

Краткое изложение

Перспективы

С учетом ожидаемого на 2045 год роста населения области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) до 14,3 млн человек необходимо сохранение существующей транспортной системы Нью-Йорка и пригородов, находящихся на Лонг-Айленде и в нижней части Хадсон-Вэлли, а также ее дальнейшая интеграция и улучшение. Наша транспортная система уже обеспечивает миллионы ежедневных поездок людей в качестве пассажиров автобусов, скоростных линий метрополитена, пригородных поездов, паромов и частных транспортных средств, а также миллионы тонн грузоперевозок автомобильным, железнодорожным и водным транспортом. Для экономического здоровья региона крайне важной является организация будущих ресурсов для обеспечения достижения данной цели. В *Плане до 2045 года* изложены необходимые меры по планированию и указания по будущему использованию и обеспечению жизнеспособности транспортной системы для следующих поколений.

Что такое «Региональный план транспортной системы»?

Темой *Плана до 2045 года* является «Поддержание концепции устойчивого развития региона», которая основывается на фундаменте, заложенном предшествовавшим ему *Планом до 2040 года*. *План до 2045 года*, который охватывает 2018–2045 федеральные финансовые годы, является подробным, охватывающим различные виды транспорта и согласованным Региональным планом транспортной системы (далее — «План») области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). План охватывает все основные виды транспорта в региональном разрезе, включая автодороги, общественный транспорт, велосипедные дорожки и пешеходные зоны, грузовые перевозки и перевозки пассажиров с особыми потребностями. Кроме того, уделено внимание основным связанным с работой транспорта темам, такими как работа транспортной системы и управление ею, безопасность и защита, способность к восстановлению, грузовые перевозки, специальный транспорт и контроль перегрузок.

Как и предшествовавший ему План до 2040 года, *План до 2045 года* был разработан совместными усилиями членов Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) и участников программ работы с населением и привлечения общественности. Он построен на основании текущего и оценочного будущего спроса на услуги транспорта, а также текущие и будущие потребности транспортной системы, что является залогом обеспечения устойчивости развития региона в долгосрочной перспективе.

Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) в контексте

Федеральное законодательство требует наличия во всех урбанизированных регионах с населением, превышающим 50 000 тыс. человек, планирующей организации агломерационного уровня (МРО), которая занималась бы планированием и принимала бы решения в связи с использованием федерального финансирования транспорта. Планирующая организация агломерационного уровня (МРО) обеспечивает непрерывное, согласованное и детальное планирование текущих и будущих затрат проектов и программ в сфере транспорта. Помимо других своих функций/требований, планирующие организации агломерационного уровня (МРО) сотрудничают с транспортными компаниями штата и операторами общественного транспорта с целью планирования федерального финансирования соответствующих критериям проектов в сфере транспорта.

В качестве планирующей организации агломерационного уровня (МРО) для Нью-Йорка, пригородной части Лонг-Айленда и нижней части Хадсон-Вэлли, Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) является площадкой коллегиального планирования для пяти боро Нью-Йорка, пригородных округов Нассо и Суффолк на Лонг-Айленде и округов Патнам, Рокленд и Уэстчестер в нижней части

Хадсон-Вэлли. Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) объединяет город Нью-Йорк и пригородные округа со штатом Нью-Йорк и Транспортным управлением Нью-Йорка в рамках регионального совета для выполнения предписанного на федеральном уровне процесса планирования с целью получения доступа к федеральному финансированию проектов в сфере транспорта.

Процесс планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC)

Работа по планированию, ведущаяся Транспортным советом Нью-Йоркской агломерации (NYMTC), помогает обеспечить получение регионом доступного федерального финансирования в максимальном объеме для достижения задач регионального масштаба, касающихся будущего системы транспорта, которые являются общими для ее организаций-членов. В отношении своей области планирования Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) действует в качестве группы коллегиального планирования в региональной перспективе. Он способствует информированному принятию решений его членами благодаря предоставлению тщательных технических анализов и прогнозов. Все вышесказанное является попыткой ориентировать коллективные действия членов Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) на реализацию общего видения развития региона.

Процесс транспортного планирования Нью-Йоркской агломерации обеспечивает коллегиальную, непрерывную и всеобъемлющую региональную базу для планирования перевозок всеми видами транспорта, как того требуют федеральные нормативные акты в качестве предварительного условия получения федерального финансирования в сфере транспорта. Обязанностью Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) в рамках данного процесса является выдача перечисленных ниже документов и анализов.

ТРИ ДОКУМЕНТА, РАЗРАБАТЫВАЕМЫХ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПЛАНИРОВАНИЯ

1. Региональный план транспортной системы (далее — «План»), которой описывает долгосрочные задачи, цели и потребности для области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC), как правило, на следующие 25 лет;
2. Программа улучшения транспортной системы (TIP), которая определяет объем федерального финансирования для конкретных проектов и работ, как правило, на пятилетний период;
3. единая программа работ по планированию (UPWP), которая определяет то, каким образом будут использованы средства федерального бюджета на работы по планированию на протяжении года запланированной деятельности.

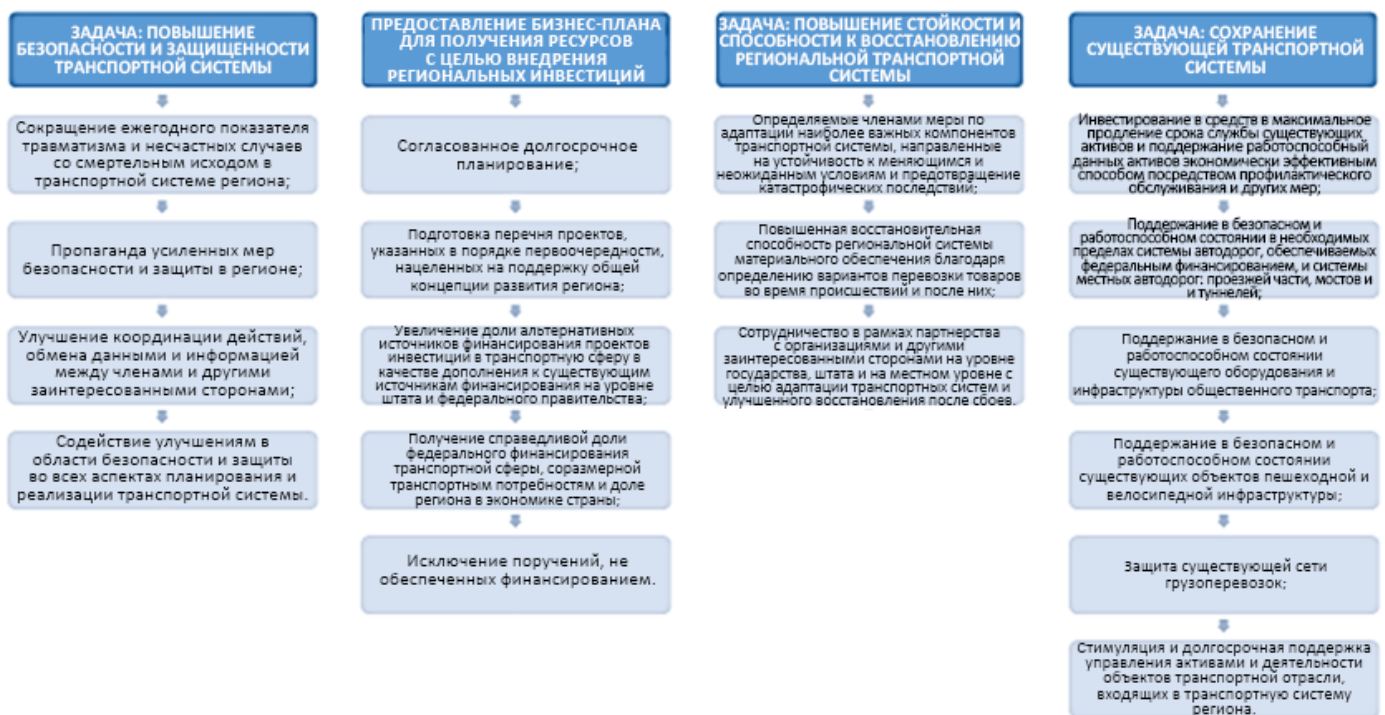
ДВА ПЛАНОВЫХ АНАЛИЗА

1. Процесс контроля перегрузок (Congestion Management Process, CMP): поскольку область планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) является частью определенной на федеральном уровне области управления транспортной системой, Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации должен осуществлять Процесс контроля перегрузок для прогнозирования транспортных перегрузок и предусматривать стратегии уменьшения перегрузок.
2. Соответствие транспортной системы установленным требованиям: определение соответствия транспортной системы Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) установленным требованиям в количественном выражении демонстрирует, как Региональный план транспортной системы (RTP) и Программа улучшения транспортной системы (TIP) влияют на этапы сокращения выбросов из передвижных источников будущих периодов, которые установлены в ответ на стандарты качества атмосферного воздуха, предписанные на федеральном уровне.

Стратегический базис Плана до 2045 года

Стратегическим базисом для построения Плана до 2045 года являются общие задачи участников, желаемые результаты, связанные с задачами, и действия, запланированные на краткосрочную перспективу, связанные с задачами и результатами, которые планируется выполнить и получить в течение первых десяти лет реализации Плана. Члены Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) совместно разработали восемь стратегических задач, которые соответствуют как общенациональным целям, так и федеральным факторам планирования, определенным федеральным законодательством.





АКЦЕНТ НА УСТОЙЧИВОСТИ

Стратегическому базису *Плана до 2045 года* свойственен акцент на *устойчивом развитии*, которое основывается на постоянной связи между транспортным планированием и землепользованием в области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). Основные компоненты данной связи в рамках *Плана до 2045 года* перечислены ниже.

- Области акцентированного координированного развития (Coordinated Development Emphasis Areas, CDEA), которые учитывают важные и существенные связи между землепользованием и транспортным планированием. Развитие и застройка, являющиеся следствием целевого землепользования, порождают спрос на транспортные услуги (например, общественный транспорт, пропускную способность автодорог). Например, виды землепользования, предусматривающие высокую плотность застройки вблизи объектов инфраструктуры, таких как маршруты общественного транспорта или автодороги, могут привести к изменению транспортных потребностей в будущем. И наоборот, инвестиции в транспортную сферу обеспечивают доступ и увеличивают потенциал определенных видов землепользования.
- Связи между планированием устойчивого развития города Нью-Йорка, генеральным планированием пригородных округов и *Планом на 2045 год*. В связи с тем, что транспортное планирование в регионе ведется на различных уровнях, которые определяются федеральными нормативными актами в сфере планирования и ведомственными/местными обязанностями различных компонентов транспортной сети, эти связи помогают учесть местные и региональные потребности в транспорте при планировании транспортной системы.
- Более масштабное планирование и требования, которые способствовали развитию и поддержке Областей акцентированного координированного развития (CDEA), включают в

себя Программу обеспечения устойчивого развития сообществ штатов Нью-Йорк и Коннектикут, которую финансирует Министерство жилищного строительства и городского развития США, и различные проекты развития, ориентированные на общественный транспорт Transit-Oriented Development, TOD), реализуемые членами Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). Также сюда относится закон штата Нью-Йорк «Улицы равных возможностей», требующий от штата, округа и местных учреждений учитывать удобство и мобильность всех пользователей при подготовке транспортных проектов, обеспечиваемых финансированием штата и федеральным финансированием.

