Обзор предлагаемой Программа улучшения транспорта на федеральные финансовые годы (FFY) 2023-2027

Транспортный совет Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) - это региональная правительственная организация, которая представляет собой Планирующую организацию агломерационного уровня (MPO) г. Нью-Йорк, Лонг-Айленда и нижней долины реки Гудзон. В рамах федерального законодательства MPO's необходимы для заселенных территорий, обеспечивая доступ к федеральному финансированию транспортной системы.

В обязанности NYMTC входит разработка и внедрение пятилетней Программы улучшения транспортной системы (TIP), которая предусматривает право на получение федерального финансирования по проектам улучшения транспортной системы. Программа TIP на 2023-2027 ФГ NYMTC была разработана в рамках федерального закона, предусматривающего разрешение на транспортировку, на момент создания настоящего документа, который называется Законом об инвестициях в инфраструктуру и рабочие места (IIJA). Программа TIP отвечает соответствующим требованиям данного законодательного акта и соответствующих федеральных правил планирования; в частности, 23 CFR, часть 450.326 и 23 CFR, часть 450.328. Определение соответствия транспортной системы было проведено в рамках данной программы TIP в соответствии с требованиями 40 CFR, часть 93, в зонах, где качество воздуха не отвечает требованиям, и в зонах технического обслуживания согласно поправкам в Закон о чистоте воздуха от 1990 года.

Программа TIP на 2023-2027 ФГ - это программа для проектов, которые были выбраны для предоставления федерального финансирования и/ или допусков на федеральном уровне либо осуществления иных действий в рамках Раздела 23 U.S.C. и Раздела 49 U.S.C. Главы 53. и, а после ее внедрения Транспортным советом Нью-Йоркской агломерации (NYMTC) проекты будут представлены на включение в Программу совершенствования транспортной системы на территории штата (STIP), подготовленную штатом Нью-Йорк.

NYMTC и зона планирования

NYMTC - это региональный совет, который представляет собой Планирующую организацию агломерационного уровня (MPO) г. Нью-Йорк, Лонг-Айленда и нижней долины реки Гудзон, организованную губернатором штата Нью-Йорк и сертифицированную федеральным правительством. NYMTC предоставляет для своего региона форум совместного планирования, в рамках которого можно решать вопросы, связанные с транспортной системой на региональном уровне, а также планировать и принимать решения касательно использования федеральных средств,

выделяемых для транспортной сферы. В качестве требования при получении федерального финансирования для транспортной сферы МРО в урбанизированных регионах должны поддерживать непрерывный, совместный и комплексный процесс планирования транспортной системы с учетом всех видов транспорта при помощи следующих одобренных продуктов планирования:

- Долгосрочный региональный план транспортной системы (минимально на 20 лет - далее "План")
- Среднесрочная программа улучшения транспортной системы (минимально на 4 года - далее "TIP")
- Единая программа работ по планированию на год (один год - далее "UPWP")
- Процесс контроля перегрузок (CMP), поскольку зона планирования NYMTC обозначена как зона контроля транспорта;
- Определение соответствия транспортной системы, которое предусматривает анализ выбросов на региональном уровне, поскольку зона планирования NYMTC включает все или часть нескольких зон, где качество воздуха является несоответствующим или зон технического обслуживания согласно поправкам в Закон о чистоте воздуха от 1990 года, и
- Периодически обновляемый план привлечения общественности.

Рисунок 1 - Процесс планирования транспортной системы на региональном уровне

NYMTC включает девять членов с правом голоса и семь членов с консультативными функциями. Члены с правом голоса - это руководители округов Нассау и Саффолк на Лонг-Айленде и округов Путнэм, Рокленд и Вестчестер в нижней части долины

Гудзона; комиссар Департамента транспорта Нью-Йорка и директор Департамента городского планирования; комиссар Департамента транспорта штата Нью-Йорк и генеральный директор Городского транспортного управления.

Члены с консультативными функциями - генеральные директора Управления портов г. Нью-Йорк и Нью-Джерси, Нью-Джерси Транзит и Управления транспортного планирования Северного Джерси; а также руководители регионов или подразделений Департамента охраны окружающей среды штата Нью-Йорк, Федерального управления автомобильных дорог, Федерального управления транзита и Агентства по охране окружающей среды США.

