উত্থাপিত উদ্বেগের ভিত্তিতে, MTA Kingsbridge Depot এবং Gun Hill Depot-কে অগ্রাধিকার দিতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, উভয়ই Upper Manhattan (আপার ম্যানহাটন) এবং Bronx (ব্রক্স) - এ প্রাথমিকভাবে পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ের মধ্যে অবস্থিত এবং পরিবেশন করে, যখন MTA-এর পরবর্তী প্রধান ব্যাটারি বৈদ্যুতিক বাস সংগ্রহে ইলেকট্রিক বাস পাওয়া যায়, যা 2022 সালের পরে শুরু হবে। MTA-এর এই স্বাধীন প্রচেষ্টা Bronx (ব্রক্স) - এর পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়কে বায়ুর গুণমানের সুবিধা প্রদানের জন্য প্রত্যাশিত।

সারণী ES-4। টোলিং পরিস্থিতির তুলনা-সহ CBD টোলিং বিকল্পের সুবিধা ও প্রভাবের সারাংশ

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
4A - পরিবহন: আঞ্চলিক পরিবহন প্রভাব এবং মডেলিং	যানবাহনের আওয়াজ		Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে অবস্থানগুলি অতিক্রম করা	নো অ্যাকশন অলটারনেটিভের তুলনায় Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশকারী দৈনিক যানবাহনের % বৃদ্ধি বা হ্রাস	-15%	-16%	-17%	-19%	-20%	-18%	-17%	না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব
	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে স্বয়ংক্রিয় যাত্রা	সামগ্রিকভাবে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রতিদিনের যানবাহন ভ্রমণের পরিমাণ কমেছে। টোলিং দৃশ্যের উপর নির্ভর করে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD বা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র আশেপাশে বিভিন্ন ক্রসিংয়ে কিছু ডাইভারশন। কিছু পরিধির মহাসড়কে ট্রাক ড্রিপ সহ ট্রাফিক বাড়ার সাথে-সাথে CBD-তে অন্যান্য হাইওয়ে সেগমেন্টে ট্রাফিক হ্রাস পেয়েছে।	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	নো অ্যাকশন অলটারনেটিভের তুলনায় Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কর্মীদের অটো যাত্রার % বৃদ্ধি বা হ্রাস নো অ্যাকশন অলটারনেটিভের তুলনায় Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কর্মীদের অটো যাত্রার সর্বাধিক বৃদ্ধি বা হ্রাস	-5%	-5%	-7%	-9%	-11%	-10%	-6%	না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব
	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র মাধ্যমে ট্রাক ড্রিপ	ডাইভারশন Manhattan (ম্যানহাটন) CBD ক্রসিং এর কাছাকাছি স্থানীয় চৌরাস্তায় ট্রাফিক ভলিউম বৃদ্ধি বা হ্রাস করবে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD এবং অঞ্চলে সামগ্রিকভাবে সমস্ত টোলিং পরিস্থিতিতে যানবাহন-মাইল ট্রাভেলড (VMT) হ্রাস এবং কিছু যানবাহন থেকে transit মোডে স্থানান্তরিত হয়েছে।	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	নো অ্যাকশন অলটারনেটিভের তুলনায় Manhattan (ম্যানহাটন) CBD (CBD-তে উৎপত্তি বা গন্তব্য ছাড়া) প্রতিদিনের ট্রাক ড্রিপ বৃদ্ধি বা হ্রাস	-4,645 (-55%)	-5,695 (-59%)	-5,253 (-63%)	-5,687 (-68%)	-6,604 (-79%)	-6,784 (-81%)	-6,567 (-21%)	না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব
	Transit যাত্রা		Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	নো অ্যাকশন বিকল্পের তুলনায় দৈনিক Manhattan (ম্যানহাটন) CBD- সম্পর্কিত transit যাত্রায় % বৃদ্ধি বা হ্রাস	+1 থেকে +3%							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
	ট্রাফিক ফলাফল		Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	নো অ্যাকশন বিকল্পের তুলনায় দৈনিক VMT % বৃদ্ধি বা হ্রাস	-9% থেকে -7%							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD, New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি (নন- CBD), New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির উত্তরে এবং Connecticut
			NYC [নন-Manhattan (ম্যানহাটন) CBD]		-1 থেকে 0%								

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
			New York (নিউ ইয়র্ক), NYC-র উত্তর, NY		-1% থেকে 0%								(কানেকটিকাট)-এ উপকারী প্রভাব; যদিও Long Island (লং আইল্যান্ড)-এ এবং New Jersey (নিউ জার্সি)-তে VMT বৃদ্ধি পাবে, প্রভাব প্রতিকূল হবে না।
			Long Island (লং আইল্যান্ড)		(+) 0.2% পরিবর্তনের কম								
			New Jersey (নিউ জার্সি)		(+) 0.2% পরিবর্তনের কম								
			Connecticut (কানেকটিকাট)		(+) 0.2% পরিবর্তনের কম								
4B - পরিবহন: হাইওয়ে এবং স্থানীয় ইন্টারসেকশন	ট্রাফিক-হাইওয়ে সেগমেন্ট	CBD Tolling Program (টোলিং প্রোগ্রাম)-এর সূচনা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD টোল এড়াতে ব্যবহৃত পরিধিপূর্ণ সড়কপথের কাছাকাছি আসা হাইওয়ে অংশগুলিতে ক্রমবর্ধমান যানজট সৃষ্টি করতে পারে, যার ফলে কিছু টোলিং পরিস্থিতিতে কিছু অংশে মধ্যাহ্ন এবং বিকেলের পিক আওয়ারে বিলম্ব এবং সারি বেড়ে যায়: পশ্চিমমুখী Long Island Expressway (I-495) Queens-Midtown Tunnel-এর কাছে (দুপুর) পশ্চিমমুখী George Washington Bridge-এর দিকে I-95 (দুপুর) East 10th Street এবং Brooklyn Bridge (ব্রুকলিন ব্রিজ)-এর মধ্যে দক্ষিণমুখী এবং উত্তরমুখী FDR Drive (PM) অন্যান্য অবস্থানগুলি বিশেষত Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর দিকে যাওয়ার রুটগুলিতে অনুশীলনের সাথে সম্পর্কিত হ্রাস দেখতে পাবে।	10টি হাইওয়ে সেগমেন্ট (AM)	ভিড় থাকাকালীন ক্রমবর্ধমান বিলম্ব এবং সারি সহ হাইওয়ে অংশ যা বিরূপ প্রভাব ফেলবে	বিস্তৃতি টোলিং দৃশ্যে 10টির মধ্যে 0টি হাইওয়ে করিডোর (টোলিং দৃশ্যকল্প D)							হ্যাঁ	প্রশমনের প্রয়োজন। প্রজেক্ট স্পনসররা বাস্তবায়নের পূর্বে একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করবে যার মাধ্যমে কাজ শুরু হওয়ার প্রায় তিন মাস পরে সংগৃহীত পোস্ট-ইমপ্লিমেন্টেশন ডেটা এবং প্রভাবের থ্রেশহোল্ড সহ; যদি থ্রেশহোল্ডগুলি পৌঁছে যায় বা অতিক্রম করা হয়, প্রকল্পের স্পনসররা পরিবহন চাহিদা ব্যবস্থাপনা (TDM) ব্যবস্থাগুলি বাস্তবায়ন করবে, যেমন র‍্যাঙ্ক মিটারিং, মোটর চালকের তথ্য, সমস্ত চিহ্নিত হাইওয়ে অবস্থানগুলিতে সিগনেজ যা প্রকল্প বাস্তবায়নের উপর বিরূপ প্রভাব ফেলবে। বাস্তবায়নের পরে, প্রকল্পের পৃষ্ঠপোষকগণ প্রভাবগুলি পর্যবেক্ষণ করবে এবং প্রয়োজনে, TBTA বিরূপ প্রভাব কমাতে টোল রেট, ক্রসিং ফ্রেডিট, ছাড় এবং/অথবা ছুট পরিবর্তন করবে।
			10টি হাইওয়ে সেগমেন্ট (দুপুর)		বিস্তৃতি টোলিং দৃশ্যকল্পে 10টির মধ্যে 2টি হাইওয়ে করিডোর (টোলিং দৃশ্যকল্প D), পাশাপাশি টোলিং দৃশ্যকল্প E এবং F								
			10টি হাইওয়ে সেগমেন্ট (PM)		বিস্তৃতি টোলিং দৃশ্যকল্পে 10টি হাইওয়ে করিডোরের মধ্যে 1টি (টোলিং দৃশ্যকল্প D), পাশাপাশি টোলিং দৃশ্যকল্প E এবং F								
	ইন্টারসেকশন	ট্রাফিক প্যাটার্নের পরিবর্তন, কিছু স্থানে ট্রাফিক বৃদ্ধি এবং অন্যান্য স্থানে হ্রাস, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে এবং কাছাকাছি কিছু স্থানীয় চৌরাস্তার অবস্থার পরিবর্তন করবে। বিশ্লেষণ করা 102টি	363 অবস্থান (সারা দিন) 102 অবস্থান (AM) 102 অবস্থান (দুপুর) 102 অবস্থান (PM) 57 অবস্থান (রাতারাতি)	ভিড় থাকাকালীন 50 বা তার বেশি যানবাহনের ভলিউম বৃদ্ধি সহ ইন্টারসেকশনের দৃষ্টান্তের সংখ্যা।	9	10	24	50	48	50	10	হ্যাঁ	প্রশমনের প্রয়োজন। NYCDOT-এর স্বাভাবিক অনুশীলন অনুসারে, প্রকল্পের স্পনসররা সেই সমস্ত ইন্টারসেকশনগুলি নিরীক্ষণ করবে যেখানে প্রতিকূল প্রভাবগুলি চিহ্নিত করা হয়েছিল এবং