Будущие задачи

РАСТУЩИЙ СПРОС

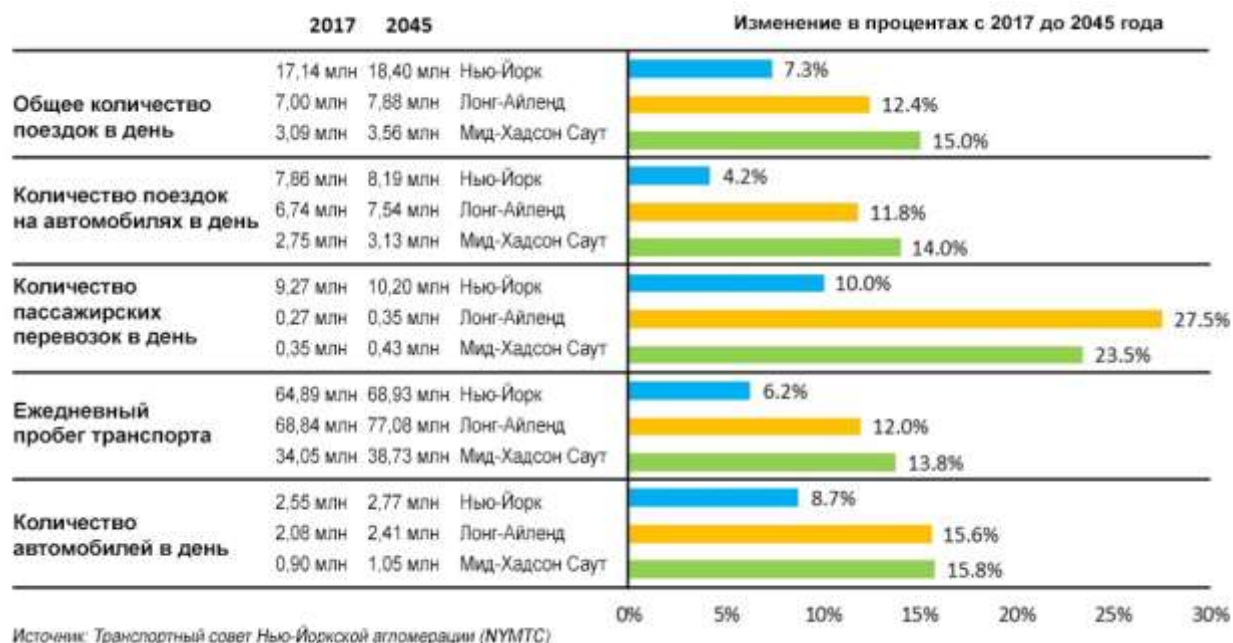
Транспортная сеть области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) в данный момент ежедневно обеспечивает приблизительно 3,3 млн автобусных поездок, 5,7 млн поездок по скоростным линиям метрополитена, 1,2 млн поездок в пригородных поездах, 103 000 поездок на паромках и более 162 млн миль, которые проезжают автомобили по автодорогам, находящимся на ее территории. Данная система также обеспечивает перевозку приблизительно 365 млн тонн грузов, которые в данный момент ввозятся, вывозятся и провозятся транзитом по области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). Ожидается, что тоннаж грузоперевозок к 2045 году превысит 600 млн т.

Понимание социальноэкономических и демографических тенденций является существенным шагом в прогнозировании будущего спроса на поездки и перевозки. В области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) в нижней части Хадсон-Вэлли прогнозируются наибольшие темпы роста вплоть до 2045 года, которому будет сопутствовать общий рост населения на 17,5 процента и рост гражданской рабочей силы на 16,8 процента. Несмотря на то, что для города Нью-Йорка прогнозируются несколько более медленные темпы роста, на город приходится наиболее высокий суммарный рост всех показателей, кроме количества проживающих в домовладении, которое по прогнозам останется неизменным, при этом население города увеличится на полмиллиона жителей, появится 300 000 новых рабочих мест, а к гражданской рабочей силе прибавится еще 200 000 человек. Во всех трех подобластях области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) ожидается сохранения среднего числа лиц, проживающих в одном домовладении, за исключением Лонг-Айленда, где средняя численность членов домовладения немного уменьшится.



Источник: Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации (NYMTC)

В *Плане до 2045 года* содержится прогноз перевозок пассажиров и товаров по всему разделенному между штатами региону агломерации так же, как это делается в социально-экономических и демографических прогнозах. Данные прогнозы включают в себя среднее время поездки, количество поездок из одного округа в другой и распределение видов транспорта по частоте использования и разбиты по подобластям. Согласно прогнозам *Плана до 2045 года*, в нижней части Хадсон-Вэлли и Лонг-Айленде ожидаются значительные темпы роста количества регулярных поездок и ежедневных поездок на общественном транспорте (на 15 процентов и 12,4 процента в Лонг-Айленде и нижней части Хадсон-Вэлли соответственно). Однако на город Нью-Йорк приходится наибольшее увеличение общего количества ежедневных поездок и поездок в общественном транспорте в период до 2045 года: количество ежедневных поездок повысится на 1,3 млн, из которых 1 млн будут осуществляться с использованием общественного транспорта.



Общий пробег транспортных средств (Vehicle Miles of Travel, VMT) является показателем пройденного транспортными средствами расстояния. Растущее население и увеличение количества рабочих мест могут стать ключевыми факторами увеличения пробега транспортных средств (VMT), поскольку все больше людей будут совершать поездки в автомобилях. Расстояние, на которое сотрудникам приходится ехать к месту работы, также является одним из факторов. В области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) ожидается увеличение пробега транспортных средств (VMT) приблизительно на 10 процентов до 2045 года. В нижней части Хадсон-Вэлли прогнозируется наибольший рост общего пробега транспортных средств (VMT) — на 13,8 процента (или более 4,5 млн миль), при этом в округе Рокленд предполагается его увеличение на 21,9 процента. Однако общий рост пробега транспортных средств (VMT) будет более существенным на Лонг-Айленде, где он будет на 8 млн больше текущего показателя, хотя темпы роста и будут меньше, а именно 12 процентов. Во всех пяти боро Нью-Йорка прогнозируется умеренный рост пробега транспортных средств (VMT).

Согласно данным последней экономической переписи 2012 года 365 млн тонн грузов было ввезено, вывезено, провезено транзитом или перемещено в пределах области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). Приблизительно 174 млн тонн (48 процентов) грузов было ввезено, 65 млн тонн (18 процентов) вывезено и еще 50 млн тонн (14 процентов) являлось внутренними грузоперевозками, осуществлявшимися из одного пункта в пределах области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) в другой пункт в пределах этой области планирования. Транзитные грузовые перевозки составили 76 млн тонн, или 21 процент, от общего объема.

К 2045 году ожидается увеличение данных грузопотоков на 67 процентов, или до 610 млн тонн. Увеличение объемов грузопотоков является отражением ожидаемого роста населения и экономического роста, повышения уровня жизни и потребительских расходов, а также все большего усложнения логистических и дистрибьюторских сетей. Ожидается увеличение входящего грузопотока на 57 процентов, или до 274 млн тонн, с ежегодным приростом на 1,4 процента. Ожидается увеличение исходящего грузопотока на 70 процентов, или до 126 млн тонн, с ежегодным приростом на 1,6 процента. Ожидается увеличение объемов внутренних грузоперевозок в пределах области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) почти на 105 процентов, до 83 млн тонн с ежегодным приростом на 2,2 процента, а оценочный рост транзитных грузоперевозок к 2045 году составит 66 процентов до показателя 126,3 млн тонн, при этом общее ежегодное увеличение объемов составит 1,6 процента.

Объемы грузоперевозок в тоннах, 2012 и 2045 гг.



Источник: Данные из базы IHS Global Insight Transearch за 2012 год, Анализ совокупности транспортных накладных за 2012 год Комитета по наземным перевозкам (Surface Transportation Board, STB)

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

- Ежедневное количество поездок и количество транзитных поездок.** В городе Нью-Йорке прогнозируется наибольшее увеличение общего количества ежедневных поездок и поездок в общественном транспорте в период до 2045 года: количество ежедневных поездок повысится на 1,3 млн, из которых 1 млн будут осуществляться с использованием общественного транспорта. Однако в нижней части Хадсон-Вэлли и на Лонг-Айленде будут наблюдаться значительные темпы роста количества ежедневных поездок и ежедневных поездок на общественном транспорте.
- Наиболее высокие темпы роста.** В нижней части Хадсон-Вэлли предполагаются наибольшие темпы роста вплоть до 2045 года, которому будет сопутствовать общий рост населения на 17,5 процента и рост гражданской рабочей силы на 16,8 процента.
- Общий рост населения.** Для города Нью-Йорка прогнозируются несколько более медленные темпы роста, но суммарное увеличение всех характеристик населения здесь будут самым высоким, кроме количества проживающих в домовладении (которое по прогнозам останется неизменным); при этом население города увеличится на полмиллиона жителей, появится 300 000 новых рабочих мест, а к гражданской рабочей силе прибавится еще 200 000 человек.

- **Пробег транспортных средств (VMT).** В пределах области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) ожидается увеличение пробега транспортных средств (VMT) приблизительно на 10 процентов до 2045 года. Однако в нижней части Хадсон-Вэлли прогнозируется наибольший рост общего пробега транспортных средств в милях (VMT) — на 13,8 процента (или более 4,5 млн миль), при этом в округе Рокленд предполагается его увеличение на 21,9 процента. Однако общий рост пробега транспортных средств (VMT) будет больше на Лонг-Айленде, где этот показатель повысится на 8 млн миль, хотя темпы роста и будут меньше, а именно 12 процентов.
- **Грузопотоки.** Расчетный рост объемов внутренних грузовых перевозок в области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) к 2045 году составит около 105 процентов, или до 83 млн тонн. Данные предположения основываются на комбинации прогнозируемого экономического роста, ожидаемых объемов перевозки товаров и потребительских расходов, а также все большего использования дистрибьюторских сетей в области планирования.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ, СОХРАНЕНИЕ И УЛУЧШЕНИЕ НАШЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Транспортная система региона Нью-Йоркской агломерации, находящейся на территории нескольких штатов, является крупной и сложной, ей свойственна высокая степень износа; она связана в единое целое сетью автомагистралей, железных дорог, мостов, туннелей и другими элементами инфраструктуры. Являясь самой крупной агломерацией в стране, лежащая в пределах нескольких штатов Нью-Йоркская агломерация пересекается многочисленными автострадами с ограниченным выездом и железными дорогами. В обычный рабочий день транспортная сеть региона обеспечивает перемещение миллионов пассажиров и тысяч тонн грузов.

