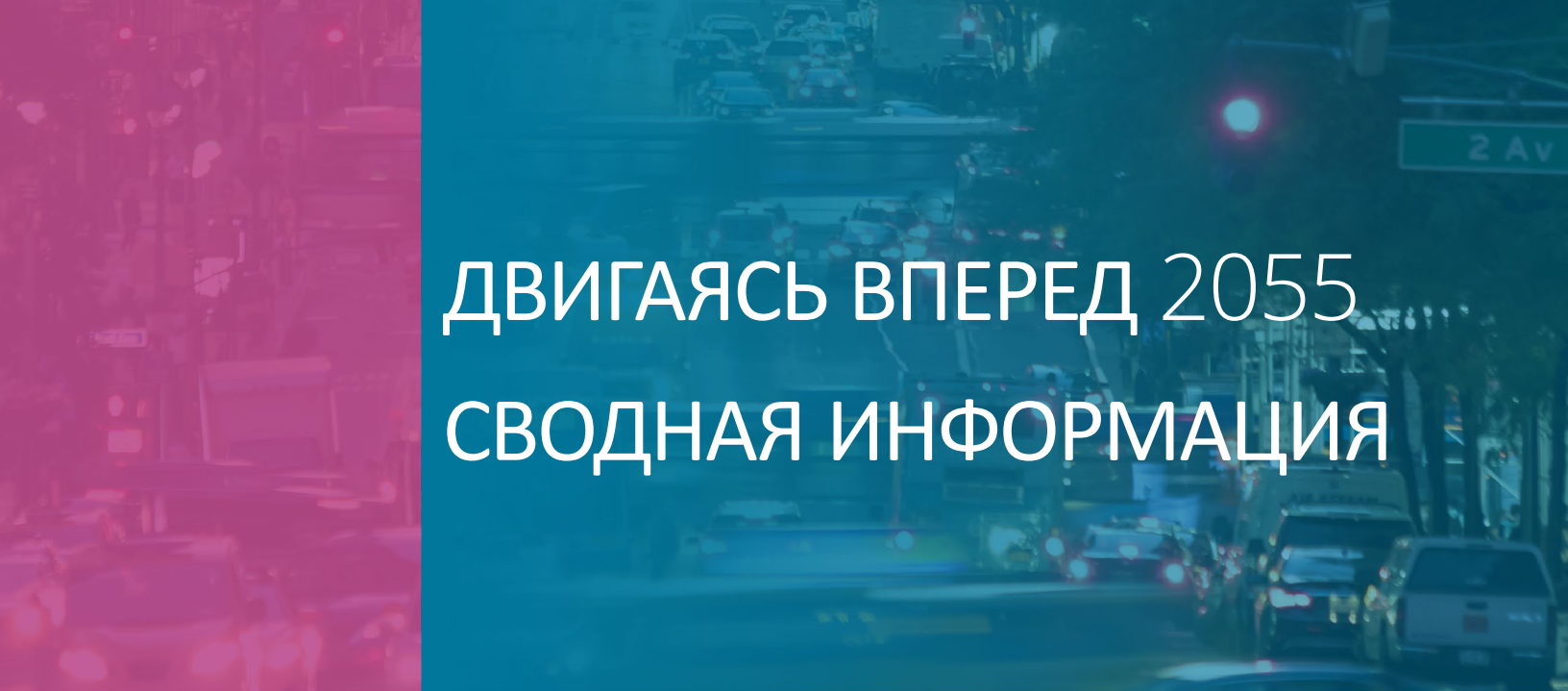




ДВИГАЯСЬ ВПЕРЕД 2055

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ВВЕДЕНИЕ

Совет по городскому транспорту Нью-Йорка (NYMTC) разработал свой новый План регионального транспорта («RTP» или План), *Двигаясь вперед 2055: соединяя жилые районы и создавая возможности*. План покрывает все виды наземного транспорта в региональной перспективе, включая: автомагистрали, улицы, общественный транспорт, действующие транспортные объекты, перевозку товаров, а также транспорт для пассажиров с особыми потребностями. Также, в Плате описаны ключевые функции системы транспорта – такие, как работа и управление системы, ее защищённость и безопасность – и указаны источники фондирования для эксплуатации, обслуживания и расширения системы.

О САМОМ ПЛАНЕ

Двигаясь вперед 2055 – это требуемый федеральными законами инструмент планирования, отражающий транспортные потребности и желания региона в долгосрочной перспективе на протяжении как минимум 20 лет. RTP обновляют каждые четыре года. *Двигаясь вперед 2055* – это концепция, помогающая поддерживать устойчивый рост и информирующая федеральные фонды для транспортных инвестиций в регионе. *Двигаясь вперед 2055* покрывает плановый период 2026–2055 гг. и обновляет предыдущий план регионального транспорта *Двигаясь вперед*.

NYMTC – это Городская организация планирования (МРО) для г. Нью-Йорка, Лонг-Айленда и Нижней долины Гудзона. В границе МРО – пять округов (Суффолк, Нассо, Вестчестер, Патнем и Рокленд), а также пять районов г. Нью-Йорк. NYMTC координирует требуемый федеральными законами процесс

планирования транспорта и доступ к федеральным фондам для транспортных проектов этого региона, включая Отдел транспорта штата Нью-Йорк (NYSDOT) и Транспортное управление Нью-Йорка (MTA).

Двигаясь вперед 2055 был разработан в сотрудничестве с агентствами-членами NYMTC и иными заинтересованными сторонами в регионе, а также представителями общественности. Стратегии, действия и проекты в *Двигаясь вперед 2055* организованы по региональным целям и задачам, определяющим то, каким образом регион намеревается достичь Общего видения региональной мобильности NYMTC.

ВОВЛЕЧЕНИЕ МЕСТНОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ

NYMTC разработал *Двигаясь вперед 2055* с участием местной общественности – в это были вовлечены различные заинтересованные стороны и ключевые круги в области проектирования NYMTC. Был получен отзыв от общественности, местных инициативных групп и иных заинтересованных лиц, что включало в себя Подкомиссию регионального плана транспорта, состоящую из членов агентств в области проектирования NYMTC. Вовлечение в диалог при разработке *Двигаясь вперед 2055* было нацелено на исторически социально незащищенные слои населения и группы лиц, не очень свободно владеющие английским.

Программа по вовлечению *Двигаясь вперед 2055* состояла как из виртуальных, так и очных мероприятий в г. Нью-Йорке, на Лонг-Айленде и в Нижней долине Гудзона. Усилия по вовлечению в диалог прилагались так, чтобы обеспечить получение разнообразных и репрезентативных откликов.

- » NYMTC начал работу по вовлечению в диалог путем проведения нескольких рор-уп мероприятий в трех его суб-регионах в октябре и ноябре 2023 г. Отклики на эти мероприятия были дополнены региональным опросом в режиме онлайн, на что было получено свыше 2800 отдельных ответов, которые помогли выявить критические нужды и потенциальные стратегии во всем регионе.
- » В декабре 2023 г. были проведены виртуальные собрания фокус-групп для того, чтобы лучше понять проблемы с транспортом и нужды заинтересованных сторон, учтенных в контексте (1) Координированных социальных служб и (2) групп из Общин с повышенным уровнем социальных и экономических трудностей.
- » В апреле, мае и июне 2024 г. NYMTC провел ряд общественных форумов в режиме онлайн с участием региональных экспертов. Эти форумы дали участникам возможность поделиться их мыслями о критических проблемах с транспортом, их нуждах и возможностях в областях грузовых перевозок, активного транспорта, социальных служб, безопасности, микро-мобильности, альтернативных источников энергии, управления тротуарами и парковкой, а также технологий.

Двигаясь вперед 2055 также использовал заказные видео, разъясняющие роль NYMTC; Общее видение региональной мобильности; динамику и нужды транспорта; а также стратегии *Двигаясь вперед 2055* как часть его периода открытого обсуждения. Видео предоставлялись в режиме онлайн на сайте проекта *Двигаясь вперед 2055* для вовлечения более широкой публики – той, которую было бы сложно вовлечь путем проведения запланированных собраний.

АСПЕКТЫ И ФАКТОРЫ ГЛАВЫ VI

Получатели федеральных субсидий, включая МРО, должны соблюдать положения, содержащиеся в Главе VI Закона США о гражданских правах 1964 г. и иных директивах касательно непропорционально высоких и пагубных воздействий на здоровье и/или окружающую среду расовых меньшинств и лиц с низким уровнем дохода. Самое последнее заявление о политике NYMTC по [Главе VI / Программе недопущения дискриминации](#) содержит следующий текст*:

* Учтите, что последний вариант заявления о политике NYMTC по Главе VI/Программе недопущения дискриминации было одобрено 17 ноября 2022 г.

Совет по городскому транспорту Нью-Йорка (NYMTC) публично уведомляет о его политике недопущения дискриминации в целях соблюдения Главы VI Закона США о гражданских правах 1964 г., Закона о восстановлении гражданских прав 1987 г., Приказа Президента № 12898 об Экологической справедливости, Приказа Президента № 13166 о Низком уровне владения английским и всеми иными относящимися законами, положениями и приказами о недопущении дискриминации, указанными в Главе VI/Программе недопущения дискриминации NYMTC.

NYMTC заверяет, что никакие лица и/или группы лиц не будут исключены – по причине их расовой принадлежности, вероисповедания, цвета кожи, национального происхождения, пола, гражданского состояния, инвалидности, возраста, сексуальной ориентации или уровня дохода – из участия в требуемом по федеральному закону и проводимому NYMTC процессу планирования городского транспорта вне зависимости от того, используются ли для этого федеральные фонды, а также то, что им не откажут в каких-либо льготах и они не будут подвергаться какой-либо иной дискриминации на этих основаниях.

В правила действия NYMTC также входит условие того, что все его планы, программы, процессы, мероприятия и политика не оказывают непропорционально негативное влияние на меньшинства и лиц с низким уровнем дохода. Общины меньшинств и лиц с низким уровнем дохода, по определению Бюро переписи населения США, будут вовлечены в целях поощрения их полного и равноправного участия в процессе планирования городского транспорта. Также, NYMTC обеспечит в разумном объеме доступ для лиц с низким уровнем владения английским.