Зона планирования NYMTC включает пять районов Нью-Йорка, а также пять округов, расположенных в пригороде, на Лонг-Айленде и в нижней долине реки Гудзон. Зона планирования включает 2440 квадратных миль, а население на 2020 год составляет 13,17 миллиона человек, что соответствует 65% населения штата Нью-Йорк и 4 % населения страны.

Данная зона планирования также включает в себя обширную транспортную систему, состоящую из центральных дорог протяженностью 28 820 миль, улиц и автомагистралей, нескольких коммерческих аэропортов и приморских объектов как пассажирского, так и грузового назначения, региональных железнодорожных путей протяженностью 1389 миль, а также железнодорожных путей для скоростного транспорта протяженностью 689 миль, множества автобусных транзитных, паратранзитных, междугородних и внутригородских автобусных маршрутов и пересадочных станций.

Рисунок 2 - Зона планирования NYMTC

Контекст планирования программы улучшения транспортной системы NYMTC

Программа улучшения транспортной системы NYMTC (TIP) на 2023-2027 ФГ основана на текущем региональный плане транспортной системы NYMTC *"Двигаясь вперед, связываем ваш регион"* и согласуется с ним. *Общая концепция* плана "Двигаясь вперед", направленного на обеспечение региональной мобильности ставит пять целей, разработанных совместно членами NYMTC:

Транспортная система обеспечивает безопасность и сохранность людей и грузов во всех сферах использования и видах транспорта.

Транспортная система, которая поддерживается, эксплуатируется и координируется для обеспечения справедливого, надежного, простого, доступного и бесперебойного движения по региону.

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

Транспортная система, которая минимизирует выбросы парниковых газов и другое воздействие на окружающую среду, особенно последствия изменения климата.

Транспортная система, которая является устойчивой и способной смягчать хронические и острые стрессы и сбои, адаптироваться к ним и реагировать на них.

План "Двигаясь вперед" признает, что регион, охватывающий несколько штатов, частью которого является зона планирования NYMTC, имеет одну из старейших, самых сложных и интенсивно используемых транспортных сетей в мире. Примечательно, что доля общественного транспорта в этой сети является самой высокой в Соединенных Штатах. На нее приходится почти 40% всех поездок на общественном транспорте в стране, что свидетельствует о масштабах компонента сети общественного транспорта.

Социально-экономические и демографические прогнозы плана *"Двигаясь вперед"* определяют вероятность того, что в регионе, охватывающем несколько штатов, будет наблюдаться значительный рост населения, рабочих мест, экономической активности и поездок в течение периода действия Плана. Данная вероятность представляет собой проблему для региональной транспортной системы и подчеркивает важность

обеспечения будущего роста при сохранении качества жизни и здоровья жителей и гостей.

План *"Двигаясь вперед"* также признает пандемию COVID-19, которая значительно нарушила тенденции роста. Несмотря на то, что данные прогноза были откорректированы с целью отображения данного краткосрочного воздействия и вытекающей экономической неопределенности, текущие условия и последствия пандемии в значительной степени носят спекулятивный характер. 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 в области занятости и численности населения они будут включены в следующий набор социально-экономических прогнозных данных.

План *"Двигаясь вперед"* признает вероятность того, что технологические, поведенческие, экономические и экологические изменения, начало которых уже очевидно, повлияют на общую мобильность региона. Некоторые из этих изменений станут результатом пандемии COVID-19 или будут ускорены ею. Другие находятся в стадии реализации и продолжат развиваться после окончания пандемии. Данные тенденции могут изменить характер и способы передвижения людей и товаров в регионе, охватывающем несколько штатов.

Следовательно, план *"Двигаясь вперед"* учитывает потенциальное влияние на транспорт многочисленных трансформационных изменений, включая такие понятия как совместное использование автомобилей, мобильность как сервис, электронная коммерция, локальное производство, изменение климата и экстремальные погодные явления, преобразование энергии, изменение демографических показателей и и ожиданий от образа жизни /вида выполняемой работы, а также изменение моделей землепользования.