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
		ইন্টারসেকশনগুলির মধ্যে, বেশিরভাগ ইন্টারসেকশন বিলম্বে হ্রাস দেখতে পাবে। Manhattan (ম্যানহাটন)-এর চারটি স্থানীয় সংযোগস্থলে সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব: Trinity Place ও Edgar Street (মধ্যাহ্ন); East 36th Street এবং Second Avenue (মধ্যাহ্ন); East 37th Street এবং Third Avenue (মধ্যাহ্ন); East 125th Street এবং Second Avenue (AM, PM)	4 অবস্থান	সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব সহ অবস্থান যা সিগন্যাল টাইমিং সামঞ্জস্য দিয়ে সমাধান করা হবে	0	0	0	4	4	4	0		প্রভাব কমানোর জন্য উপযুক্ত সংকেত টাইমিং সামঞ্জস্য প্রয়োগ করবে। বর্ধিতকরণ এই টেবিলের শেষে নিরীক্ষণের সামগ্রিক উন্নতি দেখুন।
4C - পরিবহন: Transit	Transit সিস্টেম	প্রকল্পটি transit সিস্টেমে বিনিয়োগের জন্য একটি উৎসর্গীকৃত রাজস্ব উৎস তৈরি করবে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এ ভ্রমণের জন্য Transit রাইডারশিপ সিস্টেমব্যাপী 1 থেকে 2 শতাংশ বৃদ্ধি পাবে, কারণ কিছু লোক গাড়ি চালানোর পরিবর্তে ট্রানজিটে স্থানান্তরিত হবে। Transit রাইডারশিপ বৃদ্ধির ফলে কোনো transit রুটে লাইন-হোল ক্ষমতার উপর বিরূপ প্রভাব পড়বে না।	New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Transit	সিস্টেম জুড়ে মোট দৈনিক transit রাইডারশিপের % বৃদ্ধি বা হ্রাস	1.5% থেকে 2.1%							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
			পথ		0.8% থেকে 2.0%								
			Long Island (লং আইল্যান্ড) রেল রোড		0.6% থেকে 2.0%								
			Metro-North রেলরোড		0.6% থেকে 1.9%								
			NJ TRANSIT কমিউটার রেল		0.3% থেকে 2.3%								
			MTA/NYCT বাস		1.3% থেকে 1.6%								
			NJ TRANSIT বাস		0.5% থেকে 1.1%								
			অন্যান্য বাস (সাবারবান এবং প্রাইভেট অপারেটর)		0.0% থেকে 0.9%								
ফেরি (Staten Island ফেরি, NYC ফেরি, NY ওয়াটারগেয়ে, সিস্ট্রিক)	2.5% থেকে 3.5%												
Roosevelt Island ট্রাম	1.7% থেকে 4.1%												
4C - পরিবহন: Transit (চলবে)	বাস সিস্টেম প্রভাব	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর 60th Street সীমানার কাছাকাছি ট্রাফিকের পরিমাণ হ্রাস করা রাস্তার যানজটকে কমিয়ে দেবে যা বাস পরিচালনাকে বিরূপভাবে প্রভাবিত করে, আরও নির্ভরযোগ্য, দ্রুত বাস ট্রিপগুলিকে সহজতর করে।	Manhattan (ম্যানহাটন)-এর লোকাল বাস	সর্বাধিক যাত্রী লোড পয়েন্টে % বৃদ্ধি বা হ্রাস	0.5% থেকে 1.2% বৃদ্ধি পায়							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
			Bronx (এক্সপ্রেস) এক্সপ্রেস বাস		-1.6% থেকে 2.2%								
			Queens (কুইন্স) স্থানীয় এবং এক্সপ্রেস বাস (Ed Koch Queensboro Bridge-এর মাধ্যমে)		2.0% থেকে 2.8%								
			Queens (কুইন্স) এক্সপ্রেস বাস (Queens-Midtown Tunnel-এর মাধ্যমে)		-1.3% থেকে 4.1%								

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
			Brooklyn (ব্রুকলিন) স্থানীয় এবং এক্সপ্রেস বাস		1.3% থেকে 2.6%								
			Staten Island (স্টেটেন আইল্যান্ড) এক্সপ্রেস রুট [Brooklyn (ব্রুকলিন) হয়ে]		3.7% থেকে 4.5%								
			Staten Island (স্টেটেন আইল্যান্ড) এক্সপ্রেস রুট (NJ মাধ্যমে)		1.0% থেকে 2.8%								
			NJ/Hudson-এর দক্ষিণ প্রান্তের বাস (Holland Tunnel-এর মাধ্যমে)		-1.4% থেকে 1.4%								
			NJ/Hudson-এর দক্ষিণ প্রান্তের বাস (Lincoln Tunnel-এর মাধ্যমে)		0.4% থেকে 1.5%								

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
Transit সামগ্রী		<p>বর্ধিত রাইডারশিপ পাঁচটি transit স্টেশনে নির্দিষ্ট উল্লম্ব সঞ্চালন উপাদানগুলিতে (যেমন, সিঁড়ি এবং এসকেলেটর) বিরূপ প্রভাবের সম্ভাবনা সহ যাত্রী প্রবাহকে প্রভাবিত করবে:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hoboken টার্মিনাল, Hoboken, NJ PATH স্টেশন Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে Times Sq-42 St/42 St-পোর্ট অথরিটি (Port Authority) বাস টার্মিনাল সাবওয়ে স্টেশন (N, Q, R, W, and S; নং 1, 2, 3 এবং 7; এবং A, C, E লাইন) ক্লাশিং-মেইন সেন্ট সাবওয়ে স্টেশন, কুইন্স (নং 7 লাইন) Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে 14th Street-Union Square পাতাল রেল স্টেশন (নং 4, 5 এবং 6; এবং L, N, Q, R, W লাইন) Court Square সাবওয়ে স্টেশন, Queens (কুইন্স) (নং 7 এবং E, G, M লাইন) 	<p>Hoboken টার্মিনাল-PATH স্টেশন (NJ) সিঁড়ি 01/02</p>	<p>ভিডের সময় বৃদ্ধি পাওয়া বা সিঁড়িতে থাকা মোট যাত্রী</p>	45	72	122	164	240	205	139	হ্যাঁ	<p>টোলিং পরিস্থিতি E এবং F এর জন্য প্রয়োজনীয় প্রশমন। TBTA একটি বেসলাইন স্থাপনের জন্য টোলিং কার্যক্রম শুরু করার এক মাস আগে এবং প্রকল্পের কাজ শুরু হওয়ার দুই মাস পরে সিঁড়ির 01/02-এ পথচারীদের সংখ্যা নিরীক্ষণের জন্য NJ TRANSIT এবং PANYNJ-এর সাথে সমন্বয় করবে। যদি প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে এবং পরে সিঁড়ি 01/02 যাত্রীর পরিমাণের তুলনা একটি রুটমবর্ধমান পরিবর্তন দেখায় যা 205 এর চেয়ে বেশি বা সমান, তাহলে TBTA NJ TRANSIT এবং PANYNJ-এর সাথে সমন্বয় করবে যাতে কিছু লোককে সিঁড়ি 01/02 থেকে সরিয়ে নেওয়ার জন্য উন্নত সাইন-এন্ড ওয়েফাইন্ডিং এবং প্রয়োজনে পরিপূরক কর্মী নিয়োগ করা যায়।</p>
					<p>42 St-Times Square-সাবওয়ে স্টেশন (ম্যানহাটন) সিঁড়ি ML6/ML8 মেজানাইনকে আপটাউন 1/2/3 লাইনের পাতাল রেল প্ল্যাটফর্মের সাথে সংযুক্ত করছে</p>	<p>ভিডের সময়, পিক পিরিয়ডে টোলিং দৃশ্যকল্প E (শুধুমাত্র প্রভাবিত সিঁড়ি বা অবস্থানে নয়) তুলনায় স্টেশনে যাত্রীর সংখ্যা আপেক্ষিক বৃদ্ধি বা হ্রাস</p>	63%	59%	68%	82%	100%	82%	56%