Для оценки плана в контексте этой политики данные из Бюро переписи населения США были использованы для создания Индекса Недискриминации, определяющего те районы, в которых – выше среднего уровни слоев населения, указанных в заявлении о политике, которые затем были внесены в карту NYMTC для общин с повышенным уровнем социальных и экономических трудностей (CoC). Эти данные по CoC составляют основу Плана и его потенциальные результаты для обеспечения того, чтобы не было дискриминации. *Двигаясь вперед 2055* содержит Анализ Главы VI для обеспечения соблюдения законов о недопущении дискриминации.

СООБРАЖЕНИЯ ПО СМЯГЧЕНИЮ ВЛИЯНИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Двигаясь вперед 2055 содержит Отчет по смягчению влияния на окружающую среду и новой консультации для соблюдения федеральных требований и поддержки приверженности целей NYMTC защищать и улучшать природные ресурсы региона, поощрять энергосбережение, повышать качество жизни и содействовать последовательной координации между улучшениями системы транспорта и планами развития – как местными, так и на уровне штата. Консультативный процесс NYMTC для *Двигаясь вперед 2055*

включал в себя вовлечение в диалог агентств-партнеров для получения их мнений об инициативах по окружающей среде в регионе NYMTC и альтернативы участию в процессе вовлечения в диалог, проинформировавшие разработку Плана.

НАШЕ ОБЩЕЕ ВИДЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Каждый день, миллионы людей совершают поездки в этом большом, охватывающем несколько штатов городском районе – жители, служащие и рабочие, туристы; всем им необходима безопасная, доступная и эффективная система транспорта. Транспортные сети не ограничены передвижением людей. Ежедневно, в пути – миллионы тонн товаров, доставляемых жителям, магазинам и ресторанам. Груз проходит через перегрузочные центры, точки распределения и склады, передвигаясь как в регион, так и из него. Наша система транспорта является и будет являться источником создания региональных возможностей для общин и коммерции, а также сетью, соединяющей нашу страну с остальным миром через морские порты и аэропорты. Несмотря на то, что отдельные лица в нашем широком регионе передвигаются по-разному, у всех нас – одна и та же необходимость: иметь возможность передвигаться легко и в безопасных условиях.

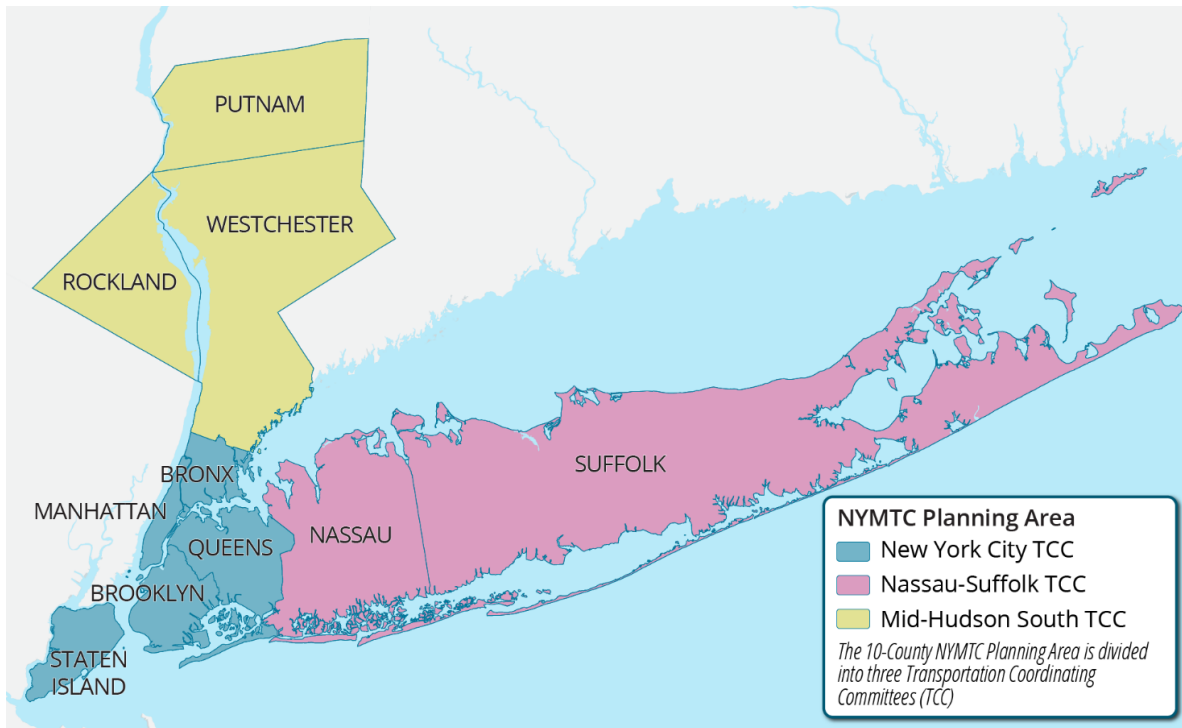
КТО МЫ?

Федеральное законодательство требует, чтобы во всех городских массивах с населением свыше 50000 жителей были МРО, планирующие и принимающие решения об использовании федерального фондирования транспорта. МРО обеспечивают то, что расходы на транспортные проекты и программы основаны на непрерывном, скоординированном и всеобъемлющем процессе планирования. Помимо иных функций и требований, МРО сотрудничает с транспортными агентствами – как местными, так и на уровне штатов – в программировании федеральных фондов для имеющих на них право транспортных проектов.

Голосующими членами NYMTC являются избранные или назначенные представители его членов-агентств, включающих округа Вестчестер, Патнем, Рокленд, Нассо и Суффолк; Отделы городского планирования и транспорта г. Нью-Йорк; Транспортное управление Нью-Йорка (MTA), а также Отдел транспорта штата Нью-Йорк. NYMTC получает советы из Портового управления Нью-Йорка и Нью-Джерси (Портового управления), Управления транспорта Нью-Джерси («Транзит NJ»), Администрации по планированию транспорта в северном регионе Нью-Джерси (NJTPA), а также из Отдела по охране окружающей среды штата Нью-Йорк (NYSDEC), Федерального Управления по охране окружающей среды (U.S. EPA) и двух подразделений Министерства Транспорта США (U.S. DOT): Федерального управления шоссейных дорог (FHWA) и Федерального управления общественного транспорта (FTA).

NYMTC – это форум для сотрудничества в планировании в региональной перспективе. Мы облегчаем принятие проинформированных решений среди наших членов, предоставляя глубокий технический анализ и прогнозы для того, чтобы сфокусировать совместные мероприятия по планированию, проводимые членами NYMTC, на достижении общего регионального видения. Охватывающая 10 районов область проектирования NYMTC разделена на три Комитета по координации транспорта (ТСС) для обеспечения более локализованной координации и планирования в сфере транспортных нужд. Эти усилия по планированию помогают обеспечить подготовку региона к получению имеющегося федерального фондирования на максимальном уровне для достижения общих региональных целей наших членов-агентств для будущего системы.

Область проектирования NYMTC и ТСС



НАШИ РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ

Нижеизложенные руководящие принципы информируют наш процесс регионального планирования транспорта и способствуют достижения целей региона:

- » Мы будем уважать нужды всех пользователей во всех участках нашего региона.
- » Мы будем стремиться использовать фондирование – вне зависимости от его источников – для повышения эффективности транспорта.
- » Мы учтем все виды транспорта для создания сетей соединения, обслуживающих все виды транспорта и пользователей.
- » Мы запланируем перераспределение потоков транспорта, состыковки на первой/последней милях маршрутов, а также многосистемную доступность и работоспособность.
- » Мы поддержим межведомственные подходы к улучшению интеграции региональной системы транспорта.
- » Мы будем координировать и сотрудничать с иными государственными агентствами при решении проблем в регионе.
- » Мы вовлечем местную общественность и заинтересованных лиц через практикумы, интернет-семинары и прочие подходы для содействия принятию ключевых решений в планировании.
- » Мы вложим усилия в сбор и оглашение качественных показателей и данных по транспорту.
- » Мы будем поощрять инновации и технологический прогресс для улучшения нашей системы транспорта.

НАШЕ ВИДЕНИЕ

Члены Совета по городскому транспорту Нью-Йорка (NYMTC) понимают, что мобильность – способность людей и товаров легко и безопасно передвигаться в / из / между пунктами прибытия – это важнейший фактор в жизни всех, кто живет, работает и/или гостит в области проектирования NYMTC.

Мы стремимся обеспечить то, чтобы у всех людей – вне зависимости от их расовой принадлежности, инвалидности, возраста и/или социально-экономического состояния – было право жить, работать и отдыхать в безопасных и здоровых районах, не обремененных пагубными экологическими проблемами.

В нашем Общем видении, безопасное, доступное и эффективное передвижение людей и товаров обеспечено надежной, содержащейся в хорошем состоянии инфраструктурой. Также, мы предвидим будущее, в котором инфраструктура и технологии транспорта укрепляют здоровье общин и сводят на минимум загрязнение окружающей среды, а стратегические вложения в систему транспорта поддерживают непрерывный экономический рост.

В NYMTC, мы будем следовать нашему Общему видению при помощи процесса планирования городского транспорта, который будет проведен на основании этого Плана. Для достижения этого мы предвидим систему транспорта, в которой:



Обеспечивают на максимальном уровне охрану и безопасность пассажиров и товаров во всех областях и видах транспорта.



Содержат и улучшают инфраструктуру самодостаточным образом.



Поддерживают стойкость путем снижения и адаптирования к / ответа на хронические и внезапные виды стресса и дестабилизации.



Снижают перегрузки при помощи инвестиций и технологий в поддержку более здоровых общин, более гладких переездов, повышенного качества жизни и экономической конкурентоспособности региона.



Поощряют решения о пользовании земельными ресурсами для поддержки стратегических улучшений транспорта и улучшения выбора вариантов переездов.



Поддерживают принципы справедливости транспортировок и улучшают доступ к возможностям для всех общин.



