

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

## ОЦЕНКА ПАРАМЕТРОВ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

# Рабочее резюме

Август 2022 г.

Ведущее федеральное ведомство



U.S. Department  
of Transportation

**Federal Highway  
Administration**

Спонсоры проекта



**Department of  
Transportation**



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

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>В ЧЁМ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ ПРОГРАММА СБОРОВ С ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОГО ДЕЛОВОГО РАЙОНА? .....</b>	<b>ES-1</b>
Где предлагается реализация Проекта? .....	ES-1
Как сегодня люди и товары доставляются и перемещаются по ЦДР Manhattan (Манхэттен)? .....	ES-2
Где будут реализованы результаты и воздействие Проекта? .....	ES-3
Что такое Оценка параметров окружающей среды и почему она нужна для данного проекта? .....	ES-3
<b>ПОЧЕМУ РАССМАТРИВАЕТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ПРОГРАММЫ ВЗИМАНИЯ СБОРОВ ПО ЦДР? .....</b>	<b>ES-5</b>
<b>ЦЕЛИ, НЕОБХОДИМОСТЬ И ЗАДАЧИ ПРОЕКТА.....</b>	<b>ES-6</b>
Почему необходимо сократить загруженность дорог? .....	ES-6
Почему нам необходимы инвестиции в транзитный транспорт? .....	ES-6
Каковы цели Проекта? .....	ES-7
<b>КАКОВЫ АЛЬТЕРНАТИВЫ ПРОЕКТА? .....</b>	<b>ES-8</b>
Альтернатива бездействия .....	ES-8
Альтернатива сборов с транспортных средств для ЦДР (альтернатива действия) .....	ES-11
Положительное и отрицательное воздействие: Что важно знать о сценариях взимания платы в альтернативном варианте сборов за проезд по ЦДР? .....	ES-11
Сборы для грузовых автомобилей .....	ES-15
Разное время дня .....	ES-15
<b>КАК АЛЬТЕРНАТИВА ДЕЙСТВИЯ ОТВЕЧАЕТ ЦЕЛЯМ ПРОЕКТА?.....</b>	<b>ES-15</b>
Каковы возможные результаты реализации проекта? .....	ES-16
Каково влияние Проекта на группы населения, относящиеся к движению за экологическую справедливость? .....	ES-16
Водители с низкими доходами .....	ES-17
Такси и наёмные транспортные средства .....	ES-17
Как была вовлечена общественность? .....	ES-19
Техническая консультативная группа по вопросам экологической справедливости .....	ES-20
Рабочая группа заинтересованных сторон по вопросам экологической справедливости .....	ES-20
<b>КАКОВЫ ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОЕКТА НА ОБЪЕКТЫ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К РАЗДЕЛУ 4(F)? .....</b>	<b>ES-34</b>

### Рисунки

Рис. ES-1.	Исследуемая территория 28 округов .....	ES-1
Рис. ES-2	Люди, въезжающие в ЦДР Манхэттена (по видам транспорта) .....	ES-2
Рис. ES-3.	Наиболее загруженные городские районы (2021) .....	ES-5
Рис. ES-4.	Области ресурсов и воздействие, анализируемые в Экспертной оценке .....	ES-16

### Таблицы

Таблица ES-1.	Результаты предварительного анализа альтернатив <sup>1</sup> .....	ES-9
Таблица ES-2.	Сценарии введения сборов, оцененные для альтернативы введения сборов по ЦДР .....	ES-13
Таблица ES-3.	Сравнение результатов оценки для альтернатив бездействия и введения сборов по ЦДР .....	ES-15
Таблица ES-4.	Резюме преимуществ и последствий для альтернативы введения сборов по ЦДР и сравнение сценариев взимания сборов .....	ES-21

Рабочее резюме Оценки параметров окружающей среды (ООС) для Программы взимания платы за проезд в Центральном деловом районе (ЦДР) (Проект) представляет собой краткое описание Проекта на высоком уровне, которое включает в себя

- Цели, необходимость и задачи проекта
- Альтернативные варианты
- Влияние проекта
- Основные результаты анализа

Дополнительные данные, связанные с информацией, содержащейся в данном резюме, можно найти в соответствующих главах и приложениях ООС.

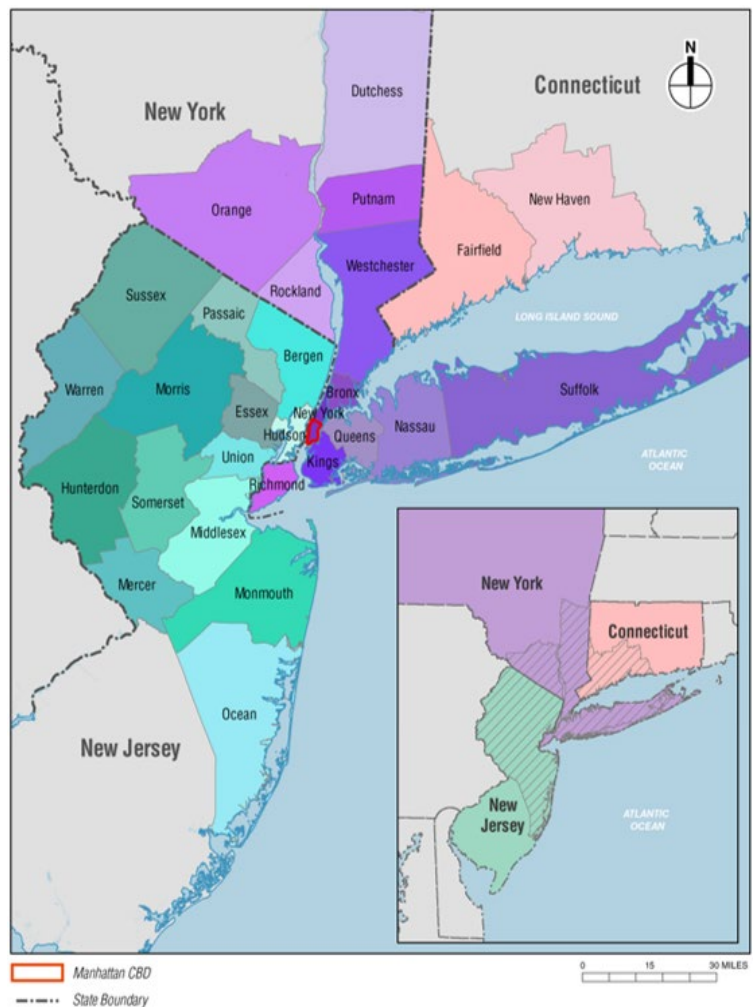
## В ЧЁМ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ ПРОГРАММА СБОРОВ С ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОГО ДЕЛОВОГО РАЙОНА?

Управление мостов и тоннелей Трайборо (Triborough Bridge and Tunnel Authority «ТБТА») – филиал Metropolitan Transportation Authority (MTA) – Департамент транспорта штата Нью-Йорк (New York State Department of Transportation «NYSDOT») и Департамент транспорта города Нью-Йорк (New York City Department of Transportation «NYCDOT») (совместно – Спонсоры проекта) предлагают **Программу сборов с транспортных средств для Центрального делового района (ЦДР)** (далее – Проект). Проект, представляющий собой систему тарификации перегруженности дорог, предусматривает взимание платы с транспортных средств, въезжающих или остающихся в ЦДР Манхэттена, с целью снижения перегруженности дорог и получения доходов для финансирования расходов в размере \$15 миллиардов на улучшение систем метро, автобусов и пригородных железных дорог, предусмотренных в Плане капитального ремонта MTA на 2020-2024 годы или последующих планах.

### Где предлагается реализация Проекта?

ЦДР Манхэттена состоит из географической зоны Манхэттена к югу от 60th Street и включительно, не включая проезд Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive и шоссе West Side Highway/Route 9A, подземный переход

Рис. ES-1. Исследуемая территория 28 округов



Источник: ESRI, NYC Open Data, NYMTC 2020 TransCAD Highway Network

Battery Park Underpass и любую наземную часть тоннеля Hugh L. Carey Tunnel, которая соединяется с улицей West Street (the West Side Highway/Route 9A).

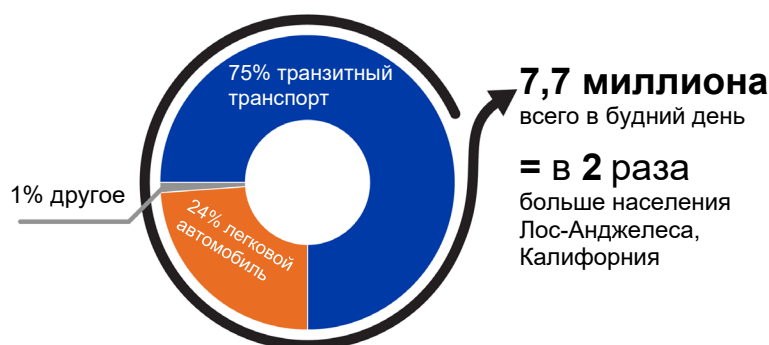
ЦДР Манхэттена является коммерческим центром большого столичного региона, состоящего из 28 округов New York (Нью-Йорк), New Jersey (Нью-Джерси) и Connecticut (Коннектикута), который окружает и включает New York City (г. Нью-Йорк) (**Рис. ES-1**). В совокупности в этих 28 округах проживает 22,2 миллиона человек и создано более 10,7 миллиона рабочих мест, что делает его крупнейшим и наиболее экономически значимым столичным регионом США.

Только в New York City (г. Нью-Йорке) находится примерно 4,6 миллиона (43 процента) рабочих мест региона и 8,4 миллиона (38 процентов) населения региона.<sup>1</sup> В ЦДР Манхэттена сосредоточено 1,5 миллиона рабочих мест, 450 миллионов квадратных футов офисных площадей и более 617 000 жителей.<sup>2</sup> Он также является региональным и национальным центром торговли, развлечений и туризма. В главе 1 «Введение» представлена более подробная информация о среде реализации Проекта.

### Как сегодня люди и товары доставляются и перемещаются по ЦДР Манхэттена?

Манхэттен связан с остальной частью региона двадцатью автомобильными мостами и туннелями, тремя крупнейшими в стране пригородными железными дорогами, крупнейшей системой метро и двумя из пяти крупнейших автобусных систем в США,<sup>3</sup> а также государственным и частным паромным сообщением и трамвайным сообщением. Большая часть общественного транспорта работает 24 часа в сутки/7 дней в неделю/365 дней в году. Глава 4 «Транспорт», Раздел 4В «Транспорт: Автомагистрали и местные перекрестки», и Раздел 4С «Транспорт: Транзитные перевозки» предоставляют подробную информацию об автомагистралях, дорогах и транзитных системах региона.

**Рис. ES-2 Люди, въезжающие в ЦДР Манхэттена (по видам транспорта)**



Источник: Отчет NYMTC по данным о поездках в ЦДР Манхэттена за 2019 год.

Люди, приезжающие в ЦДР Манхэттена, пользуются общественным транспортом (железная дорога, метро, автобус, трамвай, паром и паратранзит), ходят пешком или ездят на велосипедах, путешествуют на легковых автомобилях, такси, наёмных автомобилях или грузовиках. Большинство людей пользуются общественным транспортом, чтобы

попасть в ЦДР Манхэттена, как для работы, так и для отдыха. Согласно Отчёту Нью-Йоркского столичного транспортного совета (New York Metropolitan Transportation Council «NYMTC») о поездках в ЦДР Манхэттена, в среднем около 7 665 000 человек въезжали и выезжали из ЦДР Манхэттена в будний день в 2019 году, что почти вдвое превышает население Los Angeles (Лос-Анджелеса), штат Калифорния. (**Рис. ES-2**).<sup>4</sup> Семьдесят пять процентов этих поездок были совершены с использованием транзитного транспорта, но

примерно 1 856 000 (24%) были совершены на легковых автомобилях, такси, микроавтобусах или грузовиках.<sup>5</sup>

### Где будут реализованы результаты и воздействие Проекта?

Городской регион, охватывающий 28 округов, является основной зоной сосредоточения поездок в ЦДР Манхэттена и в обратном направлении. Проект повлияет на динамику поездок в пределах ЦДР Манхэттена и в других частях региона. Динамика поездок меняется более интенсивно при приближении к ЦДР Манхэттена и внутри него. Для оценки положительных и отрицательных последствий реализации Проекта в ООС используется сочетание региональной территории исследования, охватывающей 28 округов, и нескольких местных территорий исследования. Местные территории исследования меняются в зависимости от исследуемого вопроса на предмет воздействия. Например, местная территория исследования, используемая для оценки визуального воздействия, связанного с установкой инфраструктуры и оборудования системы взимания платы, намного меньше, чем местная территория исследования для оценки изменений качества воздуха. Дополнительное обсуждение этих областей исследования представлено в **Главе 3 «Принципы оценки параметров окружающей среды»**, а также в каждой главе данной экспертной оценки.

### Что такое Оценка параметров окружающей среды (ООС) и почему она нужна для данного проекта?

Прежде чем федеральное агентство примет решение, Закон о национальной экологической политике (National Environmental Policy Act «NEPA») требует от федерального агентства проанализировать и раскрыть информацию об экологических последствиях действий. Экспертная оценка (40 CFR §1506.1(h)) проводится для того, чтобы федеральные агентства учитывали экологические последствия своих действий в процессе принятия решений (40 CFR §1500.1(a)). Для предлагаемого действия, которое вряд ли окажет значительное воздействие, или когда значимость воздействия неизвестна (23 CFR §1501.5), ООС помогает определить существенность негативного воздействия. Если негативное воздействие не является существенным или может быть уменьшено до уровня ниже существенного, федеральное агентство может выдать заключение об отсутствии существенного воздействия (FONSI) (40 CFR §1501.6). Если имеются существенные воздействия, которые не могут быть смягчены, федеральное агентство должно разработать Заявление о воздействии на окружающую среду (Environmental Impact Statement «EIS»), которое приведет к составлению Акта о принятии решения (Record of Decision «ROD»).

**Пилотная программа по тарификации (Value Pricing Pilot Program «VPPP») и Закон о национальной экологической политике (National Environmental Policy Act «NEPA»)**

Созданная Конгрессом США как Congestion Pricing Pilot Program в 1991 году и переименованная в 1998 году, программа VPPP направлена на демонстрацию того, могут ли и в какой степени стратегии тарификации дорожного движения уменьшить заторы, а также на изучение влияния этих стратегий на «поведение водителей, интенсивность движения, количество пассажиров на транзитном транспорте, качество воздуха и доступность средств для транспортных программ».

Принятый в 1970 году, Закон NEPA требует, чтобы федеральные агентства проводили оценку экологических последствий своих предлагаемых действий до принятия решений. Предоставление разрешения на реализацию проекта в рамках Программы VPPP будет являться действием со стороны Администрации FHWA и, следовательно, подчиняется Закону NEPA.