Транспортная система, обеспечиваемая федеральной поддержкой, выделяется в качестве подгруппы общей транспортной системы в результате применения критериев соответствия на получение федерального финансирования к каждому из ее различных компонентов. В таблице ниже представлен общий обзор транспортной системы, обеспечиваемой федеральной поддержкой.

Основные компоненты транспортной системы с федеральным финансированием в зоне планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC)

Более 19 000 миль дорог между штатами, автострад, парковых дорог, скоростных автомагистралей, магистральных дорог и магистральных дорог районного значения.

Более 2400 автомобильных мостов разных видов в собственности штата, округов и муниципалитетов.

Около 480 миль пригородной железной дороги и 225 миль метрополитена для перевозки пассажиров, а также сотни миль городских, пригородных, междугородних и экспресс-маршрутов автобусов и трамваев.

Обширная сеть пассажирских узлов, станций пересадки и остановок, автобусных вокзалов и систем подземных перевозок, паромных причалов и автобусных остановок.

Более 1100 миль велосипедных маршрутов — от велосипедных дорожек общего пользования до выделенных велосипедных полос на дорогах, помимо пешеходных тротуаров, путей и дорожек.

Вспомогательная инфраструктура, например технические железнодорожные станции, службы ремонта и содержания дорог, зоны отдыха вдоль дорог, парковки и гаражи, депо автобусов и станции хранения транзитных грузов, велосипедные парковки, пункты сбора платы за проезд, системы указателей, сигнальное, электронное и другое оборудование.

Согласно прогнозам по *Плану до 2045 года* почти 627 миллиардов долларов в год расходования средств с большой долей вероятности потребуется потратить к 2045 году для обеспечения надлежащей эксплуатации и надлежащего содержания компонентов системы и предоставления услуг на надлежащем уровне. Эксплуатационные расходы и стоимость обслуживания, связанные с улучшениями системы, включены в данные расчетные цифры в тех случаях, когда в результате запланированных улучшений к системе добавляются новые компоненты.

На основании прогнозов организаций-членов относительно затрат на сохранение находящихся в их ведении компонентов транспортной системы, обеспечиваемой федеральной поддержкой, *Планом до 2045 года также прогнозируется*, что на проекты сохранения системы до 2045 года потребуется финансирование в сумме **приблизительно 463 миллиардов долларов в год расходования средств**.

И наконец, улучшения системы включают в себя прогнозируемые затраты по проектам и стратегиям, предложенным для финансирования по Плану на 2045 год и (или) 2018–2021 ФФГ из Программы улучшения транспортной системы (TIP) на 2017–2021 ФФГ для увеличения пропускной способности транспортной системы с федеральной поддержкой за счет добавления новых компонентов или существенного расширения пропускной способности существующих компонентов. С учетом проектов и стратегий по улучшению системы, предложенных для финансирования по Плану до 2045 года, для финансирования этих проектов и программ к 2045 году потребуется **33 миллиарда долларов в год расходования средств**.

В ОЖИДАНИИ ПЕРЕМЕН

По всей стране происходят значительные изменения, способные существенно видоизменить то, как предоставляются, управляются и используются услуги транспорта, и область планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) — не исключение. Движущие силы данных изменений способны переопределить, а в некоторых случаях переопределяют то, когда, как, где и для чего перевозятся пассажиры, совершаются поездки и перемещаются товары в плановый период. Ниже перечислены некоторые примеры таких факторов.

- Вероятное развитие индивидуальной мобильности не столько за счет владения собственным транспортным средством, сколько благодаря растущему совместному использованию транспортных средств, транспортных средств по требованию, а возможно, и автоматических транспортных средств.
- На перевозки товаров могут повлиять изменения в технологиях, в том числе аддитивное производство (также известное как 3D печать), автоматизация транспортных средств и автоматическая доставка и дальнейшая автоматизация производства товаров.
- Доступность новых видов данных сможет привести к возникновению новых подходов к предоставлению и использованию услуг транспорта, управлению транспортной системой, новым организационным мерам по предоставлению услуг и управлению объектами и даже новых подходов к финансированию услуг и инфраструктуры. Личный и организованный доступ к данным уже является движущим фактором для изменений.
- Агломерации по всему миру будут продолжать сталкиваться с беспрецедентными вызовами. Согласно данным Национальной программы совместных исследований в области автомобильных дорог, данные вызовы возникают в результате влияния мировых тенденций, включая климатические изменения, доступность и стоимость топлива в будущем и развитие новых технологий и источников энергии. Они также включают в себя внутренние тенденции страны, такие как изменения демографической ситуации и ожидаемого образа жизни, изменения в схемах землепользования и ограничения текущих методов финансирования транспортной отрасли. Кроме того, в докладе Министерства Транспорта США “Beyond Traffic 2045: Trends and Choices” («Движение в будущее 2045: Тенденции и варианты выбора») описаны многие из тех тенденций, которые будут влиять на национальную транспортную систему в период до 2045 года.

В данный момент практически невозможно количественно определить влияние данных изменений на прогнозируемый растущий спрос, а также на работу системы транспорта в области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). Однако не приходится сомневаться в том, что данные изменения окажут влияние на спрос на транспортные услуги и (или) способ, которым предоставляются транспортные услуги. Влияние также может быть оказано на способ планирования в сфере транспорта.

СТРАТЕГИИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ И ОПЕРАЦИЯМИ (TRANSPORTATION SYSTEM MANAGEMENT AND OPERATIONS, TSM&O)

Влияние прогнозируемого спроса на транспортную систему будет сопряжено с трудностями. Запланированные улучшения системы могут быть недостаточными для удовлетворения данного будущего спроса и смягчения перегруженности системы. Кроме того, улучшения системы ограничены плотностью застройки, текущим землепользованием и искусственной средой в области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC), а также стоимостью создания и обслуживания инфраструктуры. По этим причинам стратегии управления транспортной системой и операциями (TSM&O) являются крайне важными для реагирования на вызовы, связанные с мобильностью, улучшением безопасности систем и максимального использования существующей инфраструктуры.

Целью стратегии управления транспортной системой и операциями (TSM&O) является поиск путей оптимизации функционирования существующей инфраструктуры за счет внедрения комбинированных, межвидовых, межведомственных систем, услуг и проектов, разработанных для сохранения и улучшения пропускной способности системы и повышения ее безопасности, сохранности и надежности. Стратегия управления транспортной системой (Transportation Systems Management, TSM) и управление транспортным спросом (Transportation Demand Management, TDM) являются ключевыми компонентами Стратегии управления транспортной системой и операциями (TSM&O). Стратегия управления транспортной системой (TSM) – это категория стратегий, которая сосредоточена на проектах, использующих новые технологии и небольшие изменения в инфраструктуре для повышения пропускной способности и рациональности использования существующих систем автодорог и общественного транспорта. Управление транспортным спросом (TDM) — это отдельный набор стратегий, которые направлены на изменение поведения людей, совершающих поездки. Управление транспортным спросом (TDM) стимулирует использование разных видов транспорта с высокой провозной способностью, одновременно регулируя и сокращая перегрузки в часы пик. Целью управления транспортным спросом (TDM) является поиск путей сокращения общего количества автомобильных поездок за счет перевода внимания на увеличение количества перевозимых пассажиров и грузов вместо увеличения количества транспортных средств.

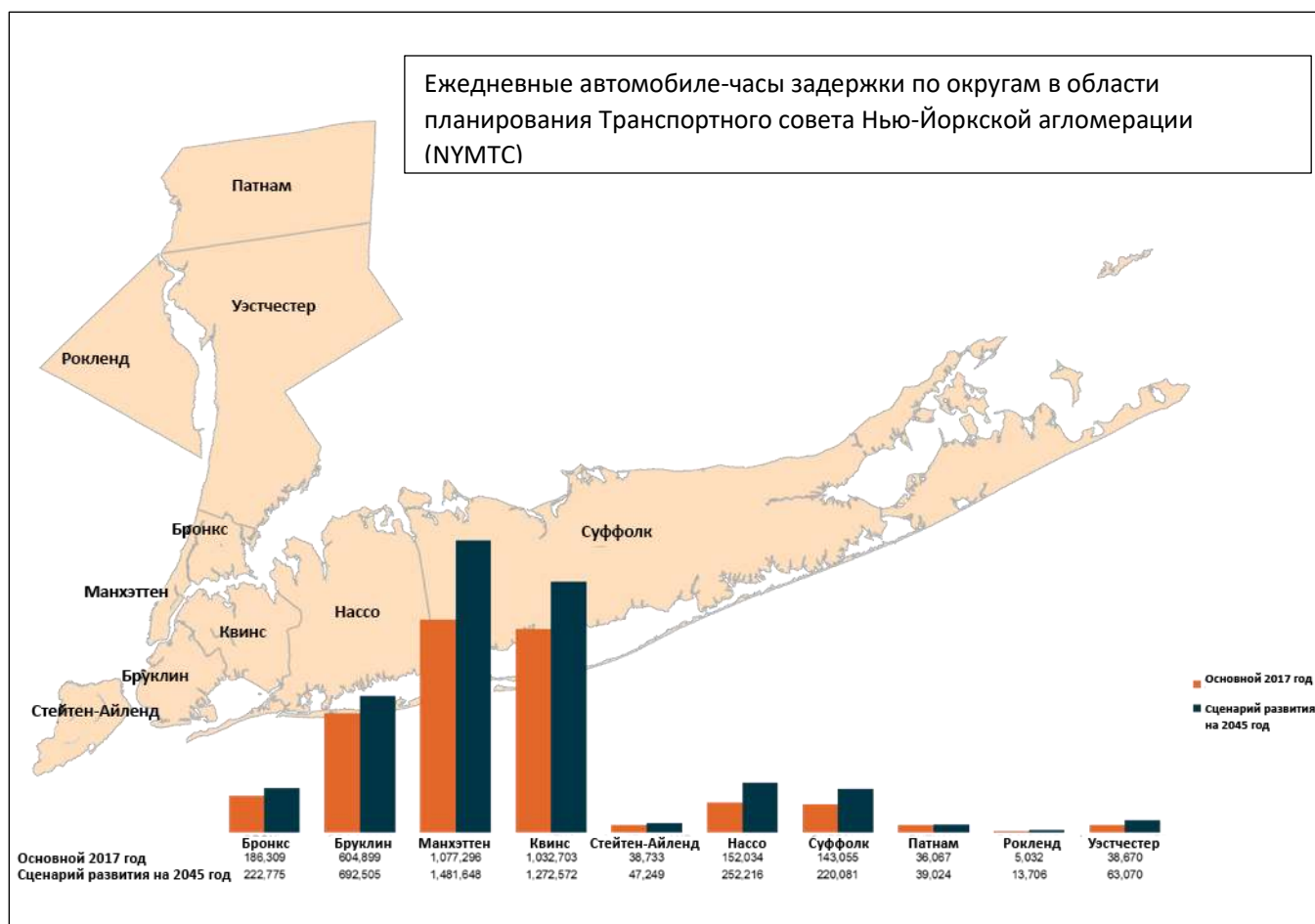
Показатели Стратегии управления транспортной системой (TSM) подразделяются на семь категорий: Интеллектуальные транспортные системы, Информация о пассажире, Контроль дорожных происшествий, Управление рабочей зоной, Управление доступом, Ценовое влияние на перегрузки, Активные пассажирские перевозки и Управление движением, Интегрированное управление транспортными коридорами. Транспортная система в области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) содержит много примеров данных стратегий управления транспортной системой (TSM), как существующих, так и запланированных.