Значительно снижают негативное влияние на окружающую среду – включая пагубные загрязнители воздуха – путем внедрения технологических подходов, повышенного пользования экологичными видами транспорта, а также усиления эффективности систем.

НАШИ ЗАДАЧИ В ПРЕСЛЕДОВАНИИ ЭТИХ ЦЕЛЕЙ



ОХРАНА И БЕЗОПАСНОСТЬ

Система транспорта, в которой обеспечивают на максимальном уровне охрану и безопасность пассажиров и товаров во всех областях и видах транспорта.

ЗАДАЧИ

- a. Обеспечить то, что вложения в транспортные средства укрепляют охрану и безопасность пассажиров и грузовых систем.
- b. Отдавать приоритет безопасным улицам, перекресткам, пересечениям с железной дорогой и полосам движения смешанного вида; ввести инициативы по дорожной безопасности, следующие принципу «Безопасная система».
- c. Координировать управление и обучение технике безопасности для всех, кто передвигается по нашим улицам и пересекает границы юрисдикций.
- d. Улучшить операционную охрану и безопасность с учетом изменения характера транспорта и технологий так, чтобы транспортные объекты могли безопасно обслуживать всех пассажиров.
- e. Усилить программы и политику по транспортным средствам с выходом на интернет, поощрять программы содействия водителям и прочие технологии, повышающие уровень безопасности как системы в целом, так и отдельных пассажиров.
- f. Улучшить личные и автоматизированные процедуры для обеспечения соблюдения правил безопасности.
- g. Отдавать приоритет безопасности операторов, работников и подрядчиков транспортной системы путем планирования и координации управления рабочих зон.

7



ИНФРАСТРУКТУРА

Система транспорта, инфраструктуру которой улучшают самодостаточным образом.

ЗАДАЧИ

- » Максимально повысить экологическую/финансовую самодостаточность и свести к минимуму углеродоёмкость при техобслуживании, улучшении, модернизации и/или замене транспортной инфраструктуры.
- a. Переосмыслить и перепрофилировать объекты, составляющие транспортную инфраструктуру региона, для воссоединения районов и улучшения доступности всех видов транспорта.
- b. Заново построить, заменить и/или модернизировать необходимые транспортные объекты для перевозок пассажиров и груза.
- c. Сделать вложения в интеграцию мультимодальной транспортной сети региона.
- d. Создать эффективные и экологически приемлемые сети, системы и объекты для грузовых перевозок.
- e. Планировать и управлять рабочими зонами, а также Программами техобслуживания и защиты движения для эффективного эксплуатационного обеспечения инфраструктуры.

- f. Планировать развитие и внедрение современных технологий и материалов.



СТОЙКОСТЬ

Система транспорта, стойкость которой поддерживают путем снижения и адаптирования к / ответа на хронические и внезапные виды стресса и дестабилизации.

ЗАДАЧИ

- a. Защищать и укреплять основные транспортные объекты.
- b. Вкладывать в изучение уязвимости к экстремальным погодным условиям и материальных решений для транспортных объектов.
- c. Улучшить региональное координирование экстренных и долгосрочных ответных мер по всей системе при экстремальных погодных условиях и повышении уровня моря.
- d. Повысить стойкость транспортной сети путем расширения выбора вариантов поездок и повышения дублирования сетевых элементов.
- e. Участвовать в проектах по стойкости, имеющих важное значение для транспорта.
- f. Координировать между юрисдикциями усилия по повышению стойкости и самодостаточности.
- g. Отдавать приоритет стойкости и самодостаточности так, чтобы были учтены нужды установленных Общин с повышенным уровнем социальных и экономических трудностей.
- h. Вкладывать в будущую энергетическую инфраструктуру для сведения к минимуму последствий сбоев электросети и нарушений в цепях снабжения для системы транспорта и ее пользователей.
- i. Поощрять стратегии повышения стойкости, учитывающие экологические детерминанты здоровья и их влияние на уязвимые слои населения.



ПЕРЕГРУЗКИ

Система транспорта, в которой снижают перегрузки при помощи инвестиций и технологий в поддержку более здоровых общин, более гладких переездов, повышенного качества жизни и экономической конкурентоспособности региона.

ЗАДАЧИ

- » Самодостаточно управлять нынешними и будущими требованиями с прицелом на расширение активного транспорта и транзита.
- a. Поддерживать мобильность для всех пользователей путем поощрения активного транспорта, микро-мобильности, завершенных улиц и иных стратегий.
- b. Модернизировать местные сети грузовых перевозок для эффективного планирования с учетом роста объема и изменений типа доставляемых товаров.
- c. Расширить доступ системы к развивающимся рынкам, поощряя повышение возможностей и доступа в сферах рабочей занятости, а также социальных возможностей и возможностей активного отдыха.
- d. Внедрять развивающиеся и новаторские технологии, транспортные услуги и средства в эффективный дизайн, работу и мониторинг сети.

- е. Координировать с правительственными органами для обеспечения четкой подконтрольности, фондирования и договоров о планировании.



ПОЛЬЗОВАНИЕ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ

Система транспорта, в которой поощряют решения о пользовании земельными ресурсами для поддержки стратегических улучшений транспорта и улучшения выбора вариантов переездов.

ЗАДАЧИ

- а. Поощрять ориентированное на транзит развитие, а также управление парковой, тротуарами и собственностью, артерии микро-мобильности и иные стратегии долгосрочного, самодостаточного пользования земельными ресурсами, которые поддерживают движение пассажиров и товаров и при этом снижают загрязнение окружающей среды.
- б. Поощрять стратегическое распределение роста по всему региону, отдавая приоритет более заселенным микрорайонам вблизи транспорта, а также вложениям в транзит там, где происходит развитие.
- с. Помогать создавать/поддерживать полные жизни общины через территориальные обустройства.
- д. Использовать механизмы пользования земельными ресурсами для улучшения доступа к пунктам прибытия.
- е. Управлять процессом планирования «Первая миля, последняя миля маршрута» путем сотрудничества с должностными лицами в сферах транспорта и пользования земельными ресурсами, а также затронутыми заинтересованными лицами.
- » Учесть влияние транспортной политики и проектов на стоимость земли и в инициативном порядке снижать негативные последствия для существующих общин.



СПРАВЕДЛИВОСТЬ И ДОСТУП

Система транспорта, в которой поддерживают принципы справедливости транспортировок и улучшают доступ к возможностям для всех общин.

ЗАДАЧИ

- а. Улучшить доступ к транзиту для первых и последних миль маршрутов.
- б. Улучшить доступ к транспортной системе для лиц с полным диапазоном уровней возможностей.
- с. Предоставлять более часто прибывающий транзит-сервис с надежным расписанием.
- д. Стратегически расширить транспортные услуги и информацию для усиления мобильности в наиболее нуждающихся в этом общинах.
- е. Улучшить доступ к социальным и экономическим возможностям для всех групп населения вне зависимости от возраста, наличия или отсутствия инвалидности, расовой / этнической принадлежности или уровня дохода.



ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

Транспортная система, в которой значительно снижают негативное влияние на окружающую среду – включая уровни пагубных загрязнителей воздуха – путем внедрения технологических подходов, повышенного пользования экологичными видами транспорта, а также усиления эффективности систем.

ЗАДАЧИ

- a. Поддерживать самодостаточность пользования земельными ресурсами путем улучшения и повышения эффективности транспортных услуг и объектов, что позволяет более эффективно пользоваться земельными ресурсами.
- b. Практиковать рациональное природопользование в техобслуживании и усилении транспортной системы.
- c. Поощрять и улучшать общественный транспорт и виды активного транспорта – такие, как пешеходные пути и поездки на велосипеде – для снижения загрязнения, улучшения качества воздуха и поддержки здоровья населения.
- d. Поддерживать альтернативы нынешним грузовикам с низкими и нулевыми эмиссиями путем внедрения машинных технологий и повышения уровня сбалансированности видов транспорта.
- e. Модернизировать парки общественного транспорта машинами с низкими и нулевыми эмиссиями и поддерживать переход частных автомобилей на эти технологии.
- f. Эффективно управлять ограниченной пропускной способностью дорог для снижения перегрузок и выбросов от автотранспорта.
- » Уделить внимание неравномерным последствиям загрязнений от транспортного сектора для некоторых общин.



НАШИ ОЖИДАНИЯ НА БУДУЩЕЕ

В области проектирования NYMTC – одна из самых сложных и интенсивно используемых транспортных сетей в мире. В обычный будний день по мультимодальной транспортной сети региона проходит свыше 18 миллионов авто поездок и 7 миллионов транзитных поездок. Также отметим, что доля общественного транзита в этой сети в будние дни – самая высокая в сравнении со всеми городскими районами в Соединенных Штатах. Например, в 2024 г. общее число пассажиров в Нью-Йоркском метрополитене превысило 1,19 миллиардов человек, пассажиров в автобусах МТА было более 409 миллионов, по Железной дороге Лонг-Айленда было свыше 75 миллионов поездок, а по Метро-Северной железной дороге – свыше 65 миллионов поездок. Этой системой пользуются примерно один из каждых трех пассажиров общественного транспорта в Соединенных Штатах и два из трех пассажиров на железных дорогах (согласно данным, сообщенным через Федеральное управление общественного транспорта, Национальная база данных по транзиту); это иллюстрирует шкалу компонентов общественного транспорта в нашей сети.

Транспортная система включает в себя как федерально фондируемую транспортную систему, так и объекты пяти самофинансируемых органов госуправления с юрисдикцией, распространяющейся на значительные компоненты, не считающиеся частью федерально фондируемой системы, а именно: Портовое управление Нью-Йорка и Нью-Джерси, Управление по транспорту и дорожному хозяйству штата Нью-Йорк, Управление по мостам штата Нью-Йорк, Мосты и туннели МТА (юридическое название: Управление по мостам и туннелям Трайборо), а также Управление по мостам округа Нассо.

