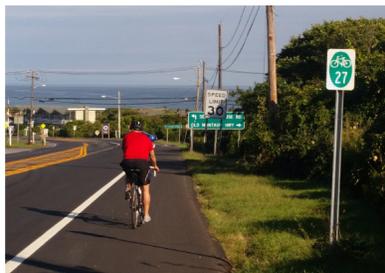




Moving Forward

Your Region, Connected



New York Metropolitan Transportation Council
Draft Regional Transportation Plan

Executive Summary

Введение

Совет по городскому транспорту Нью-Йорка (NYMTC) разработал свой очередной Региональный транспортный план (РТП или План), **«Двигаясь вперед, связываем ваш регион»**. План охватывает все виды наземного транспорта с региональной точки зрения, включая автомагистрали, улицы, общественный транспорт, велосипедный и пешеходный транспорт, движение грузов и транспорт для особых нужд. Кроме того, в нем рассматриваются основные виды транспортной деятельности, такие как эксплуатация и управление транспортной системой, безопасность, охрана и региональные финансы.

О Плане

Совет по городскому транспорту Нью-Йорка (NYMTC) разработал региональный транспортный план **«Двигаясь вперед»** на 2022-2050 федеральные финансовые годы, чтобы охватить все виды наземного транспорта с региональной точки зрения, включая автомагистрали, улицы, общественный транспорт, велосипедные и пешеходные объекты, движение грузов и транспорт для особых нужд. Кроме того, в плане рассматриваются основные виды транспортной деятельности, такие как эксплуатация и управление транспортной системой, безопасность, охрана и региональные финансы.

План **«Двигаясь вперед»** является обязательным федеральным продуктом планирования, который определяет долгосрочные транспортные потребности и устремления региона в течение как минимум 20 лет. Обновляемый каждые четыре года, План является программой, помогающей поддерживать устойчивый рост и направлять федеральное финансирование транспортных инвестиций в регион. Данный план является обновленной версией предыдущего регионального транспортного плана, «План 2045», и охватывает плановый период на 2022-2050 года.

NYMTC, являясь организацией городского планирования (MPO) для Нью-Йорка, Лонг-Айленда и Нижней долины Гудзона, служит форумом совместного планирования для пяти округов Нью-Йорка, округов Нассау и Саффолк на Лонг-Айленде, округов Патнам, Рокленд и Вестчестер в Нижней долине Гудзона, штата Нью-Йорк и Столичного транспортного управления для осуществления процесса планирования, предусмотренного федеральным законодательством, и получения доступа к федеральному финансированию транспортных проектов.

План был разработан в сотрудничестве с агентствами-членами NYMTC, другими заинтересованными сторонами и представителями общественности. План **«Двигаясь вперед»** построен на основе Общего видения региональной мобильности NYMTC.

Вовлечение общественности и населения в разработку Плана

NYMTC разработал план **«Двигаясь вперед»** частично с привлечением общественности, который задействовал различные заинтересованные стороны и ключевые аудитории в области планирования. Он вообрал в себя информацию от общественности, общественных правозащитных групп, заинтересованных сообществ и других вовлеченных сторон, включая Подкомитет регионального транспортного плана, состоящий из членов агентств, входящих в область

проектирования NYMTC. Привлечение сообществ, традиционно не получающих должного обслуживания, включая представителей экологической справедливости (т.е. меньшинств или малообеспеченных) и людей с ограниченным знанием английского языка, было особо подчеркнуто в рамках информационно-разъяснительной работы, связанной с планом «*Двигаясь вперед*».

NYMTC приступил к информационно-просветительской работе в рамках плана «*Двигаясь вперед*», проведя несколько очных семинаров по совместной мобильности в сентябре, ноябре и декабре 2019 года и общерегиональный семинар по микромобильности в январе 2020 года. В начале 2020 года NYMTC приступил к реализации дополнительных элементов информационно-разъяснительной работы по плану, когда в США был выявлен COVID-19. NYMTC разработал план информационно-разъяснительной работы, который включал в себя значительное личное участие в общественных семинарах, фокус-группах, а также выездных мероприятиях в Нью-Йорке, Лонг-Айленде и Нижней долине Гудзона. Когда этот регион стал ранним очагом пандемии, и перспектива проведения работы с большими группами людей фактически лицом к лицу стала недопустимой, NYMTC переключил программу «*Двигаясь вперед*» на дистанционные и виртуальные формы работы с населением, обращая тщательное внимание к тому, чтобы получить наиболее разнообразный и представительный вклад. Общественные семинары были преобразованы в серию очень успешных интерактивных виртуальных семинаров.

Соображения по поводу равенства при разработке плана

Федеральные мандаты подчеркивают важность включения принципов недискриминации и справедливости во все аспекты процесса транспортного планирования. Эти мандаты требуют, чтобы получатели федеральной помощи, включая MPO, соблюдали политику, изложенную в Разделе VI Закона о гражданских правах 1964 года и директивах по экологической справедливости, которые направлены на устранение непропорционально высокого и неблагоприятного воздействия на здоровье человека или окружающую среду для меньшинств и населения с низким уровнем дохода. План «*Двигаясь вперед*» включает в себя *Оценку экологической справедливости и Раздела VI* (запрещающий дискриминацию по признаку расы, цвета кожи или национального происхождения в любой программе или деятельности, получающей федеральные средства или другую федеральную финансовую помощь) для обеспечения соответствия законам о недискриминации.

Соображения по смягчению воздействия на окружающую среду при разработке плана

План «*Двигаясь вперед*» включает раздел «Смягчение воздействия на окружающую среду и новые консультации» для обеспечения соответствия требованиям планирования по защите и укреплению природных ресурсов региона, содействию энергосбережению, улучшению качества жизни и обеспечению согласованности между транспортными улучшениями и планируемым ростом на уровне штата и на местном уровне. NYMTC официально оформил процесс консультаций для плана «*Двигаясь вперед*», напрямую обратившись к различным партнерским агентствам за информацией об экологических инициативах в регионе NYMTC и участвуя в различных мероприятиях по работе с общественностью. В ходе этих консультаций были выявлены проблемы, связанные с ресурсами и охраной природы, которые легли в основу разработки Плана.

Наше Общее видение региональной мобильности

Потребности Нашего Региона

Где бы мы ни жили - в Манхэттене, Маунт-Верноне, Монтебелло, Махопаке, Минеоле или Монтауке - все мы полагаемся на самую надежную транспортную сеть страны, которая доставляет нас туда, куда нам нужно, и делает доступными те вещи, которые нам необходимы. Каждый день миллионы людей передвигаются в этом столичном регионе из множества штатов – едут на работу, отвозят детей в школу, навещают родных и друзей, мчатся в аэропорт, чтобы успеть на самолет, или просто занимаются повседневными делами. Каждый день миллионы тонн товаров находятся в движении, которые доставляют в жилые дома, перемещаются в межтранспортные центры, распределительные центры и склады, а также проезжают через регион в соседние округа и обратно. И хотя различные сообщества могут по-разному перемещаться по нашему огромному региону, все мы в целом разделяем потребность в удобном и безопасном передвижении.

Наше Видение

Члены Нью-Йоркского столичного транспортного совета (NYMTC) признают, что мобильность - способность людей и грузов легко и безопасно перемещаться в нужные места, из нужных мест, а также между этими местами – имеет решающее значение для жизни каждого, кто живет, работает или посещает регион планирования NYMTC. Поэтому мы стремимся к тому, чтобы каждый человек устойчивым, здоровым и справедливым образом получал мобильность, обеспечиваемую нашими транспортными системами; а также стремимся к эффективному инвестированию для удовлетворения этих транспортных потребностей; и к эффективному реагированию на транспортные проблемы завтрашнего дня.

Будучи NYMTC, мы будем реализовывать наше общее видение через процесс планирования городского транспорта, основанный на данном Плане. Для этого мы представляем себе транспортную систему, которая:



1 Обеспечивает безопасность и сохранность людей и грузов во всех сферах использования и видах транспорта.