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
4C - পরিবহন: Transit (চলবে)	Transit সামগ্রী (চলবে)	বর্ধিত রাইডারশিপ পাঁচটি transit স্টেশনে নির্দিষ্ট উল্লম্ব সঞ্চালন উপাদানগুলিতে (যেমন, সিঁড়ি এবং এসকেলেটর) বিরূপ প্রভাবের সম্ভাবনা সহ যাত্রী প্রবাহকে প্রভাবিত করবে (চলবে)	Flushing-Main St সাবওয়ে স্টেশন [Queens (কুইন্স)]-এসকেলেটর E456 রাস্তার সাথে মেজানাইন স্তরের সংযোগকারী	ভিড়ের সময়, পিক পিরিয়ডে টোলিং দৃশ্যকল্প E (শুধুমাত্র প্রভাবিত সিঁড়ি বা অবস্থানে নয়) তুলনায় স্টেশনে যাত্রীর সংখ্যা আপেক্ষিক বৃদ্ধি বা হ্রাস	116%	91%	108%	116%	100%	133%	72%	হ্যাঁ	প্রশমনের প্রয়োজন। TBTA এই অবস্থানের জন্য একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। পরিকল্পনাটি একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি থ্রেশহোল্ড চিহ্নিত করবে। সেই থ্রেশহোল্ডে পৌঁছে গেলে, MTA NYCT 100 ফুট প্রতি মিনিট (fpm) থেকে 120 fpm-এ গতি বাড়াবে।
			Union Sq সাবওয়ে স্টেশন [Manhattan (ম্যানহাটন)]-এসকেলেটর E219 L সাবওয়ে লাইন প্ল্যাটফর্মে নং 4/5/6 লাইন মেজানাইনের সাথে সংযুক্ত করছে	ভিড়ের সময়, পিক পিরিয়ডে টোলিং দৃশ্যকল্প E (শুধুমাত্র প্রভাবিত সিঁড়ি বা অবস্থানে নয়) তুলনায় স্টেশনে যাত্রীর সংখ্যা আপেক্ষিক বৃদ্ধি বা হ্রাস	63%	82%	87%	102%	100%	95%	61%	হ্যাঁ	প্রশমনের প্রয়োজন। TBTA এই অবস্থানের জন্য একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। পরিকল্পনাটি একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি থ্রেশহোল্ড চিহ্নিত করবে। সেই থ্রেশহোল্ডে পৌঁছে গেলে, MTA NYCT এসকেলেটরের গতি 100 fpm থেকে 120 fpm-এ বাড়িয়ে দেবে।
			Court Sq সাবওয়ে স্টেশন [Queens (কুইন্স)]-সিঁড়ি P2/P4 থেকে Manhattan (ম্যানহাটন)-গামী নং 7 লাইন	ভিড়ের সময়, পিক পিরিয়ডে টোলিং দৃশ্যকল্প E (শুধুমাত্র প্রভাবিত সিঁড়ি বা অবস্থানে নয়) তুলনায় স্টেশনে যাত্রীর সংখ্যা আপেক্ষিক বৃদ্ধি বা হ্রাস	98%	90%	102%	104%	100%	117%	97%	হ্যাঁ	প্রশমনের প্রয়োজন। TBTA এই অবস্থানের জন্য একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। পরিকল্পনাটি একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি থ্রেশহোল্ড চিহ্নিত করবে। যদি সেই থ্রেশহোল্ডে পৌঁছে যায়, TBTA 7 নং প্ল্যাটফর্মের উত্তর প্রান্ত থেকে রাস্তায় একটি নতুন সিঁড়ি তৈরি করতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে। প্রশমন বাস্তবায়নের জন্য পর্যাপ্ত সময় দিতে থ্রেশহোল্ড সেট করা হবে যাতে বিরূপ প্রভাব না ঘটে।
4D - পরিবহন: পার্কিং	পার্কিং-এর অবস্থা	সমস্ত টোলিং পরিস্থিতির ফলে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে অটো ড্রিপ হ্রাসের সমান মাত্রার পার্কিংয়ের চাহিদা হ্রাস পাবে। ড্রাইভিং থেকে transit-e স্থানান্তরের সাথে, সাবওয়ে এবং কমিউটার রেল স্টেশনগুলিতে পার্কিংয়ের চাহিদা বৃদ্ধি পাবে এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাইরে পার্ক-ও-রাইড সুবিধা থাকবে।	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	CBD-তে স্বয়ংক্রিয় ভ্রমণ হ্রাসের কারণে পার্কিংয়ের চাহিদা হ্রাস							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব
			Transit-এর সুবিধা	বর্ণনা	Transit সুবিধাগুলিতে পার্কিংয়ের চাহিদার ছোট পরিবর্তন, যা বর্ধিত কমিউটার রেল এবং সাবওয়ে রাইডারশিপের সাথে সম্পর্কিত							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
4E - পরিবহন: পথচারী এবং সাইকেল	পথচারী প্রচলন	ট্রানজিট ব্যবহার বৃদ্ধির কারণে transit হাবের বাইরে ফুটপাতে পথচারীদের কার্যকলাপ বেড়েছে। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD (Herald Square/Penn Station) এর একটি অবস্থান বাদে, transit রাইডারদের বৃদ্ধি স্টেশন এলাকায় পথচারীদের চলাচলে বিরূপ প্রভাব ফেলতে যথেষ্ট নতুন পথচারী তৈরি করবে না। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাইরে, পৃথক স্টেশনগুলিতে transit ব্যবহার এতটা বাড়বে না যে কাছাকাছি ফুটপাথ, ক্রসওয়াক বা কোণে পথচারীদের অবস্থার উপর বিরূপ প্রভাব ফেলবে।	Herald Square/Penn Station NY	AM/PM পিক পিরিয়ডে থ্রেশহোল্ডের উপরে পথচারীর পরিমাণসহ ফুটপাথ, কোণ এবং ক্রসওয়াক	একটি ফুটপাথ সেগমেন্ট এবং দুটি ক্রসওয়াকের পথচারীদের চলাচলের উপর বিরূপ প্রভাব							হ্যাঁ	প্রশমনের প্রয়োজন। প্রকল্পের উদ্যোক্তারা এই স্থানে একটি পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করবে। পরিকল্পনায় একটি বেসলাইন, নির্দিষ্ট সময় এবং অতিরিক্ত কর্মের জন্য একটি থ্রেশহোল্ড অন্তর্ভুক্ত থাকবে। যদি সেই থ্রেশহোল্ডে পৌঁছে যায়, তাহলে প্রজেক্ট স্পনসররা শারীরিক প্রশস্তকরণ এবং/অথবা প্রতিবন্ধকতা অপসারণ বা স্থানান্তরের মাধ্যমে ফুটপাথ এবং ক্রসওয়াকগুলিতে পথচারীদের জায়গা বাড়াবে।
4E - পরিবহন: পথচারী এবং বাইসাইকেল (চলবে)	বাইসাইকেল	Transit হাবের কাছাকাছি এবং ভ্রমণের মোড হিসাবে সাইকেল ভ্রমণে ছোট বৃদ্ধি	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	Transit হাবের কাছাকাছি সাইকেল ভ্রমণে ছোট বৃদ্ধি পথচারীদের ট্রিপ শেয়ার সর্বোচ্চ বৃদ্ধির সঙ্গে							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
			Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-র বাইরে	বর্ণনা	অটোমোবাইল থেকে সাইকেলে কিছু পরিবর্তন							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
	নিরাপত্তা	প্রতিকূল প্রভাব নেই	সামগ্রিক	বর্ণনা	বিদ্যমান চিহ্নিত উচ্চ-দুর্ঘটনা স্থানগুলি সহ পথচারীদের সংখ্যা বা বর্ধিত নিরাপত্তা উদ্বেগের কোন উল্লেখযোগ্য বৃদ্ধি নেই। সামগ্রিকভাবে, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশ এবং প্রস্থান করার জন্য কম যানবাহন ভ্রমণ, CBD টোলিং বিকল্প এই অবস্থানগুলিতে ট্র্যাফিকের পরিমাণ হ্রাস করতে পারে। এটি যানবাহন-যান এবং যানবাহন-পথচারীদের দ্বন্দ্ব কমাতে সাহায্য করবে, যা নিরাপত্তার সামগ্রিক সুবিধার দিকে পরিচালিত করবে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
5A - সামাজিক অবস্থা: জনসংখ্যা	সুবিধা	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে এবং কাছাকাছি সুবিধা	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর মধ্যে এবং কাছাকাছি সুবিধাগুলি ভ্রমণ-সময় সাশ্রয়, উন্নত ভ্রমণ-সময় নির্ভরযোগ্যতা, কম যানবাহন পরিচালনার খরচ, উন্নত নিরাপত্তা, বায়ু দূষণকারী নির্গমন হ্রাস, এবং transit উন্নতির জন্য অনুমানযোগ্য তহবিল উৎস সম্পর্কিত। এটি ইতিবাচকভাবে সম্প্রদায়ের সংযোগ এবং বাসিন্দাদের জন্য কর্মসংস্থান, শিক্ষা, স্বাস্থ্যসেবা এবং বিনোদনের অ্যাক্সেসকে প্রভাবিত করবে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব
	কমিউনিটি সংহতি	নতুন টোলের ফলে transit-এর বর্ধিত ব্যবহার সহ ভ্রমণের ধরণে পরিবর্তন	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD এর সাথে সংযোগকারী বিস্তৃত ট্রানজিট নেটওয়ার্ক এবং ভবিষ্যদ্বাণী করা ভ্রমণের ছোট পরিবর্তনের কারণে প্রকল্পের ফলে transit-এর বর্ধিত ব্যবহার সহ ভ্রমণের ধরণে পরিবর্তন সম্প্রদায়ের সংহতিকে বিরূপভাবে প্রভাবিত করবে না বা লোকদের পক্ষে তাদের সম্প্রদায়ের অন্যদের সাথে সংযোগ স্থাপন করা আরও কঠিন করবে না।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। কোনো প্রতিকূল প্রভাব নেই (নিম্ন আয়ের চালকদের জন্য বর্ধিত খরচ সম্পর্কিত প্রশমনের জন্য নীচে "পরিবেশগত ন্যায্যবিচার" দেখুন)।