**Источники:**

FHWA. Пилотная программа «Value Pricing Pilot Program». [https://ops.fhwa.dot.gov/congestionpricing/value\\_pricing/index.htm](https://ops.fhwa.dot.gov/congestionpricing/value_pricing/index.htm)  
Агентство United States Environmental Protection Agency. What is the National Environmental Policy Act («Что такое Закон о национальной экологической политике»). <https://www.epa.gov/nepa/what-national-environmental-policy-act>

Некоторые дороги в ЦДР Манхэттена являются частью Национальной системы автомагистралей, а некоторые были улучшены за счет финансирования федерального правительства. Для того чтобы сделать эти дороги платными, спонсорам проекта необходимо получить разрешение от Федерального управления автомобильных дорог Министерства транспорта США (U.S. Department of Transportation's Federal Highway Administration «FHWA»), в данном случае в рамках пилотной программы по тарификации (Value Pricing Pilot Program «VPPP»). Когда FHWA рассматривает заявку спонсора проекта на программу VPPP с намерением предпринять какое-либо действие, она должна соответствовать нормам Закона NEPA.

FHWA, как ведущее федеральное агентство по процессу NEPA, определило, что ООС является подходящим классом действий для данного проекта, так как цели проекта приводят в основном к операционным изменениям, с крайне незначительным физическим

воздействием на существующее окружение. Подход к снижению количества пробок в ЦДР Манхэттена благоприятно сказывается на качестве воздуха и качестве жизни.

FHWA учитывает, что проект может оказать воздействие на группы населения, относящиеся к вопросам экологической справедливости. В результате FHWA потребовало, чтобы процесс NEPA включал в себя расширенную работу с общественностью и координацию с федеральными и государственными ресурсными агентствами.

## ПОЧЕМУ РАССМАТРИВАЕТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ПРОГРАММЫ ВЗИМАНИЯ СБОРОВ ПО ЦДР?

Проблема дорожных заторов в ЦДР Манхэттена существует уже много лет,<sup>6</sup> и на протяжении многих поколений является одной из самых сложных стратегических проблем Нью-Йорка. По мере роста населения и коммерческой деятельности в регионе, движение на дорогах ухудшалось с такой регулярностью, что для его описания было придумано новое слово: gridlock (затор, пробка).<sup>7</sup>

NYCDOT, МТА и другие транспортные агентства реализуют программы по снижению заторов и улучшению транспортной, пешеходной и велосипедной доступности в ЦДР Манхэттена и в его окрестностях. NYCDOT перепрофилировал парковку на обочинах для создания велосипедных дорожек и увеличения пешеходного пространства за счет расширения тротуаров и угловых бордюров. Кроме того, на некоторых проспектах Манхэттена и пересекающих улицы с востока на запад полосах движения общего назначения были выделенные полосы для автобусов.

Кроме того, МТА и другие транспортные агентства предлагают льготные тарифы на проезд для пожилых людей, инвалидов и детей школьного возраста, а в начале 2022 года МТА в рамках внедрения новой системы оплаты проезда (OMNY) ввело предельную стоимость проезда, которая позволяет клиентам бесплатно и неограниченно ездить до конца недели, как только они потратят \$33 (то же самое, что совершить 12 поездок). Многие работодатели участвуют в федеральной программе, которая позволяет сотрудникам использовать средства до уплаты налогов для оплаты проезда на транспорте, и многие компании приняли гибкий график работы, включая возможность работать удаленно.

**Рис. ES-3. Наиболее загруженные городские районы (2021)**

США
1. New York (г. Нью-Йорк), штат Нью-Йорк
2. Chicago (г. Чикаго), штат Иллинойс (IL)
3. Philadelphia (г. Филадельфия), штат Пенсильвания (PA)
4. Boston (г. Бостон), штат Массачусетс (MA)
5. Miami (г. Майами), штат Флорида (FL)

Источник: INRIX, 2021

Несмотря на эти инициативы по снижению интенсивности движения, а также на наличие самой обширной и надежной сети общественного транспорта в стране, пробки на дорогах сохраняются. В 2020 и 2021 годах загруженность дорог в Нью-Йорке была самой высокой среди городов США (Рис. ES-3).<sup>8</sup>

Должностные лица штата и города Нью-Йорк, а также заинтересованные стороны и правозащитные группы за последние 45 лет провели множество исследований, чтобы определить наиболее эффективный способ решения проблемы заторов в ЦДР Манхэттена. Эти исследования в подавляющем большинстве случаев указывают на то, что наиболее эффективным инструментом является тарификация или введение сборов за проезд в зависимости от интенсивности движения. Глава 2 «Альтернативы проекта» и Приложение 2А «Альтернативы проекта: Предыдущие исследования и рассмотренные варианты» содержат более подробную информацию о других альтернативах и этих более ранних исследованиях.

## ЦЕЛИ, НЕОБХОДИМОСТЬ И ЗАДАЧИ ПРОЕКТА

Цель проекта – снизить загруженность дорог в ЦДР Манхэттена таким образом, чтобы получить доход для будущих транспортных улучшений, в соответствии с принятием в пилотную программу VPPP FHWA.

### Почему необходимо сократить загруженность дорог?

Низкая скорость движения и ненадежное время в пути к ЦДР Манхэттена, от него и внутри него увеличивают время поездок на работу и в пути для транспортных средств пользующихся дорогами и снижают производительность труда, снижают качество автобусных и паратранзитных услуг, повышают стоимость доставки и общую стоимость ведения бизнеса, а также задерживают автомобили экстренных служб. Таким образом, существует необходимость в сокращении автомобильных заторов в ЦДР Манхэттена для повышения надежности и эффективности транспортной системы.



### Почему нам необходимы инвестиции в транзитный транспорт?

**«Единственный способ покончить с пробками на Манхэттене и подъездах к нему – это улучшить работу общественного транспорта».**

*Regional Plan Association, Regional Plan News, № 82, февраль 1966 г.*

Транзитное сообщение имеет решающее значение для экономики New York City (г. Нью-Йорк) в целом, а также для жителей, работников и гостей региона, и постоянные инвестиции в него необходимы для обеспечения стабильной транспортной мобильности и доступности.

В 2019 году метрополитен МТА обслужил 1,7 миллиарда пассажиров, а автобусы МТА перевезли 677,6 миллиона пассажиров, обеспечив доступ к рабочим местам, объектам здравоохранения, образования и всему спектру услуг и развлечений, доступных по всему Нью-Йорку. 10 самых загруженных станций метро в системе МТА находятся в ЦДР Манхэттена, а два из 10 самых загруженных автобусных маршрутов МТА находятся в ЦДР Манхэттена или обслуживают его.<sup>9</sup> В 2019 году самыми загруженными системами пригородного железнодорожного транспорта в

#### Пробки в цифрах

**Цена пробок на дорогах:** 102 часа потерянного времени; почти \$1 595 в год на одного водителя в регионе New York City (г. Нью-Йорк).\*

**Скорости передвижения:** Снижение на 22% в ЦДР Манхэттена, с 9,1 миль в час до 7,1 миль в час с 2010 по 2019 гг.\*\*

**Регистрация наёмных транспортных средств (НТС):** Увеличение в три раза в New York City (г. Нью-Йорк), с менее чем 40 000 до более чем 120 000 в период с 2010 по 2019 год. Из-за последствий пандемии COVID-19 и продолжающегося городского ограничения на регистрацию НТС, количество НТС, совершающих поездки, снизилось до 70 000 к апрелю 2022 года.†

**Скорости местных автобусов:** Снижение на 28% в ЦДР Манхэттена с 2010 года. Средняя скорость движения маршрутных автобусов Select Bus Service (скоростной автобусный транспорт New York City Transit) на Манхэттене на 19% ниже, чем на маршрутах Select Bus Service в других районах города..††

#### Источники:

\* INRIX 2021 Global Traffic Scorecard. <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>

\*\* NYCDOT. Август 2019 г. Отчет о мобильности в Нью-Йорке (New York City Mobility Report). <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>.

† New York City Taxi and Limousine Commission и NYCDOT. Июнь 2019 г. *Improving Efficiency and Managing Growth in New York's For-Hire Vehicle Sector*; NYC TLC FHV trip data («Повышение эффективности и управление ростом в секторе наемных транспортных средств Нью-Йорка; данные о поездках НТС от NYC TLC»).

†† NYCDOT. Август 2019 г. Отчет о мобильности в Нью-Йорке (New York City Mobility Report). <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>. Анализ Нью-Йоркского городского транспорта.



США были железная дорога Long Island Rail Road и железная дорога Metro-North Railroad, а нью-йоркские вокзалы Penn Station и Grand Central Terminal, расположенные в районе Манхэттена, которые являются двумя самыми загруженными пассажирскими вокзалами в Северной Америке.<sup>10</sup>

В МТА работает около 70 000 человек, что делает эту компанию одним из крупнейших индивидуальных работодателей в штате Нью-Йорк (и больше, чем во многих небольших городах). Благодаря своим капитальным расходам МТА ежегодно вливает миллиарды долларов в местную экономику, как через крупные инфраструктурные проекты, так и через ежедневные программы эксплуатации и технического обслуживания, косвенно поддерживая тысячи дополнительных рабочих мест, далеко выходящих за рамки прямой занятости.<sup>11</sup>

Начиная с 2017 года, эксплуатационные агентства МТА приступили к реализации проектов по устранению некоторых коренных причин ухудшения обслуживания, начавшегося в 2010 году, и внедрили улучшения в инфраструктуру пригородных поездов и метро. Как указано в Программе капиталовложений МТА на 2020-2024 гг. (MTA's 2020–2024 Capital Program), эти проекты привели к существенному сокращению задержек и улучшению показателей своевременности.<sup>12</sup>

Некоторым элементам системы пригородных железных дорог и метрополитена МТА уже более 100 лет, и для обеспечения их исправного состояния и приведения транзитных и железнодорожных активов МТА в соответствие с требованиями 21-го века сохраняются существенные потребности в капитальном ремонте. Программа капитального ремонта на 2020-2024 гг. призвана «развивать эти достижения, обеспечивая надежность внедренных улучшений на долгие годы вперед».<sup>13</sup> Программа предусматривает инвестиции в размере \$52,0 млрд в развитие<sup>14</sup> регионального метрополитена, автобусного сообщения и пригородных железных дорог. Ниже приведены основные положения Программы капитального ремонта на 2020-2024 гг.

- Инвестиции для повышения надежности
- Приверженность принципам экологической устойчивости
- Создание доступной транзитной системы для всех жителей Нью-Йорка
- Уменьшение заторов и обеспечение роста
- Повышение безопасности и улучшение обслуживания клиентов благодаря технологиям<sup>15</sup>

### Каковы цели Проекта?

FHWA и спонсоры проекта установили следующие цели для дальнейшего уточнения цели проекта и удовлетворения потребностей, описанных выше.

- Сократить ежедневный пробег транспортных средств (ПТС) в пределах ЦДР Манхэттена по меньшей мере на 5%
- Сократить количество автомобилей, ежедневно въезжающих в ЦДР Манхэттена, как минимум на 10%
- Создать источник финансирования для капитальных улучшений и генерировать достаточный ежегодный чистый доход для финансирования капитальных проектов на сумму \$15 млрд. для капитальной программы МТА
- Создать программу взимания платы за проезд в соответствии с целями, лежащими в основе законодательства штата Нью-Йорк под названием «Закон о реформе МТА и мобильности дорожного движения».<sup>16</sup>

## КАКОВЫ АЛЬТЕРНАТИВЫ ПРОЕКТА?

FHWA и спонсоры проекта проверили ряд предварительных альтернативных вариантов на соответствие цели, необходимости и трем из четырех задач проекта (**Таблица ES-1**). В **Главе 2 «Альтернативы проекта»** этот анализ представлен более подробно. Альтернативный вариант сборов за проезд по ЦДР – это альтернатива, которая отвечает цели, необходимости и трем задачам проекта. Таким образом, в рамках данной экспертной оценки рассматриваются две альтернативы:

- **Альтернатива бездействия**, при которой не будет реализована программа взимания платы с автотранспорта в ЦДР Манхэттена
- **Альтернатива взимания платы за проезд по ЦДР (Альтернатива действия)**, которая реализует программу сборов за проезд автотранспорта по ЦДР Манхэттена

Хотя альтернатива бездействия не отвечает целям и задачам проекта, правила NEPA требуют, чтобы она была проанализирована и служила в качестве базового условия, по сравнению с которым оценивается потенциальное воздействие альтернативы введения платы за проезд по ЦДР.

### Альтернатива бездействия

Альтернатива бездействия предполагает продолжение следующих существующих политик и программ, а также реализацию ряда запланированных инициатив, включая:

- Ограничение на количество лицензий для наёмных транспортных средств в Нью-Йорке сохранится.
- Двусторонние защищенные велосипедные дорожки на Бруклинском мосту, введенные NYCDOT осенью 2021 года, продолжат действовать.<sup>17</sup>
- NYCDOT сохранит существующую конфигурацию двух полос в каждом направлении между Atlantic Avenue и Brooklyn Bridge на шоссе Brooklyn-Queens Expressway; начнется ремонт мостов и сооружений между Atlantic Avenue и Sands Street.<sup>18</sup>
- NYCDOT переоборудует полосу движения в пешеходную дорожку на нижнем уровне моста Ed Koch Queensboro Bridge, а существующая дорожка общего пользования на северной стороне нижнего уровня будет использоваться только для велосипедов.
- ТВТА и Портовое управление Нью-Йорка и Нью-Джерси (Port Authority of New York and New Jersey «PANYNJ») продолжат взимать плату за проезд по своим мостам и туннелям, а мосты через реки East River и Harlem River останутся неоплачиваемыми. В **Главе 1 «Введение»** представлена более подробная информация о существующих сборах.
- МТА продолжит реализацию проектов по улучшению транзитных и железнодорожных перевозок в рамках своей капитальной программы на 2020-2024 годы, исходя из имеющегося финансирования. **Приложение 4А.1, Таблица 4А.1-3**, содержит информацию о последних проектах по улучшению транзитных и железнодорожных перевозок, включенных в анализ экспертной оценки.
- NYCDOT и другие агентства Нью-Йорка продолжают программы, созданные в ответ на пандемию COVID-19, включая закрытие определенных участков улиц для движения автотранспорта («Открытые улицы») и использование обочин парковочных полос для обедов на открытом воздухе («Открытые рестораны»).
- NYCDOT продолжит развивать велосипедную и автобусную инфраструктуру, включая новые велосипедные и автобусные полосы.<sup>19</sup> **Глава 4Е «Транспорт: Пешеходы и велосипедисты»**, содержит дополнительную информацию о недавно реализованных и запланированных улучшениях велосипедного движения.