Разработка и содержание программы TIP

23 CFR § 450.326 *содержит федеральные нормы, регулирующие разработку и содержание программы TIP. Соответствующие подразделы данного нормативного акта приведены ниже вместе с описанием того, каким образом были выполнены конкретные требования по программе TIP на 2023-2027 ФГ.*

23 CFR § 450.326 (a) – Процесс разработки

MPO в сотрудничестве со штатом (штатами) и любым привлеченным оператором (операторами) общественной транспортной системы должны разработать программу TIP для зоны планирования агломерации. Программа TIP должна отражать инвестиционные приоритеты, заданные текущим планом транспортной системы агломерации, и должна охватывать период не менее 4 лет, обновляться не реже одного раза в 4 года и должна быть одобрена MPO и губернатором. Тем не менее, если программа TIP охватывает период продолжительностью более 4 лет, FHWA и FTA будут рассматривать проекты в течение дополнительных лет в информационных целях. MPO вправе обновлять программу TIP чаще, однако цикл обновления программы должен быть совместим с процессом разработки и утверждения STIP. Срок действия программы TIP истекает, когда истечет срок утверждения STIP со стороны FHWA/FTA. Копии любых обновленных или пересмотренных программ TIP предоставляются в FHWA и FTA. В зонах с несоответствующим качеством воздуха и

технического обслуживания, на которые распространяются требования соответствия транспортной системы, FHWA и FTA, а также MPO должны определить соответствие любой обновленной или измененной TIP в рамках Закона о чистоте воздуха и нормативных актов EPA о соответствии транспортной системы (40 CFR, часть 93, подраздел A).

Программа TIP на 2023-2027 ФГ была совместно разработана членами NYMTC, в том числе Департаментом транспорта штата Нью-Йорк (NYSDOT) и соответствующими операторами общественной транспортной системы в контексте планирования, определенном планом "*Двигаясь вперед"*. Члены NYMTC сотрудничают в вопросах выбора проектов, которые будут включены в программу TIP, учитывая их индивидуальные планы капиталовложений и потребности региона, а также общее видение, как это описано в плане "*Двигаясь вперед*". Поскольку некоторые критерии загрязнения зоны с несоответствующим качеством воздуха, определенные в соответствии с поправками в Закон о чистоте воздуха от 1990 года, нарушают область планирования NYMTC, определение соответствия транспортной системы было разработано и одобрено вместе с настоящей программой TIP.

23 CFR § 450.326 (b) - Мнение общественности

MPO должна предоставить всем заинтересованным сторонам возможность высказать свое мнение относительно предлагаемой программы TIP в соответствии с требованиями § 450.316(a). Кроме того, в TMA в зонах с несоответствующим качеством воздуха, MPO должна провести минимально одно официальное открытое собрание во время разработки TIP, что должно быть предусмотрено планом участия, описанным в § 450.316(a). Помимо этого, MPO должна опубликовать или иным образом обеспечить доступность программы TIP для всеобщего ознакомления, в том числе (в максимально возможной степени) в электронном формате и на носителе, например в сети Интернет, как это описано в § 450.316(a).

Предварительная версия программы TIP на 2023-2027 ФГ была опубликована в течение официального периода публичного рассмотрения в целях выяснения мнения общественности. Визуальное представление проектов в черновой программе TIP согласно территориальному расположению стало общедоступным вместе с документацией по программе TIP. Период рассмотрения со стороны общественности отвечал принятым NYMTC общим процедурам участия общественности. В течение периода рассмотрения со стороны общественности NYMTC провел несколько виртуальных общественных встреч в качестве дополнительной площадки для общественного анализа.

С 1 октября 2010 года нация индейцев Шиннекок была признана на федеральном уровне руководством индейского племенного сообщества. NYMTC уведомляет руководство племени о процессах планирования, включая разработку программы TIP и Плана.

23 CFR § 450.326 (c) и (d) - Поставленные задачи

Программа TIP должна быть разработана таким образом, чтобы после внедрения она обеспечивала достижение поставленных задач, которые определены в §450.306(d).

Программа TIP должна включать в максимально возможной степени описание предполагаемого влияния TIP на достижение поставленных задач, которые определены планом транспортной системы агломерации с увязкой инвестиционных приоритетов к этим поставленным задачам.