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
	পরোক্ষ স্থানচ্যুতি	আর্থ-সামাজিক অবস্থার বা জীবনযাত্রার খরচে কোনো উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন নেই যাতে বাসিন্দাদের সম্ভাব্য অনিচ্ছাকৃত স্থানচ্যুতি প্ররোচিত করতে পারে	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	প্রকল্পের ফলে পরোক্ষ (অনিচ্ছাকৃত) আবাসিক স্থানচ্যুতির সম্ভাবনা থাকবে না। Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে রিয়েল এস্টেটের মূল্য ইতিমধ্যেই বেশি এবং যেখানে বসবাস করতে হবে সে সম্পর্কে প্রতিটি পরিবারের সিদ্ধান্তকে প্রভাবিত করে এমন অনেক কারণের পরিপ্রেক্ষিতে এটি বাজারের পরিস্থিতিতে উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন ঘটাবে না যাতে আবাসন মূল্যের পরিবর্তন হতে পারে। উপরন্তু, CBD-এর নিম্ন আয়ের বাসিন্দারা প্রকল্পের ফলে জীবনযাত্রার খরচে উল্লেখযোগ্য বৃদ্ধি অনুভব করবে না, যার কারণগুলি নিম্নরূপ- আবাসন খরচে পরিবর্তনের অভাব, New York (নিউইয়র্ক)-এর ভাড়া-নিয়ন্ত্রণ, ভাড়া-স্থিতিশীলকরণ এবং অন্যান্য অনুরূপ প্রোগ্রামগুলির মাধ্যমে সুরক্ষিত অনেক আবাসন ইউনিট, \$60,000 পর্যন্ত আয়ের CBD বাসিন্দাদের জন্য ট্যাক্স ক্রেডিট উপলব্ধ, এবং উপসংহার যে প্রকল্পের ফলে পণ্যের দাম বাড়বে না (নীচে "অর্থনৈতিক অবস্থা" দেখুন)।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
	সম্প্রদায়ের সুবিধা এবং পরিষেবা	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কমিউনিটি সুবিধা এবং পরিষেবা প্রদানকারীদের জন্য বর্ধিত খরচ, তাদের কর্মচারীরা যারা গাড়ি চালায় এবং ক্লায়েন্ট যারা CBD এর বাইরে থেকে গাড়ি চালায়	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	এই প্রকল্পটি কমিউনিটি পরিষেবা প্রদানকারীদের জন্য খরচ বৃদ্ধি করবে যারা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর ভিতরে এবং এর বাইরে যানবাহন চালায়, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কমিউনিটি সুবিধা এবং পরিষেবাগুলিতে যানবাহনে যাতায়াতকারী লোকদের জন্য, সেইসাথে CBD-এর বাসিন্দাদের এবং কমিউনিটি সুবিধার কর্মচারীদের জন্যও, যারা CBD-এর বাইরে কমিউনিটি সুবিধাগুলিতে যাতায়াতের জন্য যানবাহন ব্যবহার করেন। ড্রাইভিং ব্যতীত ভ্রমণের বিস্তৃত বিকল্পের পরিপ্রেক্ষিতে, ব্যবহারকারীদের সম্প্রদায়ের সুবিধা এবং পরিষেবাগুলিতে গাড়ি চালানোর খরচ সম্প্রদায়ের সুবিধা এবং পরিষেবাগুলির উপর বিরূপ প্রভাব সৃষ্টি করবে না।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
5A - সামাজিক অবস্থা: জনসংখ্যা (চলবে)	দুর্বল সামাজিক গোষ্ঠীর উপর প্রভাব	MTA Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর জন্য নতুন তহবিল থেকে দুর্বল সামাজিক গোষ্ঠীর সুবিধা	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	MTA 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম) [এবং পরবর্তী ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে যানজট কমিয়ে] জন্য একটি অর্থায়নের উৎস তৈরি করে প্রকল্পটি বয়স্ক জনসংখ্যা, প্রতিবন্ধী ব্যক্তি, transit-নির্ভর জনসংখ্যা এবং চালকবিহীন জনসংখ্যা সহ কিছু দুর্বল সামাজিক গোষ্ঠীকে উপকৃত করবে। বয়স্ক ব্যক্তির CBD টোলিং বিকল্পের সাথে বাস পরিষেবায় ভ্রমণের সময় এবং নির্ভরযোগ্যতার উন্নতি থেকে উপকৃত হবেন, যেহেতু বাসের যাত্রীরা অন্যান্য ধরনের transit, যেমন সাবওয়েতে আরোহীদের তুলনায় বয়স্ক হয়ে থাকে এবং উপরে বর্ণিত হিসাবে, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাস যাত্রীরা যানজট হ্রাসের কারণে ভ্রমণের সময় সাশ্রয় থেকে উপকৃত হবে। যোগ্য প্রতিবন্ধী 65 বছরের বেশি বয়সী ব্যক্তির MTA সাবওয়ে এবং বাসে কম ভাড়া পান এবং যোগ্য প্রতিবন্ধী বয়স্ক ব্যক্তির MTA-এর প্যারাট্রানজিট পরিষেবা পেতে পারেন, যার মধ্যে ট্যাক্সি এবং FHVগুলি প্যারাট্রানজিট ব্যবহারকারীদের পরিবহনের জন্য MTA-এর হয়ে কাজ করছে। 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। অন্যান্য বয়স্ক ব্যক্তি যারা Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে গাড়ি চালান তাদের টোল দিতে হবে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
	কর্মসংস্থান অ্যাক্সেস করা	অল্প সংখ্যক লোকের জন্য বর্ধিত খরচ যারা কর্মস্থলে যান	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	Transit রাইডারশিপের অফসেটিং বৃদ্ধির সাথে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD- এ এবং এর মধ্যে ডাইভিং মোডের মাধ্যমে কাজের ভ্রমণে হ্রাস। যারা CBD টোল থাকা সত্ত্বেও গাড়ি চালাবে তারা গাড়ি চালানোর প্রয়োজন বা সুবিধার উপর ভিত্তি করে তা করবে এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কম যানজট থেকে উপকৃত হবে। উপলব্ধ transit 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% এর কম)।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
5B - সামাজিক অবস্থা: প্রতিবেশীদের বৈশিষ্ট্য	প্রতিবেশীদের বৈশিষ্ট্যে কোনো উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন ঘটেনি	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	স্থানীয় রাস্তায় ট্র্যাফিক প্যাটার্নের পরিবর্তনগুলি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD- র আশেপাশের চরিত্রের সংজ্ঞায়িত উপাদানগুলিকে পরিবর্তন করার সম্ভাবনা কম।								না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
					60th স্ট্রিট Manhattan (ম্যানহাটন) CBD সীমানার কাছাকাছি এলাকা	বর্ণনা	60th স্ট্রিটের CBD সীমানার কাছাকাছি পার্কিংয়ের চাহিদার পরিবর্তন (60th স্ট্রিটের উত্তরে বৃদ্ধি এবং দক্ষিণে হ্রাস সহ) বিনিয়োগের পরিবেশ তৈরি করবে না, যা আশেপাশের চরিত্রের উপর বিরূপ প্রভাব ফেলতে পারে বা এই এলাকার আশেপাশের চরিত্রের সংজ্ঞায়িত উপাদানগুলিকে পরিবর্তন করতে পারে।	না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই				
5C - সামাজিক অবস্থা: জনগণের নীতি	কোনও প্রভাব নেই	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	প্রকল্পটি আঞ্চলিক অধ্যয়ন এলাকা এবং Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর জন্য আঞ্চলিক পরিবহন পরিকল্পনা এবং অন্যান্য পাবলিক নীতির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ হবে।								না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
6 - অর্থনৈতিক অবস্থা	সুবিধা	আঞ্চলিক অর্থনৈতিক সুবিধা	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	ভ্রমণ-সময় সঞ্চার এবং ভ্রমণ-সময় নির্ভরযোগ্যতার উন্নতির পরিপ্রেক্ষিতে যানজট ত্রাণের মাধ্যমে অর্থনৈতিক সুবিধা, যা উৎপাদনশীলতা এবং উপযোগিতা বৃদ্ধি করবে, সেইসাথে নিরাপত্তার উন্নতি এবং যানজট হ্রাসের সাথে যুক্ত যানবাহন পরিচালনার ব্যয় হ্রাস করবে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব
	টোল খরচের অর্থনৈতিক প্রভাব	যানবাহনের উপর নির্ভরশীল CBD-তে শ্রমিক এবং ব্যবসার জন্য নতুন টোলের খরচ	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কোনো বিশেষ শিল্প বা পেশাগত বিভাগে কোনো বিরূপ প্রভাব নেই। CBD-তে উচ্চ স্তরের transit অ্যাক্সেস এবং ট্রানজিট শেয়ারের উচ্চ শতাংশের পরিপ্রেক্ষিতে, টোল সামগ্রিক কর্মশক্তির মাত্র একটি ছোট শতাংশকে প্রভাবিত করবে। এটি Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে ব্যবসার কার্যক্রম বা ট্যাক্সি/FHV শিল্প সহ যেকোনো ধরনের ব্যবসার কার্যকারিতাকে বিরূপভাবে প্রভাবিত করবে না।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
	পণ্যের দাম	নতুন টোলের খরচের ফলে অধিকাংশ ভোগ্যপণ্যের মূল্য পরিবর্তন হবে না	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	বেশির ভাগ ভোগ্যপণ্যের মূল্যে অর্থবহ পরিবর্তন ঘটানোর সম্ভাবনা নেই। CBD টোলিং বিকল্পের নতুন টোলের সাথে সম্পর্কিত যেকোন খরচ বৃদ্ধি যা ব্যবসা গ্রহণের সাথে পাস করা হবে, যা টোল চার্জ প্রতি বেশ কিছু গ্রাহকের মধ্যে বিতরণ করা হবে (যেহেতু ট্রাক একাধিক ডেলিভারি করে) বিশেষ করে ব্যবসার জন্য, ছোট ব্যবসা এবং মাইক্রো-ব্যবসা সহ, ছোট ডেলিভারি গ্রহণ করে। এটি যেকোনো ব্যক্তিগত ব্যবসার খরচ কমিয়ে দেবে। কিছু পণ্য খাত (নির্মাণ সামগ্রী, ইলেকট্রনিক্স, পানীয়) ডেলিভারি বাজারে কম প্রতিযোগিতার কারণে বৃদ্ধির প্রবণতা বেশি।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
6 - অর্থনৈতিক অবস্থা (চলবে)	ট্যাক্সি এবং FHV শিল্প	টোলিং পরিস্থিতির উপর নির্ভর করে, CBD- এর মধ্যে যাত্রীদের সাথে ট্যাক্সি/FHV VMT হ্রাসের কারণে টোল ট্যাক্সি এবং FHV রাজস্ব কমাতে পারে। যদিও এটি পৃথক ডাইভারদের উপর বিরূপ প্রভাব ফেলতে পারে (নীচে "পরিবেশগত বিচার" দেখুন), শিল্প সামগ্রিকভাবে কার্যকর থাকবে।	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	প্রতিদিনের ট্যাক্সি/FHV VMT অঞ্চল জুড়ে সামগ্রিক পরিবর্তন	-126,993 (-2.9%)	-14,028 (-0.3%)	-73,413 (-1.7%)	-217,477 (-5.0%)	-116,065 (-2.7%)	-4,888 (-1.0%)	-137,815 (-3.2%)	না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। কোনো প্রতিকূল প্রভাব নেই (ট্যাক্সি এবং FHV ডাইভারের উপর প্রভাব প্রশমনের জন্য নীচে "পরিবেশগত ন্যায্যবিচার" দেখুন)।
				CBD-তে দৈনিক ট্যাক্সি/FHV VMT-এ মোট পরিবর্তন	-21,498 (-6.6%)	+15,020 (+4.6%)	-11,371 (-3.5%)	-54,476 (-16.8%)	-25,621 (-7.9%)	+4,962 (+1.5%)	-27,757 (-8.6%)		