2 Поддерживается, эксплуатируется и координируется для обеспечения справедливого, надежного, простого, доступного и бесперебойного движения по региону.



3 Эффективно обслуживает сегодняшнее население и планирует рост числа жителей, работников и увеличение количества товаров.



4 Минимизирует выбросы парниковых газов и другое воздействие на окружающую среду, особенно последствия изменения климата.

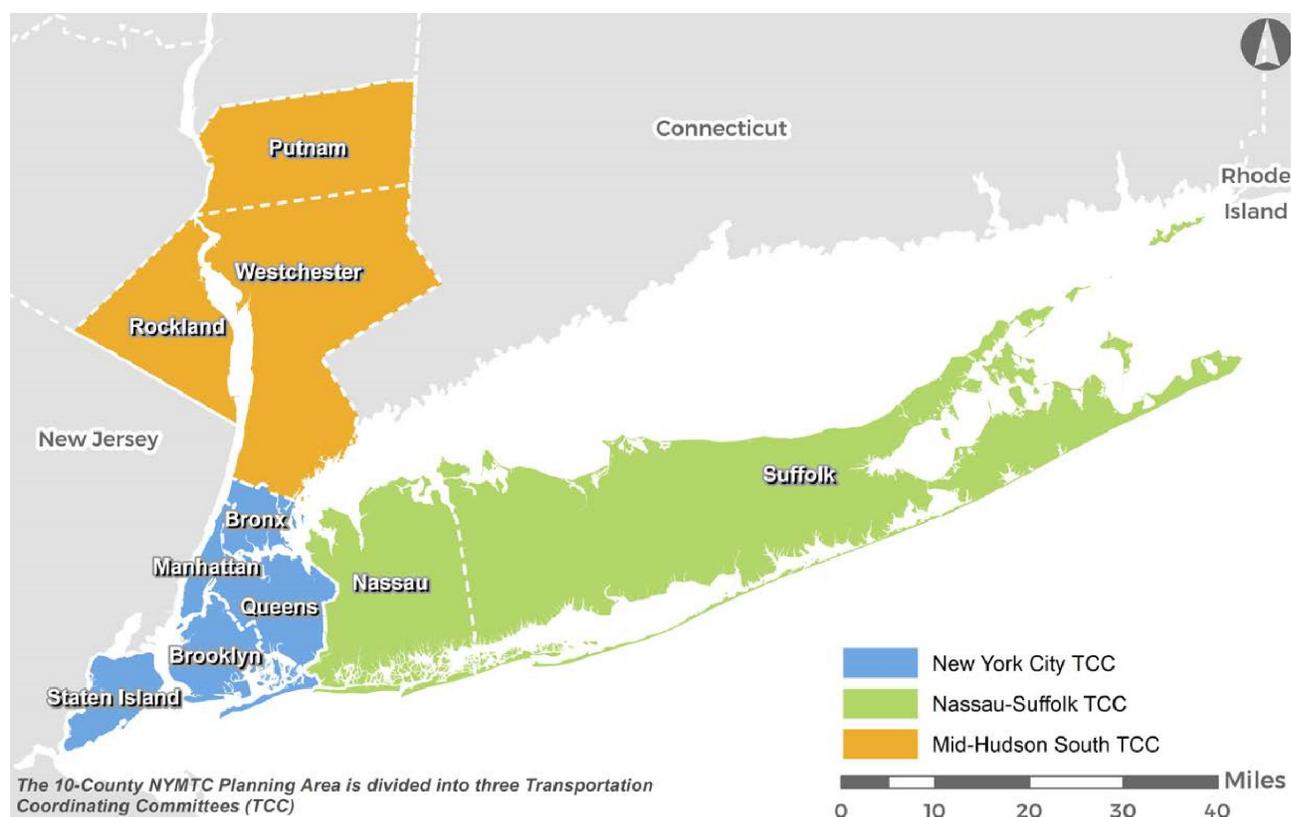


5 Является устойчивой и способной смягчать хронические и острые стрессы и сбои, адаптироваться к ним и реагировать на них.

Кто Мы?

Согласно федеральному законодательству, любой урбанизированный округ с населением более 50 000 человек должен иметь организацию городского планирования (МРО) для планирования и принятия решений по использованию федерального транспортного финансирования. МРО обеспечивает, чтобы существующие и будущие расходы на транспортные проекты и программы были основаны на непрерывном, совместном и всестороннем процессе планирования. Среди прочих функций/требований, МРО сотрудничает с операторами штата и общественного транспорта для распределения федеральных средств на соответствующие транспортные проекты.

В качестве МРО для Нью-Йорка, Лонг-Айленда и Нижней долины Гудзона, NYMTC служит форумом совместного планирования для пяти округов Нью-Йорка, округов Нассау и Саффолк на Лонг-Айленде и округов Путнам, Рокленд и Вестчестер в Нижней долине Гудзона, штата Нью-Йорк



и Столичного транспортного управления для осуществления процесса планирования, предусмотренного федеральным законодательством, и получения доступа к федеральному финансированию транспортных проектов. Региональному совету NYMTC помогают Портовое управление Нью-Йорка и Нью-Джерси, Нью-Джерси Транзит и Управление транспортного планирования Северного Джерси, а также Департамент охраны окружающей среды штата Нью-Йорк, Агентство по охране окружающей среды США и два управления Министерства транспорта США: Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA) и Федеральное управление транзитных перевозок.

В качестве NYMTC, наши усилия по планированию помогают обеспечить готовность региона к получению максимальных федеральных средств, доступных для достижения общих региональных целей наших агентств-членов в отношении будущего транспортной системы, а также мы представляем собой форум для совместного планирования с региональной точки зрения. Мы способствуем принятию информированных решений нашими членами, предоставляя обоснованный технический анализ и прогнозы, чтобы направить коллективную деятельность членов NYMTC по планированию на достижение общего регионального видения.

Наши Руководящие Принципы

Для достижения этих целей в процессе регионального транспортного планирования мы руководствуемся следующими принципами:

- Мы будем учитывать потребности всех пользователей в области проектирования NYMTC на протяжении всего процесса планирования.
- Мы будем наилучшим образом использовать федеральные ресурсы для региональной транспортной системы и увеличивать их там, где это целесообразно, при этом максимально эффективно и результативно задействуя местные ресурсы.
- Мы будем осуществлять мониторинг эффективности региональной транспортной системы в качестве средства определения приоритетности улучшений и инвестиций.
- Мы будем поддерживать межведомственные подходы, которые повышают интеграцию независимо управляемых компонентов региональной транспортной системы.
- Мы будем привлекать общественность и заинтересованные стороны, и
- Мы будем использовать технологические достижения для улучшения нашей транспортной системы.

Наши Задачи В Достижении Этих Целей

Безопасность и защита

Цель: Транспортная система, обеспечивающая безопасность и сохранность людей и грузов на всех видах транспорта.

Задачи:

1. Обеспечить, чтобы инвестиции в существующие физические активы защищали безопасность, в частности, пассажиров и грузовых систем.
2. Содействовать созданию безопасных улиц и перекрестков.
3. Обеспечить безопасность транспортной системы от угроз.
4. Координировать управление безопасностью, подготовку и обучение на границах юрисдикции.
5. Повышать безопасность и надежность работы системы.

Надежность И Простота Передвижения

Цель: Транспортная система, которая обслуживается, эксплуатируется и координируется для обеспечения надежных, простых, доступных и бесперебойных поездок по региону на равных условиях.

Задачи:

1. Реконструировать/заменить и модернизировать активы, составляющие обширную транспортную инфраструктуру региона.
2. Улучшить доступ к транзиту на первой и последней милях.
3. Обеспечить более частое и надежное транспортное обслуживание.
4. Улучшить доступность транспортной системы для пользователей с любыми возможностями.
5. Инвестировать в улучшение интеграции мультимодальной транзитной сети.
6. Улучшить интеграцию видов и средств грузоперевозок.
7. Инвестировать в сбор и обмен качественными транспортными данными.
8. Продвигать равные возможности доступа к транспорту и рабочим местам для всех групп населения, независимо от возраста, способностей, расы, этнической принадлежности или дохода.