NYMTC внедрил и задействует основанный на эффективности подход к принятию решений в области перевозок для поддержки общенациональных целей касательно эффективности транспортной системы, как это подробно описано в 23 U.S.C. §150(b), а также общих целей, описанных в 49 U.S.C. № 5301 (c) для того, чтобы задать нормативы исправности инфраструктуры общественного транспорта и транспортных средств. Поставленные задачи на общенациональном уровне включают:

- Безопасность – добиться значительного снижения количества смертельных случаев и серьезных травм на всех дорогах общего пользования.
- Состояние инфраструктуры - поддержка основных средств дорожной инфраструктуры в хорошем состоянии.
- Снижения количества пробок - добиться значительного сокращения количества пробок на автомобильных дорогах общенационального значения.
- Надежность системы - повысить эффективность системы функционирования наземного транспорта.
- Грузовые перевозки и экономическая состоятельность - совершенствование национальной сети грузовых перевозок, расширение возможностей сельских сообществ в доступе к национальным и международным торговым рынкам, а также поддержка регионального экономического развития.
- Экологическая устойчивость - повышение производительности транспортной системы при обеспечении защиты и улучшении окружающей среды.
- Сокращение задержек в реализации проекта — снижение стоимости проекта, содействие созданию рабочих мест и развитию экономики, а также ускорение процесса перемещения людей и грузов за счет ускорения завершения проекта.

В рамках данных требований задачи, поставленные в соответствии с общенациональными целевыми показателями, и предполагаемое влияние программы TIP на 2023–2027 ФГ на их достижение описаны в Приложении А.

23 CFR 450.326 (e) - Перечень проектов

Программа TIP должна включать капитальные и не капитальные проекты по наземным перевозкам (или этапы проектов) в пределах границ зоны планирования агломерации, предлагаемые для финансирования в рамках 23 U.S.C. и 49 U.S.C. Глава 53 (включая проекты альтернативных видов транспорта; связанные с ними улучшения транзитных перевозок; проекты транспортной системы на территории этнических меньшинств, транспортной программы для федеральных территорий и программы доступа к федеральным территориям; проекты повышения безопасности на магистралях; проекты прокладки маршрутов; доступных пешеходных дорожек и велосипедных площадок), за исключением следующих наименований, которые могут быть включены:

(1) Проекты по обеспечению безопасности, финансируемые в соответствии с 23 U.S.C. 402 и 49 U.S.C. 31102;

(2) Проекты агломерационного планирования, финансируемые в соответствии с 23 U.S.C. 104(d) и 49 U.S.C. 5305(d);

(3) Государственные проекты планирования и исследований, финансируемые в соответствии с 23 U.S.C. 505 и 49 U.S.C. 5305(e);

(4) По усмотрению государства и MPO, проекты агломерационного планирования, финансируемые за счет средств Программы развития наземного транспорта;

(5) Проекты по оказанию экстренной помощи (за исключением тех, которые связаны со значительными функциональными, географическими или производственными изменениями);

(6) Общенациональные проекты планирования и исследований, финансируемые в соответствии с 49 U.S.C. 5314; а также

(7) Проекты по надзору за управлением проектами, финансируемые в соответствии с 49 U.S.C. 5327.

Программа TIP на 2023–2027 ФГ была разработана совместно членами NYMTC с учетом целей федерального финансирования, предоставляемого NYSDOT, на основании его распределения по штату, получающему финансирование, и между штатами на национальном уровне согласно формуле в рамках федерального ассигнования. Члены NYMTC сотрудничают в вопросах определения и выбора проектов, которые будут включены в предлагаемую программу TIP, учитывая их индивидуальные планы капиталовложений и потребности региона, а также общее видение, как это описано в плане "*Двигаясь вперед*".

В зоне планирования NYMTC транспортная система создает множество потребностей, начиная от снижения количества пробок и заканчивая обслуживанием системы, улучшением качества воздуха и безопасности, а также адаптацией к изменениям, вызванным меняющимися потребностями в сфере перевозок. Концепции улучшений должны согласовываться с планом "*Двигаясь вперед*", а основные улучшения должны быть детально изучены, прежде чем их можно будет рассматривать в качестве проектов по улучшению. Дополнительные требования к планированию и программированию, основанные на результатах, помогают направлять разработку программы, работая в соответствии с устоявшимися требованиями соответствия плану "*Двигаясь вперед*" и сохраняя финансовые ограничения в процессе выбора проекта. Члены NYMTC стремятся учитывать различные потребности и нормативные требования при выборе проектов для включения в TIP.