Управление транспортным спросом (TDM) рассматривает аспект управления мобильностью, связанный со спросом, дополняя меры в области предложения, являющиеся предметом стратегии управления транспортной системой (TSM). Стратегии управления транспортным спросом (TDM) расширяют выбор перевозок, одновременно сокращая общий пробег транспортных средств (VMT). Управление транспортным спросом (TDM) в данный момент заключается в обеспечении всех лиц, совершающих поездки, независимо от того, ездят они сами за рулем или нет, возможностью выбора места, маршрута и времени, а не только выбором вида транспорта.

КОНТРОЛЬ ПЕРЕГРУЗОК

Поскольку в ведении Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) находится назначенная на федеральном уровне область управления транспортной системой, от него требуется разработать процесс контроля перегрузок (Congestion Management Process, CMP), который является системным подходом к управлению транспортными перегрузками. Процесс контроля перегрузок (CMP) представляет собой стратегический базис для Стратегии управления транспортной системой и операциями (TSM&O), обеспечивающий информацией о работе транспортной системы и различными стратегиями для смягчения перегруженности и улучшения мобильности людей и товаров. Набор инструментальных средств стратегий Процесса контроля перегрузок (CMP), направленных на борьбу с перегрузками, включает в себя:

- повышение пропускной способности автострад за счет использования полос аварийной остановки или средних рядов и создания полос с управляемым использованием;
- стимулирование использования общественного транспорта за счет придания ему большей привлекательности благодаря цене, повышению уровня обслуживания и улучшенного информирования потребителей;
- улучшение автодорог и тротуаров, направленное на повышение их доступности и повышения безопасности пешеходов и велосипедистов;
- альтернативный распорядок рабочего дня, использование средств дистанционного присутствия, совместное использование автомобилей и другие программы, сокращающие необходимость вождения;
- стратегии/проекты, основанные на технологиях, которые способствуют мобильности транспортных средств и пешеходов;
- ограничение движения транспортных средств, реконструкция развязок, управление въездами и выездами и другие изменения в конструкции автодорог;
- застройка смешанного использования, рассчитанная на использование общественного транспорта;
- различные политики парковки, направленные на уменьшение общего пробега транспортных средств (VMT) и использование альтернативных и (или) безмоторных видов транспорта;
- предписания о сокращении количества поездок, введение платы за проезд по дорогам с целью уменьшения перегрузок и ограничения на движение грузовых автомобилей, управляющие спросом.



УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ, ЗАЩИТОЙ И КОНТРОЛЬ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ

Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) продолжает прилагать усилия для повышения безопасности транспортной системы в рамках процесса планирования. Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) и входящие в ее состав организации ищут возможности выйти за рамки выполнения предписанных на федеральном уровне требований к безопасности, постоянно работая над общей безопасностью инфраструктуры автострад и системы общественного транспорта. В своей работе по планированию мер безопасности Совет руководствуется указаниями Консультационной группы по вопросам безопасности (Safety Advisory Working Group, SAWG). На планирование мер безопасности Транспортным советом Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) также влияют другие планы, политики и руководства, действующие на федеральном уровне, местном уровне и уровне штата.

Данные, касающиеся безопасности перевозок, являются центральным объектом наших оценок в сфере безопасности и планирования и внедрения программ мероприятий по безопасности. Федеральное транспортное законодательство придает особое значение основанному на данных подходу к планированию мер безопасности, который предполагает сбор и анализ данных, определение потребностей и соответствующее инвестирование средств в безопасность. Другие программы и мероприятия по безопасности, предусмотренные на будущее, которым придается особое значение в *Плане до 2045 года*, включают в себя применение принципов проектирования согласно программе «Улицы равных возможностей»; различные программы обеспечения безопасности пассажиров, в том числе те из них, которые направлены на детей и пожилых людей; безопасность на общественном

транспорте, с особым вниманием к пересечению железнодорожных путей; программы по обеспечению безопасности транспортных коридоров с высокой аварийностью и различные программы обучения и принудительного применения требований.

Планирование мер безопасности для области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) и для региональной транспортной системы является ответственностью многих организаций и учреждений. Поскольку безопасность зависит от всестороннего обмена информацией и координации, планирование и выполнение мер безопасности взаимосвязаны, а сферы ответственности сторон в некоторых случаях пересекаются. Члены Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) вовлечены в непрерывную и согласованную работу по защите общей транспортной системы и по необходимому реагированию на непредвиденные природные явления и стихийные бедствия. Данная работа включает в себя ежегодное участие в учебных тревогах с целью обучения персонала действиям в таких ситуациях. На региональном и местном уровнях планированием готовности к стихийным бедствиям и реагирования на чрезвычайные ситуации руководит администрация округа, муниципальные и местные власти, которые обязаны разрабатывать собственные планы действий в чрезвычайных ситуациях для находящихся в их ведении областей.

УЛУЧШЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

План на 2045 год предусматривает различные улучшения и действия (например, проекты, предложения и исследования), которые могут быть предприняты Транспортным советом Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) на организационном уровне и индивидуально его учреждениями-членами. Эти предложения касаются разных этапов разработки. Например, некоторые исследования проводятся на уровне планирования субрегиона или коридора, а другие разрабатываются в процессе планирования и разработки проекта и на этапе составления проектной документации. Некоторые, однако, являются полностью абстрактными или умозрительными. Многие предложения по улучшению транспортной системы, представленные в *Плане на 2045 год*, требуют дополнительного планирования, проектирования и составления проектной документации перед подробным утверждением цен для запуска финансирования программы с целью ее реализации. Все вместе краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные предложения по улучшению транспортной системы по *Плану на 2045 год* будут способствовать совершенствованию, расширению и сохранению транспортной системы.

Стратегические рамки Плана определяют инвестиции, рекомендуемые для различных аспектов транспортной системы. Связь между данными предлагаемыми улучшениями и действиями, а также целями и желаемыми результатами Плана кратко изложена ниже.

- **Цель улучшения окружающей среды в регионе** будет поддерживаться действиями и стратегиями, которые должны снизить перегрузки, уменьшить выбросы парниковых газов, повысить качество воздуха и воды и сохранить открытое пространство. К числу транспортных инвестиций и инициатив, направленных на поддержку данной цели, относятся те, которые обеспечивают безопасность и удобство пешеходных и велосипедных дорожек, регулирование перегрузок на железных и автомобильных дорогах, поощрение пользования общественным транспортом за счет увеличения его вместимости, интеграции и доступности, модернизацию инфраструктуры за счет ее замены и восстановления, что позволит добиться максимальной эффективности и максимального срока пользования, а также соображения по вопросам экологической безопасности и воздействия на окружающую среду при исследованиях в целях планирования и оценки.
- **Улучшение региональной экономики** обеспечит стабильный рост и повышение мобильности людей и товаров в области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). Запланированные и запрограммированные проекты в поддержку этой цели увеличат доступность и эффективность транспорта, в их рамках будут модернизированы или заменены мосты и другие объекты транспортной инфраструктуры; также будут поощряться проекты TOD и взаимодополняющие политики землепользования. Кроме того, за счет

повышения качества железнодорожных и автомобильных дорог будут оптимизированы грузовые перевозки, которые осуществляются внутри агломерации, объединяющей несколько штатов, проходят через нее или связаны со ввозом и вывозом товаров из такой агломерации.

- Инициативы и проекты, которые будут направлены на **повышение уровня жизни в регионе** путем увеличения мобильности, безопасности и доступности, а также внедрения достигнутых улучшений в жилых районах. К ним относятся восстановление или замена изношенных конструкций, управление потоками транспортных средств и устранение перегруженности для уменьшения рисков безопасности, координационное планирование для удовлетворения особых нужд пешеходов, велосипедистов, людей с ограниченными возможностями и взрослых слоев населения, проведение исследований воздействия совместно с обществом и заинтересованными общественными группами, улучшение качества перевозок, в том числе времени нахождения в пути, улучшение сообщения и доступности путем реализации проектов по модернизации и расширению, а также учет негативного внешнего воздействия, потребностей общества и воздействия на окружающую среду в процессе планирования.
- Цель **обеспечения удобной и гибкой транспортной системы** будет поддерживаться действиями и стратегиями, которые способствуют улучшению регионального транспортного сообщения, повышению его надежности и увеличению пассажиропотока. Они предусматривают модернизацию инфраструктуры за счет замены и восстановления для максимального увеличения эффективности, безопасности и простоты доступа, увеличение возможностей выбора в смешанной, внутрирегиональной и межрегиональной системе перевозок, увеличение пропускной способности и охвата пассажиров и улучшение инфраструктуры грузовых перевозок, а также учет особых требований отдельных лиц и сообществ, не обеспеченных услугами транспорта, в процессе планирования.
- Цель **предоставления бизнес-плана для получения ресурсов с целью внедрения региональных инвестиций** будет достигнута за счет рекомендуемых действий и стратегий, которые повышают способность финансировать скоординированные, приоритетные проекты, применяя различные способы финансирования.
- Действия и стратегии, которые **будут способствовать применению скоординированных, постоянных мер безопасности для снижения количества травм и смертельных случаев каждый год**, позволят повысить уровень безопасности транспортной системы. Инициативы и проекты для достижения этой цели включают в себя: учет вопросов безопасности пешеходов и велосипедистов при планировании дорог, восстановление или замена устаревших конструкций путем модернизации и улучшения в целях снижения рисков для безопасности, управление потоками транспортных средств и устранение перегруженности, а также улучшение сбора данных.
- Цель **повышения устойчивости транспортной системы** будет реализована с помощью проектов и действий, нацеленных на укрепление транспортной системы, а также на развитие сотрудничества между учреждениями для уменьшения влияния катастроф на движение товаров и людей.
- Наконец, **сохранение существующей транспортной системы** будет обеспечиваться проектами по сохранению системы, которые позволят поддерживать инфраструктуру перевозок в надлежащем состоянии, сохранить существующие дороги, мосты и туннели, защитить существующую сеть грузоперевозок, сохранить существующие системы для пешеходов и велосипедистов.