ПРОДОЛЖАЮЩИЙСЯ РОСТ

Понимание социально-экономических тенденций – это критическая ступень для прогнозирования спроса в транспорте и эксплуатации региональной транспортной системы. Социально-экономические и демографические прогнозы NYMTC рассчитывают перемены в размере и занятости населения на протяжении периода проектирования в многоштатном регионе (в целом 31 округ, включая Область проектирования NYMTC и Серединную долину Гудзона, северную часть Нью-Джерси и юго-западную часть Коннектикута). Любое число перемен в этом многоштатном регионе может повлиять на динамику поездок, вызвать затруднения в работе региональной системы транспорта и подчеркнуть важность учета будущего роста, в то же время сохраняя качество жизни и здоровье как жителей, так и и приезжих.

Глубокие последствия пандемии коронавируса COVID-19, включая перебои в системах снабжения, широкое принятие дистанционных и смешанных графиков работы, а также перемены в спросе на жилье и предпочтениях вместе с ограничением иммиграции в период пандемии COVID-19, численность населения в регионе NYMTC в определенной степени сократилась в сравнении с цифрами на 2019 год до пандемии. Несмотря на этот демографический спад, большинство включающих 2055 год прогнозов подразумевают, что каждый суб-регион восстановит свою численность населения к уровням 2019 года и, в определенной степени, вернется к динамике роста до пандемии, наблюдавшейся в 2010-х годах.

К 2055 году ожидается, что в многоштатном регионе будет 26,1 миллионов жителей, что составляет рост численности населения на 3,1 миллионов сверх базисного 2022 года, и 14,2 миллионов рабочих мест, что на 1,8 миллионов выше уровня 2022 года.

Ожидается, что в период между 2022 и 2055 годами в 10-окружной области проектирования NYMTC численность населения возрастет на 1,6 миллионов жителей, количество рабочих мест – на 1,1 миллионов, а число вновь нанятых на работу – на 800,000.

Социально-экономические и демографические прогнозы для области проектирования NYMTC

Социально-экономические данные	2022	2055	Процент изменения от 2022 до 2055 г.
Население	12,67 миллионов	14,33 миллионов	+13.1%
Рабочие места (занятость)	7,22 миллионов	8,32 миллионов	+15.2%
Гражданская рабочая сила	6,63 миллионов	7,39 миллионов	+11.4%
Средний размер семьи	2,52	2,52	0.0%

Источник: NYMTC.

Среди суб-регионов NYMTC, в г. Нью-Йорке ожидается наиболее высокий прирост населения и занятости – на 14 и 17 процентов, соответственно – а также наиболее высокий уровень абсолютных изменений всех параметров за исключением среднего размера семьи. Ожидается, что в г. Нью-Йорке к 2055 году число гражданских служащих/работников возрастет на 504,000 человек, число рабочих мест – на 847,000, а численность населения – на свыше 1,1 миллионов. Несмотря на то, что Нижняя долина Гудзона – наименее заселенный из трех суб-регионов, в нем – наиболее высокий прирост гражданских служащих/работников (11,9 процентов) и среднего размера семьи (1,1 процентов); ожидается, что прирост населения в нем будет самым низким – примерно на 10 процентов. Средний размер семьи на Лонг-Айленде остается на самом высоком уровне (2,97) и ожидается, что население в этом суб-регионе возрастет на 377,000 человек, количество рабочих мест – на 172,000, а число гражданских служащих/работников – на 167,000.

ПЕРЕВОЗКИ ЛЮДЕЙ

Ожидается, что, в связи с экономическим ростом, к 2055 году в области проектирования NYMTC возрастет объем пассажиров на всех видах транспорта. Прогнозируется, что общее число ежедневных поездок к 2055 возрастет до примерно 30 миллионов – прирост на 18 процентов в сравнении с объемом нынешних ежедневных поездок. Ожидается, что число ежедневных поездок на автомобилях возрастет на 15 процентов, а поездки на транзите (общественном транспорте) – на 28 процентов. Рост общего числа поездок приводит к повышению показателей «пробег транспортного средства в милях» (VMT) и «пробег транспортного средства с часах» (VHT). Ожидается, что к 2055 году VMT возрастет на 15 процентов, что соответствует повышению числа ежедневных поездок на автомобилях, а VHT (параметр перегрузки) – на 34 процента.

ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРОВ

Ежегодные перевозки товаров стоимостью более 715 миллиардов долларов в область проектирования NYMTC, а также из и через нее, составляют свыше 438 миллионов тонн – на грузовиках, а также по железным дорогам, воде, воздуху и трубопроводам. Большинство товаров – 43 процентов общего тоннажа – привозят в регион для жителей и бизнесов в области проектирования. Грузовики – основной вид транспорта и составляют 94 процента по региональному объему и 96 процентов по стоимости. К 2055 ожидается, что прирост грузового тоннажа и стоимости возрастут в среднегодовом темпе на 1,1 процент (тоннаж) и 1,9 процентов (стоимость). Грузовики останутся основным видом транспорта, но при этом возрастет тоннаж перемещения груза по трубопроводам, воздуху, воде и железным дорогам.

ПРЕОБРАЗУЮЩИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Перемены в транспортном ландшафте происходят в результате совершенствования технологий, а также в ответ на изменения нужд общества и глобальных тенденций. Долгосрочные последствия зависят от предположений о глобальных и региональных переменных. Эти предположения имеют потенциал преобразить сущность и виды перевозок людей и товаров в многоштатном городском регионе.

Совершенствования технологий

- » Такие новые технологии, как беспилотные автомобили, электромобили, обслуживание по требованию и совместного типа, и интеллектуальные системы транспорта фундаментально меняют сущность перевозок людей и товаров.

Экономические тенденции и пользование земельными ресурсами

- » Меняющиеся нужды работающих и транспортные предпочтения потребителей влияют на спрос и нужды в транспорте и земельных ресурсах.

Экологические императивы

- » Экстремальная погода, рост уровня моря, загрязнение воздуха и экологическая самодостаточность усилят внедрение зеленых инфраструктур и альтернативных источников энергии.

Демографические изменения

- » Старение населения, миграционная динамика, рост спроса на жилье и перемены спроса на конкретные виды транспорта потребуют адаптируемых и всесторонних решений в сфере транспорта и земельных ресурсов.

Эволюция политики и законодательства

- » Ландшафт законодательства должен будет измениться навстречу новым потребностям в транспорте, технологиях и стратегиях.

13

Двигаясь вперед 2055 выявляет два типа преобразующих изменений – **тенденции и дезорганизаторы**.

- » **Тенденции** легче предсказать – они следуют экономическим схемам и влияют на перевозки в более долгосрочном плане. План выявил четыре тенденции – виртуальная экономика, совместные поездки, совершенствования технологий, а также инновации распределения и движения товаров.
- » **Дезорганизаторы** труднее предсказать как в плане времени, так и в степени их влияния; они варьируют по интенсивности и могут привести к внезапным переменам в транспорте. План выявил пять дезорганизаторов – экстремальные погодные условия, трансформация энергетики, изменения в демографии и стиле жизни, тенденции земельного пользования, а также кибер-защищенность.

Преобразующие изменения и будущее перевозок повлияют на стратегическую программу *Двигаясь вперед 2055*. Некоторые из возможных исходов повлияют на то, как будет организация NYMTC и ее члены стремиться к выполнению их целей Общего видения региональной мобильности. Иные возможные исходы – например, меняющиеся виды совместных поездок – повлияют на то, каким образом преследуются эти цели. *Двигаясь вперед 2055* стремится заложить основание в ожидании этих перемен и разработке подходов.

НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

Двигаясь вперед 2055 рекомендует ближне- и среднесрочные стратегии и действия в контексте Общего видения региональной мобильности. Конкретнее, План оценивает недавние тенденции, нынешние условия и существующие инициативы для каждой Цели Видения и соответствующих плановых задач как основы для рекомендуемых подходов и действий. Эти рекомендации были затем разработаны при помощи схематики, проинформированной целями и задачами, а также руководящими принципами как часть Общего видения.

БЛИЖНЕ- И СРЕДНЕСРОЧНЫЕ СТРАТЕГИИ И ДЕЙСТВИЯ

[Кодекс Федеральных Положений](#) управляет как разработкой, так и содержанием плана городского транспорта и содержит следующее требование:

Транспортный план должен включать ближне- и среднесрочные стратегии/действия, обеспечивающие развитие интегрированной мультимодальной транспортной системы (включая доступные пешеходные тротуары и объекты для поездок на велосипеде), в целях обеспечения безопасного и эффективного движения пассажиров и товаров в ответ на нынешний и будущий спрос на транспорт.

Ниже изложен ряд категорий ближне- и среднесрочных стратегий и действий, рекомендуемых NYMTC для достижения каждой цели.

- » **Стратегии** – это планы или подходы, разработанные для успешного выполнения задач. Они покрывают весь процесс планирования городского транспорта – от сбора информации и выводов по инициативам анализа и планирования до технического анализа системы, проводимого путем сбора данных, прогнозирования и оценки эффективности, а также введения полученных данных и разработанных подходов в новые и улучшенные рекомендации по процессу планирования, на которых основаны решения о будущих вложениях через рекомендации программы.
- » **Тактика** или **действия** – это небольшие выполнимые задания в стратегиях, которые придадут форму внедрениям как самого NYMTC, так и его партнеров по планированию в регионе.

Также, конкретные проекты, программы и анализы, рекомендуемые для фондирования в ограниченном в финансовом аспекте элементе *Двигаясь вперед 2055*, а также те из них, которые рекомендуют для рассмотрения в будущем в теоретической части видения Плана, приведены в Приложении А.

ЦЕЛЬ: ОХРАНА И БЕЗОПАСНОСТЬ

ИНИЦИАТИВЫ ПО ПЛАНИРОВАНИЮ И АНАЛИЗУ

- » Оценить Федеральную систему поддержки дорог при помощи Архива данных NYSDOT об авариях и инженерному анализу (CLEAR) и выявить те точки, на которых нужно сфокусировать внимание.
- » Рассмотреть относящееся к безопасности требуемые программы, фондирование и его источники.
- » Консультативная рабочая группа NYMTC по вопросам безопасности (SAWG) разработает и порекомендует процесс приоритизации для безопасных улиц, перекрестков, пересечений с железной дорогой и полосам движения смешанного вида; ввести инициативы по дорожной безопасности.