Таблица ES-1. Результаты предварительного анализа альтернатив<sup>1</sup>

<b>АЛЬТЕРНАТИВА</b>	<b>ЦЕЛИ И НЕОБХОДИМОСТЬ:</b> Снизить загруженность дорог в районе ЦДР Манхэттена таким образом, чтобы получить доход для будущих транспортных улучшений	<b>ЦЕЛЬ 1:</b> Сократить ежедневный пробег транспортных средств (ПТС) в пределах ЦДР Манхэттена Критерий: Уменьшение на 5% (относительно Бездействия)	<b>ЦЕЛЬ 2:</b> Сократить количество автомобилей, ежедневно въезжающих в ЦДР Манхэттена Критерий: Уменьшение на 10% (относительно Бездействия)	<b>ЦЕЛЬ 3:</b> Создать источник финансирования для капитальных улучшений и генерировать достаточный ежегодный чистый доход для финансирования капитальных проектов на сумму \$15 млрд. для капитальной программы МТА
<b>NA-1:</b> Отсутствие действия	Не достигает цели	Не достигает цели	Не достигает цели	Не достигает цели
<b>NTP-1:</b> Стратегии сборов оплаты за парковку	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание 2)	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание 2)
<b>T-1:</b> Сборы оплаты за полные дороги: Повышение платы за проезд или введение переменной платы за проезд на существующих платных объектах	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание 3)	Не достигает цели (см. примечание 3)	Не достигает цели
<b>T-2:</b> Сборы оплаты за полные дороги: Сбор за проезд по мостам East и Harlem River	Не достигает цели (см. примечание 4)	Достигает	Достигает	Не достигает цели (см. примечание 4)
<b>T-3:</b> Платные полосы с высокой пропускной способностью (HOT)	Не достигает цели (см. примечание 5)	Не достигает цели	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание 5)
<b>T-4:</b> Сбор оплаты по зонам: Программа сборов в ЦДР	Достигает	Достигает	Достигает	Достигает
<b>O-1:</b> Сбор оплаты за парковку: Сократить количество выдаваемых государством разрешений на парковку	Не достигает цели	Достигает	Достигает	Не достигает цели
<b>O-2:</b> Обеспечить дополнительные стоянки для такси, чтобы уменьшить количество курсирующих машин	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание 6)	Не достигает цели	Не достигает цели
<b>O-3:</b> Создание поощрений за дистанционную работу	Не достигает цели	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание 7)	Не достигает цели
<b>O-4:</b> Рациональные номерные знаки	Не достигает цели	Достигает	Достигает	Не достигает цели
<b>O-5:</b> Обязательный карпулинг	Не достигает цели	Достигает	Достигает	Не достигает цели
<b>O-6:</b> Ограничения на доставку грузовиков по времени суток	Не достигает цели	Не достигает цели (см. примечание 8)	Не достигает цели (см. примечание 8)	Не достигает цели

## Примечания для Таблицы ES-1

- <sup>1</sup> Анализ был основан на различных предыдущих исследованиях и документах, включая следующие: New York City Traffic Congestion Mitigation Commission «Congestion Mitigation Strategies: Alternatives to the City's Plan» (10 декабря 2007 г.); и «Report to the Traffic Congestion Mitigation Commission & Recommended Implementation Plan» (31 января 2008 г.), а также приложения к нему, включая Cambridge Systematics, Inc., «Technical Memorandum: Telecommuting Incentives», подготовленный для New York City Economic Development Corporation и New York City Department of Transportation (10 декабря 2007 г.); Cambridge Systematics, Inc., «Technical Memorandum: Night Delivery Incentives», подготовленный для New York City Economic Development Corporation и New York City Department of Transportation (10 декабря 2007 г.); Cambridge Systematics, Inc., «Technical Memorandum: Congestion Reduction Policies Involving Taxis», подготовленный для New York City Economic Development Corporation и New York City Department of Transportation (10 декабря 2007 г.); Cambridge Systematics, Inc., «Technical Memorandum: Increase Cost of Parking in the Manhattan Central Business District (CBD)», подготовленный для New York City Economic Development Corporation и New York City Department of Transportation (10 декабря 2007 г.).
- <sup>2</sup> Для NTP-1: Снижение автопробега оценивалось в размере значительно менее 1%. Кроме того, между городом Нью-Йорком и МТА не существует закона или соглашения, которое бы направляло доходы, полученные от этой альтернативы, в МТА для поддержки капитальной программы.
- <sup>3</sup> Для T-1: Эта альтернатива принесет доход, но ежегодных чистых доходов будет недостаточно для финансирования капитальных проектов на сумму \$15 млрд. для капитальной программы МТА. Доход, а также сокращение автопробега и транспортных средств при использовании этого варианта зависит от того, насколько повысится плата за проезд и будет ли она повышена только на объектах Управления мостов и тоннелей Triborough (ТВТА) или как на объектах ТВТА, так и на объектах Портового управления Нью-Йорка и Нью-Джерси. Однако, если некоторые пункты пропуска останутся неоплачиваемыми, движение будет перенаправлено на неоплачиваемые объекты, что приведет к снижению доходов и не снизит интенсивность движения. Кроме того, эта альтернатива не нацелена на борьбу с перегруженностью ЦДР Манхэттена, учитывая, что ряд свободных точек въезда в ЦДР Манхэттена останется доступным.
- <sup>4</sup> Для T-2: Предыдущие исследования показали, что эта альтернатива снизит загруженность дорог и позволит получить доход от платы за проезд, эквивалентный целям проекта. Однако, между городом Нью-Йорком и МТА не существует закона или соглашения, которое бы направляло доходы в МТА для поддержки капитальной программы.
- <sup>5</sup> Для T-3: Полосы HOT Lanes могут быть эффективными генераторами доходов, но их способность уменьшить заторы и собрать достаточно доходов для достижения поставленной цели ограничена из-за наличия свободных полос на том же шоссе.
- <sup>6</sup> Для O-2: Создание дополнительных стоянок такси не повлияет на количество такси, въезжающих в ЦДР Манхэттена, и не обязательно приведет к снижению автопробега, поскольку после высадки клиентов такси будет необходимо возвращаться на стоянку. Кроме того, этот вариант не будет широко решать проблему автопробега для всех транспортных средств, а также не сократит количество транспортных средств, въезжающих в ЦДР Манхэттена.
- <sup>7</sup> Для O-3: Предыдущие исследования показали, что эта альтернатива сократит количество поездок на работу в Нью-Йорк менее чем на два процента. Недавний опыт пандемии COVID-19 подтвердил этот вывод. По мере возвращения региона к нормальной деловой активности после широкомасштабной дистанционной работы на полный рабочий день многие офисные работники продолжают работать на дому, но уровень трафика возвращается к уровню, близкому к уровню до пандемии COVID-19 (более подробную информацию см. в **Главе 1 «Введение», Раздел 1.4.1**). При таком минимальном воздействии даже объединение этого варианта с другими, такими как NTP-1 или O-2, не даст снижения загруженности дорог и новых доходов для достижения целей, потребностей и задач проекта.
- <sup>8</sup> Для O-6: Для успешного применения ограничений по времени суток для грузовиков необходимо, чтобы пункты приема были открыты и готовы принимать автомобили в ночные часы. Кроме того, в зависимости от того, как будут реализованы ограничения, некоторые большие грузовики могут вместо этого разделять на несколько маленьких грузовиков, тем самым увеличивая количество транспортных средств и автопробег.

## Альтернатива сборов с транспортных средств для ЦДР (альтернатива действия)

Альтернативный вариант взимания платы за проезд по ЦДР предполагает взимание платы с транспортных средств, въезжающих в ЦДР Манхэттена или остающихся в нем. Плата за въезд некоммерческих пассажирских транспортных средств в ЦДР будет взиматься один раз в день. Транспортные средства, которые остаются в ЦДР Манхэттена, – это транспортные средства, которые обнаружены выезжающими, но не обнаружены въезжающими в тот же день. Учитывая, что они были обнаружены уезжающими, они должны были проехать через ЦДР Манхэттена и, следовательно, пробыть там какую-то часть дня. Плата за проезд некоммерческого пассажирского транспорта будет взиматься не чаще одного раза в день. Будут сделаны исключения для соответствующих транспортных средств, перевозящих людей с ограниченными возможностями, и соответствующих разрешенных транспортных средств экстренной помощи.

Жители, чье основное место жительства находится в пределах ЦДР Манхэттена и чей скорректированный валовой доход в штате Нью-Йорк составляет менее \$60 000, будут иметь право на налоговый кредит штата Нью-Йорк, равный сумме платы за проезд по ЦДР Манхэттена, уплаченной в течение налогооблагаемого года.

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

### **Положительное и отрицательное воздействие: Что важно знать о сценариях взимания платы в альтернативном варианте сборов за проезд по ЦДР?**

Решение о фактической структуре сборов будет принято после завершения экспертной оценки. Будет создан Совет по проверке мобильности дорожного движения (Traffic Mobility Review Board «TMRB») для разработки рекомендаций по размерам сборов,

### **Как и когда с меня будет взиматься оплата?**

Ниже приведены примеры того, когда и как будет взиматься дорожный сбор.

- Автомобиль въезжает в ЦДР Манхэттена в понедельник утром и покидает его вечером до полуночи. Он будет зафиксирован при въезде и при выезде из ЦДР Манхэттена. Поскольку плата за проезд пассажирских автомобилей будет взиматься только один раз в день, будет взиматься одноразовый сбор.
- Автомобиль въезжает в ЦДР Манхэттена в понедельник, припарковывается и покидает его в среду. С него взималась плата за въезд в понедельник и за пребывание в среду, когда он проезжал через ЦДР Манхэттена, чтобы выехать. Сбор не будет производиться за то время, пока он стоял на стоянке в течение 24 часов во вторник.
- Автомобиль совершает два рейса в ЦДР Манхэттена в один и тот же день. Поскольку плата за проезд пассажирских автомобилей будет взиматься только один раз в день, будет произведен одноразовый сбор.
- Автомобиль припаркован на всю неделю в пределах ЦДР Манхэттена, а затем выезжает из ЦДР Манхэттена для однодневной поездки в субботу, возвращаясь до полуночи. Автомобиль будет зафиксирован выезжающим (остающимся) и въезжающим в ЦДР Манхэттена в один и тот же день. Поскольку плата за проезд пассажирских автомобилей будет взиматься только один раз в день, одноразовый сбор будет произведен в субботу.
- Автомобиль припаркован на всю неделю в пределах ЦДР Манхэттена, а затем выезжает из ЦДР Манхэттена в пятницу и возвращается в понедельник. Автомобиль будет зафиксирован выезжающим (остающимся) в пятницу и въезжающим при возврате в понедельник. В пятницу с него взимается плата за пребывание, а в понедельник – за въезд. В другие дни, когда он был припаркован на весь день в ЦДР Манхэттена, плата не взималась, равно как и в те дни, когда он был в отъезде.

освобождениям от уплаты, кредитованию пересечения района, применяемому к сборам за проезд по ЦДР в счет оплаты за проезд по другим платным туннелям или мостам, и/или скидкам. Для экспертной оценки, чтобы изучить все возможное воздействие альтернативного варианта взимания платы за проезд по ЦДР, спонсоры проекта первоначально разработали шесть сценариев взимания платы за проезд (A-F). Каждый сценарий включает различные комбинации кредитов на пересечение района, потенциальных скидок (в виде предельных сумм) и освобождений (**Таблица ES-2**). После предварительной информационной работы с общественностью и с учетом высказанных опасений по поводу перенаправления движения грузовиков, был добавлен седьмой сценарий (G), чтобы избежать некоторых из этих последствий для дорожного движения. **Глава 2 «Альтернативные варианты проекта», содержит более подробную информацию о каждом сценарии, а Раздел 4А «Транспорт: Региональное транспортное сообщение, воздействие и моделирование» и Раздел 4В «Транспорт: Автомагистрали и местные перекрестки» содержит более подробную информацию о влиянии на дорожное движение.**

**Таблица ES-2. Сценарии введения сборов, оцененные для альтернативы введения сборов по ЦДР**

ПАРАМЕТР <sup>1</sup>	СЦЕНАРИЙ А	СЦЕНАРИЙ В	СЦЕНАРИЙ С	СЦЕНАРИЙ D	СЦЕНАРИЙ Е	СЦЕНАРИЙ F	СЦЕНАРИЙ G
	Базовый план	Базовый план с ограничениями и освобождениями	Низкие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР, с некоторыми ограничениями и освобождениями	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих тоннели для доступа к ЦДР, с некоторыми ограничениями и освобождениями	Высокие кредиты на пересечение зон для транспортных средств, использующих мосты и тоннели Manhattan для доступа в ЦДР, с некоторыми ограничениями и освобождениями	Базовый план с одинаковыми сборами для всех видов транспортных средств
<b>Временные интервалы<sup>2</sup></b>							
Час пик: В рабочие дни	6 А.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 10 А.М.; 4 Р.М. до 8 Р.М.	6 А.М. до 8 Р.М.
Час пик: В выходные дни	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 10 Р.М.
Не в час пик: В рабочие дни	8 Р.М. до 10 Р.М.	8 Р.М. до 10 Р.М.	8 Р.М. до 10 Р.М.	8 Р.М. до 10 Р.М.	8 Р.М. до 10 Р.М.	10 А.М. до 4 Р.М.	8 Р.М. до 10 Р.М.
В ночное время В рабочие дни	10 Р.М. до 6 А.М.	10 Р.М. до 6 А.М.	10 Р.М. до 6 А.М.	10 Р.М. до 6 А.М.	10 Р.М. до 6 А.М.	8 Р.М. до 6 А.М.	10 Р.М. до 6 А.М.
В ночное время в выходные	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.	10 Р.М. до 10 А.М.
<b>Возможные кредиты на пересечение зон</b>							
Кредит в счет платы за проезд по ЦДР за сборы, оплаченные в тоннелях Queens-Midtown, Hugh L. Carey, Lincoln, Holland Tunnel	Нет	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет
Кредит в счет платы за проезд по ЦДР за сборы, оплаченные на мостах Robert F. Kennedy, Henry Hudson, George Washington Bridge	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	Нет
<b>Потенциальные освобождения и ограничения (лимиты) на количество сборов в день</b>							
Легковые автомобили, мотоциклы, коммерческие фургоны	Раз в день	Раз в день	Раз в день	Раз в день	Раз в день	Раз в день	Раз в день
Такси	Нет ограничений	Раз в день	Освобождены	Нет ограничений	Освобождены	Раз в день	Нет ограничений
Наёмные транспортные средства	Нет ограничений	Раз в день	Три раза в день	Нет ограничений	Три раза в день	Раз в день	Нет ограничений
Малогобаритные и крупногабаритные грузовики	Нет ограничений	Два раза в день	Нет ограничений	Нет ограничений	Нет ограничений	Раз в день	Нет ограничений
Автобусы	Нет ограничений	Освобождены	Нет ограничений	Нет ограничений	Транзитные автобусы – освобождены Нет ограничений на др.	Освобождены	Нет ограничений
<b>Приблизительная предполагаемая ставка<sup>3</sup></b>							
Час пик	\$9	\$10	\$14	\$19	\$23	\$23	\$12
Вне часа пик	\$7	\$8	\$11	\$14	\$17	\$17	\$9
В ночное время	\$5	\$5	\$7	\$10	\$12	\$12	\$7

<sup>1</sup> Данные в этой таблице были использованы в целях анализа для оценки диапазона потенциального воздействия, возможного в результате реализации альтернативного варианта введения сборов за проезд по ЦДР. Фактические ставки сборов, потенциальные кредиты, освобождения и/или скидки, а также время суток, когда будут применяться различные ставки сборов, будут определены Советом ТВТА после рекомендаций Совета по оценке мобильности дорожного движения (Traffic Mobility Review Board). Приложение 2Е «Альтернативы проекта: Определение сценариев сборов» содержит более подробную информацию о тарифах, потенциальных кредитах за пересечение, освобождениях и/или скидках, предполагаемых для каждого сценария взимания сборов.