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
	স্থানীয় অর্থনৈতিক প্রভাব	60th স্ট্রিট CBD সীমানার কাছাকাছি পার্কিং চাহিদার পরিবর্তন	60th স্ট্রিট Manhattan (ম্যানহাটন) CBD সীমানার কাছাকাছি এলাকা	বর্ণনা	60th স্ট্রিট Manhattan (ম্যানহাটন) CBD সীমানার কাছাকাছি পার্কিং চাহিদার পরিবর্তন (60th স্ট্রিটের উত্তরে বৃদ্ধি এবং দক্ষিণে হ্রাস সহ) 60th স্ট্রিটের দক্ষিণে এলাকায় এক বা একাধিক পার্কিং সুবিধার কার্যকারিতাকে বিপন্ন করতে পারে, তবে এটি বিনিয়োগের পরিবেশ তৈরি করবে না যা প্রতিবেশীর চরিত্রের উপর বিরূপ প্রভাব ফেলতে পারে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই
7 - পার্ক এবং বিনোদনমূলক সম্পদ		Central Park-এর দক্ষিণ অংশে নতুন টোলিং অবকাঠামো, টোলিং সিস্টেমের সরঞ্জাম এবং সাইনেজ	Manhattan (ম্যানহাটন) CBD	বর্ণনা	প্রকল্পটি 59th স্ট্রিটের কাছে Central Park-এর তিনটি শনাক্তকরণ স্থানে এবং পার্কের প্রাচীরের বাইরে দুটি সংলগ্ন ফুটপাতে বিদ্যমান চারটি স্ট্রিটলাইটের খুঁটি প্রতিস্থাপন করবে। এই খুঁটিগুলি বিদ্যমান খুঁটির মতো একই স্থানে থাকবে এবং পার্কের স্থানের পরিমাণ হ্রাস করবে না বা পার্কের বৈশিষ্ট্য এবং কার্যকলাপকে প্রভাবিত করবে না। প্রকল্পটি হাই লাইনের কাঠামোর নীচে, পার্ক এলাকার বাইরে হাই লাইন কাঠামোর উপরে টোলিং অবকাঠামো স্থাপন করবে। জনসম্পৃক্ততা প্রক্রিয়ার মাধ্যমে FHWA এই পার্কগুলিতে প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কিত জনসাধারণের ইনপুট চাচ্ছে (অধ্যায় 19, "ধারা 4(f) মূল্যায়ন" দেখুন)।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। পার্কের প্রতিকূল প্রভাব এড়াতে ব্যবস্থার তালিকার জন্য অধ্যায় 7, "পার্ক এবং বিনোদনমূলক সম্পদ" পড়ুন।
8 - ঐতিহাসিক ও সাংস্কৃতিক সম্পদ		ঐতিহাসিক সম্পত্তির উপর বা কাছাকাছি নতুন টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জাম	প্রোজেক্টের এরিয়া অফ পটেনশিয়াল ইফেক্টস (APE) এর মধ্যে 45টি ঐতিহাসিক সম্পত্তি	বর্ণনা	National Historic Preservation Act (ন্যাশনাল হিস্টোরিক প্রিজারভেশন অ্যাক্ট)- এর 106 ধারা অনুসারে প্রকল্পের পর্যালোচনার উপর ভিত্তি করে, FHWA নির্ধারণ করেছে যে প্রকল্পের ঐতিহাসিক সম্পত্তির উপর কোনো বিরূপ প্রভাব পড়বে না এবং State Historic Preservation Office সম্মত হয়েছে।							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। ঐতিহাসিক সম্পত্তির প্রতি বিরূপ প্রভাব এড়াতে ব্যবস্থার তালিকার জন্য অধ্যায় 8, "ঐতিহাসিক ও সাংস্কৃতিক সম্পদ" দেখুন।
9 - দৃশ্যগত সম্পদ		নতুন টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জামের ফলে দৃশ্যমান পরিবেশে পরিবর্তন	দৃশ্যগত প্রভাব এলাকা	বর্ণনা	অবকাঠামো এবং সরঞ্জামগুলি স্ট্রিটলাইটের খুঁটি, সাইন পোল, বা New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি জুড়ে ইতিমধ্যে ব্যবহৃত অনুরূপ কাঠামোর মতো হবে। টোলিং সিস্টেম সরঞ্জামের অ্যারেতে অন্তর্ভুক্ত ক্যামেরাগুলি দৃশ্যমান আলোর প্রয়োজন ছাড়াই লাইসেন্স প্লেটের ছবি সংগ্রহ করার অনুমতি দেওয়ার জন্য রাতে ইনফ্রারেড আলোকসজ্জা ব্যবহার করবে। প্রকল্পটি দর্শক গোষ্ঠীর উপর একটি নিরপেক্ষ প্রভাব ফেলবে এবং ভিজুয়াল রিসোর্সের উপর কোন বিরূপ প্রভাব ফেলবে না							না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
10 - বায়ুর গুণমান	ট্রাক ট্রাফিক ডাইভারশন সম্পর্কিত নির্গমন বৃদ্ধি বা হ্রাস	Macombs Road, Bronx, NY-এর Cross Bronx Expressway	বার্ষিক গড় দৈনিক ট্রিপ (AADT) বৃদ্ধি বা হ্রাস	3,901	3,996	2,056	1,766	3,757	2,188	3,255	না	<p>প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই</p> <p>বর্ধিতকরণ 1. এই টেবিলের শেষে নিরীক্ষণের সামগ্রিক উন্নতি দেখুন।</p> <p>2. NYCDOT অগ্রাধিকার অবস্থানগুলি নিরীক্ষণের জন্য সেন্সরগুলির বিদ্যমান নেটওয়ার্ককে প্রসারিত করার জন্য সমন্বয় করবে, এবং একটি ছোট সংখ্যক রিয়েল- টাইম PM_{2.5} মনিটরের পরিপূরক করবে, যাতে এটি প্রকল্পের বাস্তবায়নের পরে ঘটতে থাকা ট্র্যাফিকের পরিবর্তনের জন্য বায়ু দূষণের পরিবর্তনগুলি দায়ী করা যেতে পারে কিনা তা নির্ধারণ করার জন্য দিনের নিদর্শনগুলির অন্তর্ভুক্তি প্রদান করতে পারে। প্রকল্পের পূর্ণপোষকগণ বাস্তবায়নের পূর্বে (একটি ভিত্তিরেখা নির্ধারণ) এবং বাস্তবায়নের দুই বছর পর বায়ুর গুণমান পর্যবেক্ষণ করবে। প্রাথমিক দুই বছরের পোস্ট-বাস্তবায়ন বিশ্লেষণ সময়কাল অনুসরণ করে, প্রকল্প স্পনসররা আরও পর্যবেক্ষণের প্রয়োজন কিনা তা নির্ধারণ করতে বায়ু মানের পরিবর্তনের মাত্রা এবং পরিবর্তনশীলতা মূল্যায়ন করবে।</p> <p>3. MTA বর্তমানে তার বহরে শূন্য- নিঃসরণ বাসে স্থানান্তরিত করছে, যা বায়ু দূষণকে হ্রাস করবে এবং বাস ডিপো এবং বাস রুটের কাছাকাছি বায়ুর গুণমান উন্নত করবে। MTA ঐতিহ্যগতভাবে অনুন্নত সম্প্রদায়গুলিকে অগ্রাধিকার দিতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ এবং যারা নিম্ন বায়ুর গুণমান এবং জলবায়ু পরিবর্তন দ্বারা প্রভাবিত হয়েছে এবং একটি পদ্ধতির বিকাশ করেছে যা এই অগ্রাধিকারগুলিকে স্থানান্তরের পর্যায়ক্রমে স্থাপন প্রক্রিয়ায় সক্রিয়ভাবে অন্তর্ভুক্ত করে। প্রকল্পের জন্য পরিচালিত প্রচারের সময় প্রাপ্ত প্রতিক্রিয়া</p>	
			দৈনিক ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি বা হ্রাস	509	704	170	510	378	536	50			
			ট্রাক ডাইভারশন থেকে সম্ভাব্য প্রতিকূল বায়ু মানের প্রভাব	না	না	না	না	না	না	না			
		I-95, Bergen County, NJ	AADT বৃদ্ধি বা হ্রাস	9,843	11,459	7,980	5,003	7,078	5,842	12,506	না		
			দৈনিক ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি বা হ্রাস	801	955	729	631	696	637	-236			
			ট্রাক ডাইভারশন থেকে সম্ভাব্য প্রতিকূল বায়ু মানের প্রভাব	না	না	না	না	না	না	না			
		RFK Bridge, NY	AADT বৃদ্ধি বা হ্রাস	18,742	19,440	19,860	19,932	20,465	20,391	21,006	না		
			দৈনিক ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি বা হ্রাস	2,257	2,423	2,820	3,479	4,116	3,045	432			