Инвестировать в сбор и обмен качественными транспортными данными.

Планирование с учетом меняющегося спроса

Цель: Транспортная система, которая эффективно обслуживает сегодняшнее население и планирует рост числа жителей, работников и увеличение количества товаров.

Задачи:

1. Инвестировать в пропускную способность системы для удовлетворения спроса и снижения перегруженности, уделяя особое внимание основным рынкам и центрам активности.
2. Расширить охват системой сообществ и новых рынков, не получающих должного обслуживания, уделяя внимание пассажирским перевозкам, а также доступу к товарам и грузовым услугам.
3. Поощрять пешеходные прогулки и велосипедные поездки, транзитно-ориентированное развитие, улицы с доступной средой, управление парковками и обочинами, а также другие долгосрочные стратегии устойчивого землепользования, которые поддерживают пассажирские и грузовые перевозки.
4. Модернизировать местные грузовые сети для эффективного планирования роста объемов и изменений в доставке товаров.
5. Включить новые и инновационные транспортные услуги и инструменты в эффективное проектирование сети.

Снижение Воздействия На Окружающую Среду

Цель: Транспортная система, которая минимизирует воздействие на окружающую среду, особенно последствия изменения климата.

Задачи:

1. Поощрять альтернативы поездкам на автомобилях с одним пассажиром.
2. Поощрять альтернативы грузовым перевозкам.
3. Модернизация автопарков с переходом на автомобили более высокого стандарта и с низким уровнем выбросов.
4. Эффективно управлять ограниченной пропускной способностью дорог для уменьшения заторов и выбросов автотранспорта.
5. Продвигать ответственное отношение к окружающей среде в транспортных проектах.
6. Устранять неравное воздействие транспортных выбросов на сообщества.

Устойчивость

Цель: Устойчивая транспортная система, способная смягчать хронические и острые стрессы и сбои, адаптироваться к ним и реагировать на них.

Задачи:

1. Защитить и укрепить основные транспортные активы.
2. Продолжать инвестировать в анализ рисков повышения уровня моря и изменения климата для транспортных активов.
3. Улучшить региональную координацию экстренных и долгосрочных мер реагирования на общесистемные климатические воздействия.
4. Повысить устойчивость транспортной сети за счет расширения вариантов передвижения и дублирования.

Наши Ожидания На Будущее

Столичный регион с несколькими штатами, частью которого является область проектирования NYMTC, имеет одну из самых старых, сложных и интенсивно используемых транспортных сетей в мире. В обычный будний день 2019 года мультимодальная транспортная сеть региона обслуживала более пяти миллионов пассажирских поездок и тысячи тонн грузовых перевозок. Примечательно, что доля общественного транзита в этой сети является самой высокой в Соединенных Штатах, составляя почти 40 процентов всех поездок на транспорте в стране, что свидетельствует о масштабах, составляющих сети общественного транзита.

Транспортная система включает в себя как транспортную систему, поддерживаемую на федеральном уровне, так и объекты пяти самофинансируемых государственных органов, в юрисдикцию которых входят значительные компоненты системы, не считающиеся частью системы, поддерживаемой на федеральном уровне, а именно: Портовое управление Нью-Йорка и Нью-Джерси, Управление автомагистралей штата Нью-Йорк, Управление мостов штата Нью-Йорк, Управление мостов и тоннелей МТА (юридически - Управление мостов и тоннелей Трайборо) и Управление мостов округа Нассау.

Продолжающийся Рост

Понимание социально-экономических тенденций является важным шагом для прогнозирования спроса на поездки или использования региональной транспортной системы. Социально-

экономические и демографические прогнозы NYMTC определяют вероятность того, что в течение планового периода в столичном регионе штата будет наблюдаться значительный рост населения, рабочих мест, экономической активности и поездок. Такая вероятность представляет собой вызов для региональной транспортной системы и подчеркивает важность обеспечения будущего роста при сохранении качества жизни и здоровья жителей и посетителей.

На данный момент пандемия COVID-19, последствия которой в регионе прогнозирования впервые ощущались в марте 2020 года, значительно нарушила тенденции роста. Хотя в прогнозы были внесены коррективы, чтобы отразить это краткосрочное воздействие и связанную с ним экономическую неопределенность, текущие условия и последствия пандемии являются в значительной степени умозрительными. Тем не менее, основной целью прогноза является долгосрочная перспектива, которая менее подвержена краткосрочной волатильности. По мере поступления новых данных о влиянии пандемии на региональные тенденции занятости и численности населения, они будут включены в следующий набор социально-экономических прогнозов.

Социально-экономические и демографические прогнозы для области проектирования NYMTC

	2017	2050	Процентное изменение с 2017 до 2050
Население	12.82 миллионов	14.13 миллионов	10.23%
Занятость	7.08 миллионов	8.07 миллионов	13.95%
Гражданская рабочая сила	6.50 миллионов	7.22 миллионов	10.99%
Средний размер домохозяйства	2.75	2.71	-1.38%

Среди суб-округов NYMTC на Лонг-Айленде ожидается самый высокий темп роста населения и гражданской рабочей силы - на 11,7% и 12% соответственно. В Нью-Йорке ожидается самый высокий темп роста числа рабочих мест и самый высокий прирост общего числа по всем показателям, кроме среднего размера домохозяйства: население города увеличится более чем на 850 000 человек, число рабочих мест - более чем на 770 000, а гражданская рабочая сила - на 300 000 человек. Ожидается, что средний размер домохозяйства уменьшится во всех трех суб-округах и сократится на 1,38% по всей области проектирования NYMTC с 2,75 до 2,71 членов домохозяйства.

Перемещение Людей

В области проектирования NYMTC и ее суб-округах ожидается рост числа поездок на всех видах транспорта. По прогнозам, к 2045 году общее количество ежедневных поездок достигнет примерно 31 миллиона, что больше на 9 процентов. Ожидается, что ежедневные поездки на автомобилях вырастут на 11%, а ежедневные поездки на транспорте - на 8%. Ожидается, что рост ежедневного пробега транспортных средств (VMT) и часов работы транспортных средств (VHT) продолжится, так как увеличение количества поездок по транспортной системе приводит к увеличению использования транспортных средств и перегруженности дорог.

Перемещение Товаров

В то же время, более 300 миллионов тонн внутренних грузов на сумму более 430 миллиардов долларов США ежегодно перемещаются в пределах области проектирования NYMTC по автомобильным, железнодорожным, водным, воздушным и трубопроводным путям; около 18 миллионов тонн международных грузов на сумму 211 миллиардов долларов США ежегодно импортируются в область проектирования NYMTC и экспортируются из нее. Грузовые автомобили обеспечивают более 92 процентов тоннажа и почти 88 процентов стоимости внутренних перевозок. Около 61% тоннажа и 65% стоимости перевозится в пределах области проектирования NYMTC; около 19% тоннажа и 18% стоимости перевозится за ее пределы; остальная часть перевозится между округами NYMTC или внутри них. Ожидается, что к 2045 году в области

проектирования NYMTC будет перевезено еще 127 миллионов тонн внутренних грузов на сумму около 300 миллиардов долларов США, а также произойдет значительный рост международных грузоперевозок.

Трансформационные Изменения

В период планирования, вероятно, технологические, поведенческие, экономические и экологические изменения, зачатки которых видны уже сегодня, повлияют на общую мобильность региона. Некоторые из этих изменений станут результатом пандемии COVID-19 или будут ускорены ею. Другие уже происходят и будут происходить после окончания пандемии. Эти тенденции способны изменить характер и способы передвижения людей и грузов в столичном регионе, охватывающем несколько штатов.