23 CFR 450.326 (f) - Проекты регионального значения

Программа TIP должна включать все проекты регионального значения, которые требуют действий со стороны FHWA или FTA, независимо от того, будут ли эти проекты финансироваться в соответствии с разделом 23 U.S.C. Главы 1 и 2 или 49 U.S.C. Главы 53 (например, дополнительное устройство развязки между Межштатной системой дорог и системой штата, и/ или частными фондами и проектами, определенными Конгрессом, не финансируемыми в соответствии с 23 USC или 49 USC, Главы 53). В целях информирования общественности и соответствия требованиям, программа TIP должна включить все регионально значимые проекты, предлагаемые к финансированию из федеральных фондов, кроме тех, которые находятся в ведении FHWA или FTA, а также все регионально значимые проекты, которые подлежат финансированию из нефедеральных фондов.

В Таблице XX раздела "Сводные таблицы" представлен перечень других федеральных и не федеральных проектов регионального значения, включенных в программу TIP на 2023-2027 ФГ:

23 CFR 450.326 (g) - Информация по проекту

Программа TIP должна включать, по каждому проекту или этапу (например, предварительное проектирование, окружающая среда/NEPA, право прохода, разработка или строительство) следующее:

(1) Достаточное количество описательных материалов (т.е. тип работ, сроки и продолжительность) для идентификации проекта или этапа;

(2) Предполагаемая общая стоимость проекта, которая может превышать период программы TIP продолжительностью в 4 года;

(3) Размер федеральных средств, которые предлагается за каждый год программы для реализации проекта или этапа (в первый год включена предлагаемая категория федеральных средств и источник(и) не федеральных средств. Во второй, третий и четвертый годы включается вероятная категория или возможные категории федеральных средств и источников не федеральных средств);

(4) Выявление агентств, ответственных за реализацию проекта или этапа;

(5) В зонах несоответствия качества воздуха и технического обслуживания, идентификация тех проектов, которые идентифицированы как TCM в применимом SIP;

(6) Для зон несоответствия качества воздуха и технического обслуживания, включенные проекты следует описать подробно (концепция проекта и объем) в целях анализа качества воздуха согласно норм соответствия транспортной системы EPA (40 CFR, часть 93, подраздел A); а также

(7) На территориях, где действует Закон об американцах-инвалидах требуются разработка плана паратранзита и ключевых станций, а также определение тех проектов, которые будут реализовывать эти планы.

Списки проектов, которые учитывают программу TIP на 2023-2027 ФГ соответствуют требованиям 23 CFR 450.326 (g), изложенным выше. Кроме того, программа TIP на 2023-2027 ФГ включает проекты, которые продвигают планы по разработке транзитов членов NYMTC в соответствии с Законом об американцах инвалидах (ADA). За разработку и реализацию планов разработки транзитов отвечает каждое из агентств-членов NYMTC. Таким образом, планы разработки транзитов для пяти пригородных округов, города Нью-Йорка, штата Нью-Йорк и MTA способствуют реализации ключевых проектов в рамках программы TIP на 2023-2027 ФГ.

23 CFR 450.326 (h) - Классификация проекта

Проекты, которые, как считается, не подходят по масштабу для индивидуальной идентификации в течение данного года действия программы, могут быть сгруппированы по функциям, типу работ или территориальной принадлежности в соответствии с применимой классификацией в рамках 23 CFR 771.117(c) и (d) и/ или 40 CFR часть 93. В зонах несоответствия качества воздуха и технического обслуживания классификация проектов должна соответствовать классификации "пректов-исключений", которая представлена в нормах соответствия транспортной системы EPA (40 CFR, часть 93, подраздел A). Кроме того, проекты, предложенные для финансирования в соответствии с разделом 23 U.S.C. Глава 2, которые не имеют регионального значения, могут быть сгруппированы в одну позицию или определены индивидуально в программе TIP.

Каждый этап работы, предложенный членами NYMTC, проходит проверку на соответствие поправкам к Закону о чистоте воздуха от 1990 года. Масштабы проекта проходят проверку с тем, чтобы убедиться, что они запрограммированы надлежащим образом, и Межведомственная консультативная группа, в состав которой входят представители Агентства по охране окружающей среды США, Департамента охраны окружающей среды штата Нью-Йорк, а также FHWA, FTA и

NYSDOT, проводит окончательную проверку, когда статус качества воздуха по проекту выносится на рассмотрение. Наконец, проекты, которые определены, как не исключаемые, включаются в Анализ выбросов в регионе, а результаты представлены в определении соответствия транспортной системы, которое оглашается при одобрении программы TIP.