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন
					A	B	C	D	E	F	G		
				ট্রাক ডাইভারশন থেকে সম্ভাব্য প্রতিকূল বায়ু মানের প্রভাব	না	না	না	না	না	না	না	এবং পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ের সদস্যদের দ্বারা উত্থাপিত উদ্বেগের ভিত্তিতে, TBTA MTA NYCT-এর সাথে সমন্বিত, যেটি Kingsbridge Depot এবং Gun Hill Depot-কে অগ্রাধিকার দিতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, উভয়ই Upper Manhatta (আপার ম্যানহাটন) ও Bronx (ব্রক্স)-এ অবস্থিত এবং প্রাথমিকভাবে পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়ের সেবা করে, যখন MTA-এর পরবর্তী প্রধান ব্যাটারি বৈদ্যুতিক বাস সংগ্রহে বৈদ্যুতিক বাস পাওয়া যায়, যা 2022 সালের পরে শুরু হবে। MTA NYCT-এর এই স্বাধীন প্রচেষ্টা Bronx (ব্রক্স)-এর পরিবেশগত ন্যায়বিচার সম্প্রদায়গুলিকে বায়ু মানের সুবিধা প্রদানের জন্য প্রত্যাশিত।	
11 - শক্তি	আঞ্চলিক শক্তি খরচ হ্রাস	28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা	বর্ণনা	আঞ্চলিক VMT হ্রাস শক্তি খরচ হ্রাস ঘটাবে	না	না	না	না	না	না	না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। উপকারী প্রভাব	
12 - গোলমাল	ট্র্যাফিক ভলিউমের পরিবর্তনের ফলে শব্দের মাত্রায় অদৃশ্য বৃদ্ধি বা হ্রাস	ব্রিজ এবং টানেল ক্রসিং	বর্ণনা	সর্বাধিক শব্দের মাত্রা বৃদ্ধি (2.9 dB(A)), যা টোলিং দৃশ্যকল্প D-এ Queens-Midtown Tunnel-এর সংলগ্ন পূর্বাভাস দেওয়া হয়েছিল, তা উপলব্ধিযোগ্য হবে না।	না	না	না	না	না	না	না	প্রশমনের কোনো প্রয়োজন নেই। প্রতিকূল প্রভাব নেই	
		স্থানীয় রাস্তা	বর্ণনা	Downtown Brooklyn-এ শব্দ স্তরের পরিবর্তনগুলি মূল্যায়ন করতে টোলিং দৃশ্যকল্প C ব্যবহার করা হয়েছিল, টোলিং দৃশ্যকল্প D মূল্যায়ন করা অন্যান্য সমস্ত স্থানে ব্যবহার করা হয়েছিল। সর্বাধিক পূর্বাভাসিত শব্দের মাত্রা বৃদ্ধি (2.5 dB(A)), যা Trinity Place ও Edgar Street-এ ছিল, অনুধাবনযোগ্য হবে না। Downtown Brooklyn-এর অবস্থানগুলিতে শব্দের মাত্রা বৃদ্ধির কোন পূর্বাভাস পাওয়া যায়নি।	না	না	না	না	না	না	না	বর্ধিতকরণ এই টেবিলের শেষে নিরীক্ষণের সামগ্রিক উন্নতি দেখুন।	
13 - প্রাকৃতিক সম্পদ	প্রাকৃতিক সম্পদের কাছাকাছি টোলিং অবকাঠামো ইনস্টল করার জন্য নির্মাণ কার্যক্রম	টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জাম অবস্থানের সাইট	বর্ণনা	ভূপৃষ্ঠের জল, জলাভূমি বা প্লাবনভূমিতে কোনো প্রভাব পড়ে না। ঝড়ের জল এবং পরিবেশগত সম্পদের উপর সম্ভাব্য প্রভাবগুলি নির্মাণ প্রতিশ্রুতির মাধ্যমে পরিচালিত হবে। প্রকল্পটি উপকূলীয় অঞ্চল নীতির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।	না	না	না	না	না	না	না	সম্ভাব্য নেতিবাচক প্রভাবগুলি এড়াতে, কমাতে বা প্রশমিত করার জন্য নির্মাণ প্রতিশ্রুতির তালিকার জন্য অধ্যায় 13, "প্রাকৃতিক সম্পদ" পড়ুন।	
14 - বিপজ্জনক বর্জ্য	নির্মাণের সময় বিদ্যমান দূষিত বা বিপজ্জনক উপকরণের ঝামেলার জন্য সম্ভাব্য	টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জাম অবস্থানের সাইট	বর্ণনা	নির্মাণের সময় মাটির গোলযোগ এবং বিদ্যমান রাস্তাঘাট অবকাঠামো এবং ইউটিলিটিগুলির সম্ভাব্য পরিবর্তন, অপসারণ বা ব্যাঘাত ঘটাতে পারে যাতে অ্যাসবেস্টস-ধারণকারী উপকরণ, সীসা-ভিত্তিক পেইন্ট বা অন্যান্য বিপজ্জনক পদার্থ থাকতে পারে। সম্ভাব্য প্রভাব নির্মাণ প্রতিশ্রুতি দ্বারা পরিচালিত হবে।	না	না	না	না	না	না	না	সম্ভাব্য নেতিবাচক প্রভাবগুলি এড়াতে, হ্রাস করতে বা প্রশমিত করার জন্য নির্মাণ প্রতিশ্রুতির তালিকা পেতে অধ্যায় 14, "অ্যাসবেস্টস-ধারণকারী উপাদান, সীসা-ভিত্তিক পেইন্ট, বিপজ্জনক বর্জ্য এবং দূষিত উপকরণ" পড়ুন।	
15 - নির্মাণের প্রভাব	টোলিং অবকাঠামো স্থাপনের জন্য নির্মাণ সম্পর্কিত সম্ভাব্য ব্যাঘাত	টোলিং অবকাঠামো এবং টোলিং সিস্টেম সরঞ্জাম অবস্থানের সাইট	বর্ণনা	ট্র্যাফিক এবং পথচারীদের প্যাটার্নে অস্থায়ী ব্যাঘাত এবং নির্মাণ কার্যক্রম থেকে গোলমাল, সামগ্রিকভাবে এক বছরেরও কম সময়কাল এবং যে কোনো স্থানে প্রায় দুই সপ্তাহ। এই প্রভাবগুলি নির্মাণ প্রতিশ্রুতির মাধ্যমে পরিচালিত হবে।	না	না	না	না	না	না	না	সম্ভাব্য নেতিবাচক প্রভাবগুলি এড়াতে, কমাতে বা প্রশমিত করার জন্য নির্মাণ প্রতিশ্রুতির তালিকার জন্য অধ্যায় 15, "নির্মাণের প্রভাব," পড়ুন।	

<p>17 - পরিবেশগত ন্যায়বিচার</p>	<p>নিম্ন আয়ের চালকদের উপর সম্ভাব্য অসামঞ্জস্যপূর্ণ উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাব</p>	<p>নতুন CBD টোল সহ চালকদের বর্ধিত খরচ Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কম আয়ের ড্রাইভারদের প্রভাবিত করবে যাদের Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে পৌঁছানোর জন্য বিকল্প পরিবহন মোড নেই।</p>	<p>28-কাউন্টি অধ্যয়ন এলাকা</p>	<p>বর্ণনা</p>	<p>নতুন CBD টোল সহ চালকদের জন্য বর্ধিত খরচ অসামঞ্জস্যপূর্ণভাবে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে কম আয়ের ড্রাইভারদের সমস্ত টোলিং পরিস্থিতিতে প্রভাবিত করবে।</p>	<p>হ্যাঁ</p> <p>প্রশমনের প্রয়োজন। প্রজেক্টে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-এর বাসিন্দাদের দ্বারা প্রদত্ত CBD টোলের জন্য একটি ট্যাক্স ক্রেডিট অন্তর্ভুক্ত থাকবে যাদের করযোগ্য বছরের জন্য New York (নিউ ইয়র্ক)-এর সামঞ্জস্যপূর্ণ মোট আয় \$60,000-এর কম। TBTA New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেটের Department of Taxation and Finance (NYS DTF) এর সাথে সমন্বয় করবে যাতে NYS ট্যাক্স ক্রেডিট পাওয়ার যোগ্য ড্রাইভারদের জন্য প্রয়োজনীয় ডকুমেন্টেশনের উপলব্ধতা নিশ্চিত করা যায়।</p> <p>TBTA প্রকল্পের ওয়েবসাইটে ট্যাক্স ক্রেডিট সম্পর্কিত তথ্য পোস্ট করবে, NYS DTF ওয়েবসাইটে উপযুক্ত অবস্থানের একটি লিঙ্ক সহ যোগ্য ড্রাইভারদের ক্রেডিট দাবি করার তথ্যের জন্য গাইড করবে।</p> <p>TBTA সেই E-ZPass গ্রাহকদের জন্য বর্তমানে প্রয়োজনীয় \$10 ফেরতযোগ্য আমানত দূর করবে যাদের তাদের অ্যাকাউন্টের সাথে কোনো ক্রেডিট কার্ড লিঙ্ক করা নেই এবং যা কখনও-কখনও অ্যাক্সেসের ক্ষেত্রে বাধা হয়ে দাঁড়ায়।</p> <p>TBTA বিদ্যমান E-ZPass (ই-জেডপাস) পেমেন্ট এবং প্ল্যান বিকল্পগুলির বর্ধিত প্রচার সরবরাহ করবে, যার মধ্যে ড্রাইভারদের প্রতি ড্রিপে অর্থ প্রদানের ক্ষমতা (প্রি-লোড ব্যালেন্সের পরিবর্তে), অংশগ্রহণকারী রিটেইল অবস্থানগুলিতে নগদ দিয়ে তাদের অ্যাকাউন্টগুলি পুনরায় পূরণ করা এবং ডিসকাউন্ট প্ল্যানগুলি সহ ইতিমধ্যেই রয়েছে, যার সম্পর্কে তারা সচেতন নাও হতে পারে।</p> <p>TBTA বিদ্যমান ডিসকাউন্ট transit ভাড়া পণ্য এবং প্রোগ্রামগুলির জন্য যোগ্যতার বিষয়ে সচেতনতা বৃদ্ধি এবং শিক্ষা প্রদানের জন্য MTA-এর সাথে সমন্বয় করবে, যার মধ্যে 65 বছর বা তার বেশি বয়সী ব্যক্তিদের জন্য, প্রতিবন্ধী ব্যক্তিদের জন্য এবং কম আয়ের ব্যক্তিদের জন্য করা হয়, যাদের সম্পর্কে অনেকেই জানেন না।</p> <p>প্রকল্পের উদ্যোক্তারা একটি পরিবেশগত ন্যায়বিচার কমিউনিটি গ্রুপ প্রতিষ্ঠা করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, যেটি দ্বি-বার্ষিক ভিত্তিতে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ছয় মাস পর প্রথম</p>
---	--	---	---------------------------------	---------------	---	---