В связи с этим при разработке Плана было рассмотрено потенциальное влияние на транспорт многочисленных трансформационных изменений, включая совместную мобильность, мобильность как услугу, электронную коммерцию, распределенное производство, изменение климата и экстремальные погодные явления, трансформацию энергетики, изменение демографической ситуации и ожиданий в отношении образа жизни/стиля работы, а также изменение моделей землепользования.

Трансформационные изменения и будущее мобильности повлияют на стратегические рамки плана «Двигаясь вперед». Некоторые возможные результаты, вероятно, повлияют на то, как NYMTC в качестве организации, и ее члены по отдельности будут стремиться к достижению целей Общего видения региональной мобильности. Другие возможные результаты, такие как развивающиеся формы совместной мобильности, повлияют на способ достижения этих целей. В плане «Движении вперед» предпринята попытка заложить основу для прогнозирования этих событий и выработки подходов. Однако в дальнейшем потребуются больше внимания, чтобы лучше понять текущие тенденции, потенциальное будущее и возможные результаты.

Наши рекомендации

Учитывая будущие ожидания, план «Двигаясь вперед» рекомендует краткосрочные и среднесрочные стратегии и действия в контексте Общего видения региональной мобильности. В частности, в Плане оцениваются последние тенденции, текущие условия и существующие инициативы по каждой Цели Видения и соответствующим задачам в качестве основы для рекомендуемых подходов и действий. Эти рекомендации были разработаны с использованием рамок, обеспечиваемых Целями и задачами, а также руководящими принципами, которые являются частью Общего видения.

Кратко- И Среднесрочные Стратегии И Действия

Ниже перечислены несколько категорий краткосрочных и среднесрочных стратегий и действий, рекомендованных для достижения этих Целей видения.

Безопасность и охрана.

Планирование и исследовательские инициативы

- Рекомендации по проведению исследований:

- Оценить потребности в охране и безопасности в пригородных округах по образцу процесса, используемого в Нью-Йорке.
- Составить перечень существующих и разрабатываемых технологий, которые могут быть использованы для повышения безопасности и охраны.
- Определить потенциальные источники финансирования для обеспечения безопасности системы и обучения по вопросам охраны и безопасности.
- Провести анализ пробелов в области мониторинга и наблюдения для сдерживания угроз и определить потребности в координации для обеспечения безопасности транспортной системы.
- Поддерживать создание планов действий на случай непредвиденных обстоятельств, связанных с разрушительными событиями или при возможном закрытии крупных дорожных или транзитных магистралей.

Сбор Данных, Прогнозирование И Оценка Эффективности

- Разработать комплексную систему сбора данных и отчетности по безопасности в области планирования.

Рекомендации По Процессу Планирования

- Расширить Консультативную рабочую группу по безопасности, включив в нее агентства и организации, связанные с безопасностью.
- Скоординировать совместные учения по безопасности между транзитными агентствами и соседними юрисдикциями через Форум планирования столичного региона (MAP).
- Поощрять единые стандарты пешеходных переходов среди членов NYMTC, ответственных за эксплуатацию дорог.
- Поощрять рассмотрение круговых развязок среди членов NYMTC, ответственных за эксплуатацию дорог.

Рекомендации по программам

- Региональные программы руководящих направлений:
 - Разработать общее руководство по безопасным улицам/перекресткам для всех юрисдикций в области проектирования.
 - Скоординировать системы оповещения клиентов для своевременного уведомления о важных событиях.
 - Скоординировать и совершенствовать программы по обеспечению безопасности дорожного движения вблизи школ.
- Программы образования и обучения
 - Расширить программы обучения безопасности и кампании по информированию общественности.
 - Скоординировать и совершенствовать образовательные программы и программы по безопасности в пригородных суб-округах.
 - Проведение тренингов по межведомственной координации безопасности и охраны и/или разработка общего руководства.
 - Расширить программы обучения по вопросам безопасности и охраны для местных муниципалитетов и сообществ.

Надежность и Простота Передвижения.

Инициативы по планированию и исследованиям

- Рекомендации по проведению исследований:
 - Составить перечень существующих и разрабатываемых технологий, которые могут быть использованы для улучшения транспортного доступа и долговечности транзитных активов, а также для мониторинга состояния активов.
 - Провести оценку транзитных услуг во всей области проектирования для выявления возможностей повышения частоты и/или надежности обслуживания.
 - Оценить потребности в координации транзитных услуг через юрисдикционные границы и оценить межтранспортные соединения.
 - Провести инвентаризацию грузовых объектов и услуг во всей области проектирования и интеграцию результатов инвентаризации землепользования, связанного с грузоперевозками.
 - Определить потенциальные источники финансирования для транзитных операций и улучшения доступности транзита.
 - Определите потенциальные источники финансирования для интеграции грузовых видов транспорта.
- Разработать план транспортного доступа для всей области проектирования и провести сравнительный анализ транзитных систем по всей стране с точки зрения транспортного доступа, частоты и надежности обслуживания.
- Разработать комплексную стратегию интеграции грузовых перевозок.

Сбор Данных, Прогнозирование И Оценка Эффективности

- Опубликовывать ежегодный отчет о доступных пешеходных сигналах.
- Провести обследование пешеходных пандусов для улучшения программ технического обслуживания и дальнейшего обеспечения безопасных и доступных поворотов, соответствующих требованиям ADA (Закон о правах американцев с инвалидностью).
- Провести оценку потребностей и источников данных о пассажирах среди агентств-членов для создания хорошо скоординированной системы.
 - Включить соответствующие источники «больших данных» и технологические инструменты для сбора данных.
 - Определить источники данных для ключевых интерфейсов системы.
- Разработать региональную программу данных о грузоперевозках.

Рекомендации По Процессу Планирования

- Настойчиво предлагать соответствующие проекты для федеральных независимых программ и соответствующих программ на уровне штата.
- Определить приоритетные проекты по сохранению системы, осуществляемые несколькими агентствами.
- Определить приоритетные мультимодальные коридоры во всей области проектирования планирования и оптимизировать выбор проектов для этих коридоров.
- Создать межведомственные рабочие группы через Транспортные координационные комитеты (ТСС) для решения проблем приоритетных мультимодальных коридоров.

Рекомендации По Программам

- Региональные руководящие программы:

- Координировать действия пригородных муниципалитетов и соответствующих юрисдикций по улучшению доступа к транзитным остановкам/станциям.
- Разработать общее руководство по доступности транзита, основанное на стандартах универсального дизайна и существующей политике агентств-участников.
- Полностью интегрировать ресурсы картографирования/планирования поездок и усилить интеграцию пригородных услуг в региональные информационные порталы.
- Программы доступа к транзиту:
 - Повысить доступность транзита за счет микромобильности и совместной мобильности.
 - Усилить интеграцию тарифов и услуг между поставщиками пригородных перевозок и службами МТА.
 - Расширить доступность информации в режиме реального времени на станциях и остановках.
 - Улучшить информирование населения о состоянии и изменениях в обслуживании.
 - Улучшить доступность транзитных объектов для всех, независимо от статуса инвалидности.
- Программы повышения качества обслуживания на транспорте:
 - Сократить время поездки на работу и повысить скорость движения транспорта в сообществах с низким и умеренным уровнем дохода, не получающих должного обслуживания транспортом.
 - Расширить доступность услуг по совместному использованию транспортных средств, включая совместное использование велосипедов, автомобилей и поездок, которые обеспечивают безопасные, доступные и устойчивые варианты передвижения.
- Программа доступа к грузовым перевозкам:
 - Улучшить доступ грузовиков к промышленным зонам, морским терминалам и аэропортам.

Планирование С Учетом Меняющегося Спроса

Инициативы В Области Планирования И Исследований

- Рекомендации по проведению исследований:
 - Определить основные рынки, развивающиеся рынки, центры активности и недостаточно обслуживаемые населенные пункты, используя области скоординированного развития (CDEAs), социально-экономические и демографические прогнозы, а также оценку Title VI/Environmental Justice (Разделе VI Закона о гражданских правах 1964 года и директивы по экологической справедливости) для разработки мультимодальных планов для выявленных областей.
 - Определить наиболее эффективные способы обслуживания развивающихся рынков и сообществ, не получающих должного обслуживания, особенно в округах с низкой плотностью застройки, где маршрутное автобусное сообщение может быть неэффективным.