23 CFR 450.326 (I) - СОГЛАСОВАННОСТЬ ПЛАНА

Каждый проект или этап, включенные в программу TIP, должны отвечать одобренному плану транспортной системы агломерации.

NYMTC оценивает программирование проектов и повторно проверяет каждый проект на предмет соответствия плану "*Двигаясь вперед*".

23 CFR 450.326 (J) *- ПЛАН ФИНАНСИРОВАНИЯ*

Программа TIP должна предусматривать план финансирования, который демонстрирует, как может быть реализована одобренная TIP, отражает ресурсы из государственных и частных источников, которые, как ожидается, будут доступны для реализации TIP, и рекомендует любые дополнительные стратегии финансирования для необходимых проектов и программ. При разработке программы TIP MPO, штат (штаты) и оператор (операторы) общественной транспортной системы совместно должны разработать расчет средств, которые, как разумно предполагается, будут доступны для поддержки реализации TIP в соответствии с §450.314(a). Могут быть включены только те проекты, для которых разумным образом предполагается выделение средств на строительство или эксплуатацию.

При разработке финансового плана MPO должна учитывать все проекты и стратегии, финансируемые в соответствии с разделом 23 U.S.C, разделом 49 U.S.C. главы 53, а также другие федеральные фонды; и проекты регионального значения, не финансируемые из федерального бюджета. В целях осуществления транспортных операций и технического обслуживания план финансирования должен включать системную оценку затрат и источников дохода, которые, как предлагается, будут понесены при соответствующей эксплуатации и обслуживании федеральных автомагистралей (как это определено в 23 U.S.C. 101(a)(6)) и общественной транспортной системы (как это определено в разделе 49 U.S.C. главы 53). Кроме того, в иллюстративных целях план финансирования может включать дополнительные проекты, которые были бы включены в TIP, если бы появились разумные дополнительные ресурсы сверх тех, которые указаны в плане финансирования. Оценка затрат и источников дохода по программе TIP должна учитывать темпы инфляции с тем, чтобы отразить "расход за год в долларах", на основании разумных финансовых принципов и информации, разработанных совместно MPO, штатом (штатами) и оператором (операторами) общественной транспортной системы.

23 CFR 450.326 (K) - РАЗУМНО ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ

Программа TIP должна включать проект или этап проекта только в том случае, если можно обоснованно предложить, что проекту будет предоставлено полное финансирование в течение периода времени, предусмотренного для его реализации. В зонах несоответствия качества воздуха и технического обслуживания проекты, включенные в первые 2 года программы TIP, должны представлять лишь таковые, для которых доступны и выделены средства. В отношении программы TIP финансовые ограничения должны отражаться и сохраняться по годам, а также она должна включать достаточное количество финансовой информации, чтобы продемонстрировать, какие проекты подлежат реализации с использованием текущих и/или разумно доступных доходов, в то время как объекты, поддерживаемые из федерального бюджета, соответствующим образом эксплуатируются и обслуживаются. Что касается предлагаемых источников финансирования, стратегии обеспечения их доступности определяются планом финансирования в соответствии с пунктом (h) настоящего раздела.

23 CFR 450.326 (L) - СОКРАЩЕНИЕ ИСТОЧНИКОВ ДОХОДА

В случаях, когда FHWA и FTA считают, что программа TIP имеет финансовые ограничения, а источник дохода впоследствии удаляется или существенно сокращается (т.е. ввиду законодательных или административных действий), FHWA и FTA не отменяют первоначальное определение бюджетных ограничений. Однако в таких случаях FHWA и FTA не будут предпринимать действий в соответствии с обновленной или измененной программой TIP, которая не отражает изменившуюся ситуацию по доходам.

Разумно предполагаемые ресурсы и стратегии дополнительного финансирования

Программа TIP на 2023-2027 ФГ ограничена в финансовом отношении в рамках выделенного в настоящее время или разумно предполагаемого финансирования в соответствии с разделом 23 U.S.C. и Разделом 49 U.S.C. Глава 53. Прогнозные показатели ресурсов по программе TIP основаны на программах финансирования, одобренных в рамках Закона об инвестициях в инфраструктуру и рабочие места (IIJA), который был подписан в ноябре 2021 года. После одобрения в рамках IIJA финансирование согласно федеральной формуле распределяется между штатами и на территории одного штата. Программа TIP отражает оценочные показатели финансирования по программам и годам, которые разрабатываются совместно штатом Нью-Йорк и операторами общественной транспортной системы. Федеральные программы финансирования, доступные на конкурсной/дискреционной основе, составляются на основании уведомления о выборе проекта.