EA অধ্যায়/ পরিবেশগত বিভাগ	বিষয়	প্রভাবের সারাংশ	অবস্থান	সারণীতে দেখানো ডেটা	টোলিং দৃশ্যকল্প							সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব	প্রশমন এবং বর্ধন	
					A	B	C	D	E	F	G			
														বৈঠকে, আপডেট ডেটা এবং বিশ্লেষণ শেয়ার করতে এবং সম্ভাব্য উদ্বেগগুলি সম্পর্কে শোনার জন্য মিলিত হবে।
17 - পরিবেশগত ন্যায়বিচার (চলবে)	ট্যাক্সি এবং FHV চালকদের উপর সম্ভাব্য অসামঞ্জস্যপূর্ণ উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাব	New York (নিউ ইয়র্ক) সিটিতে ট্যাক্সি এবং FHV চালকদের ক্ষেত্রে একটি সম্ভাব্য অসামঞ্জস্যপূর্ণ উচ্চ এবং প্রতিকূল প্রভাব ঘটবে, যারা তাদের যানবাহনকে দিনে একাধিকবার টোল দেওয়ার পরিস্থিতিতে সংখ্যালঘু জনগোষ্ঠী হিসাবে চিহ্নিত করে। এটি অপরিবর্তিত টোলিং পরিস্থিতি A, D, এবং G-তে ঘটবে; FHV ড্রাইভারদের ক্ষেত্রে, এটি টোলিং দৃশ্যকল্প C এবং E-তেও ঘটবে। বিরূপ প্রভাব নতুন CBD টোলের খরচ এবং ট্যাক্সি ও FHV- গুলির জন্য VMT হ্রাসের সাথে সম্পর্কিত হবে, যার ফলে রাজস্ব হ্রাস পাবে যা কর্মসংস্থানে ক্ষতির কারণ হতে পারে।	New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি	বর্ণনা	টোলিং দৃশ্যকল্প A, D, এবং G-তে সম্ভাব্য প্রতিকূল প্রভাব ঘটবে, যেখানে ট্যাক্সি এবং FHV ড্রাইভারদের জন্য ক্যাপ বা ছাড় থাকবে না।							হ্যাঁ	New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির ট্যাক্সি এবং/অথবা FHV চালকদের জন্য প্রশমনের প্রয়োজন, যদি তাদের যানবাহনের জন্য দিনে একাধিকবার টোল দিয়ে একটি টোলিং পরিস্থিতি বাস্তবায়িত হয়। প্রকল্পের উদ্যোক্তারা উপযুক্ত শহর এবং রাষ্ট্রীয় সংস্থাগুলির সাথে কাজ করবে যাতে যাত্রীরা উপস্থিত থাকলে, তারা চালকের পরিবর্তে টোল প্রদান করে। লাইসেন্সিং, প্রশিক্ষণ, এবং MTA বা এর অধিভুক্ত বিক্রেতাদের সাথে চালকদের কোন খরচ ছাড়াই চাকরির নিয়োগ করবে, যাতে TBTA MTA NYCT-এর সাথে কাজ করবে যাতে চালকদের চাকরির নিরাপত্তাহীনতার সম্মুখীন হতে সরাসরি পথের সাথে সংযুক্ত করতে একটি Employment Resource Coordination Program (কর্মসংস্থান সংস্থান সমন্বয় কর্মসূচি) চালু করা যায় যারা বাণিজ্যিক ড্রাইভিং লাইসেন্স চান না, তাদের জন্য, TBTA একটি পাইলট প্রোগ্রামের জন্য Federal Transit Administration-এর কাছে একটি অনুরোধ জমা দিতে MTA NYCT-এর সাথে সমন্বয় করবে, যা ট্যাক্সি এবং FHV চালকদের প্যারাট্রান্সিট ভ্রমণের জন্য তাদের যানবাহন ব্যবহার করার যোগ্যতা বাড়াতে সাহায্য করবে এবং অনুমোদিত হলে এই কর্মসূচি বাস্তবায়ন করবে।	
				নো অ্যাকশন অপ্টারনেটিভের তুলনায় CBD-তে যাত্রীদের সাথে দৈনিক ট্যাক্সি/FHV VMT-এ পরিবর্তন: EA-তে অন্তর্ভুক্ত পরিস্থিতি	-21,498 (-6.6%)	+15,020 (+4.6%)	-11,371 (-3.5%)	-54,476 (-16.8%)	-25,621 (-7.9%)	+4,962 (+1.5%)	-27,757 (-8.6%)			
				EA-তে অন্তর্ভুক্ত পরিস্থিতির সাপেক্ষে CBD-তে দৈনিক ট্যাক্সি/FHV ট্রিপে সামগ্রিক পরিবর্তন: ক্যাপ বা ছাড়ের প্রভাব মূল্যায়নের জন্য অতিরিক্ত বিশ্লেষণ	টোল 1x / দিনে সীমাবদ্ধ: +2%	—	—	টোল 1x / দিনে সীমাবদ্ধ: +3% ছাড়: +50%	—	—	টোল 1x / দিনে সীমাবদ্ধ: +2%			

সামগ্রিক প্রকল্প বর্ধিতকরণ। প্রজেক্ট স্পনসররা প্রজেক্টের সম্ভাব্য প্রভাবের চলমান নিরীক্ষণ এবং রিপোর্টিং করতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ, উদাহরণস্বরূপ, CBD-তে প্রবেশ করা ট্রাফিক, CBD-তে যানবাহন-মাইল ভ্রমণ করা; অঞ্চল জুড়ে প্রদানকারীদের থেকে transit রাইডারশিপ; CBD-র মধ্যে বাসের গতি; বায়ুর গুণমান এবং নির্গমন প্রবণতা; পার্কিং এবং প্রকল্প রাজস্ব। অগ্রিম এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে তথ্য সংগ্রহ করা হবে। প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কে একটি আনুষ্ঠানিক রিপোর্ট বাস্তবায়নের এক বছর পর এবং তারপর প্রতি দুই বছর পর জারি করা হবে। উপরন্তু, একটি রিপোর্টিং ওয়েবসাইট ডেটা, বিশ্লেষণ এবং ভিজ্যুয়লাইজেশনগুলিকে যতটা সম্ভব উন্মুক্ত ডেটা বিন্যাসে উপলব্ধ করবে। আপডেটগুলি অন্তত দ্বি-বার্ষিক ভিত্তিতে সরবরাহ করা হবে যেহেতু ডেটা উপলব্ধ হবে এবং বিশ্লেষণ সম্পূর্ণ হবে।

ধারা 4(f) বৈশিষ্ট্য প্রকল্পের প্রভাব কী?

1966 সালের U.S. Department of Transportation অ্যাক্টের ধারা 4(f) (এখন 49 USC ধারা 303 এবং 23 USC ধারা 138) FHWA সহ USDOT এজেন্সিগুলিকে কোনো প্রোগ্রাম বা প্রকল্প অনুমোদন করা থেকে নিষিদ্ধ করে, যেগুলির জন্য নিম্নলিখিতগুলি প্রয়োজন- যে কোনও সর্বজনীন মালিকানাধীন পার্কল্যান্ড, বিনোদন এলাকা, বা বন্যপ্রাণী এবং জলপাখির আশ্রয়ের "ব্যবহার"; বা জাতীয়, রাষ্ট্রীয় বা স্থানীয় তাৎপর্যের (সম্মিলিতভাবে, ধারা 4(f) সংস্থান) একটি সরকারী বা ব্যক্তিগত মালিকানাধীন ঐতিহাসিক স্থান থেকে কোন জমি, যদি না: (1) জমি ব্যবহার করার জন্য কোন সম্ভাব্য এবং বিচক্ষণ পরিহারের বিকল্প নেই, এবং ধারা 4(f) সম্পদের ক্ষতি কমানোর জন্য সমস্ত সম্ভাব্য পরিকল্পনা অন্তর্ভুক্ত করে; বা (2) সংস্থা নির্ধারণ করে যে সম্পত্তির ব্যবহার একটি *ডি মিনিমিস* প্রভাব ফেলবে।

একটি প্রকল্প একটি ধারা 4(f) সম্পত্তি ব্যবহার করে, যদি এটি:

- স্থায়ীভাবে ধারা 4(f) সম্পত্তি থেকে একটি পরিবহন সুবিধার মধ্যে জমি অন্তর্ভুক্ত করে;
- অস্থায়ীভাবে জমি দখল করে, যা একটি ধারা 4(f) সম্পত্তির অংশ, যেমন নির্মাণের সময়; বা
- ধারা 4(f) সম্পত্তির একটি "গঠনমূলক" ব্যবহারের ফলাফল, যেখানে কোনো স্থায়ী অন্তর্ভুক্তি বা জমির অস্থায়ী দখল নেই, কিন্তু একটি প্রকল্পের নৈকট্য প্রভাব (যেমন, দৃশ্যগত ও শব্দগত) এতটাই গুরুতর যে সুরক্ষিত কার্যকলাপ, বৈশিষ্ট্য বা বিশেষত্বগুলি, যেগুলি ধারা 4(f) এর অধীনে সুরক্ষার জন্য একটি সংস্থানকে যোগ্য করে তোলে, সেগুলি যথেষ্ট প্রতিবন্ধী।

একটি *ডি মিনিমিস* প্রভাবে ধারা 4(f) সম্পত্তির ব্যবহার জড়িত, যেটি সাধারণত গৌণ প্রকৃতির হয় এবং এর ফলে কোনো ঐতিহাসিক স্থানের কোনো বিরূপ প্রভাব পড়ে না এবং ধারা 4(f) এর অধীনে সুরক্ষার জন্য পার্ক, বিনোদন এলাকা বা আশ্রয়ের যোগ্যতা অর্জনকারী কার্যকলাপ, বৈশিষ্ট্য বা বিশেষত্বের কোনো বিরূপ প্রভাব পড়ে না।

FHWA বিভাগ 4(f) বৈশিষ্ট্যের উপর প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করেছে এবং নির্ধারণ করেছে, যে CBD টোলিং বিকল্প নিম্নলিখিত কারণগুলির জন্য Central Park এবং হাই লাইন ব্যতীত বিভাগ 4(f) বৈশিষ্ট্যগুলির কোনো ব্যবহার করবে না:

- Central Park: টোলিং সিস্টেমের সরঞ্জামগুলি 59th স্ট্রিটের কাছে পার্কের অভ্যন্তরে পার্ক রোডওয়েজের তিনটি শনাক্তকরণ স্থানে চারটি খুঁটিতে প্রস্থাবিত। সরঞ্জামগুলি খুঁটিতে বসানো হবে, একই স্থানে বিদ্যমান খুঁটি প্রতিস্থাপন করা হবে এবং অনুমোদিত যানবাহনগুলিকে টোল পরিশোধ না করে Manhattan (ম্যানহাটন) CBD-তে প্রবেশের জন্য পার্ক ব্যবহার করতে বাধা দেবে। যেহেতু প্রকল্পের পৃষ্ঠপোষকদের অবশ্যই রক্ষণাবেক্ষণের জন্য খুঁটিতে অবিরত অ্যাক্সেস থাকতে হবে, তাই FHWA অনুসন্ধান করতে চায় যে CBD টোলিং বিকল্প Central Park-এর উপর *ডি মিনিমিস* প্রভাব ফেলবে।
- হাই লাইন: CBD টোলিং অল্টারনেটিভ টোলিং সিস্টেমের সরঞ্জামগুলিকে হাই লাইনের সাথে সংযুক্ত করবে, একটি প্রাক্তন রেলপথ ভায়াডাক্ট যার এখন প্রাক্তন ট্র্যাকবেডে একটি লিনিয়ার পার্ক রয়েছে।²⁰ টোলিং সিস্টেমের সরঞ্জামগুলি একটি ধাতব পাইপের উপর ট্র্যাকবেড কাঠামোর নীচে মাউন্ট করা হবে, ভায়াডাক্টের বিদ্যমান গার্ডারের সাথে বোল্ট করা হবে। কোন টোলিং অবকাঠামো বা টোলিং সিস্টেমের সরঞ্জাম হাই লাইনের উপরে থাকা সর্বজনীনভাবে অ্যাক্সেসযোগ্য পার্কল্যান্ডের মধ্যে বা দৃশ্যমান হবে না। যেহেতু প্রকল্পের পৃষ্ঠপোষকদের হাই লাইনের নীচের অংশে সংযুক্ত টোলিং সরঞ্জামগুলিতে স্থায়ী অ্যাক্সেসের প্রয়োজন, তাই FHWA অনুসন্ধান করতে চায় যে CBD টোলিং বিকল্প হাই লাইনের উপর একটি *ডি মিনিমিস* প্রভাব ফেলবে।