<sup>2</sup> Плата за проезд будет выше в часы пик, когда интенсивность движения наиболее значительная. Они будут установлены ТВТА в окончательном варианте тарифной сетки. Все сценарии взимания дорожных сборов включают более высокие тарифы в дни, обозначенные как «Gridlock Alert», хотя моделирование, проведенное для Проекта, не отражает эти более высокие тарифы, поскольку оно рассматривает обычные дни, а не дни с необычно высоким уровнем движения.

<sup>3</sup> Размеры сборов указаны для легковых автомобилей, коммерческих фургонов и мотоциклов, использующих E-ZPass, и округлены. Во всех сценариях взимания сборов для автомобилей, не использующих E-ZPass, будут применяться различные тарифы; в сценариях взимания сборов от А до F различные классы автомобилей будут платить разные сборы (см. Приложение 2Е «Определение сценариев взимания сборов»). Пиковая ставка E-ZPass (округленно) в разных сценариях сборов для малых грузовиков составит от \$12 до \$65; для больших грузовиков диапазон составит от \$12 до \$82.

Структура сборов включает в себя несколько компонентов, но наиболее важным фактором, влияющим на величину и распределение воздействия Проекта, является размер сборов. В целом, реализация проекта приведет к снижению загруженности дорог как на региональном уровне, так и в пределах ЦДР Манхэттена. На местном уровне, в зависимости от структуры сборов, вблизи и рядом с ЦДР Манхэттена будет наблюдаться увеличение или уменьшение интенсивности движения, поскольку транспортные средства будут переключаться на другие маршруты, чтобы избежать платы за проезд. В **Таблице ES-4** представлена дополнительная информация об этих последствиях и предлагаемых мерах по их смягчению. Важно понимать следующие тенденции:

- Все сценарии взимания сборов приведут к снижению интенсивности дорожного движения в ЦДР Манхэттена.
- Все сценарии взимания сборов будут иметь общую положительную динамику по снижению перегруженности дорог в регионе.
- Добавление скидок, кредитов за пересечение и освобождений потребует увеличения общих тарифов за проезд, что приведет к еще большему снижению перегруженности дорог.
- Более высокие размеры сборов приведут к снижению интенсивности дорожного движения и увеличению количества транзитных пассажиров, въезжающих в ЦДР Манхэттена.
- Более высокие тарифы приведут к переброске транспорта на другие дороги, поскольку водители будут избегать платы за проезд. Это приведет к снижению интенсивности движения в ЦДР Манхэттена, а также к изменениям в структуре движения за пределами ЦДР с увеличением и уменьшением интенсивности движения в отдельных местах в других районах.
- Кредиты за пересечение, которые компенсируют часть суммы, которую водители платят за проезд по ТВТА или PANYNJ, в счет платы за проезд по ЦДР, приведут к тому, что общая стоимость различных маршрутов в ЦДР приблизится к паритету и, следовательно, изменит уровень и баланс снижения транспортного потока.
  - ❖ Сценарии взимания сборов с использованием льгот на пересечение района окажут меньшее влияние на снижение интенсивности движения в ЦДР Манхэттена из Queens и гораздо меньшее влияние на снижение интенсивности движения из New Jersey, чем сценарии взимания сборов без льгот на пересечение района. Сценарии взимания сборов с предоставлением кредитов за пересечение района приведут к большему снижению интенсивности движения с севера от 60th Street и Brooklyn.
  - ❖ Кредиты за пересечение района будут побуждать некоторых водителей переходить с бесплатных в настоящее время мостов East River на платные тоннели ТВТА. В результате увеличится интенсивность движения в тоннелях Queens-Midtown и Hugh L. Carey, что приведет к увеличению интенсивности движения на скоростном шоссе Long Island Expressway и смещению движения по скоростному шоссе Gowanus от BQE к тоннелю Hugh Carey, а также к увеличению интенсивности движения на местных улицах Манхэттена, которые направляют движение в эти тоннели и из них.

Помимо величины сбора и кредитов на пересечение района, в возникновении благоприятных и неблагоприятных последствий играют роль еще несколько факторов.



**Сборы для грузовых автомобилей.** В отличие от пользователей легковых автомобилей, водители грузовиков не могут пересест на другой вид транспорта (например, на транзитный). Для грузовиков, следующих через ЦДР по пути к конечному пункту назначения, единственная альтернатива уплате сборов – не совершать поездку или объехать ЦДР Манхэттена. Как и в случае с общим дорожным движением, увеличение сборов снижает интенсивность движения грузовиков в ЦДР Манхэттена. Отток грузовиков увеличивается с ростом платы за проезд (аналогично общему потоку). В частности, грузовики будут перенаправлены на трассы на Staten Island и в South Bronx.

**Время дня.** Снижение сборов в ночной период уменьшит переключение на альтернативные маршруты, что снизит эффект за пределами ЦДР Манхэттена и будет способствовать тому, что транспортные средства доставки будут перемещаться в менее загруженный ночной период. Хотя при таком снижении сборов в ночное время сокращение движения будет не столь значительным, оно все же произойдет.

#### Реакция общественности

В ответ на опасения, высказанные в ходе ранней информационно-разъяснительной работы с общественностью по поводу увеличения движения грузовиков по скоростному шоссе Cross Bronx Expressway и того факта, что у грузовиков нет альтернативного способа передвижения, чтобы избежать платы за проезд, был добавлен сценарий G. В этом сценарии взимается одинаковая плата за проезд для легковых и грузовых автомобилей и значительно сокращается переадресация грузовиков в South Bronx и Staten Island. См. Главу 4А «Региональное транспортное сообщение, воздействие и моделирование».

## КАК АЛЬТЕРНАТИВА ДЕЙСТВИЯ ОТВЕЧАЕТ ЦЕЛЯМ ПРОЕКТА?

FHWA рассмотрит альтернативу бездействия и альтернативу взимания сборов по ЦДР (альтернатива действия) в целом, учитывая, что альтернатива действий включает в себя ряд потенциальных сценариев взимания сборов за проезд. В **Таблице ES-3** кратко описано, как альтернатива бездействия и альтернатива действия отвечают целям, потребностям и задачам проекта..

**Таблица ES-3. Сравнение результатов оценки для альтернатив бездействия и введения сборов по ЦДР**

КРИТЕРИЙ ОЦЕНКИ	АЛЬТЕРНАТИВА БЕЗДЕЙСТВИЯ	АЛЬТЕРНАТИВА СБОРОВ В ЦДР (ДЕЙСТВИЕ)
<b>Цели и необходимость:</b> Снизить загруженность дорог в районе ЦДР Манхэттена таким образом, чтобы получить доход для будущих транспортных улучшений	НЕ ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ
<b>Цель 1:</b> Сократить ежедневный пробег транспортных средств (ПТС) в пределах ЦДР Манхэттена Критерий: Уменьшение на 5% (относительно бездействия)	НЕ ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ
<i>Ежедневное уменьшение ПТС (2023 г.)</i>	0%	7,1% - 9,2%
<b>Цель 2:</b> Сократить количество автомобилей, ежедневно въезжающих в ЦДР Манхэттена Критерий: Уменьшение на 10% (относительно бездействия)	НЕ ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ
<i>Ежедневное сокращение количества автомобилей (2023 г.)</i>	0%	15,4% - 19,9%
<b>Цель 3:</b> Создать источник финансирования для капитальных улучшений и генерировать достаточный ежегодный чистый доход для финансирования капитальных проектов на сумму \$15 млрд. для капитальной программы МТА	НЕ ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ <sup>1</sup>
<i>Чистый доход для поддержки капитальной программы МТА<sup>2</sup></i>	\$0	\$1,02 млрд - \$1,48 млрд
<b>Цель 4:</b> Создать программу взимания платы за проезд в соответствии с целями, лежащими в основе законодательства штата Нью-Йорк под названием «Закон о реформе МТА и мобильности дорожного движения» (MTA Reform and Traffic Mobility Act)	НЕ ДОСТИГАЕТ	ДОСТИГАЕТ

- 1 Несмотря на то, что Сценарий В не будет соответствовать Цели 3 при ставках сборов за проезд, определенных и оцененных в данной Экспертной оценке, был проведен дополнительный анализ, чтобы продемонстрировать, что он будет соответствовать этой цели при более высоких ставках сборов за проезд; итоговое сокращение ПТС и доходы для этого модифицированного сценария будут находиться в диапазоне других представленных сценариев. В **Главе 16 «Краткое описание воздействия»** представлена более подробная информация о модифицированном сценарии В сборов за проезд.
- 2 Чистый доход, необходимый для финансирования \$15 млрд, зависит от ряда экономических факторов, включая процентные ставки и срок, но не ограничиваясь ими. Для целей настоящего экспертного заключения моделирование предполагает, что Проект должен обеспечивать не менее \$1 млрд. ежегодного общего чистого дохода, который будет инвестирован или помещен под облигации для получения достаточных средств. Значения чистого дохода, представленные в данной таблице, округлены и основаны на моделировании Проекта.

Как описано в экспертной оценке, Совет ТВТА примет окончательную структуру сборов, включая ставки сборов и любые кредиты, скидки и/или освобождения за пересечение района, на основе рекомендаций Совета по проверке мобильности дорожного движения и после проведения общественных слушаний в соответствии с Законом штата об административных процедурах.

### Каковы возможные результаты реализации проекта?

В данной экспертной оценке анализируется 18 ресурсных областей. На **Рисунке ES-4** указаны зоны, где воздействие Проекта будет только положительным или не будет отрицательным, а также зоны, где выявлено потенциальное отрицательное воздействие, которое будет смягчено. В случае потенциальных негативных последствий, некоторые из этих негативных последствий будут иметь место только при определенных сценариях сборов платы за проезд. **Таблица ES-4** содержит более подробную информацию о том, какие сценарии сбора платы за проезд приведут к положительным или отрицательным последствиям, и в какой степени. Каждая соответствующая глава содержит дополнительное описание и обсуждение.

**Рис. ES-4. Области ресурсов и воздействие, анализируемые в Экспертной оценке**

Области с только положительным или без отрицательного воздействия	Области с потенциальным отрицательным воздействием
Транспорт: Региональное транспортное сообщение Транспорт: Автостоянки Социальные условия: Население Социальные условия: Характер микрорайона Социальные условия: Общественная политика Экономические условия Электроэнергия Парки и объекты отдыха Историко-культурные ресурсы Визуальные ресурсы Качество воздуха Электроэнергия Уровень шума Природные ресурсы Опасные отходы/загрязненные материалы Влияние строительства	Транспорт: Автомагистрали и перекрестки Транспорт: Транзитные перевозки Транспорт: Пешеходы и велосипеды Экологическая справедливость

### Каково влияние Проекта на группы населения, относящиеся к движению за экологическую справедливость?

Некоторые из эффектов Проекта проявляются в определенных местах, поэтому внимание было уделено тому, проявляются ли эти эффекты в целом по региону или населению, или же они влияют на сообщества или группы населения с низким уровнем дохода или исторически недостаточно представленные (сообщества или группы населения в рамках

экологической справедливости). В следующих параграфах приводятся дополнительные пояснения относительно соответствующих положительных или отрицательных эффектов.

Снижение интенсивности движения принесет пользу всем водителям, направляющимся в ЦДР Манхэттена и его окрестности, включая группы населения, относящиеся к сфере экологической справедливости, за счет сокращения времени в пути, снижения эксплуатационных расходов и повышения безопасности. Проект также улучшит качество воздуха в регионе, а большинство групп населения, относящихся к сфере экологической справедливости и проживающих в ЦДР Манхэттена, ощутят снижение локальных выбросов загрязняющих веществ в результате снижения интенсивности движения. Дополнительные положительные последствия описаны в **Главе 17 «Экологическая справедливость»**.

**Водители с низкими доходами.** Стоимость новых сборов за проезд по ЦДР не будет ложиться преимущественно на водителей с низким уровнем дохода. Однако для водителей с низким уровнем дохода, у которых нет другой альтернативы добраться до ЦДР Манхэттена, кроме как на личном автомобиле, последствия введения данных сборов будут более обременительными, поскольку на оплату проезда будет уходить больший процент их заработка. Таким образом, негативное воздействие на водителей с низким уровнем дохода, связанное со стоимостью новой платы за проезд, будет представлять собой непропорционально высокое и негативное воздействие.

**Такси и наёмные транспортные средства.** Комиссия по такси и лимузинам Нью-Йорка (New York City Taxi & Limousine Commission «TLC») требует, чтобы пассажиры возмещали водителю такси все расходы за сборы во время поездки; когда в машине нет пассажиров, водители оплачивают проезд как часть стоимости ведения бизнеса. TLC также опубликовала правила, которые регулируют класс НТС с большим объемом перевозок (Uber и Lyft) и требуют, чтобы службы НТС собирали и передавали в TLC информацию о постатейном тарифе за поездки, взимаемом с пассажиров, включая стоимость проезда, сбор, налоги и чаевые.

Любая плата, взимаемая в рамках Программы взимания сборов за проезд по ЦДР, скорее всего, будет соответствовать существующим рамкам. Таким образом, в случае присутствия, клиент будет нести ответственность за оплату дорожных сборов, и в окончательном чеке это будет отражено по пунктам. Если клиент отсутствует, плата за пользование транспортным средством взимается как за пользование пассажирским транспортным средством, если оно не освобождено от платы или не имеет установленного ограничения оплаты.