Прогнозные показатели в рамках программы TIP по предполагаемым ресурсам представляют собой средний показатель долгосрочного прогнозного показателя, который отражен в текущем региональный плане транспортной системы, который называется план *"Двигаясь вперед"*. Долгосрочные прогнозные показатели в отношении ресурсов приведены в Главе 5 Плана. Прогноз объема ресурсов по программе TIP включает различные федеральные, государственные и местные источники финансирования.

План "Двигаясь вперед" определяет ряд дополнительных федеральных, государственных и местных финансовых стратегий среди оценок доступного финансирования. Ожидается, что данные возможности финансирования будут доступны для проектов в рамках плана *"Двигаясь вперед"* и программы TIP. Данное суждение основано на изучении осуществимости, достоинств и прецедентов в районе Нью-Йорка и на других территориях, а также на недавних планах финансирования, разработанных для крупных проектов в области планирования NYMTC. Дополнительные стратегии финансирования включают государственно-частное партнерство, прирост стоимости, финансирование за счёт заёмных средств, дискреционное федеральное финансирование и расчёты в условиях перегрузки. Стратегии обеспечения их доступности описаны в главе 5 Плана. Примеры данных стратегий финансирования приведены в программе TIP.

Проекты, стратегии и регионально значимые проекты

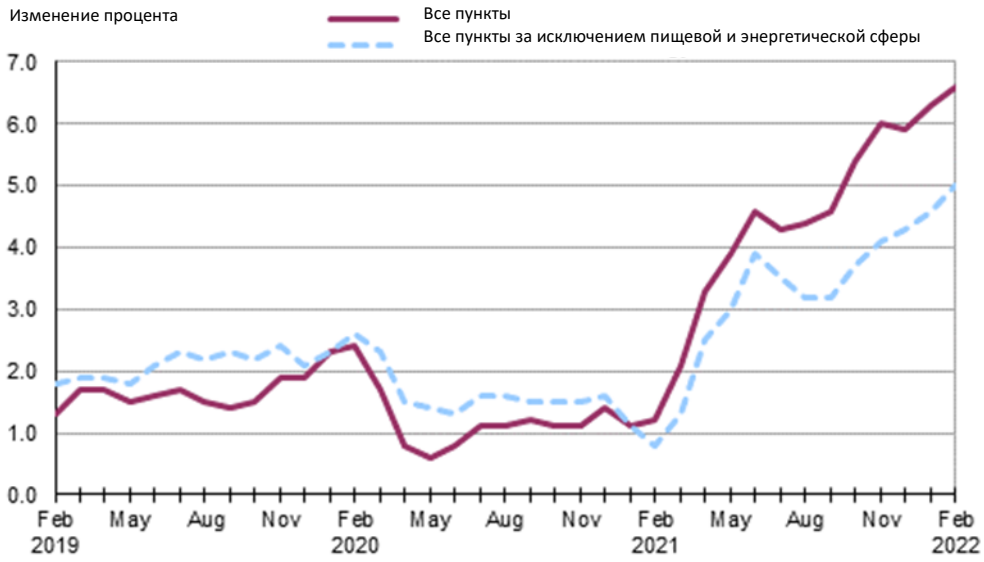
В программе TIP представлены проекты, программы и стратегии, финансируемые в соответствии с разделом 23 U.S.C., разделом 49 U.S.C. главы 53 и из других федеральных фондов; а также проекты регионального значения, не финансируемые из федерального бюджета. Затраты по проекту, которые будут отражены в перечнях проектов TIP, рассчитываются в долларах за год расходов YOE в соответствии с требованиями.

Темпы инфляции приведены в смете затрат на единицу продукции, чтобы отобразить показатель YOE в долларах, при использовании либо данных об инфляции участников для

оценки планирования и программирования, либо, при отсутствии таких данных, с применением показателей инфляции по умолчанию в размере 2,2% согласно плану "*Двигаясь вперед*", ежегодно начисляемых к их сметной стоимости. Уровень инфляции по умолчанию согласно плану "*Двигаясь вперед*" был получен на основании анализа тенденций индекса потребительских цен (ИПЦ) за десять лет, предшествовавших Плану (2010–2019 годы).