FHWA অনুসন্ধান করতে চায় যে CBD টোলিং বিকল্পের ফলে Central Park এবং High Line-এর উপর ডি
মিনিমিস প্রভাব পড়বে এবং এই সম্পদগুলির উপর এখতিয়ার সহ কর্মকর্তারা এই অনুসন্ধানের সাথে একমত
হয়েছেন এবং New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেট হিস্টোরিক প্রিজারভেশন অফিস FHWA-এর সংকল্পের সাথে
একমত হয়েছে যে ঐতিহাসিক সম্পত্তি হিসাবে Central Park-এর উপর কোন বিরূপ প্রভাব পড়বে না। FHWA
এই EA এর জন্য পাবলিক রিভিউ সময়কালে তার প্রস্তাবিত ফাইন্ডিং এর উপর যেকোনো পাবলিক ইনপুট
বিবেচনা করবে। **অধ্যায় 19, "ধারা 4(f) মূল্যায়ন,"** এই অনুসন্ধানের আরও বিশদ এবং সমর্থন প্রদান করে।

শেষ নোট

- ¹ U.S. Census Bureau. (আদমশুমারি কেন্দ্র) আমেরিকান কমিউনিটি সার্ভে, 2015-2019; U.S. Census Bureau (আদমশুমারি কেন্দ্র), 2012-2016 আদমশুমারি পরিবহন পরিকল্পনা প্যাকেজ।
- ² U.S. Census Bureau (আদমশুমারি কেন্দ্র), 2012-2016 আদমশুমারি পরিবহন পরিকল্পনা প্যাকেজ; New York (নিউ ইয়র্ক) স্টেট কম্পট্রোলার। 2017. New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির অফিস মার্কেট রিপোর্ট; U.S. Census Bureau (আদমশুমারি কেন্দ্র)। আমেরিকান কমিউনিটি সার্ভে, 2015 থেকে 2019।
- ³ American Public Transportation Association (আমেরিকান পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন অ্যাসোসিয়েশন)। 2021 পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন ফ্যাক্ট বুক, সারণী 10. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>
- ⁴ 1 জুলাই, 2021 পর্যন্ত, Los Angeles (লস অ্যাঞ্জেলেস)-এর আনুমানিক জনসংখ্যা ছিল 3,849,297। U.S. Census Bureau. (আদমশুমারি কেন্দ্র) চটজলদি তথ্য। <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/losangelescitycalifornia,losangelescountycalifornia,CA/PST045221>.
- ⁵ New York Metropolitan Transportation Council (নিউ ইয়র্ক মেট্রোপলিটন ট্রান্সপোর্টেশন কাউন্সিল)। জানুয়ারি 2021। হাব বাউন্ড ডেটা রিপোর্ট 2019। Transit-এর মধ্যে রয়েছে পাতাল রেল, কমিউটার রেল, বাস, ফেরি এবং ট্রাম। হাব বাউন্ড ডেটা প্রস্তুত করার জন্য NYMTC যাত্রী, যানবাহন এবং সাইকেল গণনার উপর নির্ভর করে এবং এই গণনায় কাজ ও অ-কাজ সংক্রান্ত ভ্রমণ অন্তর্ভুক্ত। অতএব, মোড দ্বারা ভ্রমণের শতাংশ আদমশুমারির তথ্য থেকে পরিবর্তিত হয়। https://www.nymtc.org/Portals/0/Pdf/Hub%20Bound/2019%20Hub%20Bound/DM_TDS_Hub_Bound_Travel2019.pdf?ver=GS5smEoyHSsHsyX_t_Zriw%3d%3d
- ⁶ MTA Reform and Traffic Mobility Act (রিফর্ম অ্যান্ড ট্রাফিক মোবিলিটি অ্যাক্ট) দ্বারা সংজ্ঞায়িত হিসাবে, Manhattan (ম্যানহাটন) CBD Manhattan (ম্যানহাটন)-এর দক্ষিণে ভৌগোলিক এলাকা নিয়ে গঠিত এবং 60th স্ট্রিটের অন্তর্ভুক্ত যতটা বাসবসসম্মত, কিন্তু এটি নিম্নলিখিত অন্তর্ভুক্ত করে না: Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive এবং West Side Highway/Route 9A, Battery Park Underpass এবং Hugh L. Carey টানেলের যেকোন পূর্বের রাস্তার অংশ যা West Street (West Side Highway/Route 9A)-এর সাথে সংযোগ করে।
- ⁷ মেরিয়াম-ওয়েবস্টার (Merriam-Webster), "কীভাবে 'গ্রিডলক' এত দ্রুত সরে গেল? <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/the-history-of-gridlock>.
- ⁸ INRIX 2021 গ্লোবাল ট্রাফিক স্কোরকার্ড। <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>.
- ⁹ 2019 এর জন্য MTA সাবওয়ে এবং বাস রাইডারশিপ। <https://new.mta.info/coronavirus/ridership>. বাস রাইডারশিপ New York (নিউ ইয়র্ক) সিটি Transit এবং MTA বাস কোম্পানির জন্য রিপোর্ট করা মোট বার্ষিক সংখ্যা প্রতিফলিত করে।
- ¹⁰ American Public Transportation Association (আমেরিকান পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন অ্যাসোসিয়েশন)। 2021 পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন ফ্যাক্ট বুক, সারণী 10। <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>; American Public Transportation Association (আমেরিকান পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন অ্যাসোসিয়েশন) "পাবলিক ট্রান্সপোর্টেশন রাইডারশিপ রিপোর্ট: চতুর্থ ত্রৈমাসিক 2021।" <https://www.apta.com/wp-content/uploads/2021-Q4-Ridership-APTA.pdf>.
- ¹¹ Ernst & Young (আর্স্ট অ্যান্ড ইয়াং), LLP, Metropolitan Transportation Authority-র 2020-2024 মূলধন বিনিয়োগ কৌশলের অর্থনৈতিক প্রভাব। New York (নিউ ইয়র্ক) সিটির অংশীদারিত্বের জন্য প্রস্তুত। মার্চ 2019। <https://pfny.org/wp-content/uploads/2020/01/MTA-Capital-Plan-2020-24-Econ-Impacts.pdf>.
- ¹² MTA. অক্টোবর 1, 2019। 2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম): নির্বাহী সারসংক্ষেপ। <https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.
- ¹³ Ibid।

¹⁴ এটি transit উন্নতির জন্য Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এর অংশ প্রতিফলিত করে; এটিতে এখানে চিহ্নিত করা হয়নি এমন অন্যান্য ট্রানজিট প্রকল্পগুলির জন্য একটি অতিরিক্ত \$254 মিলিয়ন, সেইসাথে ডিসেম্বর 2021 এর একটি সংশোধনী রয়েছে যা প্রোগ্রামটির ট্রানজিট- এবং রেল-সম্পর্কিত অংশকে \$535 মিলিয়ন বাড়িয়েছে। নন-transit উন্নতি সহ সম্পূর্ণ Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম)-এ \$55.3 বিলিয়ন প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত রয়েছে।

¹⁵ MTA. অক্টোবর 1, 2019। *2020-2024 Capital Program (ক্যাপিটাল প্রোগ্রাম): নির্বাহী সারসংক্ষেপ*
<https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.

¹⁶ এপ্রিল 2019-এ, আইনসভা MTA Reform and Traffic Mobility Act (রিফর্ম অ্যান্ড ট্রাফিক মোবিলিটি অ্যাক্ট) পাস করেছে যা TBTA-কে প্রকল্পের নকশা, বিকাশ, নির্মাণ এবং পরিচালনার জন্য অনুমোদিত করে। বিধানগুলির মধ্যে, আইনের প্রয়োজন যে একটি ট্রাফিক মোবিলিটি রিভিউ বোর্ড (TMRB) টোলের হারের পাশাপাশি ক্রেডিট ফ্রসিং, ছাড় বা ছুটের বিষয়ে সুপারিশ তৈরি করার জন্য একটি ট্রাফিক মোবিলিটি রিভিউ বোর্ড (TMRB) প্রতিষ্ঠা করা উচিত। দেখুন **পরিশিষ্ট 2B, "প্রকল্প বিকল্প: MTA Reform and Traffic Mobility Act (রিফর্ম অ্যান্ড ট্রাফিক মোবিলিটি অ্যাক্ট)।"**

¹⁷ এই EA-এর জন্য পরিচালিত ভ্রমণ চাহিদা মডেলিং এবং **উপঅধ্যায় 4A, "পরিবহন: আঞ্চলিক পরিবহন প্রভাব এবং মডেলিং,"** নো অ্যাকশন অলটারনেটিভের অংশ হিসেবে সাইকেল লেন অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে কিন্তু বিদ্যমান শর্ত নয়।

¹⁸ Ibid।

¹⁹ নতুন সাইকেল লেন এবং বাস লেনগুলি এই EA-এর জন্য পরিচালিত পরিবহন মডেলিং-এ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছিল এবং **উপঅধ্যায় 4A, "পরিবহন: আঞ্চলিক পরিবহন প্রভাব এবং মডেলিং,"** উপযুক্ত হিসাবে।

²⁰ High Line-ও একটি ঐতিহাসিক সম্পত্তি (অর্থাৎ, জাতীয় রেজিস্টারে তালিকাভুক্তির জন্য যোগ্য), কিন্তু একটি প্রাক্তন রেলপথ সম্পত্তি হিসাবে একটি ঐতিহাসিক সম্পত্তি হিসাবে ধারা 4(f) সম্পদ হিসাবে বিবেচনা থেকে অব্যাহতিপ্রাপ্ত (23 CFR 774.13)।