- » Провести сравнительный анализ других регионов с фокусом на управление безопасностью, подготовку кадров, обучение и обеспечение соблюдения правил.
- » Провести сравнительный анализ других регионов с фокусом на операционную охрану и безопасность, а также программы и политике касательно транспортных средств с выходом на интернет и программы содействия водителям.
- » Получить отклик от членов операционного персонала и провести оценку оперативной безопасности в рамках дискреционного анализа.
- » Рассмотреть всеобъемлющую оценку программ и политике касательно транспортных средств с выходом на интернет и программ содействия водителям, частично основанных на опытной программе г. Нью-Йорка.
- » Переучесть нынешнюю и развивающуюся технологию, которую можно использовать для улучшения обеспечения соблюдения правил по безопасности.

СБОР ДАННЫХ, ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ

- » Координировать сбор данных по безопасности через Форум «МАР» Городской области проектирования (Форум «МАР» – это консорциум из 10 МРО и Совета правительств (COGs) из Коннектикута, Нью-Джерси, Нью-Йорка и Пенсильвании, которые заключили соглашение по улучшению координации действий по планированию в многоштатном регионе).
- » SAWG разработает рекомендации для усиления программы по данным о безопасности.
- » SAWG разработает исследовательский подход к сбору откликов общественности по безопасности.
- » SAWG разработает рекомендации по сбору данных о безопасности железнодорожных пересечений.
- » Получить данные по операционной безопасности от всех членов NYMTC.

15

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОЦЕССУ ПЛАНИРОВАНИЯ

- » SAWG разработает рекомендации для учета охраны и безопасности при выборе проектов.
- » SAWG разработает более скоординированный процесс для выбора проектов в рамках Программы улучшения безопасности автострад.
- » SAWG выявит инициативы по безопасности, поддерживаемые несколькими агентствами.
- » SAWG выявит иные агентства, имеющие отношение к охране, безопасности и обеспечению соблюдения правил, и прочие оперативные элементы для вовлечения их в процесс.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРОГРАММЫ

- » Выполнить рекомендации анализа координирования безопасности для пригородных округов, а также аспекты безопасности анализа координации транзитных услуг.

ЦЕЛЬ: ИНФРАСТРУКТУРА

ИНИЦИАТИВЫ ПО ПЛАНИРОВАНИЮ И АНАЛИЗУ

- » Изучить новые технологии асфальта, дёгтебетона и бетона, включая менее углеродоёмкие материалы.

- » Провести сравнительный анализ иных проектов по воссоединению общин по всей территории страны ([Опытная программа «Воссоединение общин»](#) была создана в ответ на введение Закона о вложении в инфраструктуру и занятость для поддержки сфокусированных на общинах проектов по состыковке транспорта, где приоритет отдается проектам, идущим на пользу социально незащищённым слоям населения).
- » Изучить подходы и технологии для улучшения гладкой интеграции транзитных услуг.
- » Изучить подходы и технологии для улучшения эффективности и экологической самодостаточности систем грузовых перевозок.
- » Изучить подходы и технологии для улучшения управления рабочими зонами, а также техобслуживания и защиты транспортных программ.

СБОР ДАННЫХ, ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ

- » Начав с уже имеющихся у агентств/предоставителей баз данных конкретных условий, создать центральную базу данных состояния инфраструктуры как основу проектов по сохранению системы.
- » Создать базу данных активных рабочих зон для всех видов транспорта в области проектирования.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОЦЕССУ ПЛАНИРОВАНИЯ

- » Учесть аспекты экологической/финансовой самодостаточности при выборе проектов.
- » Выявить кандидатов на перепрофилирование среди компонентов инфраструктуры и общин.
- » Комитеты по координации транспорта должны брать в учет состояние инфраструктуры.
- » Следовать рекомендациям Анализа нужд по координации транзитных услуг.
- » Следовать рекомендациям Анализа по планированию чистых коридоров перевозки груза, а также Регионального анализа перемещения отходов.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРОГРАММЫ

- » Продолжать замещение по срокам эксплуатации существующего транспорта автомобилями с низкими или нулевыми выбросами.
- » Оказывать поддержку членам в соискании доступных источников средств федерального фондирования для обеспечения нужд инфраструктурных кандидатов.
- » Держать в фокусе сохранение системы при выборе проектов для относящихся источников федерального фондирования.
- » Рассмотреть иные виды возможностей по интеграции услуг через Рабочую группу по управлению и эксплуатации транспортных систем (TSMO), а также Городской сети передвижения.
- » Рассмотреть иные виды возможностей по интеграции системы грузовых перевозок через Грузовой подкомитет Комитета по программам, финансированию и администрации (PFAC) и Рабочую группу многоштатных грузовых перевозок.

ЦЕЛЬ: СТОЙКОСТЬ

ИНИЦИАТИВЫ ПО ПЛАНИРОВАНИЮ И АНАЛИЗУ

- » Выявить уязвимые транспортные средства в области проектирования NYMTC, включая CoC.
- » Сравнительный анализ по защите/укреплению подходов и методологий.
- » Обновить уже проведенные анализы уязвимости к экстремальным погодным условиям.
- » Провести оценку резервирования в транспортной системе.
- » Провести оценку энергетической уязвимости транспортной системы.
- » Включить в оценку энергетической уязвимости ключевые уязвимые зоны транзитного сопряжения.
- » Провести оценку влияния на здоровье населения и относящихся к этому стратегий по стойкости.

СБОР ДАННЫХ, ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ

- » Полностью разработать информационный портал Форума «МАР».
- » Обновить данные по повышению уровня моря и наводнениям из анализа «После урагана Сэнди».
- » Оценить имеющиеся источники данных и методы прогнозирования.
- » Оценить системы транспорта для выявления основных нужд в плане резервирования.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОЦЕССУ ПЛАНИРОВАНИЯ

- » Создать в NYMTC Рабочую группу по стойкости.
- » Стремиться к многоштатной координации через Многоштатную рабочую группу по стойкости.
- » Разработать текущий отчет по анализу видов риска для области проектирования NYMTC.
- » Запланировать надлежащие семинары и муниципальные собрания для общественности через Рабочую группу по стойкости NYMTC и Многоштатную рабочую группу по стойкости.
- » Учесть ключевые уязвимые зоны транзитного сопряжения через Многоштатную рабочую группу по стойкости.
- » Рассмотреть улучшения по резервированию через Рабочую группу по стойкости NYMTC и Многоштатную рабочую группу по стойкости.
- » Вовлечь общины с повышенным уровнем социальных и экономических трудностей (CoC) через [Сеть процветающих общин](#) (TCN) – эта сеть поддерживает организации социально незащищенных слоев населения путем предоставления возможностей для участия в планировании местного транспорта и подачи заявок на фондирование проводимых в общине проектов.
- » Разработать различные виды стратегий по энергетическим вложениям в транспорт.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРОГРАММЫ

- » Интегрировать факторы и условия стойкости в процесс оценки/выбора проектов.
- » По необходимости, планировать повышения уровня резервирования.

ЦЕЛЬ: ПЕРЕГРУЗКИ

ИНИЦИАТИВЫ ПО ПЛАНИРОВАНИЮ И АНАЛИЗУ

- » Изучить технологии транспортных средств с выходом на интернет и оценить целесообразность размещения в перегруженных коридорах и участках.
- » Наблюдать за критическими грузовыми коридорами во всей области проектирования.
- » Отдавать приоритет пересечениям с железной дорогой в пригородах в области проектирования NYMTS.
- » Провести оценку предоставляемых работодателями программ поощрения альтернатив транспорта.
- » Оценить интеграцию вариантов платы за проезд для всех видов транспорта.
- » Оценить – в плане эффективности – влияние микро-мобильного транспорта на существующие дорожки для велосипедов и полосы движения с зелёными насаждениями.
- » Определить новые технологии мобильности и концепции в микро-мобильности, в платформе «Мобильность-как-услуга» (MaaS), а также в программе «Полные улицы».
- » Оценить возможность расширения 511NY до уровня полной платформы «MaaS».

СБОР ДАННЫХ, ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ

- » Следить за эффективностью Программы платы за проезд в Центральном деловом районе как механизма снижения перегрузок движения в долгосрочной перспективе.
- » Расширить Информационный портал региональных грузовых перевозок.
- » Осуществлять мониторинг установленных критических грузовых коридоров и суженных участков.
- » Расширить программу данных для включения в нее микро-транзита и микро-мобильности.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОЦЕССУ ПЛАНИРОВАНИЯ

- » Разработать руководство по внедрению программы «Полные улицы» и управлению тротуарами.
- » Продолжать пользоваться Отчетом о состоянии CMP как целевым механизмом для Рабочей группы TSMO.
- » Рассмотреть архитектуру Интеллектуальных транспортных систем (ITS) в Рабочей группе TSMO.
- » Поощрять программы и инициативы многотатного региона через Городскую сеть передвижения.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРОГРАММЫ

- » Начать опытные программы по микро-мобильности в пригородных общинах и/или центрах активности.
- » Расширить программу доставок вне часов пик как в г. Нью-Йорке, так и за его пределами для сведения к минимуму конфликт для пассажирского и пешеходного/велосипедного транспорта в перегруженные часы.
- » Внедрить рекомендации Анализа нужд по координации транзитных услуг.
- » Искать фондирование для поддержки ориентированных на транзит застроек, программы «Полные улицы» и микро-мобильности.

ЦЕЛЬ: ПОЛЬЗОВАНИЕ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ

ИНИЦИАТИВЫ ПО ПЛАНИРОВАНИЮ И АНАЛИЗУ

- » Сравнительный анализ лучших подходов в других городских регионах к сопряжению политики пользования земельными ресурсами и транспортных инвестиций.
- » Выявить имеющиеся ресурсы и программы фондирования для поддержки ориентированных на транзит застроек (TOD) и жилых застроек.
- » Изучить связь между транспортными инвестициями/услугами и земельной стоимостью.