**Для устранения значительного и непропорционального негативного воздействия на водителей с низким уровнем дохода, которые считают, что им все равно придется сесть за руль, спонсоры Проекта примут следующие меры по смягчению и улучшению ситуации.**

### **МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ**

*Проект предусматривает предоставление налогового кредита на оплату проезда по ЦДР жителям ЦДР Манхэттена, чей скорректированный валовой доход в Нью-Йорке за налогооблагаемый год составляет менее \$60 000. ТВТА будет координировать свои действия с Департаментом налогов и финансов штата Нью-Йорк (New York State Department of Taxation and Finance «NYS DTF») для обеспечения наличия документации, необходимой для водителей, имеющих право на налоговый кредит NYS.*

*ТВТА разместит информацию о налоговом кредите на веб-сайте проекта со ссылкой на соответствующее место на сайте NYS DTF, чтобы направить водителей, имеющих право на получение кредита, к информации о заявке на кредит..*

*ТВТА отменит сбор в размере \$10 за депозит E-ZPass для клиентов без резервной кредитной карты.*

*ТВТА обеспечит более активное продвижение существующих вариантов оплаты и планов E-ZPass, включая возможность для водителей оплачивать каждую поездку (вместо предварительного пополнения баланса), пополнять счет наличными в участвующих торговых точках, а также уже существующие планы скидок, о которых они могут не знать.*

*ТВТА будет проводить разъяснительную работу и информировать о праве на существующие льготные тарифы и программы, в том числе для лиц в возрасте 65 лет и старше, инвалидов и людей с низким доходом, о которых многие могут не знать.*

*Спонсоры проекта обязуются создать общественную группу по вопросам экологической справедливости, которая будет собираться два раза в год, причем первая встреча состоится через шесть месяцев после внедрения проекта, чтобы поделиться обновленными данными и анализом и выслушать возможные проблемы.*

### **МЕРЫ УЛУЧШЕНИЯ**

*Автобусы в Нью-Йорке обслуживают более значительную долю семей с низким уровнем дохода и меньшинств по сравнению с другими видами транспорта, включая метро. МТА разработали подход, сочетающий в себе принципы справедливости и качества воздуха, для определения Приоритетных зон справедливости при перепланировке автобусной сети. Приоритетные зоны справедливости используются для целевых улучшений и инвестиций в целях содействия справедливости и доступу к возможностям в этих транзитно-зависимых, исторически маргинализированных и недостаточно обслуживаемых районах для обеспечения справедливой транспортной услуги и доступа к возможностям. Недавно проведенная реконструкция автобусной сети на Staten Island и в Bronx была принята очень хорошо. В Queens и Brooklyn ведутся работы по перепланировке сети. ТВТА обязуется сотрудничать с МТА NYCT для решения проблем, выявленных в экспертном заключении, где автобусное обслуживание может быть улучшено по мере продвижения работ по реконструкции автобусной сети Brooklyn и Manhattan.*

Несколько сценариев сборов за проезд включают освобождение от оплаты или скидки (в виде максимальных сумм) на количество поездок, которые могут взиматься с такси и/или НТС. Освобождения и лимиты снижают нагрузку на водителей такси/НТС, одновременно повышая ставку платы для других водителей, что позволяет достичь целей Проекта в отношении перегруженности дорог и доходов. Если такси и НТС будут облагаться сбором

за каждую поездку, спрос на их услуги снизится, особенно в New York City (г. Нью-Йорк), что позволит сократить количество поездок и лучше выполнить задачи Проекта, но создаст новые прямые расходы и/или потенциальную незащищенность рабочих мест. Поскольку многие водители такси и НТС в New York City (г. Нью-Йорк) относят себя к группе населения экологической справедливости, это приведет к непропорционально тяжелым и негативным последствиям. В **Таблице ES-4** представлена информация о масштабах этих последствий.

**Для устранения непропорционально тяжелых и негативных последствий для водителей такси и (или) НТС в New York City (г. Нью-Йорк) спонсоры проекта примут следующие меры по снижению воздействия, если будет реализован сценарий сборов, при котором плата за проезд для транспортных средств будет взиматься более одного раза в день:**

#### **МЕРА СМЯГЧЕНИЯ**

Спонсоры проекта обязуются работать с соответствующими агентствами города и штата, чтобы в случае присутствия пассажиров сбор оплачивали они, а не водитель.

ТВТА будет работать с NYCT над внедрением Программы координации ресурсов по трудоустройству (Employment Resource Coordination Program), чтобы предоставить водителям, испытывающим нестабильность занятости, быстрый путь к лицензированию, обучению и трудоустройству в МТА или аффилированных с ней поставщиках без каких-либо затрат для водителей (плата в размере \$60-70 за экзамен на оператора автобуса будет отменена, а плата в размере \$10 за тест на CDL будет компенсирована). Эта программа будет включать в себя ресурсы и информацию о том, как стать водителем в паратранзитных перевозчиках МТА или водителем автобуса или поезда.

Для тех, кто не хочет получать лицензию CDL, ТВТА будет координировать свои действия с МТА и NYCT, чтобы подать запрос в Федеральное управление транзитных перевозок (Federal Transit Administration) на рассмотрение пилотного проекта, который позволит водителям такси и НТС получить право использовать свои автомобили для обеспечения паратранзитных поездок. Это позволит расширить возможности работы для примерно 140 000 водителей, имеющих лицензию TLC, и повысить качество обслуживания почти 170 000 клиентов, имеющих право на услуги паратранспорта. Водители, желающие участвовать в брокерской программе AAR, по-прежнему должны будут пройти обучение брокерскому вождению, включая обучение работе с людьми с ограниченными возможностями. 6-месячная пилотная программа может начаться до начала реализации Проекта и будет включать сбор данных для оценки прогресса и тестирования пилотной программы по ряду ключевых показателей эффективности. Через шесть месяцев МТА подготовит отчет с кратким описанием результатов пилотной программы для оценки МТА, FTA и TLC. Если пилотная программа покажет прогресс в достижении успеха, МТА предложит продлить пилотную программу на целый год. Если по истечении года пилотная программа окажется успешной, МТА, FTA и TLC могут обсудить продление пилотной программы, переход на постоянную основу или прекращение пилотной программы и возврат к существующей политике.

### **Как была вовлечена общественность?**

Спонсоры проекта реализовали план активной работы с общественностью и агентствами для получения информации от жителей, предприятий, федеральных/региональных/государственных/местных агентств на территории 28 округов. Информация о проекте и процессе была передана через веб-сайт проекта, информационный бюллетень проекта, социальные сети, сообщения по электронной почте и многочисленные печатные СМИ. В период раннего периода информационно-разъяснительной работы было проведено 10 виртуальных вебинаров для общественности и 9 вебинаров по вопросам экологической справедливости, в общей сложности 19

вебинаров. В режиме реального времени были даны ответы тем, кто представил письменные фактические, технические и логистические вопросы, связанные с Проектом и процессом. Вебинары, которые по-прежнему доступны для просмотра, транслировались в прямом эфире на YouTube, а записи впоследствии были размещены на YouTube для просмотра по желанию. По состоянию на февраль 2022 года общее количество просмотров этих записей составило более 14 000. Участников встречи попросили заполнить необязательный опросник; из 309 полученных ответов примерно одна треть отнесла себя к меньшинствам. В течение периода комментирования экспертной оценки будет проведено шесть виртуальных слушаний.

Для поощрения конструктивного взаимодействия с группами населения, относящимися к категории экологической справедливости, FHWA и спонсоры проекта также организовали небольшие встречи в форме технической консультативной группы и рабочей группы заинтересованных сторон.

### **Техническая консультативная группа по вопросам экологической справедливости (Environmental Justice Technical Advisory Group).**

FHWA и спонсоры проекта пригласили к участию общественных лидеров и представителей правозащитных групп, обладающих знаниями и опытом работы с группами населения, относящимися к экологической справедливости. Было приглашено 37 групп, из которых 16 групп согласились, а 14 групп приняли участие в одной или нескольких встречах на сегодняшний день. Техническая консультативная группа Environmental Justice Technical Advisory Group провела три заседания до публикации данной экспертной оценки и будет проводить заседания в период подготовки комментариев к экспертной оценке.

### **Рабочая группа заинтересованных сторон по вопросам экологической справедливости.**

В ходе ранней информационной работы лица из групп населения по всей территории исследования могли подать заявку на участие или предложить других лиц в качестве участников этой группы, используя форму на сайте Проекта или связавшись со спонсорами Проекта. Все двадцать семь человек, которые были номинированы или выразили заинтересованность в участии, были приглашены в Рабочую группу, и 22 человека посетили одно или оба заседания. Эта группа провела два заседания до публикации данной экспертной оценки и будет снова проводить заседания в период комментариев к экспертной оценке.

В обеих группах повестка дня в основном определялась участниками, а спонсоры проекта слушали и давали ответы на вопросы. Обсуждения в ходе этих сессий, а также комментарии, услышанные во время вебинаров по работе с общественностью и группами экологической справедливости, побудили спонсоров проекта провести дополнительные анализы и разработать дополнительные меры по смягчению последствий.

### **Реакция категории общества экологической справедливости**

В качестве независимой инициативы МТА в настоящее время переводит свой парк на автобусы с нулевым уровнем выбросов выхлопных газов. МТА стремится уделять приоритетное внимание традиционно недостаточно обслуживаемым сообществам и тем, кто испытывает воздействие плохого качества воздуха и изменения климата, и разработала новую систему оценки уровня экологической справедливости, чтобы активно учитывать эти приоритеты в процессе поэтапного развертывания переходного процесса.

На основании отзывов, полученных в ходе информационно-разъяснительной работы, проведенной для программы взимания сборов за проезд по ЦДР, и опасений, высказанных членами сообщества экологической справедливости, МТА обязуется уделять приоритетное внимание депо Kingsbridge и депо Gun Hill, расположенным и обслуживаемым в основном сообществе экологической справедливости в Upper Manhattan и Bronx, когда электробусы будут получены в рамках следующей крупной закупки аккумуляторных электробусов МТА, которая начнется позднее в 2022 году. Ожидается, что эта независимая инициатива МТА обеспечит улучшение качества воздуха для сообщества экологической справедливости в Bronx.

Таблица ES-4. Резюме преимуществ и последствий для альтернативы введения сборов по ЦДР и сравнение сценариев взимания сборов

ГЛАВА ЭО/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛ- НОЕ ОТРИЦАТЕЛ- НОЕ ВОЗДЕЙСТ- ВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
4А – Транспорт: Региональное транспортное сообщение Воздействие и моделирование	Объемы автотранспорта		Путепровод / мост / туннель в ЦДР Манхэттена	% увеличения или уменьшения ежедневного количества автомобилей, въезжающих в ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия	-15%	-16%	-17%	-19%	-20%	-18%	-17%	Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
	Автопередвижения по ЦДР Манхэттена	Снижение ежедневных поездок на автомобилях в ЦДР Манхэттена в целом.  В зависимости от сценария взимания сборов, некоторые перенаправления на другие пересечения в ЦДР Манхэттена или полный объезд ЦДР Манхэттена. По мере увеличения трафика, включая поездки на грузовиках, на некоторых окружных магистралах, одновременно происходит снижение трафика на других участках магистралей, ведущих к ЦДР.  Перенаправления могут увеличить или уменьшить интенсивность движения на местных перекрестках вблизи пересечений с ЦДР Манхэттена.	ЦДР Манхэттена	% увеличения или уменьшения количества поездок на автомобилях работников ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия  Численное увеличение или уменьшение количества поездок на автомобилях работников ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия	-5%	-5%	-7%	-9%	-11%	-10%	-6%	Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
	Проезд грузовиков через ЦДР Манхэттена	Общее снижение пробега транспортных средств (ПТС) в ЦДР Манхэттена и в регионе в целом при всех сценариях взимания сборов и некоторое смещение с использования автотранспорта на транзитный вид транспорта.	ЦДР Манхэттена	Увеличение или уменьшение ежедневного проезда грузовиков через ЦДР Манхэттена (без отправной или конечной точки в ЦДР) по сравнению с альтернативой бездействия	-4 645 (-55%)	-5 695 (-59%)	-5 253 (-63%)	-5 687 (-68%)	-6 604 (-79%)	-6 784 (-81%)	-6 567 (-21%)	Нет	Меры смягчения не нужны. Положительное воздействие
	Транзитные перевозки		ЦДР Манхэттена	% увеличения или уменьшения ежедневных транзитных перевозок через ЦДР Манхэттена по сравнению с альтернативой бездействия	от +1 до +3%							Нет	Меры смягчения не нужны. Отсутствует отрицательное воздействие
			ЦДР Манхэттена		-9% до -7%							Нет	

ГЛАВА ЭО/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛ- НОЕ ОТРИЦАТЕЛ- НОЕ ВОЗДЕЙСТ- ВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
	Влияние на дорожное движение		NYC (г. Нью-Йорк, не ЦДР Манхэттена)	% Увеличение или уменьшение ежедневного пробега транспортных средств по сравнению с альтернативой бездействия	от -1 до 0%								
			Нью-Йорк к северу от NYC		от -1 до 0%								
			Long Island (Лонг-Айленд)		Изменение менее, чем на (+) 0.2%								
			New Jersey (Нью-Джерси)		Изменение менее, чем на (+) 0.2%								
			Connecticut (Коннектикут)		Изменение менее, чем на (+) 0.2%								
4B – Транспорт: Автомагистрали и местные перекрестки	Движение на участках автомагистралей	Введение программы сборов за проезд по ЦДР может привести к увеличению перегруженности на участках шоссе, приближающихся к окружным дорогам, чтобы избежать сборов за проезд по ЦДР Манхэттена, что приведет к увеличению задержек и заторов в часы пик в полдень и вечерние часы на определенных участках в некоторых сценариях сборов за проезд: Западное направление скоростного шоссе Westbound Long Island Expressway (I-495) возле тоннеля Queens-Midtown (полдень) Подъезды к мосту George Washington Bridge в западном направлении на I-95 (полдень) Движение в южном и северном направлениях по FDR Drive между East 10th Street и Brooklyn Bridge (вечер) В других местах заторы уменьшатся, особенно на маршрутах, приближающихся к ЦДР Манхэттена.	10 участков автомагистралей (утро)	Участки автомагистралей с возросшими задержками и пробками в часы пик, что приведет к негативным последствиям	0 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D)							Да	<p><b>Необходима мера смягчения.</b> Спонсоры проекта реализуют план мониторинга до начала реализации проекта с последующим сбором данных примерно через три месяца после начала его работы, включая пороговые значения воздействия; если пороговые значения достигнуты или превышены, спонсоры проекта реализуют меры по управлению транспортным спросом, такие как регулирование выезда на автомагистрали, информирование автомобилистов, знаки на всех выявленных участках шоссе с негативным воздействием после реализации проекта.</p> <p>После внедрения проекта спонсоры проекта будут отслеживать последствия и, при необходимости, ТВТА будет изменять ставки сборов за проезд, кредиты за пересечение зон, освобождения и/или скидки для снижения негативных последствий.</p>
			10 участков автомагистралей (полдень)		2 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D), а также сценарии E и F								
			10 участков автомагистралей (вечер)		1 из 10 автомобильных коридоров в анализируемом сценарии сборов (сценарий сборов D), а также сценарии E и F								
	Перекрестки	Изменения в структуре движения, при которых в одних местах увеличивается, а в других уменьшается интенсивность движения, приведут к изменению условий на некоторых местных перекрестках в пределах и в окрестностях ЦДР Манхэттена. Из 102 проанализированных перекрестков на	363 точки (весь день) 102 точки (утро) 102 точки (полдень) 102 точки (вечер) 57 точек (ночное время)	Количество перекрестков с увеличением интенсивности движения на 50 и более автомобилей в часы пик.	9 2 1 1 5	10 2 2 1 5	24 3 4 1 16	50 3 16 10 21	48 3 16 9 20	50 3 17 9 21	10 2 0 1 5	Да	<p><b>Необходима мера смягчения.</b> Спонсоры проекта будут осуществлять мониторинг тех перекрестков, на которых было выявлено негативное воздействие, и в соответствии с обычной практикой NYCDOT проведут соответствующие корректировки</p>