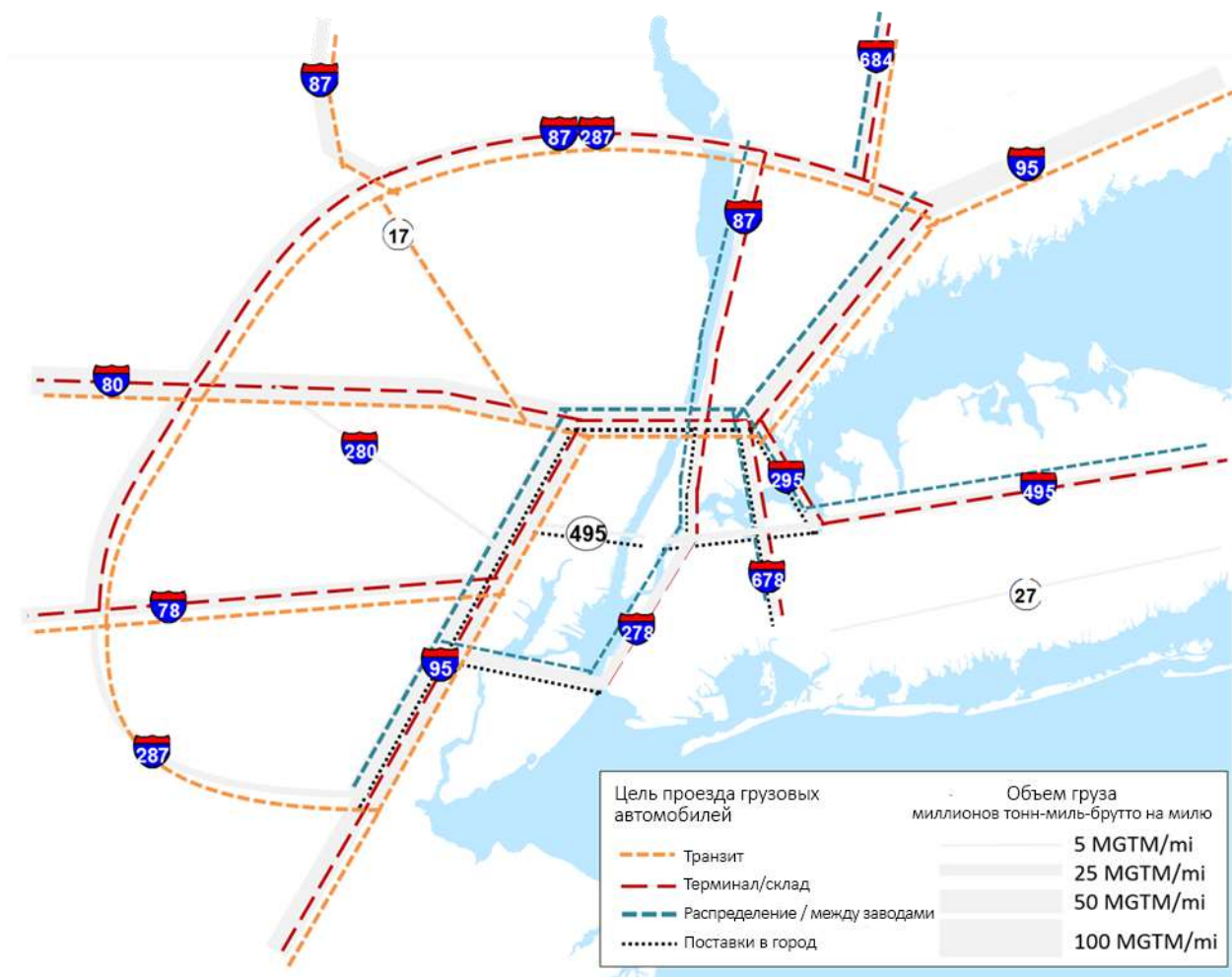
ПЛАНИРОВАНИЕ В ЦЕЛЯХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Подготовка транспортной системы для будущего роста предусматривает не только планирование и реализацию различных улучшений, но также выявление мест, где существующая или улучшенная система может вместить новые жилые и (или) коммерческие здания, а также обеспечение эффективной, устойчивой и экономической мобильности. Цель ключевых областей координированного развития (CDEA), предложенных в *Плане на 2045 год* — установление этой связи между транспортной системой и использованием земли, которая будет поддерживать устойчивость транспортной системы в долгосрочном периоде. Дальнейшее развитие должно быть как можно больше согласовано с перевозками.

Кроме того, Советы по региональному экономическому развитию (Regional Economic Development Councils, REDC), учрежденные губернатором в городе Нью-Йорк, Лонг-Айленде и низовьях Хадсон-Вэлли, выделили несколько проектов, многие из которых вносят вклад в планирование и рост транспортной системы в области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). Невзирая на наличие смежных тем в некоторых проектах, предложенных Советами по региональному экономическому развитию (REDC), и проектах, предложенных по *Плану на 2045 год*, для обеспечения стабильного роста и развития понадобится координирование.

УЛУЧШЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ТОВАРОВ

Товары передвигаются по различным компонентам транспортной системы в области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации, включая автомобильные дороги, железные дороги и станционные пути, морские терминалы, помещения для складирования груза, переправляемого по воздуху, и сооружения для смешанных перевозок, где груз перевозят, используя поочередно несколько видов перевозок. Некоторые из этих сооружений предназначены специально для перевозки товаров, в то время как другие также могут обслуживать пассажиров. *План на 2045 год* предусматривает улучшения в области перевозки товаров и решения, которые имеют ключевое значение для достижения желаемых результатов в области грузовых перевозок в соответствии со стратегическими целями Плана, и которые затрагивают приоритетные вопросы и потребности перевозки товаров. Предлагаемые улучшения и решения также делятся на «предназначенные для грузовых перевозок» и «вспомогательные для грузовых перевозок». Основополагающая цель для проектов, предназначенных для грузовых перевозок, — это улучшение перевозки груза, в то время как проекты, вспомогательные для грузовых перевозок, могут не иметь отношения к грузовым перевозкам, но улучшения по проекту могут положительно повлиять на грузовые перевозки.



УЛУЧШЕНИЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Область планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) характеризуется крайне разнообразным, смешанным транспортным ландшафтом, который включает в себя несколько уровней общественного транспорта, услуги по перевозкам для престарелых и инвалидов и различные услуги по социальным перевозкам. Эти многочисленные уровни услуг по перевозкам и большое количество поставщиков услуг в этом географически и демографически разнообразном регионе создают множество проблем, связанных с координацией услуг для пожилых людей (старше 65 лет) и людей с ограниченными возможностями из числа местных жителей. *План на 2045 год* определяет ряд неудовлетворенных потребностей, которые препятствуют доступу целевого населения к транспортной системе: пробелы в оказании услуг (как пространственные, так и временные), институциональные пробелы, пробелы в знаниях и информации, технологические пробелы и пробелы доступности. Эта оценка потребностей и пробелов является основой для координирования стратегий и возможностей для будущих инвестиций, определенных в *Плане*, которые позволят исключить дублирование услуг, заполнить пробелы в обслуживании и иным образом обеспечить более эффективное использование транспортных услуг и ресурсов, соответствующих целевому населению.

РЕАКЦИЯ НА ИЗМЕНЕНИЯ

Изменения в движении людей и товаров по транспортной системе уже происходят. Благодаря развитию информационных и коммуникационных технологий, технологий топлива и технологий, связанных с транспортными системами, преобразованию занятости и экономики, а также смене поколений, те, кто пользуются нашей транспортной системой, используют различные виды транспорта в разное время и разными способами. Например, Транспортное управление Нью-Йорка (МТА) смогло показать, что определенные увеличения пассажиропотока на общественном транспорте является непосредственным результатом транспортного поведения поколения двухтысячных, которое пользуется новыми средствами связи и информационными технологиями и реагируют на изменения в характере и местоположении работы.

Факторы, которые скорее всего будут определять изменения на протяжении периода планирования, являются важной и новой реальностью, которая продолжит формировать будущее транспортной системы — в пределах страны, по всему миру, в регионе и в области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). В целом, члены Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) продолжают отслеживать эти изменения и реагировать на них соответствующим образом, чтобы сделать транспортную систему безопаснее, устойчивее и эффективнее к 2045 году.

ДРУГИЕ ВОПРОСЫ

Раздел VI и Экологическая справедливость

План на 2045 год признает политику недопущения дискриминации, изложенную в Разделе VI Закона о гражданских правах 1964 г. и Правительственном постановлении 12898 «Действия федерального правительства по достижению экологической справедливости для меньшинств и населения с низким уровнем дохода», изданном в феврале 1994 года и требующем от всех федеральных учреждений реализации принципов экологической справедливости в своей политике, деятельности и процедурах. Раздел VI и вопросы экологической справедливости, которые рассматриваются в процессе планирования транспортной системы, включают в себя правильное определение сообществ, оценку преимуществ программ, оценку участия в разработке документов и деятельности (привлечение общественности) и любое несоответствующее воздействие.

План на 2045 год включает в себя Оценку согласно Разделу VI / экологической справедливости для информирования и руководства деятельностью Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) и учреждений-членов и партнеров, чтобы исключить непропорциональное воздействие преимуществ и бремени стратегических инвестиций в региональную транспортную систему на меньшинства и население с низким уровнем дохода. Более подробный анализ и оценка воздействия проводятся Транспортным советом Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) на уровне проекта.

Охрана окружающей среды

Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) и его члены стремятся защитить и обогатить природные ресурсы, способствовать сохранению энергии, улучшить качество жизни и обеспечивать совместимость улучшения транспортной системы с запланированным ростом на уровне штата и местном уровне. Таким образом, сохранение ресурсов и уменьшение воздействия на окружающую среду являются ключевыми элементами процесса планирования транспортной системы Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). С этой целью *План на 2045 год* включает в себя карты для сравнения экологических и исторических охранных зон и восстанавливаемых территорий с проектами, включенными в долгосрочный план развития транспортной системы. Если проекты выполняются вблизи этих ресурсов, то учреждения — члены Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC), ответственные за проект, рассмотрят имеющуюся информацию и, при необходимости, выполнят дальнейший анализ.