- Провести сравнительный анализ методов решения проблем с оплатой проезда для пассажиров с низким уровнем дохода и пожилых людей во всех транзитных службах.
- Оценить распределение велосипедных дорожек, велосипедных объектов и возможностей совместного использования велосипедов во всей области проектирования NYMTC с точки зрения равного использования.
- Оценить потребности в поездках поздно вечером/ночью.
- Продолжить работу по устранению перегруженных участков и узких мест, выявленных в процессе управления перегрузками (CMP), путем проведения исследований по мультимодальному планированию.
- Разработать или обновить планы транспортного обслуживания для каждой пригородной системы в планируемой области с учетом прогнозов будущего спроса.
- Разработать комплексную стратегию грузоперевозок для столичного региона со множеством штатов.

Рекомендации По Процессу Планирования

- Поощрять обмен данными для лучшего управления движением грузовых автомобилей в регионе.
- Использовать CDEAs в качестве целевого механизма для непрерывной программы мероприятий по общественному планированию, которые:
 - Поощрять развитие в центрах и пригородах для укрепления пешеходной, эстетически привлекательной и транзитно-доступной среды.
 - Поощрять рассмотрение местных транспортных вопросов в рамках комплексного/генерального планирования и процессов формирования видения сообщества.
 - Делать ходьбу более безопасной и удобной за счет повышения безопасности и улучшения уличного ландшафта.
 - Поддерживать развитие/перепланировку центра города.
 - Поощрять передвижение пешком, развитие улиц с доступной средой и удаленных парковок в целевых центрах.
 - Составлять и распространять инструментарий МТА по доступу к станциям «первой и последней мили».
- Созывать межведомственные рабочие группы через ТТС для определения и решения приоритетных мультимодальных коридоров, включая изучение технологических возможностей.
- Созывать назначенных получателей федерального финансирования транзита для изучения затрат и преимуществ совместных закупок транспортного оборудования.
- Объединять соответствующие агентства и интересы частного сектора в рамках Рабочей группы по грузовым перевозкам нескольких штатов для рассмотрения выявленных возможностей модернизации грузовой сети.

Рекомендации по Программам

- Программы «Улицы с доступной средой»:
 - Применять принципы проектирования «Улиц с доступной средой», которые учитывают интересы всех пользователей транспортной сети.

- Улучшить автобусную сеть, установив приоритеты для автобусов, такие как полосы для автобусов, приоритет светофора и принудительное использование камер.
- Расширить сеть велосипедных дорожек и улучшить доступ велосипедистов к мостам.
- Стремиться сделать доступными тротуары, пешеходные пространства, а также транзитные остановки и станции.
- Программы по обеспечению доступности транспорта:
 - Интегрировать систему оплаты проезда OMNY с пригородными автобусными системами и паромными перевозками во всей области проектирования NYMTC.
 - Расширить места приобретения проездных билетов.
- - Программа «Совместная мобильность»:
 - Расширить доступность услуг по совместному использованию транспортных средств, включая совместное использование велосипедов, автомобилей и поездок, которые поддерживают безопасные, доступные и устойчивые варианты передвижения.

Снижение Воздействия На Окружающую Среду

Планирование И Исследовательские Инициативы

- Рекомендации по исследованиям:
 - Изучить возможности более эффективной интеграции совместной мобильности и микромобильности в транспортную систему.
 - Исследовать технологические возможности для большей интеграции грузоперевозок.
 - Исследовать технологии, связанные с охраной окружающей среды.
 - Рассмотреть стимулы для владельцев транспортных средств на альтернативном топливе/электрических транспортных средств.
- Участвовать в исследованиях по мультимодальному планированию для решения проблем перегруженных участков, выявленных в рамках SMP.
- Использовать результаты инвентаризации землепользования, связанного с грузоперевозками, для определения возможностей расширения железнодорожных грузоперевозок и межтранспортных мощностей.

Сбор Данных, Прогнозирование И Оценка Эффективности

- Отслеживать производительность на уровне перегруженных участков.
- Отслеживать движения грузовиков и товарных потоков.
- Информировать о прогнозах парниковых газов при каждом определении соответствия транспортным нормам.

Рекомендации По Процессу Планирования

- Продолжать объединять соответствующие агентства и интересы частного сектора в рамках Рабочей группы по грузоперевозкам во множестве штатов для повышения эффективности доставки грузов.

- Разработать межведомственные подходы для сравнительного анализа и обмена информацией о технических характеристиках транспортных средств при закупках для государственного автопарка.
- Поощрять пригородные муниципалитеты к принятию политики «Доступных улиц», предусматривающей использование транзита, пешеходного и велосипедного транспорта для уменьшения перегруженности автотранспортом и связанных с этим выбросов.
- Разработать и принять руководство по охране окружающей среды для отбора проектов.
 - Использовать биосвейлы (биологические системы очистки от наносов и загрязнений с использованием болотных растений) там, где это целесообразно на водораздельных территориях.

Рекомендации по Программе

- Программа общественного планирования:
 - Включить в программу планирования местного сообщества альтернативы поездкам автомобилей, не перевозящих пассажиров (SOV).
- Программа альтернативных поездок:
 - Усилить и скоординировать программы работодателей по организации поездок на работу во всей области проектирования NYMTC.
 - Усилить работу с крупными работодателями, деловыми кругами, больницами, колледжами и другими учреждениями с целью поощрения альтернатив поездкам на одиночном автомобиле.
 - Продолжать и совершенствовать типовые программы для использования на таких объектах, как офисные парки, медицинские учреждения и студенческие городки, которые включают новые и инновационные транспортные услуги, такие как совместная мобильность и микромобильность.
- Общественное информирование и маркетинговые программы:
 - Проводить инициативы, стимулирующие использование общественного транспорта; поощрять пожилых людей подписываться на льготный проезд.
 - Повышать общественную известность службы 511NY и ее различных компонентов.
- Программа по снижению выбросов от автотранспорта для сокращения выбросов от общественного и частного автопарка:
 - Закупать гибридные или полностью электрические транспортные средства и паромы, работающих на более чистых двигателях, в рамках программ замены транспортных средств в течение всего срока службы.
 - Продолжать и расширять программу обмена информацией для местных муниципальных автопарков, используя существующие программы «Чистые города», где это возможно.
 - Поддерживать ускоренный вывод из эксплуатации дизельных двигателей до уровня 4 в устаревшем автопарке и заменять их более чистыми альтернативами, например, грузовиками, работающими на возобновляемом дизельном топливе или альтернативных видах топлива, таких как сжатый природный газ и электромобили.

- Расширить доступ и наличие станций зарядки электромобилей и других альтернативных видов топлива для поддержки целей экологически чистых грузоперевозок.
- Поощрять использование грузовых велосипедов в коммерческих целях.
- Программа инновационных материалов:
 - Тестировать водопроницаемые покрытия и бетон; организовывать зеленую инфраструктуру на улицах.
 - Обмениваться информацией об испытаниях проницаемых поверхностей между членами NYMTC, ответственными за дорожное хозяйство.

Устойчивость

Планирование И Исследовательские Инициативы

- Рекомендации по проведению исследований:
 - Составить перечень всех областей, включенных в программу Министерства жилищного строительства и городского развития США Rebuild by Design Program (Программа «Перестройка по проекту») и программу New York Rising Community Reconstruction Program (Программа Реконструкции Возрождающихся Общин Нью-Йорка), а также связанных с ними общественных императивов и предложений, касающихся транспорта.
 - Перечислить конкретные технологии, связанные с защитой и укреплением систем.
 - Составить перечень/оценку практических методов обеспечения устойчивости и адаптации для всех секторов.
 - Составить перечень соответствующих программ финансирования на всех уровнях, включая программы, источники и варианты частного сектора, имеющие отношение к защите и укреплению системы.
 - Определить ресурсы и источники финансирования для продолжения анализа рисков.
- Поддержка разработки подробных планов действий в чрезвычайных ситуациях на транспорте.
- Пересмотр анализа рисков FHWA (Федеральное управление автомобильных дорог) и мониторинг рисков на постоянной основе в рамках расширенного процесса планирования.