СБОР ДАННЫХ, ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ

- » Обновить региональную базу данных о пользовании земельными ресурсами.
- » Разработать и поддерживать депозитарий для окружных и муниципальных комплексных/сводных планов как вводной точки для региональной базы данных о пользовании земельными ресурсами и для дезагрегированных социально-экономических/демографических прогнозов (SED).
- » Поддерживать арсенал проектов развития для трех суб-регионов NYMTC.
- » Выпускать ежегодный отчет о статусе проектов TOD.
- » Установить ключевые показатели производительности, применимые для оценки прогресса TOD.
- » Следить за изменениями зонирования, а также тенденциями развития и пользования земельными ресурсами в районах вдоль транспортных коридоров.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОЦЕССУ ПЛАНИРОВАНИЯ

- » Через Программу семинаров по планированию в общинах (CPW) вовлечь местные сообщества и иных заинтересованных лиц в процесс выявления потенциальных участков и проектов TOD при помощи Ключевых районов координированного развития (CDEAs) и Районов с растущим уровнем жилья (HGAs), установленных в Приложении А *Двигаясь вперед 2055* как стратегическое руководство.
- » Использовать инструментарий программы МТА «Первая миля, последняя миля маршрута» (FMLM) для проектов TOD, начатых через программу CPW.
- » Следить за статусом и развитием CDEAs и HGAs, установленных в Приложении А *Двигаясь вперед 2055*, через Подкомитет PFAC по пользованию земельными ресурсами.
- » Расширить Подкомитет PFAC по пользованию земельными ресурсами для включения в него местных муниципальных представителей и поставщиков транспортных услуг.
- » Сотрудничать с местными правительственными органами на тему того, как сопрягаются транспортные системы и решения о пользовании земельными ресурсами.
- » Рассмотреть инициативы по видению и анализу Взаимосвязи планирования и экологической среды для изучения альтернатив целевым проектам TOD.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРОГРАММЫ

- » Разработать показательные меры поощрения зонирования для застроек высокой плотности вблизи транспортных узлов.
- » Разработать руководство по дизайну и обустройству общин для местных муниципалитетов.

ЦЕЛЬ: СПРАВЕДЛИВОСТЬ И ДОСТУП

ИНИЦИАТИВЫ ПО ПЛАНИРОВАНИЮ И АНАЛИЗУ

- » Инвентаризировать все потенциальные источники фондирования для услуг программы «Первая миля, последняя миля маршрута» и для обеспечения доступа.
- » Инвентаризировать нынешнюю и разрабатываемую технологию, которую можно использовать для улучшения услуг «Первая миля, последняя миля маршрута», поставки информации, а также обеспечения доступа.
- » Нацеливать темы семинаров по планированию общин на ключевые точки состыковок систем, установленных в Анализе нужд по координации транзитных услуг.
- » Оценить уровень доступности для всех услуг транзита в области проектирования.
- » Провести сравнительный анализ проектов по изучению мобильности в сходных регионах.
- » Разработать индекс мобильности для всех общин в области проектирования.
- » Изучить уровень услуг в установленных общинах с повышенным уровнем социальных и экономических трудностей (СоС).

СБОР ДАННЫХ, ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ

- » Ежегодно обновлять данные для Индекса недискриминации, а также определение и оценку Общин с повышенным уровнем социальных и экономических трудностей, с каждым новым Планом регионального транспорта.
- » Следить за ключевыми точками состыковок систем, установленными при помощи Анализа нужд по координации транзитных услуг.
- » Разработать набор годовых показателей уровня доступности для всех транзит-услуг в области проектирования.
- » Вычислить уровни услуг по районам переписи населения в области проектирования.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОЦЕССУ ПЛАНИРОВАНИЯ

- » Планировать и внедрять оценку доступности услуг через Рабочую группу назначенных получателей.
- » Учесть результаты Анализа нужд по координации транзитных услуг в работе комитетов по координации транспорта.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРОГРАММЫ

- » Внедрить рекомендации Анализа нужд по координации транзитных услуг.
- » Продолжать выбор имеющих отношение проектов через программу фондирования Раздела 5310.

ЦЕЛЬ: ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

ИНИЦИАТИВЫ ПО ПЛАНИРОВАНИЮ И АНАЛИЗУ

- » Выявить основные рынки, развивающиеся рынки, центры активности и общины социально незащищённых слоев населения через CDEAs, прогнозы SED и оценку по Главе VI для разработки мультимодальных планов для указанных районов.
- » Выявить действенные подходы к обслуживанию развивающихся рынков и общин социально незащищённых слоев населения – особенно в районах с низкой плотностью застройки, где маршрутное автобусное обслуживание может быть недостаточно эффективным.
- » Оценить нужды по координации услуг по юрисдикциям и состыковки между видами транспорта.
- » Рассмотреть технологии, относящиеся к охране окружающей среды.
- » Разработать пробные программы поощрения электровелосипедов для снижения стоимостного барьера пользования и владению электровелосипедами.
- » Изучить возможности улучшения интеграции в транспортную систему каршеринга и микро-мобильности.
- » Продолжать уделять внимание перегрузкам в точках, выявленных CMP через анализ планирования.
- » Выявить возможности для новых технологий для улучшения подходов к управлению перегрузками.
- » Оценить распределение дорожек и объектов для велосипедов, а также возможности совместного пользования велосипедами в области проектирования NYMTC, с точки зрения справедливости.
- » Рассмотреть целесообразность и нужды инфраструктуры, относящиеся к внедрению новых технологий по снижению выбросов в общинах с наиболее высокими транспортными выбросами.

СБОР ДАННЫХ, ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ

- » Основать активную инвентаризацию транспортной инфраструктуры, охватывающую весь регион.
- » Разработать прогнозы для содействия активному сохранению транспортной инфраструктуры.
- » Выявить целевые районы для обновления элементов инфраструктуры электросети для подготовки к будущим установкам мощных автомобильных зарядных устройств.
- » Собрать данные о числе автомобилей с экологически более чистым топливом в транспортных парках агентств.
- » Поощрять обмен данными для улучшения движения грузовиков по региону.
- » Собрать данные для выявления общин с наиболее высокой концентрацией транспортных выбросов и связанными с этим последствиями, включая последствия для здоровья.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОЦЕССУ ПЛАНИРОВАНИЯ

- » Использовать Ключевые районы координированного развития и Районы с растущим уровнем жилья в *Двигаясь вперед 2055* как целевой механизм для продолжения программ планирования общин.
- » Включать в программы планирования общин альтернативы поездкам на автомобилях с одним пассажиром.

- » Создать межведомственные рабочие группы через Комитеты по координации транспорта для выявления приоритетных мультимодальных коридоров и уделения им внимания; это включает рассмотрение технологических подходов.
- » Разработать и внедрить руководство по охране окружающей среды для учета при выборе проектов.
- » Поощрять принятие окружными муниципалитетами политики «Полные улицы» для адаптации к транзиту, пешеходам и велосипедистам в целях снижения пробок и связанных с ними выбросов.
- » Продолжать созывать заинтересованные, имеющие отношение агентства и представителей частного сектора через Рабочую группу многоштатных грузовых перевозок для повышения их эффективности.
- » Разработать межведомственные подходы к сравнительным анализам и обмену информацией о параметрах автомобилей с низкими или нулевыми выбросами для поставок в общественные парки.
- » Продолжать и расширять программу обмена информацией для местных муниципальных автопарков через существующие программы «Чистые города» там, где это возможно.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРОГРАММЫ

- » Разработать Программу обучения по активному транспорту.
- » Рассмотреть снижение времени в пути и улучшить скорость транзита в тех общинах с низким и средним уровнями дохода, где транспортное обслуживание не обеспечено на достаточном уровне.
- » Поощрять развитие в центрах и деловых районах в целях создания эстетически приятной, доступной транзиту обстановки в кварталах с благоприятной пешеходной средой.
- » Разработать новаторские методы смягчения последствий техобслуживания и/или усиления существующей транспортной инфраструктуры.
- » Тестировать водонепроницаемое мощение и бетон; установить на улицах зеленую инфраструктуру.
- » Поощрять продолжение развития пешеходных и велосипедных объектов pedestrian по региону NYMTC, включая расширение зарядной инфраструктуры для электровелосипедов/самокатов.
- » Поощрять развитие микроцентров и центров консолидации груза. Расширить программы грузовых центров и иные программы, перемещающие товар из грузовиков на иные виды транспорта, включая малогабаритные электромобили плавучие передвижные средства – например, баржи.
- » Разработать механизмы интеграции оплаты проезда между услугами каршеринга и общественного транспорта.
- » Повысить доступ и наличие электрозарядных станций и иных альтернативных видов топлива для поддержки целей чистых грузовых перевозок.
- » Предоставить либо гибридные, либо полностью электрические автомобили и паромы с более чистыми двигателями для программ замены транспортных средств, отслуживших срок эксплуатации.
- » Предпринять инициативы, поощряющие пользование общественным транспортом; поощрять запись пожилых в льготные программы оплаты транзита.
- » Продолжать и расширять модельные программы для пользования в застройках – например, офис-парки, медучреждения и кампусы колледжей – включающие такие разрабатываемые, новаторские транспортные услуги, как каршеринг и микро-мобильность.
- » Повысить присутствие в публичной сфере услуги 511NY, ее различных компонентов и использование для мобильности-как-услуги.

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ПРОЕКТЫ, ПРОГРАММЫ И ИССЛЕДОВАНИЯ

Двигаясь вперед 2055 рекомендует проведение в период планирования множества проектов, программ и исследований, относящихся к двум различным категориям: **запланированные проекты**, внесенные в ограниченный в финансовом аспекте элемент Плана, а также **амбициозные проекты**, предложения и исследования в элементе видения Плана. Запланированные проекты в ограниченном в финансовом аспекте элементе в достаточной мере разработаны и, поэтому, их оценочная стоимость была установлена. Амбициозные проекты видения – это относительно абстрактные проекты, программы и исследования, источники фондирования которых не были определены и/или установлены. Проекты видения часто передвигают в список ограниченных в финансовом аспекте проектов Плана тогда, когда они – в достаточной степени сформулированы и определены. **Приложение А** *Двигаясь вперед 2055* содержит основной список этих рекомендуемых элементов.

ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ КООРДИНИРОВАНИЯ И ВЛОЖЕНИЙ

Общее видение Плана *Двигаясь вперед 2055's* поддерживают стратегии дальнейшего усиления активных транспортировок, грузовых перевозок и координированных систем перевозок пассажиров в общинах, входящих в область проектирования NYMTC. Нижеуказанные Приложения устанавливают конкретные пункты действия, стратегии, проекты и программы в их соответствующих элементах Плана.

- » **Приложение С: План по активному транспорту:** включает стратегии и учетную информацию о существующих на дорогах и вне них объектов для пешеходов, велосипедов и микро-мобильности.
- » **Приложение D: План по грузовым перевозкам в регионе:** определяет нужды грузовых перевозок, проблемы и рекомендации как для городских районов, так и для районов за чертой города, относящиеся к Общему видению, а также пункты действия по грузовым перевозкам для включения в проекты, программы и исследования, рекомендуемые Планом *Двигаясь вперед 2055*.
- » **Приложение Е: План по координированию:** определяет возможности для координирования и инвестиций в общественный транспорт, паратранзит и варианты социальных услуг по перевозкам пассажиров для поставщиков специализированных видов транспорта в географически и демографически разнообразных районах, а также координирования нужд и услуг для пожилых и лиц с ограниченными возможностями.

НАШ ПЛАН ОПЛАТЫ НАШЕГО ПЛАНА

Двигаясь вперед 2055 оценивает, что для фондирования всех проектов через планируемый год на горизонте 2055 потребуется примерно 1,723 миллиарда годовых расчетных (YOE) долларов. Финансовый раздел *Двигаясь вперед 2055* состоит из следующих категорий вложений в федерально поддерживаемую транспортную систему: эксплуатация и техобслуживание, сохранение системы, а также развитие системы.

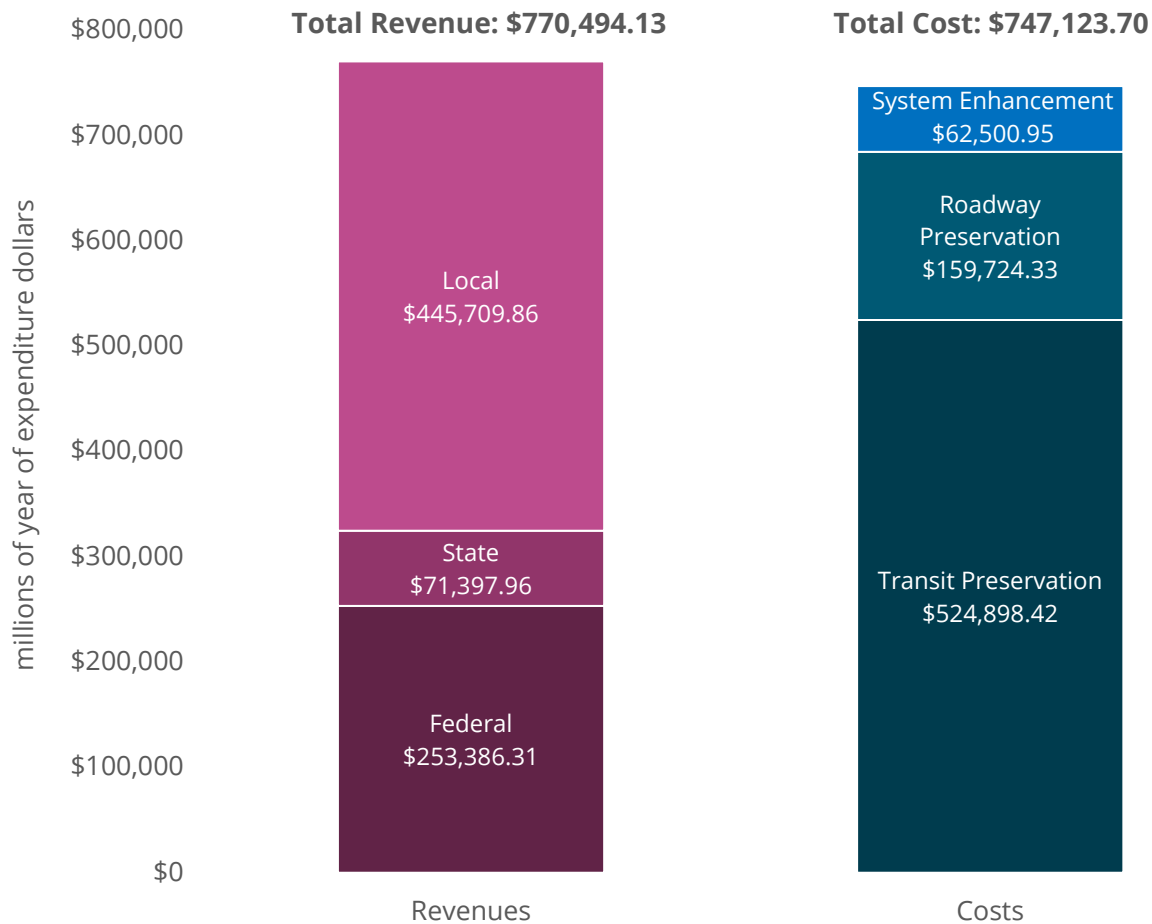
- » **Эксплуатация и техобслуживание:** ожидается, что для эксплуатации и техобслуживания федерально поддерживаемой транспортной системы через планируемый год на горизонте 2055 потребуется свыше 975 миллиардов YOE-долларов (в среднем примерно 33 миллиарда в год). Примерно 89 процентов прогнозируемых расходов на эксплуатацию и техобслуживание в области проектирования NYMTC относятся к эксплуатации и техобслуживанию транзитных услуг.
- » **Сохранение системы:** для поддержки всех аспектов федерально поддерживаемой транспортной системы через проекты и стратегии по сохранению системы потребуется примерно миллиардов YOE-долларов (в среднем 23 миллиарда в год). Сохранение системы – это в широком понимании расходы, относящиеся к замещению по истечении срока эксплуатации, переоборудованию, ремонту, восстановлению, реставрации или реконструкции компонентов транспортной системы.
- » **Развитие системы:** *Двигаясь вперед 2055* рекомендует проекты и стратегии по развитию системы, чья стоимость в целом составляет 63 миллиарда YOE-долларов. Термин «развитие системы» означает расширения и/или улучшения существующей транспортной системы или введение в нее новых сегментов или услуг в целях повышения объема и/или пропускной способности.

ФОНДИРОВАНИЕ ПЛАНА

С достаточной вероятностью ожидается и прогнозируется, что будут в наличии ресурсы из всех источников для поддержки внедрения Плана *Двигаясь вперед 2055* через планируемый год на горизонте 2055.

- » **Эксплуатация и техобслуживание:** С достаточной вероятностью ожидается и прогнозируется, что будет в наличии примерно 993 миллиарда YOE-долларов, или примерно 33 миллиарда в год, для эксплуатации и техобслуживания федерально поддерживаемой транспортной системы через планируемый год на горизонте 2055.
- » **Сохранение и развитие системы:** В целом прогнозируется, что стоимость предлагаемых для фондирования проектов и программ в *Двигаясь вперед 2055* составит 747 миллиардов YOE-долларов (в среднем 25 миллиардов в год) для сохранения и развития федерально поддерживаемой транспортной системы в период проектирования. План прогнозирует, что в период проектирования с достаточной вероятностью ожидается наличие 770 миллиардов из всех источников – федеральных, штатных, местных и частных – что в среднем составит 26 миллиардов долларов в год.

Доходы и расходы - Сохранение и развитие федерально поддерживаемой транспортной системы
(в миллионах YOE-долларов)



Двигаясь вперед 2055 ожидает, что крепкое партнерство с федеральными органами, характерное для сферы фондирования транспорта в области проектирования NYMTC, продолжится в период проектирования и сыграет значительную роль в сохранении и развитии федерально поддерживаемой транспортной системы. Эти ресурсы будут сочетать с одобренными штатом Нью-Йорк поступлениями; также ожидается, что для дополнения федерального и штатного фондирования будут в наличии – по необходимости – местные поступления/доходы. У членов NYMTC – давно устоявшийся и доказанный послужной список предоставления вне-федеральной доли, необходимой для максимального задействования каких-либо дополнительных фондов, распределенных/ассигнованных на регион.

Тем не менее, прогнозирование доходов и расходов на столь долгий срок времени несет за собой риск как для штата Нью-Йорк, так и для NYMTC. *Двигаясь вперед 2055* выявляет ряд конкретных для проекта и ожидаемых в наличии источников фондирования на федеральном, штатном и местном уровнях. Также, План выявляет иные дополнительные стратегии фондирования и финансирования для потенциального снижения уровня риска. Наличие, адаптация и внедрение этих дополнительных вариантов фондирования зависит от законодательных мероприятий на различных уровнях правительства, а также решений по бюджету и политике. Как организация, NYMTC не обладает установленным законом права адаптировать или внедрять эти дополнительные варианты фондирования потому, что они выходят за рамки процесса планирования городского транспорта.

УПРАВЛЕНИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ СИСТЕМЫ

Согласно федеральным законам о городском планировании, NYMTC обязан применять подход по управлению рабочими характеристиками транспортной системы при выполнении требуемых федеральным законодательством действий и программ по планированию транспорта. Этот процесс требует разработки и внедрения координированного и основанного на результативности подхода к транспортному планированию для следования национальным целям программ федеральной поддержки автострад и общественного транспорта.

Основные параметры федерально поддерживаемой транспортной системы

Свыше 19,000 миль-линий междуштатных дорог, шоссе, парковых и скоростных дорог, а также магистралей и въездных дорог.

Свыше 2,400 автодорожных мостов всех типов в собственности штатов, округов и местных муниципалитетов.

Примерно 480 погонных миль региональных железных дорог и 225 погонных миль подземок для перевозок пассажиров, а также сотни миль местных, экспресс/маршрутных и междугородных автобусных линий и фуникулеров.

Широкая сеть станций для пассажиров, транзитных остановок, автобусных станций и точек пересадки на подземку, а также паромных переправ и автобусных остановок.