Соответствие транспортной системы установленным требованиям

Поправками к Закону о чистоте воздуха 1990 года установлены национальные стандарты качества окружающего воздуха (National Ambient Air Quality Standards, NAAQS) для различных загрязняющих веществ. Области, в которых в результате мониторинга качества воздуха выявлены нарушения национальных стандартов качества окружающего воздуха (NAAQS), относят к областям, не соответствующим экологическим требованиям, и в отношении них действует положение Закона о чистоте воздуха, известное как соответствие транспортной системы установленным требованиям. Департамент охраны окружающей среды штата Нью-Йорк издает план штата по поддержанию чистоты воздуха, в котором изложен порядок соблюдения национальных стандартов качества окружающего воздуха (NAAQS).

В соответствии с положением о соответствии транспортной системы установленным требованиям общая совокупность инвестиций, которая содержится в *Плане на 2045 год*, и соответствующая программа улучшения транспортной системы (TIP) не может приводить к образованию выбросов, которые превышают пороги выбросов от мобильных источников в будущем, определенные в плане штата по поддержанию чистоты воздуха. Таким образом, Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) должен учитывать воздействие своих инвестиций в транспортную систему на качество воздуха. К *Плану на 2045 год* прилагается определение соответствия транспортной системы установленным требованиям для подтверждения того, что пороги вредных выбросов от мобильных источников не будут превышены во всех областях, не соответствующих экологическим требованиям, частично или полностью входящих в область планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). Области, не соответствующие экологическим требованиям по содержанию оксида азота (NOx), летучих органических соединений (Volatile Organic Compounds, VOC) и мелких твердых частиц (2,5 микрон или меньше), оказывают воздействие на область планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC).

Будущее финансирования региона

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО БЮДЖЕТНЫМ ОГРАНИЧЕНИЯМ

В федеральных руководствах *бюджетные ограничения* обозначены как ключевой компонент плана транспортной системы и разработки программы. Бюджетные ограничения требуют определения доходов от планирования и составления программы транспортной системы (на федеральном уровне, уровне штата, на местном уровне и частных), чтобы эти доходы были «в разумной мере ожидаемы» для осуществления инвестиций, определенных в долгосрочном плане транспортной системы в агломерации и программе улучшения транспортной системы (TIP), и чтобы эти доходы обеспечивали эксплуатацию и техническое обслуживание существующей системы автомобильных дорог и общественного транспорта.

В соответствии с этими требованиями прогнозы затрат и доходов по *Плану на 2045 год* начинаются с 2018 ФФГ и приводятся в долларах в год расходования средств, они охватывают двадцать восемь ФФГ из периода планирования. Эти прогнозы определяют следующие *ограниченные бюджетом* элементы Плана и соответствующей программы улучшения транспортной системы (TIP) на 2017–2021 ФФГ:

- текущие и ожидаемые затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание существующей и планируемой транспортной системы;
- затраты по предложенным проектам и стратегиям по сохранению существующей и планируемой транспортной системы;
- затраты на улучшение системы, которые включены в ограниченный бюджетом элемент Плана;
- ожидаемые доходы — разумно ожидаемые для покрытия этих расходов.

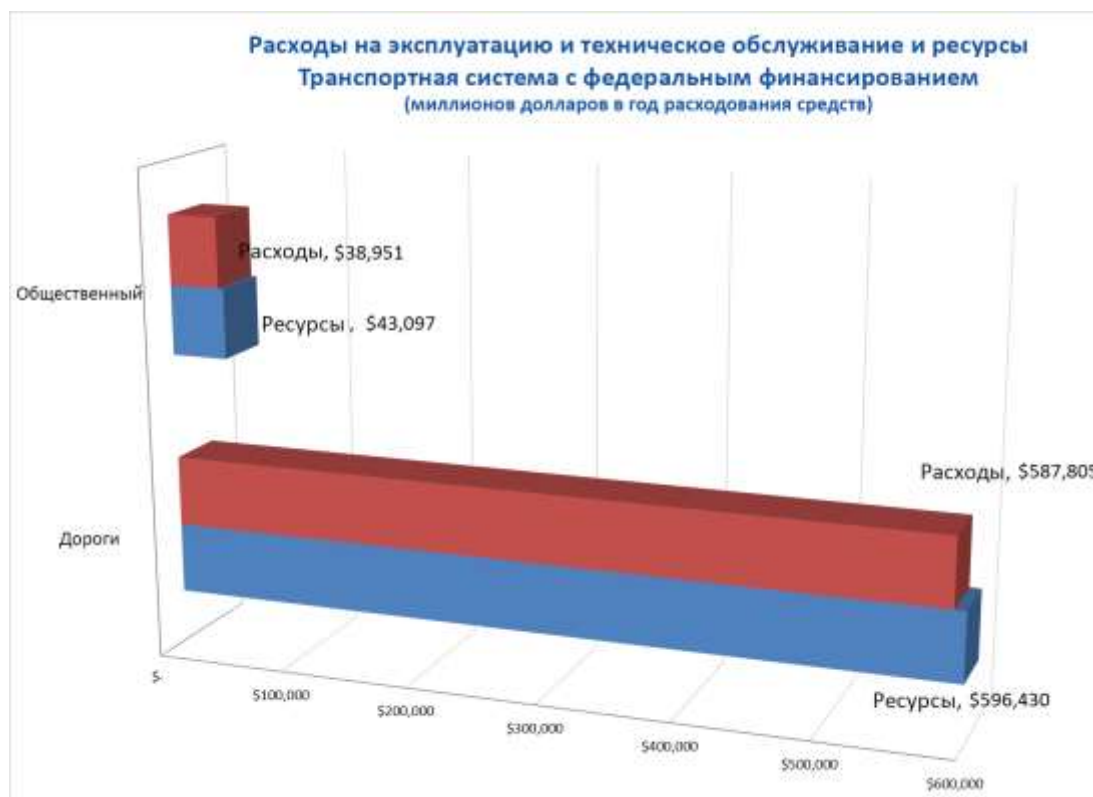
Предложенные проекты и стратегии для финансирования в рамках ограниченного бюджетом элемента *Плана на 2045 год* подходят для участия в процессе федеральной поддержки. *План на 2045 год* также содержит перспективную составляющую, насколько это допускается федеральными постановлениями. Желаемые проекты и стратегии, содержащиеся в перспективной составляющей, являются абстрактными и не включены в прогнозы расходов и доходов по данной главе.

Прогнозы расходов и доходов по *Плану на 2045 год* указывают на необходимость дополнительного финансирования для удовлетворения потребностей, которые выходят за рамки обоснованно ожидаемых доходов. Потенциальные источники дополнительного финансирования и шаги, необходимые для реализации этих источников, включены в План.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Согласно прогнозам по *Плану на 2045 год* почти 627 миллиардов долларов в год расходования средств потребуется к 2045 году для надлежащей эксплуатации и надлежащего содержания компонентов системы и услуг. Немногим более 90 процентов затрат на эксплуатацию и обслуживание системы имеют отношение к эксплуатации и обслуживанию услуг общественного транспорта в системе с федеральной поддержкой. *План на 2045 год* предусматривает использование источников дохода из штата Нью-Йорк и местных источников дохода (включая город Нью-Йорк, пригородные округа и государственные органы) для покрытия большей части затрат на эксплуатацию и обслуживание системы.

На основании прогнозов, касающихся возможных источников дохода, которые будут задействованы учреждениями-членами Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) для эксплуатации и обслуживания компонентов системы и услуг, *План на 2045 год* предусматривает, что для этой цели учреждениям-членам Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) до 2045 года будет выделено достаточное количество средств.



СОХРАНЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Проекты и стратегии по сохранению системы, предложенные для финансирования по *Плану на 2045 год* для разных компонентов транспортной системы в области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC), были разработаны с использованием моделей инфраструктуры Департамента транспорта штата Нью-Йорк, капитального плана Транспортного управления Нью-Йорка (MTA) на 2015–2019 гг. и оценки потребностей в капитале на двадцать лет на 2015–2034 гг., а также капитальных планов и программ других учреждений — членов Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). При составлении этих прогнозов члены Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) опирались на цели сохранения системы и способы установления приоритетности инвестиций капитала, которые основывались на их допущениях по внутреннему экономическому анализу эффективности намечаемых капиталовложений и политике. Согласно прогнозам по *Плану на 2045 год* для этой цели **потребуется финансирования проектов и стратегий по сохранению системы на сумму примерно 463 миллиарда долларов в год расходования средств к 2045 году**. Большая часть затрат (80 процентов) связана с сохранением сооружений и оборудования системы общественных перевозок с федеральным финансированием.

УЛУЧШЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Улучшения системы включают в себя прогнозируемые затраты по проектам и стратегиям, предложенным к финансированию по *Плану на 2045 год* и (или) 2018–2021 ФФГ из программы улучшения транспортной системы (TIP) на 2017–2021 ФФГ для увеличения пропускной способности транспортной системы с федеральной поддержкой за счет добавления новых компонентов или существенного расширения пропускной способности существующих компонентов. Они включают в себя как крупные улучшения системы, обычно определяемые как проекты или программы развития транспортной системы, которые отвечают данному определению, с оценочной стоимостью 100 миллионов долларов или выше или улучшения регионального масштаба или влияния, а также второстепенные улучшения системы с меньшей оценочной стоимостью и (или) меньшим масштабом или влиянием. С учетом проектов и стратегий по улучшению системы, предложенных к финансированию по *Плану на 2045 год*, для финансирования этих проектов и программ к 2045 году **потребуется 33 миллиарда долларов в год расходования средств**.