ГЛАВА ЭО/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДААННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛ- НОЕ ОТРИЦАТЕЛ- НОЕ ВОЗДЕЙСТ- ВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
		<p>большинстве перекрестков задержки сократятся.</p> <p>Потенциальное негативное воздействие на четыре местных перекрестка на Манхэттене: Trinity Place и Edgar Street (полдень); East 36th Street и Second Avenue (полдень); East 37th Street и Third Avenue (полдень); East 125th Street и Second Avenue (утро, вечер)</p>	4 точки	Места с потенциальным отрицательным воздействием, которое можно исправить с помощью корректировки времени сигналов регулировки движения	0	0	0	4	4	4	0		<p>времени сигналов для смягчения воздействия.</p> <p><b>Меры улучшения</b> Обратитесь к общему улучшению мониторинга в конце этой таблицы.</p>
4С – Транспорт: Транзитные перевозки	Системы транзитных перевозок	<p>Проект создаст специальный источник дохода для инвестиций в транзитную систему. Количество пассажиров транзитного транспорта увеличится на 1-2% в целом по всей системе для поездок в ЦДР Манхэттена и обратно, поскольку некоторые люди переседают на транзитный транспорт вместо того, чтобы ездить на машине. Увеличение числа пассажиров на транзитных маршрутах не приведет к негативному воздействию на пропускную способность линий на всех транзитных маршрутах.</p>	Управление городского транспорта г. Нью-Йорк (New York City Transit)	% увеличения или уменьшения общего количества ежедневных поездок на транзитном транспорте по всей системе	от 1,5% до 2,1%							Нет	<p><b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие</p>
			PATH		от 0,8% до 2,0%								
			Железная дорога Long Island Rail Road		от 0,6% до 2,0%								
			Железная дорога Metro-North Railroad		от 0,6% до 1,9%								
			Пригородная электричка NJ TRANSIT		от 0,3% до 2,3%								
			Автобусы MTA/NYCT		от 1,3% до 1,6%								
			Автобус NJ TRANSIT		от 0,5% до 1,1%								
			Другие автобусы (пригородные и частные операторы)		от 0,0% до 0,9%								
			Паромы (Staten Island Ferry, NYC Ferry, NY Waterway, Seastreak)		от 2,5% до 3,5%								
			Трамвай Roosevelt Island Tram		от 1,7% до 4,1%								
4С – Транспорт: Транзитные перевозки (продолжение)	Влияние на автобусную систему	<p>Снижение интенсивности движения в пределах ЦДР Манхэттена и вблизи границы ЦДР Манхэттена с 60th Street уменьшит заторы на дорогах, которые негативно влияют на работу автобусов, способствуя более надежным и быстрым автобусным поездкам.</p>	Местные автобусы в Манхэттене (Manhattan)	% увеличение или уменьшение при максимальной пассажирской нагрузке	Увеличение от 0,5% до 1,2%							Нет	<p><b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие</p>
			Экспресс-автобусы в Бронксе (Bronx)		от -1,6% до 2,2%								
			локальные автобусы Queens и экспресс-автобусы (через мост Ed Koch Queens Bridge)		от 2,0% до 2,8%								
			экспресс-автобусы Queens (через туннель Queens-Midtown Tunnel)		от -1,3% до 4,1%								
			Локальные и экспресс-автобусы в Бруклине (Brooklyn)		от 1,3% до 2,6%								
			Экспресс-маршруты на Staten Island (через Brooklyn)		от 3,7% до 4,5%								

ГЛАВА ЭО/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛ- НОЕ ОТРИЦАТЕЛ- НОЕ ВОЗДЕЙСТ- ВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
			Экспресс-маршруты на Staten Island (через NJ)		от 1,0% до 2,8%								
			Автобусы NJ/к западу от Hudson (через туннель Holland)		от -1,4% до 1,4%								
			Автобусы NJ/к западу от Hudson (через туннель Lincoln)		от 0,4% до 1,5%								
Другие элементы транзита		Увеличение числа пассажиров повлияет на пассажиропотоки с возможностью неблагоприятного воздействия на некоторые элементы вертикальной циркуляции (т.е. лестницы и эскалаторы) на пяти транзитных станциях: — Терминал Hoboken, Hoboken, станция NJ PATH — Станция метро Times Sq-42 St/42 St-Port Authority Bus Terminal в ЦДР Манхэттена (линии N, Q, R, W, и S; № 1, 2, 3, и 7; и A, C, E) — Flushing-Main St станция метро, Queens (линия № 7) — Станция метро 14th Street-Union Square в ЦДР Манхэттена (№ 4, 5 и 6; и линии L, N, Q, R, W) — Станция метро Court Square, Queens (№ 7 и линии E, G, M)	Станция Hoboken Terminal-PATH (NJ) Лестница 01/02	Прирост общего количества пассажиров или на лестнице в час пик	45	72	122	164	240	205	139	Да	<b>Смягчение последствий необходимо для сценариев сборов платы E и F.</b> TBTA согласует с NJ TRANSIT и PANYNJ мониторинг количества пешеходов на лестнице 01/02 за месяц до начала взимания платы за проезд для установления базового уровня и через два месяца после начала работы проекта. Если сравнение количества пассажиров на лестнице 01/02 до и после начала реализации Проекта покажет приростное изменение, превышающее или равное 205, то TBTA будет координировать свои действия с NJ TRANSIT и PANYNJ для внедрения более эффективных знаков и указателей, чтобы перенаправить часть людей с лестницы 01/02, а также, при необходимости, дополнительного персонала.
			Станция метро 42 St-Times Square (Manhattan) Лестница ML6/ML8, соединяющая промежуточный уровень с платформой 1/2/3 линий метро в центре города	Относительное увеличение или уменьшение количества пассажиров на станции В ЦЕЛОМ по сравнению со сценарием E (не только на затронутой лестнице или участке) в час пик, в пиковый период	63%	59%	68%	82%	100%	82%	56%	Да	

ГЛАВА ЭО/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАнные, УКАЗАНные В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛ- НОЕ ОТРИЦАТЕЛ- НОЕ ВОЗДЕЙСТ- ВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
4С – Транспорт: Транзитные перевозки (продолжение)	Элементы транзитных перевозок (продолжение)	Увеличение числа пассажиров повлияет на пассажиропотоки с возможностью неблагоприятного воздействия на некоторые элементы вертикальной циркуляции (т.е. лестницы и эскалаторы) на пяти транзитных станциях (продолжение)	Станция метро Flushing- Main St (Queens)– Эскалатор E456, соединяющий улицу с промежуточным уровнем	Относительное увеличение или уменьшение количества пассажиров на станции В ЦЕЛОМ по сравнению со сценарием E (не только на затронутой лестнице или участке) в час пик, в пиковый период	116%	91%	108%	116%	100%	133%	72%	Да	<b>Необходима мера смягчения.</b> ТВТА будет координировать с МТА NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, МТА NYCT увеличит скорость со 100 футов в минуту (fpm) до 120 fpm.
			Станция метро Union Sq (Manhattan)–Эскалатор E219, соединяющий платформу линии метро L с промежуточным уровнем линий № 4/5/6	Относительное увеличение или уменьшение количества пассажиров на станции В ЦЕЛОМ по сравнению со сценарием E (не только на затронутой лестнице или участке) в час пик, в пиковый период	63%	82%	87%	102%	100%	95%	61%	Да	<b>Необходима мера смягчения.</b> ТВТА будет координировать с МТА NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, МТА NYCT увеличит скорость эскалатора со 100 fpm до 120 fpm.
			Станция метро Court Sq (Queens) – лестница P2/P4 на линию № 7, ведущую в Manhattan	Относительное увеличение или уменьшение количества пассажиров на станции В ЦЕЛОМ по сравнению со сценарием E (не только на затронутой лестнице или участке) в час пик, в пиковый период	98%	90%	102%	104%	100%	117%	97%	Да	<b>Необходима мера смягчения.</b> ТВТА будет координировать с МТА NYCT реализацию плана мониторинга для этого участка. В плане будут определены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, ТВТА согласует с МТА NYCT строительство новой лестницы от северного конца платформы №7 до улицы. Пороговое значение будет определяться таким образом, чтобы обеспечить достаточное время для реализации мер по смягчению негативного воздействия, чтобы оно не возникло.
4D – Транспорт: Автостоянки	Парковочные условия	Все сценарии сборов приведут к снижению спроса на парковку в пределах ЦДР Манхэттена в том же объеме, что и снижение количества автомобильных поездок в ЦДР Манхэттена. По мере перехода от использования автомобилей к транзитному транспорту возрастет спрос на парковки у станций метро и пригородных железных дорог, а также у парковок за пределами ЦДР Манхэттена.	ЦДР Манхэттена	Описание	Снижение спроса на парковку в связи с уменьшением количества автомобильных поездок в ЦДР							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Положительное воздействие
			Транзитные объекты	Описание	Небольшие изменения в спросе на парковку у транзитных объектов, соответствующие увеличению числа пассажиров пригородных поездов и метрополитена							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие

ГЛАВА ЭО/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛ- НОЕ ОТРИЦАТЕЛ- НОЕ ВОЗДЕЙСТ- ВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
4E – Транспорт: Пешеходы и велосипеды	Пешеходное движение	Повышенная пешеходная активность на тротуарах за пределами транзитных узлов в связи с увеличением использования транзитного транспорта. Во всех районах ЦДР Манхэттена, кроме одного (Herald Square/Penn Station), увеличение числа пассажиров на транспорте не приведет к появлению достаточного количества новых пешеходов, чтобы негативно повлиять на пешеходное движение в районе станции. За пределами ЦДР Манхэттена использование транзитного транспорта на отдельных станциях не увеличится настолько, чтобы негативно повлиять на условия для пешеходов на близлежащих тротуарах, пешеходных переходах или перекрестках.	Herald Square/Penn Station NY	Тротуары, перекрестки и переходы, где количество пешеходов превышает пороговое значение в пиковые периоды утром и вечером	Негативное воздействие на движение пешеходов на одном участке тротуара и двух пешеходных переходах							Да	<b>Необходима мера смягчения.</b> Спонсоры проекта реализуют план мониторинга в данном пункте. В план будут включены базовый уровень, конкретные сроки и показатели для принятия дополнительных мер. Если этот показатель будет достигнут, спонсоры проекта увеличат пространство для пешеходов на тротуарах и пешеходных переходах за счет физического расширения и/или удаления или перемещения препятствий.
4E – Транспорт: Пешеходы и велосипеды (продолжение)	Велосипеды	Небольшое увеличение количества поездок на велосипеде вблизи транзитных узлов и в качестве вида транспорта	ЦДР Манхэттена	Описание	Небольшое увеличение количества поездок на велосипеде вблизи транзитных узлов с высоким ростом доли поездок рядом с пешеходами							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
			За пределами ЦДР Манхэттена	Описание	Некоторый переход от автомобилей к велосипедам							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
	Безопасность	Отсутствует отрицательное воздействие	В целом	Описание	Никакого существенного увеличения количества пешеходов или проблем с безопасностью, в том числе в существующих выявленных местах с высоким уровнем аварийности. В целом, уменьшение количества автомобильных поездок на въезде и выезде из ЦДР Манхэттена, альтернативный вариант взимания сборов по ЦДР может привести к снижению интенсивности движения в этих местах. Это поможет снизить количество конфликтных ситуаций между транспортными средствами и пешеходами, что в целом благоприятно скажется на безопасности.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
5A – Социальные условия: Население	Положительное воздействие	Благоприятное воздействие в ЦДР Манхэттена и рядом с ним	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Благоприятное воздействие в ЦДР Манхэттена и рядом с ним, связанные с экономией времени в пути, повышением надежности в пути, снижением эксплуатационных расходов на транспортные средства, повышением безопасности, снижением выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и предсказуемым источником финансирования для улучшения транзитных перевозок. Это положительно скажется на общественных связях и доступе жителей к местам работы, образования, здравоохранения и отдыха.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Положительное воздействие
	Сплоченность сообщества	Изменения в структуре поездок, включая увеличение использования транзитного транспорта, в результате введения новых сборов	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Изменения в схемах передвижения, включая увеличение использования транзитного транспорта, в результате реализации Проекта не окажут негативного влияния на сплоченность сообщества и не затруднят связь людей с другими членами их сообщества, учитывая обширную транзитную сеть, соединяющую ЦДР Манхэттена (Manhattan), и незначительность прогнозируемых изменений в количестве поездок.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Негативного воздействия нет (см. раздел «Экологическая справедливость» ниже о смягчении последствий, связанных с увеличением расходов для водителей с низким уровнем дохода).