Свыше 1,300 велосипедных миль и объектов – от велосипедных дорожек совместного пользования до велосипедных дорожных линий – в дополнении к пешеходным тротуарам, тропинкам и проходам.

Вспомогательная инфраструктура – сортировочные станции и объекты техобслуживания скоростных дорог, мест для отдыха вблизи скоростных дорог, парковка и гаражи, автовокзалы и транзитные депо, места для парковки велосипедов, пункты сбора платы за проезд, знаки, сигналы, электроника и прочее оборудование.

Отчет по функционированию системы – элемент Плана *Двигаясь вперед 2055* (в Главе 3), оценивающий состояние и функционирование транспортной системы – устанавливает целевые показатели и сообщает о текущей работе и степени их достижения. Этим пунктам уделяют внимание в контексте следующих требуемых мер в области проектирования NYMTC; они распространяются на конкретные системы и объекты, как это установлено в Главе 3:

- » Функциональные характеристики безопасности скоростных дорог
- » Функциональные характеристики состояния покрытий и мостов
- » Функциональные характеристики программы по улучшению работы системы, грузовых перевозок, а также снижению перегрузок и улучшению качества воздуха
- » Функциональные характеристики транзитных объектов
- » Функциональные характеристики безопасности транзита

Конкретные функциональные параметры также соответствуют каждой цели Видения; они приведены в Главе 4.

ДОКУМЕНТЫ ПЛАНА

Двигаясь вперед 2055 состоит из глав и приложений, излагающих результаты обсуждений и анализов в процессе разработки Плана.

ГЛАВЫ

ГЛАВА 1: ОБЩЕЕ ВИДЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ NYMTC.

Видение и цели, руководящие принципы и задачи, описанные в этой главе, были использованы в ходе проведения всего процесса планирования *Двигаясь вперед 2055*.

ГЛАВА 2: КАК ПРОВОДЯТ ТРАНСПОРТНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ.

Федеральные законы и относящиеся правила планирования требуют, чтобы МРО разрабатывали долгосрочный региональный транспортный план, пятилетнюю программу по улучшению транспорта, а также ежегодную рабочую программу объединенного планирования. В данной главе описаны эти требования, процесс регионального планирования, партнеры и контекст, в котором проводят планирование.

ГЛАВА 3: КОНТЕКСТ НАШЕГО ПЛАНИРОВАНИЯ – ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ И НУЖДЫ В БУДУЩЕМ.

Эта глава оценивает состояние и функционирование транспортной системы, устанавливает целевые показатели и сообщает о текущей работе и степени их достижения. Эта глава также содержит прогнозы будущих условий, нужд и потенциальных транспортных улучшений, а также изучение преобразующих перемен, которые могут затронуть будущее транспорта и, следовательно, наш подход к стратегической рамочной программе, использованной для разработки *Двигаясь вперед 2055*.

ГЛАВА 4: ЧТО МЫ ПЛАНИРУЕМ ДЕЛАТЬ – ПЛАНЫ, ПРОГРАММЫ И ПРОЕКТЫ.

В этой главе описаны семь целей Видения, а также детали их задач. Для каждой цели проанализированы имеющие отношение тенденции и описаны существующие, имеющие отношение программные инициативы. В дополнение к этому, приведены рекомендации о ближне- и среднесрочных стратегиях и действиях для каждой цели и ее задач.

ГЛАВА 5: ПЛАН ОПЛАТЫ ПЛАНА.

В *Двигаясь вперед 2055* входят действия, относящиеся к федерально поддерживаемой транспортной системе, включая эксплуатацию и техобслуживание системы; замещению по истечении срока эксплуатации, переоборудованию, ремонту, восстановлению, реставрации или реконструкции компонентов транспортной системы; а также расширения и/или улучшения существующей транспортной системы или введение в нее новых сегментов или услуг в целях повышения объема и/или пропускной способности. В финансовой главе *Двигаясь вперед 2055* описана оценочная стоимость этих мер и ожидаемые источники для покрытия этих расходов.

ПРИЛОЖЕНИЕ А: РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ПРОЕКТЫ, ПРОГРАММЫ И ИССЛЕДОВАНИЯ

Двигаясь вперед 2055 рекомендует проведение множества проектов, программ и исследований для области проектирования NYMTC в период планирования 2026–2055 гг. В этом приложении изложены все проекты и исследования, включая карты проектов и выявленные в регионе CDEA и HGA, в дополнение к профилям проектов для Крупных инвестиций в городской транспорт (MMTI).

ПРИЛОЖЕНИЕ В: СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ (SED) ПРОГНОЗЫ.

В этом приложении приведены данные и информация по широкому диапазону недавних социально-экономических и демографических тенденций и прогнозов на протяжении Плана. SED-прогнозы были разработаны для 31-окружного “региона прогнозов” в многоштатном городском регионе. Приведены прогнозы для следующих категорий: занятость, население, рабочая сила, а также число и размер семей. Прогнозы, географически дезагрегированные в отдельные зоны анализа движения, имеют фундаментальное значение для прогнозирования нужд в перевозках в рамках транспортной системы, включая будущие предположения о движении людей и товаров, изложенные в Главе 3.

ПРИЛОЖЕНИЕ С: ПЛАН АКТИВНОГО ТРАНСПОРТА.

Элемент активного транспорта дополняет предыдущие версии *Пешеходно-велосипедного элемента* RTP для разработки всеобъемлющего Плана активного транспорта. Этот план описывает новые базовые элементы для поддержки активного транспорта – включая велосипеды, пешеходов и микро-мобильность – во всей области проектирования NYMTC в соответствии с целями Общего видения *Двигаясь вперед 2055* для уделения внимания конкретным возможностям и возникающим опасениям по поводу безопасности. Всеобъемлющая сеть активного транспорта включает в себя безопасную и интегрированную инфраструктуру, обучение и поощрение, микро-мобильность, а также приоритетную юридическую рамочную основу.

ПРИЛОЖЕНИЕ D: РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПЛАН ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК.

Коммерческое движение, т. е. движение всех видов товаров, обуславливает необходимость в транспортных объектах и инфраструктуре, а также их использование. Ожидания по коммерческому движению предоставляют важную рамочную основу для планирования физических, оперативных или законодательных улучшений. В этом приложении изложена общая информация по объему и стоимости и тенденции коммерческого движения внутри области проектирования NYMTC, а также в нее и из нее, и в более широко охватываемом регионе. Район состоит из 10 региональных агентств планирования, включая NYMTC, в Нью-Йорке, Коннектикуте, Нью-Джерси и Пенсильвании. В свою очередь, анализ коммерческого движения позволяет оценить работу и нужды, относящиеся к мультимодальным грузовым сетям, объектам и логистике. Изложенный в этом приложении Грузовой элемент основан на анализе и оценках.

ПРИЛОЖЕНИЕ Е: КООРДИНИРОВАННЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ – ПЛАН СОЦИАЛЬНЫХ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ПАССАЖИРОВ.

Транспортный ландшафт в области проектирования NYMTC – большой, разнообразный и мультимодальный; он включает в себя несколько уровней общественного транспорта, паратранзита и социальных услуг по перевозкам пассажиров. Географическое и демографическое разнообразие региона, а также наличие множества услуг по перевозкам и большое число их поставщиков, затрудняют координацию услуг. The Координированный план отражает перемены в программе федерального фондирования и выявляет возможности для координирования и вложений в специализированные услуги по перевозкам в области проектирования NYMTC. Возможности сосредоточены на нуждах двух целевых групп населения: пожилые лица (в возрасте 65 лет и старше), а также лица с ограниченными возможностями / инвалиды.

ПРИЛОЖЕНИЕ F: СМЯГЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ И НОВАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ.

NYMTC привержен защите и улучшению природных ресурсов в регионе, поощряя энергосбережение, улучшение качества жизни, а также последовательность транспортных улучшений и развития, запланированного на местном и штатном уровнях. Конкретно для разработки *Двигаясь вперед 2055*, охрана окружающей среды и смягчение экологических последствий поддерживают Общее видение и цели Плана, особенно цель Плана снизить негативное влияние на окружающую среду. NYMTC продолжает процесс консультаций, установленный в *Двигаясь вперед*, через изучение экологических инициатив в регионе NYMTC и участие партнеров в различных мероприятиях по работе с общественностью. Эта работа выявила те опасения по ресурсам и охране природы, которые проинформировали разработку Плана.

ПРИЛОЖЕНИЕ G: ОЦЕНКА ГЛАВЫ VI.

29

Один из руководящих принципов NYMTC – учитывать в процессе планирования нужды всех пользователей. Федеральные законы подчеркивают, что в процессе планирования необходимо уделять внимание непропорционально высоким и пагубным воздействиям на здоровье и/или окружающую среду расовых меньшинств и лиц с низким уровнем дохода: от получателей федеральных субсидий требуется соблюдение правил в Главе VI Закона США о гражданских правах. Оценка Главы VI обеспечивает соблюдение требований по недопущению дискриминации в процессе планирования и разработки программ для *Двигаясь вперед 2055*.

ПРИЛОЖЕНИЕ H: ОТЧЕТ О ВОВЛЕЧЕНИИ ОБЩЕСТВЕННОСТИ.

NYMTC частично разработал *Moving Forward 2055* через усилия по вовлечению общественности – представителей различных групп и ключевых кругов. Он получил отклики от общественности, местных инициативных групп, СоС и иных заинтересованных лиц, включая Подкомиссию регионального плана транспорта, состоящую из агентств-членов в области проектирования NYMTC. Вовлечение общины традиционно социально незащищенных слоев населения было широко подчеркнуто в работе с общественностью. Программа вовлечения *Двигаясь вперед 2055* включала в себя смесь виртуальных и очных мероприятий в г. Нью-Йорке, на Лонг-Айленде и в Нижней долине Гудзона, где виртуальные формы работы с общественностью проводились так, чтобы обеспечить получение разнообразных, репрезентативных откликов. Отчет о вовлечении общественности кратко излагает усилия, приложенные программой по вовлечению *Двигаясь вперед 2055*, и содержит обобщенные результаты ключевых полученных сведений.