Проекты и программы по улучшению системы												
№	№ плана/PIN		Категория финансирования	Программа улучшения транспортной системы (TIP)	ПЛАН						Всего (долл.)	
					(2018–2021)	9099	2023–2027	9090–9099	2033–2037	2038–2042		904,3–904,6
Второстепенные проекты (из Программы улучшения транспортной системы (TIP) и Плана)												
Программа улучшения транспортной системы (TIP) на 2017–2021 ФФГ				Федеральная формула	0,634 долл.						0,634 долл.	
				По проектам: федеральные	0,023 долл.						0,023 долл.	
				По проектам: штатские	0,084 долл.						0,084 долл.	
План на 2018–2045 ФФГ				Федеральная формула	0,080 долл.	долл.	0,216 долл	0,088 долл	долл.	долл.	0,384 долл.	
				По проектам: федеральные							долл.	
				По проектам: штатские	0,034 долл.	0,014 долл.	0,130 долл	0,022 долл	долл.	долл.	0,200 долл.	
Основные проекты (по пунктам)												
1	PIN: G60901/AA09; № ПЛАНА: NYCM2411C	Проект доступа к 9-й Ист-Сайд Управления железной дороги Лонг-Айленда (LIRR) Транспортного управления Нью-Йорка (MTA)	Федеральная формула								долл.	
			По проектам: федеральные	0,262 долл.							0,262 долл.	
			По проектам: штатские	2,158 долл.							2,158 долл.	
2	№ ПЛАНА: NYCM2014C	Перестройка здания Джеймс. А. Фарли, Вокзал Мойнихан, 2-й этап	Федеральная формула	0,022 долл.							0,022 долл.	
			По проектам: федеральные	0,040 долл.							0,040 долл.	
			По проектам: штатские	1,533 долл.							1,533 долл.	
3	PIN: L70304/WX № ПЛАНА: NSMC795C	2-я колевая ветви Ронконкома Управления железной дороги Лонг-Айленда (LIRR) Транспортного управления Нью-Йорка (MTA)	Федеральная формула	0,049 долл.							0,049 долл.	
			По проектам: федеральные								долл.	
			По проектам: штатские	0,123 долл.							0,123 долл.	
4	PIN: X09629, № ПЛАНА: NYCMC1785C	Подмостовой габарит моста Бейонн	Федеральная формула								долл.	
			По проектам: федеральные									
			По проектам: штатские	0,380 долл.							0,380 долл.	
5	№ ПЛАНА: NSSC650C	Повышение безопасности, пропускной способности и экологичности трассы NY Route 347	Федеральная формула	0,004 долл.	0,106 долл.	0,165 долл	0,154 долл				0,429 долл.	
			По проектам: федеральные								долл.	
			По проектам: штатские	0,030 долл.	0,026 долл.	0,041 долл	0,039 долл				0,136 долл.	
6	№ ПЛАНА: NYCM2663C	Метро на Второй Авеню, проект Управления общественного транспорта (NYCT) Транспортного управления Нью-Йорка (MTA), этап 2	Федеральная формула								долл.	
			По проектам: федеральные	0,500 долл.			0,935 долл				1,435 долл.	
			По проектам: штатские	0,340 долл.			2,183 долл				2,523 долл.	
7	№ ПЛАНА: NYCM2664C	Метро на Второй Авеню, проект Управления общественного транспорта (NYCT) Транспортного управления Нью-Йорка (MTA), этапы 3–4	Федеральная формула								долл.	
			По проектам: федеральные				1,336 долл	1,252 долл	2,405 долл	1,583 долл	6,576 долл.	
			По проектам: штатские				1,336 долл	1,252 долл	2,405 долл	1,583 долл	6,576 долл.	
8	PIN: X05160; № ПЛАНА: NYCQ98C	Транспортная развязка в Кью - Гарденс, этапы 3–4: реконструкция парковых дорог	Федеральная формула	0,264 долл.							0,264 долл.	
			По проектам: федеральные								долл.	
			По проектам: штатские	0,066 долл.							0,066 долл.	
9	№ ПЛАНА: MHCDM708C NYCDM2304C NSDM2305C	Программы эксплуатации транспортной системы и управления ею	Федеральная формула	0,429 долл.	0,113 долл.	0,598 долл	0,660 долл	0,729 долл	0,805 долл	0,22 долл.	3,855 долл.	
			По проектам: федеральные	долл.	долл.	долл.	долл.	долл.	долл.	долл.	долл.	
			По проектам: штатские	0,107 долл.	0,028 долл.	0,149 долл	0,165 долл	0,182 долл	0,201 долл	0,131 долл	0,964 долл.	
10	№ ПЛАНА: NYCBK2350C	Проект улучшения Канарси -Пауэр	Федеральная формула								долл.	
			По проектам: федеральные									
			По проектам: штатские	0,300 долл.							0,300 долл.	
11	PIN: X77338 № ПЛАНА: NYCQ2361C	Программа Vision Zero для основных улиц — Квинс-бульвар	Федеральная формула								долл.	
			По проектам: федеральные									
			По проектам: штатские	0,037 долл.		0,064 долл					0,101 долл.	
12	PIN: 082498; № ПЛАНА: NSNC1787C	Улучшение транспортной системы узла Нассо	Федеральная формула	0,016							0,016	
			По проектам: федеральные							0,180 долл	0,180 долл.	
			По проектам: штатские	0,040 долл.						0,180 долл	0,220	
13	№ ПЛАНА: NYCMB767C	Доступ к Пенн-Стейшн по Нью-Хейвен-Лайн через Хелп-Гейт-Лайн Amtrak	Федеральная формула								долл.	
			По проектам: федеральные								долл.	
			По проектам: штатские			0,695 долл					0,695 долл.	
14	№ ПЛАНА: NSMC800C	Проект расширения Управления железной дороги Лонг-Айленда (LIRR) (Флорал-Парк — Хиксвилл)	Федеральная формула								долл.	
			По проектам: федеральные								долл.	
			По проектам: штатские	2,000 долл.							2,000 долл.	
15	№ ПЛАНА: NSSC2689C	Коридор смешанных перевозок Николс-Роуд	Федеральная формула	0,052 долл.							0,052 долл.	
			По проектам: федеральные	0,001 долл.	0,053 долл.						0,054 долл.	
			По проектам: штатские	0,015 долл.	0,053 долл.						0,068 долл.	
16	PIN: L70304/WU; № ПЛАНА: NYCQ1778C	Увеличение пропускной способности Джакейжа	Федеральная формула	0,094 долл.							0,094 долл.	
			По проектам: федеральные								долл.	
			По проектам: штатские	0,106 долл.							0,106 долл.	
Промежуточный итог				Федеральная формула	1,644 долл.	0,219 долл.	0,979 долл.	0,902 долл.	0,729 долл.	0,805 долл.	0,522 долл.	5,799 долл.
				По проектам: федеральные	0,826 долл.	0,053 долл.	долл. -	2,271 долл.	1,252 долл.	2,405 долл.	1,763 долл.	8,570 долл.
				По проектам: штатские	7,354 долл.	0,121 долл.	1,080 долл.	3,745 долл.	1,434 долл.	2,606 долл.	1,894 долл.	18,234 долл.
ВСЕГО				9,824 долл.	0,393 долл.	2,058 долл.	6,918 долл.	3,415 долл.	5,816 долл.	4,179 долл.	32,603 долл.	

ПРОГНОЗ НАЛИЧИЯ РЕСУРСОВ

Федеральное финансирование

План на 2045 год по-прежнему предусматривает сильное федеральное партнерство с целью сохранения и развития транспортной инфраструктуры региона. Недавний федеральный закон «Об улучшении инфраструктуры наземных перевозок Америки» (Fixing America's Surface Transportation, FAST) представляет собой первое долгосрочное постановление о наземных перевозках, принятое более чем за десять лет. Хотя утвержденная законом пятилетняя программа имеет полное финансирование, долгосрочная состоятельность правительственного фонда строительства шоссейных дорог (Highway Trust Fund, HTF) не рассматривалась. Для поддержания утвержденных уровней финансирования автомобильных и транспортных программ в законе «Об улучшении инфраструктуры наземных перевозок Америки» (FAST) предусмотрены компенсации в размере 70 млрд долларов в течение срока действия программы. Тем не менее, эти запланированные компенсации / перечисления в правительственный фонд строительства шоссейных дорог (HTF) являются лишь промежуточной мерой для поддержания финансирования вплоть до 2020 федерального финансового года.

Кроме того, реструктуризация основных программ по скоростным автострадам в законодательстве, предшествующем закону «Об улучшении инфраструктуры наземных перевозок Америки» (FAST), привела к значительному смещению ответственности по восстановлению дорог и мостов от Федеральной системы скоростных автострад к штатам и местным органам власти. Закон «Об улучшении инфраструктуры наземных перевозок Америки» (FAST) продолжает требовать от правительства штата и местных органов власти принятия повышенных обязательств и поощряет более крупные частные инвестиции в систему наземных перевозок.

По этим причинам по *Плану на 2045 год* федеральные доходы рассматриваются как диапазон. За нижнюю границу диапазона взяты уровни финансирования базового года закона «Об улучшении инфраструктуры наземных перевозок Америки» (FAST) с учетом уровня инфляции два процента, рассчитываемого ежегодно. С учетом такого уровня инфляции предполагается, что дальнейшее федеральное финансирование, хотя и будет, в целом, постоянным, будет увеличено для отображения инфляции в соответствии с законом «Об улучшении инфраструктуры наземных перевозок Америки» (FAST), но более медленными темпами.

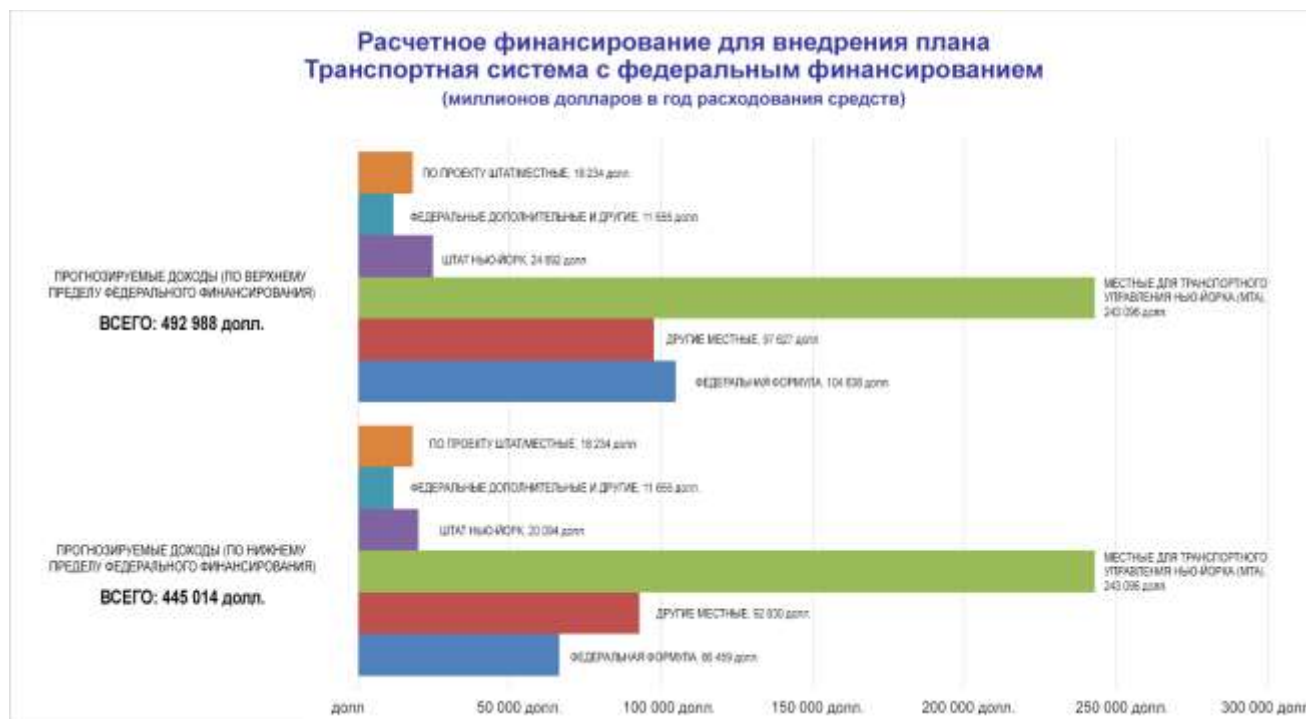
Планом на 2045 год прогнозируется верхний предел диапазона формулы федерального финансирования путем применения прошлых тенденций законодательных актов, предшествующих закону «Об улучшении инфраструктуры наземных перевозок Америки» (FAST), по отношению к каждому последующему акту, каждый из которых предположительно будет действовать в течение пяти лет. В среднем среднее ежегодное финансирование, разрешенное Конгрессом в каждом из этих предшествующих актов, было на 24,8 процентов больше, чем финансирование, разрешенное в непосредственно предшествующем акте.