ГЛАВА ЭО/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛ- НОЕ ОТРИЦАТЕЛ- НОЕ ВОЗДЕЙСТ- ВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
	Косвенное перемещение	Отсутствие заметных изменений в социально-экономических условиях или стоимости жизни, которые могли бы вызвать потенциальное вынужденное перемещение жителей	ЦДР Манхэттена	Описание	Проект не приведет к возможности косвенного (недобровольного) перемещения жителей. Это не приведет к существенному изменению рыночных условий, чтобы привести к изменению цен на жилье, учитывая, что стоимость недвижимости в ЦДР Манхэттена уже высока, а также множество факторов, влияющих на решение каждого домохозяйства о месте проживания. Кроме того, жители ЦДР с низкими доходами не ощутят заметного повышения стоимости жизни в результате реализации Проекта, поскольку стоимость жилья не изменится, многие жилые единицы защищены нью-йоркскими программами контроля арендной платы, стабилизации арендной платы и другими аналогичными программами, налоговым кредитом, доступным жителям ЦДР с доходом до \$60 000, и стоимость товаров не увеличится в результате реализации Проекта (см. раздел «Экономические условия» ниже).							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
	Общественные объекты и услуги	Увеличение расходов на общественные объекты и поставщиков услуг в ЦДР Манхэттена, их сотрудников, которые ездят на машинах, и клиентов, которые приезжают на машинах из-за пределов ЦДР	ЦДР Манхэттена	Описание	Проект приведет к увеличению расходов для поставщиков услуг населению, которые используют транспортные средства для въезда и выезда из ЦДР Манхэттена и для людей, которые добираются на транспортных средствах до общественных объектов и служб в ЦДР Манхэттена, а также для жителей ЦДР и сотрудников общественных объектов, которые используют транспортные средства для поездок в общественные учреждения за пределами ЦДР. Учитывая широкий спектр вариантов передвижения, кроме езды на автомобиле, затраты пользователей на проезд к общественным учреждениям и услугам не окажут негативного влияния на общественные учреждения и услуги.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
<b>5А – Социальные условия: Население (продолжение)</b>	Воздействие на уязвимые социальные группы	Преимущества для уязвимых социальных групп от нового финансирования капитальной программы МТА	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Проект принесет пользу определенным уязвимым социальным группам, включая пожилых людей, инвалидов, людей, зависящих от транзитного транспорта, и людей, не являющихся водителями, благодаря созданию источника финансирования для капитальной программы МТА на 2020-2024 годы (и последующих капитальных программ, а также благодаря снижению пробок в ЦДР Манхэттена).  Пожилые люди выиграют от сокращения времени в пути и повышения надежности автобусного обслуживания при альтернативном варианте взимания сборов за проезд по ЦДР, поскольку пассажиры автобусов, как правило, старше, чем пассажиры других видов транспорта, таких как метро, и, как описано выше, пассажиры автобусов в ЦДР Манхэттена выиграют от экономии времени в пути из-за уменьшения пробок..  Лица старше 65 лет, с инвалидностью, соответствующей определенным требованиям, получают льготный проезд в метро и автобусах МТА, а пожилые люди с инвалидностью, соответствующей определенным требованиям, также могут пользоваться услугами паратранзита МТА, включая такси и наёмные транспортные средства, работающие от лица МТА для перевозки пользователей паратранзита. Пожилые люди с ограниченными возможностями и люди с низким уровнем дохода, которые ездят на машине в ЦДР Манхэттена, будут иметь право на те же меры по смягчению последствий и улучшениям, которые предлагаются для населения с низким уровнем дохода и инвалидов в целом. Другие пожилые люди, которые ездят в ЦДР Манхэттена, будут оплачивать сборы.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие

ГЛАВА ЭО/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛ- НОЕ ОТРИЦАТЕЛ- НОЕ ВОЗДЕЙСТ- ВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
	Доступ к местам трудоустройства	Увеличение расходов для небольшого числа людей, которые ездят на работу на машине	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Снижение количества рабочих поездок на автомобилях в ЦДР Манхэттена и внутри него при компенсирующем увеличении количества поездок на транзитном транспорте. Те, кто будет ездить, несмотря на сборы по ЦДР, будут делать это, исходя из необходимости или удобства передвижения на автомобиле, и получают выгоду от уменьшения пробок в ЦДР Манхэттена. Незначительное влияние (менее 0,1%) на поездки на работу в пределах ЦДР Манхэттена и обратные поездки из ЦДР в связи с широким спектром доступных вариантов транзитного транспорта и небольшим количеством людей, передвигающихся сегодня на автомобиле.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
<b>5B – Социальные условия:</b> Характер микрорайона	Отсутствие заметных изменений в характере микрорайона	Отсутствие заметных изменений в характере микрорайона	ЦДР Манхэттена	Описание	Изменения в схемах движения на местных улицах вряд ли изменят определяющие элементы характера района ЦДР Манхэттена.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
			Территория вблизи 60th Street на границе с ЦДР Манхэттена	Описание	Изменения спроса на парковку вблизи границы 60th Street и ЦДР (включая увеличение спроса к северу от 60th Street и уменьшение к югу) не создадут атмосферу дезинвестиций, которая может привести к негативным последствиям для характера района, и не изменят определяющие элементы характера района в этой зоне.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
<b>5C – Социальные условия:</b> Общественная политика		Отсутствует отрицательное воздействие	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Проект будет соответствовать региональным транспортным планам и другим государственным стратегиям, действующим для региональной зоны исследования и ЦДР Манхэттена.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
<b>6 – Экономические условия</b>	Положительное воздействие	Региональные экономические выгоды	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Экономическая выгода от уменьшения пробок в виде экономии времени в пути и повышения надежности в пути, что повысит производительность и практичность, а также в виде повышения безопасности и снижения эксплуатационных расходов на транспортные средства, связанных с уменьшением пробок.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Положительное воздействие
	Экономический эффект сборов	Стоимость новых сборов для работников и предприятий в ЦДР, которые зависят от транспортных средств	ЦДР Манхэттена	Описание	Отсутствие негативного воздействия на какую-либо конкретную отрасль или профессиональную категорию в ЦДР Манхэттена. Учитывая высокий уровень транзитного доступа в ЦДР и высокий процент использования транзита, плата за проезд затронет лишь небольшой процент от общей численности рабочей силы. Это не окажет негативного влияния на деятельность предприятий в ЦДР Манхэттена или жизнеспособность любых видов бизнеса, включая индустрию такси/наёмных транспортных средств.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
	Цены на товары	Новые пошлины не приведут к изменению стоимости большинства потребительских товаров	ЦДР Манхэттена	Описание	Вряд ли приведет к существенному изменению стоимости большинства потребительских товаров. Любое увеличение расходов, связанное с введением новых сборов в альтернативном варианте сборов за проезд по ЦДР, которое будет возложено на компании-получатели, будет распределено между несколькими клиентами на каждый сбор (так как грузовики осуществляют несколько поставок), особенно для компаний, включая малые предприятия и микро-бизнес, получающих небольшие поставки. Это позволит минимизировать затраты для каждого отдельного предприятия. Некоторые товарные отрасли (строительные материалы, электроника, напитки) более подвержены росту из-за меньшей конкуренции на рынке поставок.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
<b>6 – Экономические условия (продолжение)</b>	Сфера услуг такси и наёмных транспортных средств	В зависимости от сценария взимания сборов, плата за проезд может снизить доходы такси и наёмных транспортных средств из-за снижения автопробега такси/НТС с пассажирами в пределах ЦДР. Хотя это может негативно сказаться на отдельных водителях (см. раздел «Экологическая справедливость» ниже), в целом отрасль останется жизнеспособной.	Исследуемая территория 28 округов	Итоговое изменение ежедневного автопробега такси/НТС по региону	-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%)	Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Негативное воздействие отсутствует (см. раздел «Экологическая справедливость» ниже о смягчении воздействия на водителей такси и НТС).
			Итоговое изменение ежедневного автопробега такси/НТС в ЦДР	-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%)			

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

ГЛАВА ЭО/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛ- НОЕ ОТРИЦАТЕЛ- НОЕ ВОЗДЕЙСТ- ВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
10 – Качество воздуха		Увеличение или уменьшение выбросов, связанных с перенаправлением движения грузовиков	Шоссе Cross Bronx Expressway на Macombs Road, Bronx, NY	Увеличение или уменьшение среднегодового количества ежедневных поездок	3 901	3 996	2 056	1 766	3 757	2 188	3 255	Нет	<p><b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие</p> <p><b>Меры улучшения</b> 1. 2. NYCDOT будет координировать работу по расширению существующей сети датчиков для мониторинга приоритетных мест и дополнит ее меньшим количеством датчиков PM<sub>2.5</sub>, работающих в режиме реального времени, чтобы получить представление о закономерностях времени суток и определить, можно ли объяснить изменения в загрязнении воздуха изменениями в дорожном движении, происходящими после реализации Проекта. Спонсоры проекта будут проводить мониторинг качества воздуха до начала реализации проекта (установление базового уровня) и в течение двух лет после реализации. По завершении первоначального двухлетнего периода анализа после внедрения проекта спонсоры проекта оценят величину и колебания изменений в качестве воздуха, чтобы определить, необходим ли дополнительный мониторинг.</p> <p>3. В настоящее время MTA переводит свой парк на автобусы с нулевым уровнем выбросов, что позволит снизить уровень загрязнения воздуха и улучшить качество воздуха вблизи автобусных парков и вдоль автобусных маршрутов. MTA стремится уделять приоритетное внимание традиционно недостаточно обслуживаемым сообществам и тем, кто испытывает воздействие плохого качества воздуха и изменения климата, и разработала подход, который активно включает эти приоритеты в процесс поэтапного развертывания переходного процесса. На основании отзывов, полученных в</p>
				Увеличение или уменьшение ежедневного количества грузовиков	509	704	170	510	378	536	50		
				Потенциальное негативное воздействие на качество воздуха в результате перенаправления грузовиков	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет		
			I-95, округ Bergen, NJ	Увеличение или уменьшение среднегодового количества ежедневных поездок	9 843	11 459	7 980	5 003	7 078	5 842	12 506	Нет	
				Увеличение или уменьшение ежедневного количества грузовиков	801	955	729	631	696	637	-236		
				Потенциальное негативное воздействие на качество воздуха в результате перенаправления грузовиков	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет		
			Мост RFK Bridge, NY	Увеличение или уменьшение среднегодового количества ежедневных поездок	18 742	19 440	19 860	19 932	20 465	20 391	21 006	Нет	
				Увеличение или уменьшение ежедневного количества грузовиков	2 257	2 423	2 820	3 479	4 116	3 045	432		



ГЛАВА ЭО/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛ- ЬНОЕ ОТРИЦАТЕЛ- ЬНОЕ ВОЗДЕЙСТ- ВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ
					A	B	C	D	E	F	G		
				Потенциальное негативное воздействие на качество воздуха в результате перенаправления грузовиков	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	ходе информационно-разъяснительной работы, проведенной в рамках проекта, и опасений, высказанных членами сообществ экологической справедливости, ТВТА координировала свои действия с МТА NYCT, которая намерена отдать приоритет депо Kingsbridge и депо Gun Hill, расположенным и обслуживающим преимущественно сообщества экологической справедливости в районах Upper Manhattan и Bronx, при получении электробусов в рамках следующей крупной закупки аккумуляторных электробусов МТА, которая начнется позднее в 2022 году. Ожидается, что эта независимая инициатива МТА NYCT обеспечит улучшение качества воздуха для сообществ экологической справедливости в Bronx.
<b>11 – Электроэнергия</b>		Сокращение регионального энергопотребления	Исследуемая территория 28 округов	Описание	Сокращение автопробега по региону приведет к снижению энергопотребления							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Положительное воздействие
<b>12 – Уровень шума</b>		Незаметное повышение или понижение уровня шума в результате изменения интенсивности дорожного движения	Переходы через мосты и тоннели	Описание	Максимальное повышение уровня шума (2,9 дБ(A)), которое было предсказано рядом с тоннелем Queens-Midtown Tunnel в сценарии D, не будет ощутимым.							Нет	<b>Меры смягчения не нужны.</b> Отсутствует отрицательное воздействие
			Местные улицы	Описание	Для оценки изменений уровня шума в центре Brooklyn (Бруклина) был использован сценарий C, а для всех остальных мест – сценарий D. Максимальное прогнозируемое повышение уровня шума (2,5 дБ(A)), предсказанное на Trinity Place и Edgar Street, не будет ощутимым. В центре Brooklyn (Бруклина) не было прогнозируемого повышения уровня шума.							Нет	<b>Меры улучшения</b> Обратитесь к общему улучшению мониторинга в конце этой таблицы.
<b>13 – Природные ресурсы</b>		Строительные работы по установке инфраструктуры для оплаты проезда вблизи природных ресурсов	Объекты инфраструктуры и места размещения оборудования системы взимания сборов	Описание	Отсутствие воздействия на поверхностные воды, водно-болотные угодья или поймы рек. Потенциальное воздействие на ливневые стоки и экологические ресурсы будет регулироваться в рамках строительных обязательств. Проект соответствует политике прибрежных зон.							Нет	Перечень строительных обязательств по предотвращению, минимизации или смягчению потенциального негативного воздействия см. в <b>Главе 13 «Природные ресурсы».</b>
<b>14 – Опасные отходы</b>		Потенциал повреждения существующих опасных или загрязняющих материалов во время строительства	Объекты инфраструктуры и места размещения оборудования системы взимания сборов	Описание	Нарушение почвы во время строительства и потенциальное изменение, удаление или нарушение существующей инфраструктуры дорожного полотна и коммуникаций, которые могут содержать асбестосодержащие материалы, краску на основе свинца или другие опасные вещества. Потенциальное воздействие будет регулироваться в рамках строительных обязательств.							Нет	См. <b>Главу 14 «Асбестосодержащие материалы, краска на основе свинца, опасные отходы и загрязненные материалы»</b> , где приведен перечень обязательств по строительству, направленных на предотвращение, минимизацию или смягчение потенциального негативного воздействия.
<b>15 – Влияние строительства</b>		Потенциальные сбои, связанные со строительством для установки платёжной инфраструктуры	Объекты инфраструктуры и места размещения оборудования системы взимания сборов	Описание	Временные нарушения движения транспорта и пешеходов, а также шум от строительных работ, продолжительностью менее одного года в целом и около двух недель в каждом конкретном месте. Это воздействие будет регулироваться в рамках строительных обязательств.							Нет	Перечень строительных обязательств по предотвращению, минимизации или смягчению потенциального негативного воздействия см. в <b>Главе 15 «Влияние строительства».</b>