Сбор Данных, Прогнозирование И Оценка Эффективности

- Выявление и мониторинг уязвимых транспортных средств во всей области проектирования с использованием самых последних имеющихся прогнозов климата и повышения уровня моря.
- Разработка ежегодного отчета о региональной координации.

Рекомендации По Процессу Планирования

- Координировать работу транзитных агентств и юрисдикций по разработке процедур и планов реагирования на чрезвычайные ситуации.
- Поддерживать межведомственное планирование и проектирование систем защиты побережья.

- Разработать усовершенствованный процесс планирования устойчивости к внешним воздействиям с помощью Форума MAP и коллаборации Национального института стандартов и технологий «Умные регионы».
 - Изучить улучшенные варианты поездок и дублирования с помощью недавно созданной рабочей группы.
 - Продвигать дублирование видов транспорта.
 - Использовать информацию из СМР, социально-экономические и демографические прогнозы для изучения рабочей группой вариантов поездок и дублирования.
 - Изучить конкретные технологии, связанные с вариантами поездок и дублированием.
- Обмениваться результатами анализа рисков с местными муниципалитетами во всей области проектирования.
- Создать рабочую группу из представителей агентств-членов NYMTC для анализа и совершенствования экстренных и долгосрочных мер реагирования на климатические воздействия.
- Усовершенствовать механизмы финансирования проектов по защите и укреплению системы путем отбора проектов ТСС.
- Усилить механизмы финансирования проектов по выбору вариантов поездок и дублирования путем отбора проектов ТСС, основанных на результатах исследований рабочей группы.

Рекомендации по Программе

- Завершить широкий спектр проектов по повышению устойчивости, включая модернизацию мостов, улиц, светофоров, дворов и сооружений.

Рекомендуемые Проекты, Программы И Исследования

План «Двигаясь вперед» рекомендует многочисленные проекты, программы и исследования для улучшения передвижения людей и грузов в течение запланированного периода. Эти рекомендуемые улучшения и действия делятся на две различные категории: запрограммированные проекты, входящие в элемент Плана с финансовыми ограничениями, и перспективные проекты, предложения и исследования, входящие в элемент «Видение» Плана. Запланированные проекты в элементе финансовых ограничений достаточно проработаны, чтобы определить смету расходов. Проекты перспективного видения - это те проекты, программы и исследования, которые относительно не определены и почти во всех случаях не имеют установленного источника финансирования. Проекты видения часто переносятся в План с ограничениями, когда они достаточно определены. В *Приложении А* представлен основной перечень этих рекомендуемых пунктов.

Возможности Для Координации И Инвестиций В Систему Пешеходного И Велосипедного Транспорта

Общее видение поддерживается стратегиями по дальнейшему совершенствованию пешеходной и велосипедной транспортной системы в населенных пунктах, входящих в область проектирования NYMTC. Справочная информация, такая как демографические данные, данные о поездках, существующие объекты и планы для пешеходов и велосипедистов, лежащие в основе

стратегий, представлена вместе с перечнем существующих дорожных и внедорожных велосипедных объектов в Приложении В: **Элемент плана по пешеходам и велосипедам.**

Возможности Для Координации И Инвестиций В Движение Товаров

Потребности и проблемы, определенные в Региональном плане грузовых перевозок на 2018-2045 годы, касаются как городских, так и не городских округов области проектирования NYMTC; они перенесены в Элемент плана грузовых перевозок Плана «*Двигаясь вперед*». Региональный план грузовых перевозок определяет потребности, вопросы и рекомендации, связанные с грузовыми перевозками, относящиеся к **Общему видению**, и конкретные действия по грузовым перевозкам для включения в более широкий набор проектов, программ и исследований, рекомендованных Планом «*Движением вперед*» и составляющих Приложение Н: **Региональный элемент грузовых перевозок.**

Возможности Для Координации И Инвестиций В Специализированные Транспортные Услуги

В области проектирования NYMTC представлен разнообразный ландшафт транспортных услуг, включающий несколько уровней общественного транспорта, паратранзита (социальные перевозки престарелых и инвалидов) и вариантов перевозки людей. Эти услуги и разнообразие поставщиков услуг в этом географически и демографически разнообразном округе делают координацию потребностей и услуг для пожилых людей и людей с ограниченными возможностями сложной задачей. Возможности для координации и инвестиций в специализированные транспортные услуги являются важным компонентом рекомендаций Плана. В *Приложении F* представлен перечень этих возможностей, входящих в **План координации общественного транспорта - транспортные услуги для людей.**

Наша Схема Оплаты За Наш План

По расчетам, для адекватной эксплуатации и обслуживания компонентов и услуг системы Плана «*Двигаясь вперед*» до 2050 года потребуется около 906 миллиардов долларов США расходов в год (РВГ) (в среднем 31 миллиард долларов США в год). Примерно 95% прогнозируемых расходов на эксплуатацию и техническое обслуживание в области проектирования NYMTC связаны с эксплуатацией транзитных услуг.

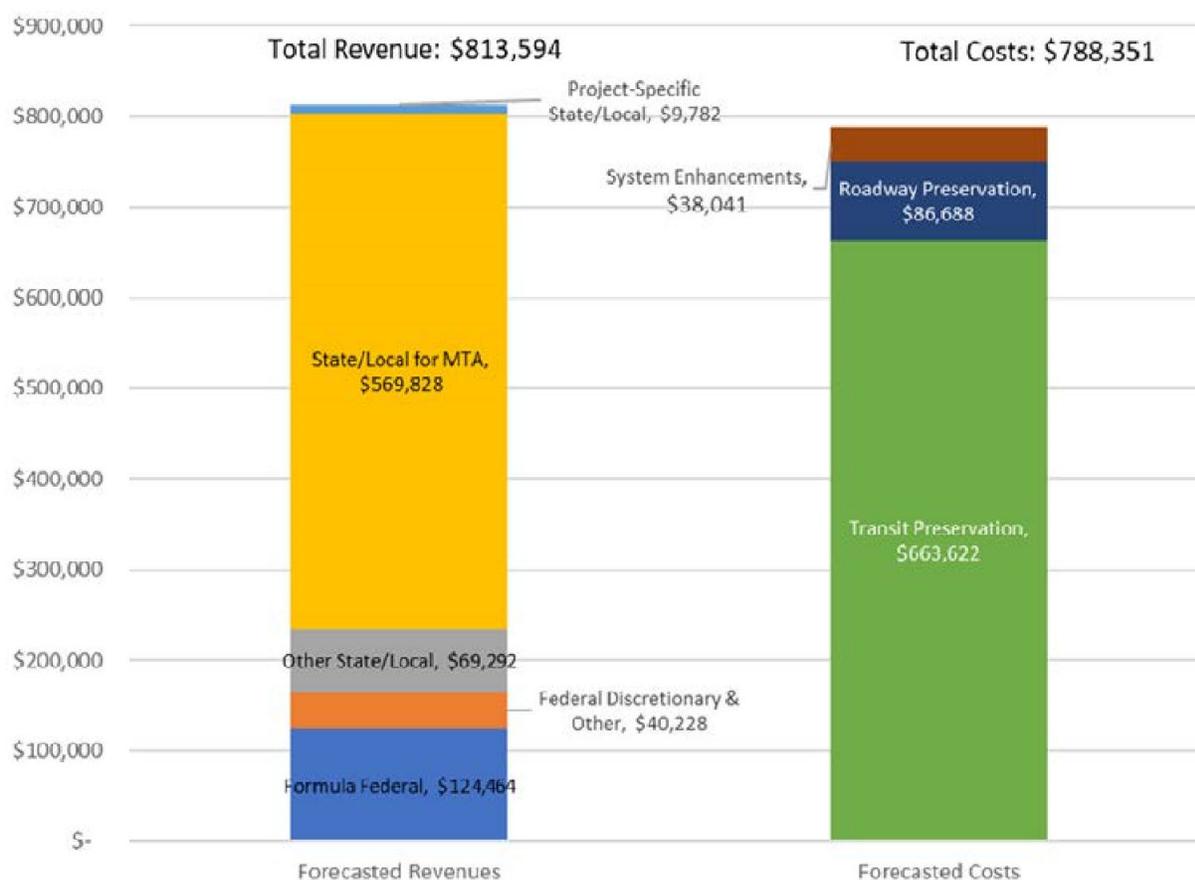
Между тем, для поддержания всех аспектов транспортной системы потребуется около 750 миллиардов долларов США в РВГ (в среднем 26 миллиардов долларов США в год) на проекты и стратегии по сохранению системы. Сохранение систем в широком смысле определяется как затраты, связанные с заменой, обновлением, модернизацией, восстановлением или реконструкцией компонентов транспортной системы, поддерживаемой федеральным правительством.