Таким образом, по *Плану на 2045 год предполагается*, что в качестве верхнего предела суммы федерального финансирования из средств федерального финансирования в течение периода планирования **можно разумно ожидать не больше 105 млрд долларов**. Кроме того, **по прогнозу около 12 млрд долларов должно быть доступно** из других федеральных источников, включая текущие независимые программы финансирования.

Финансирование штата и местное финансирование

Утвержденные штатом Нью-Йорка поступления на транспортную инфраструктуру прогнозировались с учетом уровней финансирования за основной год и в целом имеют тенденцию к росту на два процента в год. Предполагается, что по мере необходимости для покрытия доли финансирования из других источников, указанной в верхней границе государственной помощи, будут привлекаться дополнительные государственные и местные доходы. Члены Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) неоднократно показывали, что способны покрыть долю финансирования из других источников для предоставления дополнительных средств, которые затем распределяются/выделяются по региону.

Члены Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) предоставляют большую часть средств для повышения качества транспортной инфраструктуры. По прогнозам чуть больше трех четвертей разумно ожидаемых доходов будет доступно из местных источников, включая город Нью-Йорк, пригородные округа и отдельные государственные органы, чьи сооружения и услуги являются частью транспортной системы, финансируемой из федеральных средств. **По прогнозам Плана на 2045 год** в течение периода планирования будет доступно 376 млрд долларов из ресурсов штата и местных ресурсов на верхнем пределе формулы федерального финансирования.



Дополнительные возможности финансирования

В общих чертах *План на 2045 год* предусматривает, что верхний предел федерального финансирования наряду с разумно ожидаемым финансированием штата и местным финансированием покроет практически все ожидаемые затраты при реализации Плана. Возможная разница между примерными ресурсами в верхнем пределе диапазона и прогнозируемыми затратами составляет приблизительно **3 млрд долларов в год расходования средств** или **0,6 % от общей стоимости внедрения Плана на 2045 год**.

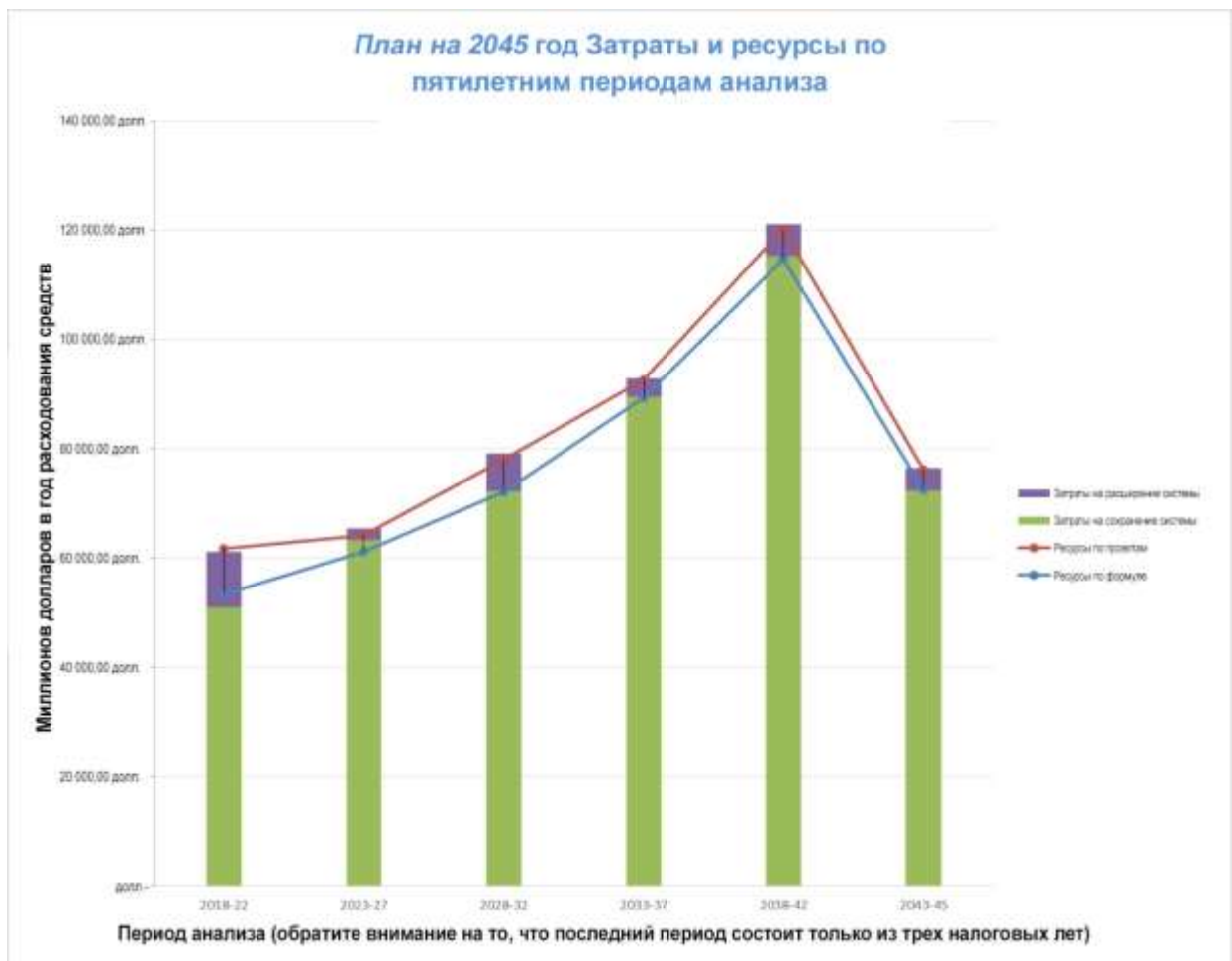
Согласно *Плану на 2045 год* рекомендуется учитывать дополнительные возможности финансирования, которые, возможно, будут созданы для реализации проектов и стратегий в случае, если возникает такая необходимость в течение периода планирования. Эти дополнительные возможности, представленные только в справочных целях, позволяют сформировать неполный набор стратегий, которые можно было бы рассматривать для устранения любого долгосрочного недостатка ресурсов. Потенциальные возможности для дополнительного финансирования обычно относятся к *источникам по конкретному проекту* или *региональным источникам*.



Примечание. Возможности для дополнительного финансирования указываются только в целях планирования и не являются обязательством от имени какого-либо члена Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC).

Процедура утверждения и использования возможностей для дополнительного финансирования зависит от бюджетных и стратегических решений отдельных членов, а также от законодательных действий на муниципальном, окружном уровне или уровне штата. Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) не имеет законных полномочий для утверждения или использования таких возможностей, поскольку они не входят в сферу планирования агломерации. Такие возможности определены и представлены ниже для последующего рассмотрения.

На следующем рисунке показано, что прогнозируемые ресурсы и затраты уравновешены как минимум до 2028 года. Благодаря этому у членов Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) имеется достаточно времени для разработки стратегий по устранению любых потенциальных недостатков финансирования, которые могут возникнуть в период с 2028 по 2032 год.



Согласно рисунку, дальнейшие проекты по сохранению системы, которые будут запущены, начиная с периода анализа 2028–2032 ФФГ, должны быть согласованы с перспективной составляющей *Плана на 2045 год*, если некоторые или дополнительные возможности, описанные выше, не будут доступны к этому периоду. Согласование должно соблюдаться до конца двух последних периодов анализа.

В *Плане на 2045 год* приводится обзор потенциального механизма направления доходов из регионального источника финансирования в бюджет соответствующего учреждения через специальный региональный инвестиционный фонд. Механизмы направления дохода от источников, связанных с проектами, будут созданы отдельно для каждого проекта в зависимости от источника финансирования и характера проекта.

Привлечение общественности к разработке План на 2045 год

План на 2045 год частично был разработан с привлечением общественности. Была предпринята попытка задействовать самые разные группы населения в области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC). Учреждения-члены, персонал Транспортного совета Нью-

Йоркской агломерации (NYMTC) и другие заинтересованные лица опрашивали общественность, правозащитные группы районного уровня, сообщества экологической справедливости, частных и других заинтересованных лиц.

При поддержке университетского научно-исследовательского центра транспортных средств (University Transportation Research Center, UTRC) работа с общественностью по *Плану на 2045 год* включала в себя следующее:

- запуск сайта (www.nymtc-rtp.org), который выполнял роль основного средства распространения информации по разработке плана и сбора исходных данных;
- электронное исследование «факторы изменений» с помощью сервиса «Survey Monkey». Этот компонент работы с общественностью заложил фундамент для процессов работы с обществом в будущем, и почти 900 человек ответили на вопросы исследования;
- вклад от <https://nymtc.mysidewalk.com>, доступ к которому был предоставлен на сайте, а также через киоски и различные открытые семинары;
- более двадцати открытых семинаров общей тематики и десять специализированных семинаров по изучению специализированных транспортных услуг. Семинары проводились на всей области планирования Транспортного совета Нью-Йоркской агломерации (NYMTC);
- пять профессиональных фокус-групп для дополнения информации, полученной в ходе семинаров;
- консультации и технические рекомендации по отдельным темам плана от общественных консультационных рабочих групп, например, рабочей группы по грузовому транспорту и консультативной группы по координированию плана;
- общественные пресс-релизы, социальные сети, рекламные/интернет-каналы распространения информации, макетные рекламные объявления на различных конференциях/собраниях и объявления в СМИ;
- видеоролик с подробной информацией о разработке Плана для использования на онлайн-форумах и общественных форумах.