<p>17 – Экологическая справедливость</p>	<p>Потенциальное непропорционально высокое и отрицательное воздействие на водителей с низким уровнем дохода</p>	<p>Увеличение расходов водителей в связи с введением платы за проезд по ЦДР непропорционально негативно отразится на водителях с низким уровнем дохода, которые не имеют альтернативного вида транспорта для того, чтобы добраться до ЦДР Манхэттена.</p>	<p>Исследуемая территория 28 округов</p>	<p>Описание</p>	<p>Во всех сценариях взимания платы – увеличение расходов водителей в результате введения платы за проезд по ЦДР непропорционально негативно отразится на водителях с низким уровнем дохода, передвигающихся в ЦДР Манхэттена.</p>	<p>Да</p>	<p><b>Необходима мера смягчения.</b> Проект предусматривает предоставление налогового кредита на оплату проезда по ЦДР жителям ЦДР Манхэттена, чей скорректированный валовой доход в Нью-Йорке за налогооблагаемый год составляет менее \$60 000. TBTA будет координировать свои действия с Департаментом налогов и финансов штата Нью-Йорк (New York State Department of Taxation and Finance «NYS DTF») для обеспечения наличия документации, необходимой для водителей, имеющих право на налоговый кредит NYS.</p> <p>TBTA разместит информацию о налоговом кредите на веб-сайте проекта со ссылкой на соответствующее место на сайте NYS DTF, чтобы направить водителей, имеющих право на получение кредита, к информации о заявке на кредит.</p> <p>TBTA отменит возвратный депозит в размере \$10, который в настоящее время требуется для клиентов E-ZPass, не имеющих кредитной карты, привязанной к их счету, и который иногда является препятствием для доступа.</p> <p>TBTA обеспечит более активное продвижение существующих вариантов оплаты и планов E-ZPass, включая возможность для водителей оплачивать каждую поездку (вместо предварительного пополнения баланса), пополнять счет наличными в участвующих торговых точках, а также уже существующие планы скидок, о которых они могут не знать.</p> <p>TBTA совместно с MTA будет проводить разъяснительную работу и информировать о праве на существующие льготные тарифы и программы, в том числе для лиц в возрасте 65 лет и старше, инвалидов и людей с низким доходом, о которых многие могут не знать.</p> <p>Спонсоры проекта обязуются создать общественную группу по вопросам экологической справедливости, которая будет собираться два раза в год, причем первая встреча состоится через шесть месяцев после внедрения</p>
--------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------	-----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ГЛАВА ЭО/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ	ТЕМА	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ	МЕСТО	ДАННЫЕ, УКАЗАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ	СЦЕНАРИЙ РАСЧЕТА СБОРОВ ЗА ПРОЕЗД							ПОТЕНЦИАЛ- НОЕ ОТРИЦАТЕЛ- НОЕ ВОЗДЕЙСТ- ВИЕ	МЕРЫ СМЯГЧЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ	
					A	B	C	D	E	F	G			
														проекта, чтобы поделиться обновленными данными и анализом и выслушать возможные проблемы.
17 – Экологическая справедливость (продолжение)	Потенциальное непропорционально высокое и отрицательное воздействие на водителей такси и наёмных транспортных средств	Потенциальное непропорционально высокое и неблагоприятное воздействие будет оказано на водителей такси и НТС в Нью-Йорке, которые в основном относятся к меньшинствам, в сценариях взимания сборов, при которых плата взимается с их автомобилей более одного раза в день. Это произойдет в немодифицированных сценариях взимания платы за проезд А, D и G; для водителей НТС это также произойдет в сценариях сборов С и Е. Негативный эффект будет связан со стоимостью нового сбора за проезд по ЦДР и снижением автопробега для такси и НТС, что приведет к снижению доходов, что может привести к снижению занятости.	New York City	Описание	Потенциальное негативное воздействие будет иметь место в сценариях взимания сборов А, D и G, которые не предусматривают ограничения или исключения для такси и водителей НТС.							Да	<p><b>Необходимые смягчающие меры для водителей такси и/или НТС в Нью-Йорке, если будет реализован сценарий взимания сборов с их транспортных средств более одного раза в день.</b> Спонсоры проекта будут работать с соответствующими агентствами города и штата, чтобы при наличии пассажиров сборы оплачивали они, а не водитель.</p> <p>ТВТА будет работать с МТА NYCT над внедрением Программы координации ресурсов по трудоустройству (Employment Resource Coordination Program), чтобы предоставить водителям, испытывающим нестабильность занятости, быстрый путь к лицензированию, обучению и трудоустройству в МТА или аффилированных с ней поставщиках без каких-либо затрат для водителей.</p> <p>Для тех, кто не хочет получать лицензию коммерческие водительские права, ТВТА будет координировать свои действия с МТА NYCT, чтобы подать запрос в Федеральное управление транзитных перевозок (Federal Transit Administration) на рассмотрение пилотной программы, которая позволит водителям такси и НТС использовать свои автомобили для обеспечения паратранзитных поездок, и будет реализовывать эту программу, если она будет принята.</p>	
				Изменение ежедневного автопробега такси/НТС с пассажирами в ЦДР по сравнению с альтернативой бездействия: Сценарии, включенные в экспертную оценку	-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%)			
				Суточное изменение количества поездок на такси/НТС в ЦДР для сценариев, включенных в экспертную оценку: Дополнительный анализ для оценки влияния максимальных сборов или освобождений от них	Сбор ограничен 1 разом день: +2%	—	—	Сбор ограничен 1 разом день: +3% Освобождены: +50%	—	—	Сбор ограничен 1 разом день: +2%			

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

## КАКОВЫ ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОЕКТА НА ИМУЩЕСТВО, ОТНОСЯЩЕЕСЯ К РАЗДЕЛУ 4(f)?

Раздел 4(f) Закона Министерства транспорта США «U.S. Department of Transportation Act» от 1966 года (в настоящее время 49 USC Раздел 303 и 23 USC Раздел 138) запрещает агентствам USDOT, включая FHWA, одобрять любые программы или проекты, которые требуют «использования» любых находящихся в государственной собственности парковых территорий, зон отдыха или убежищ для диких и водоплавающих птиц; или любых земель из находящихся в государственной или частной собственности исторических мест национального, государственного или местного значения (в совокупности, ресурсы Раздела 4(f)), за исключением следующих случаев: (1) нет никакой целесообразной и возможной альтернативы использованию земли, и действия включают все возможное планирование для минимизации ущерба ресурсу Раздела 4(f); или (2) агентство определяет, что использование данной территории будет иметь минимальное негативное воздействие.

Проект может использовать объект недвижимости согласно Разделу 4(f), если он:

- Включает землю из Раздела 4(f) в состав транспортного объекта на постоянной основе;
- Временно занимает землю, которая является частью собственности Раздела 4(f), например, во время строительства; или
- Приводит к «конструктивному» использованию объекта согласно Разделу 4(f), когда нет постоянного или временного использования земли, но воздействие проекта в непосредственной близости (например, визуальное и шумовое) настолько сильно, что охраняемая деятельность, характеристики или свойства, которые квалифицируют ресурс для защиты согласно Разделу 4(f), существенно ухудшаются.

Воздействие de minimis подразумевает использование собственности по Разделу 4(f), которое в целом является незначительным по своему характеру и не приводит к негативному воздействию на историческое место и к негативному воздействию на деятельность, характеристики или свойства, квалифицирующие парк, зону отдыха или заповедник по Разделу 4(f).

FHWA оценило потенциальное воздействие Проекта на объекты Раздела 4(f) и определило, что альтернативный вариант взимания платы за проезд по ЦДР не приведет к использованию объектов Раздела 4(f), кроме парков Central Park и High Line, по следующим причинам:

- Парк Central Park: Оборудование системы взимания платы за проезд предлагается установить на четырех столбах в трех местах обнаружения на дорогах парка вблизи 59th Street. Оборудование будет установлено на столбах, которые заменят существующие столбы в тех же местах, и не позволит транспортным средствам, имеющим разрешение, использовать парк для въезда в ЦДР Манхэттена без уплаты сбора. Поскольку спонсоры проекта должны иметь постоянный доступ к столбам для обслуживания, FHWA предлагает сделать вывод, что альтернативный вариант взимания сбора платы за проезд по ЦДР приведет к минимальному воздействию на парк Central Park.

- Парк High Line: В альтернативном варианте взимания платы за проезд по ЦДР оборудование системы взимания сбора будет установлено на High Line, бывшем железнодорожном виадуке, на месте которого сейчас находится линейный парк.<sup>20</sup> Оборудование системы взимания платы будет установлено под путевой структурой на металлической трубе, прикрученной к существующим балкам виадука. Никакая инфраструктура или оборудование системы взимания сборов не будет находиться на общественной парковой территории, расположенной на вершине High Line, и не будет видна с неё. Поскольку спонсоры проекта должны иметь постоянный доступ к оборудованию для взимания сборов, прикрепленному к нижней части High Line, FHWA предлагает сделать вывод, что альтернативный вариант взимания сборов в ЦДР приведет к минимальному воздействию на High Line.

FHWA предлагает сделать вывод, что альтернативный вариант взимания сборов за проезд по ЦДР приведет к минимальному воздействию на парки Central Park и High Line, и должностные лица, в чьем ведении находятся эти ресурсы, согласились с этим выводом, а Управление по охране исторических памятников штата Нью-Йорк (New York State Historic Preservation Office) согласилось с определением FHWA об отсутствии негативного воздействия на Central Park как историческую ценность. FHWA рассмотрит любые предложения общественности по предложенному выводу в период общественной оценки данного экспертного заключения. В **Главе 19 «Оценка по Разделу 4(f)»** приводится более подробная информация и обоснование этого вывода.

## ЗАМЕЧАНИЯ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЯСНЕНИЯ

<sup>1</sup> Бюро переписи населения США. Исследование американского сообщества, 2015-2019 гг.; Бюро переписи населения США, 2012-2016 гг. Перепись населения. Пакет транспортного планирования.

<sup>2</sup> Бюро переписи населения США, 2012–2016 гг. Перепись населения. Пакет транспортного планирования. 2017 г. Отчет о рынке офисной недвижимости г. Нью-Йорка; Бюро переписи населения США. Исследование американского сообщества, 2015-2019 гг.

<sup>3</sup> Американская ассоциация общественного транспорта («American Public Transportation Association»). Справочник по общественному транспорту за 2021 год, Таблица 10.

<https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>

<sup>4</sup> По состоянию на 1 июля 2021 года население Los Angeles (Лос-Анджелеса) составляло 3 849 297 человек. Бюро переписи населения США. Краткие факты.

<https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/losangelescycalifornia.losangelescountycalifornia.CA/PSTO45221>.

<sup>5</sup> Столичный транспортный совет Нью-Йорка. Январь 2021 г. *Отчет по данным о поездках в ЦДР Манхэттена за 2019 год*. Транзитные перевозки включают метро, пригородные железные дороги, автобусы, паромы и трамваи. NYMTC использует подсчет пассажиров, транспортных средств и велосипедов для подготовки данных по поездкам в ЦДР, и эти подсчеты включают рабочие и нерабочие поездки. Таким образом, процентное соотношение поездок по видам транспорта отличается от данных переписи.

[https://www.nymtc.org/Portals/0/Pdf/Hub%20Bound/2019%20Hub%20Bound/DM\\_TDS\\_Hub\\_Bound\\_Travel\\_2019.pdf?ver=GS5smEoyHSsHsyX\\_t\\_Zriw%3d%3d](https://www.nymtc.org/Portals/0/Pdf/Hub%20Bound/2019%20Hub%20Bound/DM_TDS_Hub_Bound_Travel_2019.pdf?ver=GS5smEoyHSsHsyX_t_Zriw%3d%3d).

<sup>6</sup> Как определено законом MTA «Reform and Traffic Mobility Act» ЦДР Манхэттена состоит из географической зоны Манхэттена к югу от 60th Street и включительно, насколько это практически возможно, но не включает проезд Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive и шоссе West Side Highway/Route 9A, включая подземный переход Battery Park Underpass и любую наземную часть туннеля Hugh L. Carey Tunnel, которая соединяется с улицей West Street (West Side Highway/Route 9A).

<sup>7</sup> Merriam-Webster, “How did ‘gridlock’ move so quickly?” <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/the-history-of-gridlock>.

<sup>8</sup> INRIX 2021 Global Traffic Scorecard. <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>.

<sup>9</sup> MTA Subway and Bus Ridership for 2019 (Количество пассажиров метро и автобусов MTA в 2019 году). <https://new.mta.info/coronavirus/ridership>. Число пассажиров автобусов отражает общее годовое количество пассажиров, зарегистрированное для New York City Transit и MTA Bus Company.

<sup>10</sup> American Public Transportation Association («Американская ассоциация общественного транспорта»). *2021 Public Transportation Fact Book (Справочник по общественному транспорту за 2021 год, Таблица 10)*. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>;

Американская ассоциация общественного транспорта. «Отчет о пассажиропотоке общественного транспорта: Четвёртый квартал 2021 г.» <https://www.apta.com/wp-content/uploads/2021-Q4-Ridership-APTA.pdf>.

<sup>11</sup> Ernst & Young, LLP, *Economic impacts of the Metropolitan Transportation Authority’s 2020-2024 Capital Investment Strategy («Экономическое воздействие стратегии капитальных инвестиций Столичного транспортного управления на 2020-2024 гг.»)*. Подготовлено для «The Partnership of New York City». Март 2019 г. <https://pfny.org/wp-content/uploads/2020/01/MTA-Capital-Plan-2020-24-Econ-Impacts.pdf>.

<sup>12</sup> MTA. 1 октября 2019 г. *Программа капиталовложений на 2020-2024 гг.: Рабочее резюме*.

<https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Это отражает часть капитальной программы, направленную на улучшение транзитных перевозок; она включает дополнительные \$254 млн на другие транзитные проекты, не указанные здесь, а также поправку от декабря 2021 года, которая увеличила часть программы, связанную с

транзитом и железной дорогой, на \$535 млн. Полная капитальная программа, включая нетранзитные улучшения, включает проекты на сумму \$55,3 млрд.

<sup>15</sup> МТА. 1 октября 2019 г. *Программа капиталовложений на 2020-2024 гг.: Рабочее резюме.* <https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.

<sup>16</sup> В апреле 2019 года законодательный орган принял Закон о реформе МТА и мобильности дорожного движения, который уполномочил ТВТА проектировать, разрабатывать, строить и эксплуатировать Проект. Среди положений, Закон требует создания Совета по проверке мобильности дорожного движения (TMRB) для подготовки рекомендаций сборам, а также для разработки рекомендаций по кредитам, льготам или скидкам за пользование дорогами. См.

**Приложение 2В «Альтернативы проекта: Закон о реформе МТА и мобильности дорожного движения».**

<sup>17</sup> Моделирование спроса на поездки, проведенное для данной экспертной оценки и описанное в **Разделе 4А, «Транспорт: Региональное транспортное воздействие и моделирование»**, включил велосипедные дорожки как часть альтернативы бездействия, но не существующего состояния.

<sup>18</sup> Ibid.

<sup>19</sup> Новые велосипедные и автобусные полосы были учтены в транспортном моделировании, проведенном для данной экспертной оценки, и описаны в **Разделе 4А «Транспорт: Региональное транспортное сообщение, воздействие и моделирование»**, по мере необходимости.

<sup>20</sup> Парк High Line также является историческим объектом (т.е. имеет право на включение в Национальный реестр), но освобожден от рассмотрения в качестве исторического объекта в соответствии с Разделом 4(f) как бывший железнодорожный объект (23 CFR 774.13).