И, наконец, План «*Двигаясь вперед*» рекомендует проекты и стратегии по улучшению системы, общая сумма которых составляет 38 миллиардов долларов США в РВГ. Расширение системы — это расширение и/или улучшение существующей транспортной системы или добавление новых сегментов или услуг к транспортной системе для повышения пропускной способности и/или мощности.

Финансирование Плана

В целом, проекты и программы, предложенные для финансирования Плана «Двигаясь вперед», по прогнозам, обойдутся в 788 млрд долларов США в РВГ (в среднем 27 млрд долларов США в год) для сохранения и улучшения транспортной системы, поддерживаемой федеральным правительством, в течение планового периода. По оценкам Плана, в период планирования из всех источников - федеральных, государственных, местных и частных - будет доступно 814 млрд. долларов США, что в среднем составляет 28 млрд. долларов США в год.

Доходы и расходы - транспортная система с федеральной поддержкой (в миллионах долларов РВГ)



План «Двигаясь вперед» предполагает, что сильное федеральное партнерство, которое определяет финансирование транспорта в области проектирования NYMTC, сохранится в течение планового периода и будет играть значительную роль в сохранении и улучшении транспортной системы, поддерживаемой на федеральном уровне. Эти ресурсы будут использоваться совместно с доходами, разрешенными штатом Нью-Йорк, а местные доходы, как предполагается, будут доступны, при необходимости, для дополнения федерального и государственного финансирования. Члены NYMTC имеют давнюю и успешную историю предоставления не федеральной доли, необходимой для привлечения любых дополнительных средств, которые будут выделены региону.

В Плане *«Двигаясь вперед»* среди оценок доступного финансирования указан ряд федеральных, государственных и местных источников финансирования для конкретных проектов.

Наличие, принятие и реализация этих дополнительных возможностей финансирования зависит от законодательных действий на различных уровнях власти, а также от бюджетных и политических решений. Как организация, NYMTC не имеет законодательных полномочий принимать или реализовывать эти дополнительные возможности финансирования, поскольку они выходят за рамки процесса столичного транспортного планирования.

Управление Эффективностью Системы

В соответствии с федеральными правилами столичного планирования, NYMTC должен применять подход к управлению эффективностью транспортной системы при осуществлении своей деятельности по планированию и программированию транспорта, требуемой федеральным законодательством. Этот процесс требует создания и использования скоординированного и основанного на эффективности подхода к транспортному планированию и программированию в поддержку национальных целей для федеральных программ дорожного и общественного транспорта.

Основные Параметры Транспортной Системы, Поддерживаемой Федеральным Правительством

Более 19 000 миле-полос межштатных дорог, автострад, парковых дорог, скоростных шоссе, магистральных и коллекторных дорог.

Более 2 400 мостов всех типов, находящихся в собственности штата, округов и местных муниципалитетов.

Почти 480 маршрутных миль пригородных железных дорог и 225 маршрутных миль метро, находящихся в пассажирском сообщении, а также сотни миль местных, скоростных, пригородных и междугородных автобусных маршрутов и канатная дорога.

Разветвленная сеть пассажирских узлов, транзитных станций и остановок, автобусных терминалов и пересадочных узлов метро, паромных причалов и автобусных остановок.

Более 1 300 миль велосипедных объектов, от велосипедных дорожек общего пользования до дорожных велосипедных полос, а также пешеходные тротуары, тропинки и дорожки.

Вспомогательная инфраструктура, такая как железнодорожные станции и объекты технического обслуживания автодорог, зоны отдыха на автодорогах, автостоянки и гаражи, автобусные паркинги и транзитные склады, велосипедные парковки, пункты взимания платы, указатели, сигналы, электроника и другое оборудование.

Отчет об эффективности системы - это элемент Плана «*Двигаясь вперед*», который оценивает состояние и эффективность транспортной системы, устанавливает целевые показатели эффективности и сообщает о текущем прогрессе в достижении целевых показателей. Эти вопросы рассматриваются для следующих обязательных показателей:

- Показатели безопасности дорожного движения
- Состояние дорожного покрытия и мостов
- Производительность системы, грузоперевозки, а также эффективность программы по снижению заторов и улучшению качества воздуха
- Эффективность транзитных активов
- Показатели безопасности на транспорте

Кроме того, конкретные показатели эффективности также соответствуют каждой из *Целей видения*.

Документы Плана

План «*Двигаясь вперед*» состоит из глав и приложений, в которых представлены результаты обсуждений и анализов, проведенных в ходе разработки Плана.

Главы

Глава 1: Общее видение региональной мобильности NYMTC. Выбранные и назначенные должностные лица, входящие в состав NYMTC, признают, что мобильность - способность людей и грузов легко и безопасно перемещаться из одной точки в другую, а также между ними – имеет решающее значение для жизни каждого, кто живет, работает или посещает область проектирования NYMTC. Поэтому мы стремимся (1) обеспечить устойчивую, здоровую и справедливую мобильность для каждого человека; (2) эффективно инвестировать средства для удовлетворения этих транспортных потребностей; и (3) эффективно реагировать на транспортные проблемы завтрашнего дня. В процессе планирования концепции «*Двигаясь вперед*» использовались видение и цели, руководящие принципы и задачи, описанные в этой главе.

Глава 2: Как происходит планирование транспорта. Федеральное законодательство и соответствующие правила планирования требуют от МРО разработки долгосрочного регионального транспортного плана, пятилетней программы улучшения транспортного обслуживания и ежегодной единой рабочей программы планирования. План «*Двигаясь вперед*» — это региональный транспортный план на 2022-2050 финансовые годы для области проектирования NYMTC. План «*Двигаясь вперед*» включает в себя прогнозы будущих условий и потребностей, потенциальных транспортных улучшений, а также общее стратегическое видение транспорта и развития в области проектирования NYMTC. **Общее видение** региональной мобильности, которым руководствуется NYMTC, построено на основе стратегических целей членов и консультантов NYMTC, связанных с ними задач, а также соответствующих проектов, программ и исследований.

Глава 3: Контекст для нашего планирования - эффективность системы и будущие потребности. Отчет об эффективности системы — это элемент Плана «*Двигаясь вперед*», который оценивает состояние и эффективность транспортной системы, устанавливает целевые показатели

эффективности и сообщает о текущем прогрессе в достижении целевых показателей. Кроме того, в Отчете о работе системы, включенном в эту главу, рассматриваются следующие вопросы: безопасность дорожного движения, мосты и дорожное покрытие, работа системы, управление активами транзита, а также оценки и целевые показатели безопасности транзита.

Глава 4: Что мы планируем делать - планы, программы и проекты. В этой главе подробно описаны пять Целей видения и их задачи. Для каждой цели анализируются соответствующие тенденции и условия, а также описываются соответствующие существующие программные инициативы. Кроме того, рекомендуются кратко- и среднесрочные стратегии и действия для каждой цели и ее задач.

Глава 5: Программа действий по оплате плана. План «*Двигаясь вперед*» охватывает деятельность, связанную с транспортной системой, поддерживаемой федеральным правительством, включая эксплуатацию и техническое обслуживание системы; замену, обновление, модернизацию, восстановление или реконструкцию компонентов системы в течение всего срока службы; расширение и/или улучшение существующей транспортной системы или добавление новых сегментов или услуг к транспортной системе для повышения пропускной способности и/или мощности. В финансовой главе «*Двигаясь вперед*» описаны предполагаемые затраты на эти мероприятия и предполагаемые источники доходов для покрытия затрат.

Приложения

Приложение А: Рекомендуемые проекты, программы и исследования. План «*Двигаясь вперед*» рекомендует многочисленные проекты, программы и исследования для области проектирования NYMTC на период планирования 2021-2050 гг. Эти рекомендуемые улучшения и действия делятся на две различные категории: запрограммированные проекты, входящие в элемент Плана с финансовыми ограничениями, и перспективные проекты, предложения и исследования, входящие в элемент «Видение» Плана. Запланированные проекты в элементе финансовых ограничений достаточно проработаны, чтобы определить вероятные затраты и потенциальное финансирование. Проекты перспективного видения — это те проекты, программы и исследования, которые относительно не определены и почти во всех случаях не имеют установленного источника финансирования. Проекты видения часто переносятся в План с ограничениями, когда они достаточно определены.

Приложение В: Элемент «Пешеходы и велосипедисты». Пешие и велосипедные прогулки являются неотъемлемой частью жизни в области проектирования NYMTC, обеспечивая жителей средствами для передвижения на работу и отдыха. В данном элементе «Пешеходы и велосипедисты» описывается несколько стратегий, которые поддерживают цели **Общего видения** и способствуют дальнейшему развитию пешеходной и велосипедной транспортной системы.

Приложение С: Социально-экономические и демографические прогнозы (SED). В данном приложении представлены данные и информация о широком спектре последних социально-экономических и демографических тенденций и прогнозов на период действия Плана. Прогнозы SED были разработаны для «региона прогнозирования» в 31 округе столичного региона, охватывающего несколько штатов. Прогнозы представлены по следующим категориям: занятость, население, рабочая сила, домохозяйства и размер домохозяйств. Эти прогнозы, географически

разделенные на отдельные зоны анализа дорожного движения, являются основополагающими исходными данными для прогнозирования спроса на поездки в рамках транспортной системы.

Приложение D: Оценка экологической справедливости и Раздела VI. Каждый день миллионы людей из различных сообществ перемещаются по области проектирования NYMTC. Одним из руководящих принципов NYMTC является принятие во внимание в процессе планирования потребностей всех пользователей во всей области проектирования. Федеральные мандаты подчеркивают важность решения проблемы непропорционально высоких и неблагоприятных последствий для здоровья человека или окружающей среды для меньшинств и населения с низким уровнем дохода во всех аспектах процесса транспортного планирования и требуют, чтобы получатели федеральной помощи соблюдали политику, изложенную в Разделе VI Закона о гражданских правах и директивах по экологической справедливости. Оценка экологической справедливости и Раздела VI обеспечивает соблюдение требований в отношении недискриминации и справедливости в процессе планирования и программирования транспорта для плана *«Двигаясь вперед»*.

Приложение E: Смягчение воздействия на окружающую среду и новые консультации. NYMTC стремится защитить и улучшить природные ресурсы региона, содействовать энергосбережению, улучшить качество жизни и обеспечить согласованность между транспортными улучшениями и планируемым ростом на уровне штата и на местном уровне. Говоря о разработке Плана *«Двигаясь вперед»*, бережное отношение к окружающей среде и смягчение последствий поддерживают **Общее видение** и цели плана, в частности, цель плана - снижение воздействия на окружающую среду. NYMTC официально оформил процесс консультаций для плана *«Двигаясь вперед»*, напрямую обратившись к различным партнерским агентствам за информацией об экологических инициативах в регионе NYMTC и участвуя в различных мероприятиях по работе с общественностью. В ходе этих консультаций были выявлены проблемы, связанные с ресурсами и охраной природы, которые легли в основу разработки Плана.

Приложение F: Скоординированный план перевозок общественного транзита и услуг для людей. Область проектирования NYMTC характеризуется большим, разнообразным, мультимодальным транспортным ландшафтом, включающая несколько уровней общественного транспорта, пара-транзита (социальные перевозки престарелых и инвалидов) и вариантов предоставления услуг населению. Эти многочисленные уровни транспортных услуг и большое количество поставщиков в этом географически и демографически разнообразном районе затрудняют координацию потребностей и услуг для конкретных групп населения. Координационный план отражает изменения в федеральной программе финансирования и определяет возможности для координации и инвестиций в специализированные транспортные услуги во всей области проектирования NYMTC путем сравнения различных транспортных услуг, доступных в каждом из округов и округов, с потребностями двух целевых групп населения: пожилых людей (в возрасте 65 лет и старше) и людей с ограниченными возможностями.

Приложение G: Отчет о привлечении общественности. NYMTC разработал План *«Двигаясь вперед»* частично благодаря привлечению общественности, которая задействовала различные избирательные группы и ключевые аудитории в области проектирования. Были получены данные от общественности, общественных правозащитных групп, заинтересованных сообществ и других

заинтересованных сторон, включая Подкомитет регионального транспортного плана, состоящий из представителей агентств области проектирования NYMTC. Привлечение сообществ, традиционно не получающих должного обслуживания, включая представителей экологической справедливости (т.е. меньшинств или малообеспеченных) и людей с ограниченным знанием английского языка, было широко освещено в рамках информационно-разъяснительной работы, связанной с Планом *«Двигаясь вперед»*. NYMTC приступил к информационно-просветительской работе в рамках плана *«Двигаясь вперед»*, проведя несколько очных семинаров по совместной мобильности в сентябре, ноябре и декабре 2019 года и общерегиональный семинар по микромобильности в январе 2020 года. В начале 2020 года NYMTC приступил к реализации дополнительных элементов информационно-разъяснительной работы по плану, когда в США был выявлен новый тип вируса – коронавирус (COVID-19). NYMTC разработал план информационно-разъяснительной работы, который включал в себя значительное личное участие в общественных семинарах, фокус-группах, а также выездных мероприятиях в Нью-Йорке, Лонг-Айленде и Нижней долине Гудзона. Когда этот регион стал ранним очагом пандемии, и перспектива проведения работы с большими группами людей фактически лицом к лицу стала недопустимой, NYMTC переключил программу *«Двигаясь вперед»* на дистанционные и виртуальные формы работы с населением, обращая тщательное внимание к тому, чтобы получить наиболее разнообразный и представительный вклад. Общественные семинары были преобразованы в серию очень успешных интерактивных виртуальных семинаров.

Приложение Н: Региональный план грузоперевозок. Товарные потоки, то есть перемещение всех видов товаров, определяют потребность в транспортных активах и инфраструктуре и их использование. Ожидания товарных потоков обеспечивают важную основу для планирования физических, эксплуатационных или нормативных улучшений. В данном приложении представлена справочная информация об объемах и стоимости товарных потоков, а также о тенденциях их изменения в области проектирования NYMTC и более обширной зоне, включающей 10 региональных агентств планирования, в том числе NYMTC, в Нью-Йорке, Коннектикуте, Нью-Джерси и Пенсильвании. Анализ товарных потоков, в свою очередь, позволяет оценить эффективность и потребности, связанные с мультимодальными грузовыми сетями, объектами и логистикой. Элемент грузовых перевозок, представленный в данном приложении, основывается на результатах анализа и оценок.