Начиная с последнего года, который приведен в анализе тенденций (2019 г.), всемирная пандемия COVID-19 повлекла долгосрочные экономические последствия, которые привели к росту инфляции. В следующей таблице отражено повышение темпов инфляции в результате пандемии и ее влияние на цепочки поставок и другие экономические факторы.

Схема 1. Изменение процентного показателя за год в CPI-U, северо-восточном регионе, за период с февраля 2019 года по февраль 20222 года



Источник: Бюро трудовой статистики США

Учитывая беспрецедентные обстоятельства, которые способствовали этому росту инфляции, ее продолжительность зависит от ряда непредсказуемых факторов, наиболее важными из которых являются предельные масштабы пандемии, которые представляют собой разрушительную силу и влекут за собой жесткие экономические санкции, введенные в связи с военными действиями на Украине, прогноз инфляции в среднесрочной перспективе построить сложно. В связи с этим члены NYMTC придерживаются консервативного подхода к корректировке предполагаемых темпов инфляции при планировании капитала, сохраняя, либо внося небольшие корректировки в ставки, полученные на основании долгосрочных тенденций, проанализированных для плана "*Двигаясь вперед*". Темпы, которые предполагаются каждым членом NYMTC, перечислены ниже:

Агентство-член	**Предполагаемый темп инфляции**
Округ Путнэм	2.00%

Округ Рокленд	2.00%
Округ Вестчестер	2.00%
Округ Нассау	2.00%
Округ Саффолк	2.00%
Город Нью-Йорк	3.00%
MTA	Коэффициенты инфляции, применяемые в рамках определенных проектов, на основании оценки затрат на среднем этапе реализации проекта
DOT штата Нью-Йорк	2.00%

Оценки затрат и источников доходов на системном уровне в целях надлежащей эксплуатации и обслуживания федеральных автомобильных дорог и общественного транспорта

Глава 5 Плана "*Двигаясь вперед*" также содержит подробные системные прогнозные данные по расходам на эксплуатацию и техническое обслуживание, а также обоснованно предполагаемые ресурсы для надлежащей эксплуатации и обслуживания транспортной системы федерального значения. В частности, в Таблице 5.2 Главы 5 подробно описаны прогнозные данные по расходам на эксплуатацию и техническое обслуживание на уровне системы до 2050 года Плана. Используя данные долгосрочные прогнозные данные можно получить средние затраты в размере 108,3 млрд долларов США на 2022-2026 ФГ и 133,4 млрд долларов США на 2027-2031 ФГ. В Таблице 5.3 представлен системный прогноз относительно ресурсов на период действия Плана, из которого можно вывести среднесрочный прогноз по потреблению ресурсов в размере 108,8 млрд долл. США на 2022–2026 ФГ и 132,6 млрд долл. США на 2027–2031 ФГ, которые доступны или будут доступны для осуществления эксплуатации и технического обслуживания.

Экстраполируя данные системные прогнозы в план "*Двигаясь вперед"* затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание на период программы TIP на 2023-2027 ФГ предполагаются на уровне 113,1 млрд долларов, а ресурсы - на уровне 113,4 млрд долларов. Таким образом, прогнозы, полученные по плану *"Двигаясь вперед"* и конкретно по программе TIP на 2023-2027 ФГ, отвечают требованиям 23 CFR 450.326(j) о том, что план финансирования должен отражать системные оценки затрат и источников доходов, наличие которых предполагается в целях надлежащей эксплуатации и технического обслуживания федеральных автомагистралей (как это определено в 23 U.S.C. 101(a) (6)) и общественного транспорта (как это определено разделом 49 U.S.C. Глава 53).

Дополнительные проекты в случае появления дополнительных ресурсов

В Приложении A плана "*Двигаясь вперед"* представлены рекомендации по улучшениям и действия, которые можно разделить на две отдельные категории: запланированные

проекты, которые включены в элемент ограничения в финансовом отношении Плана, и перспективные проекты, предложения и исследования, которые включены в элемент видения Плана. Запланированные проекты в рамках элемента ограничения в финансовом отношении достаточно проработаны, чтобы определить вероятные затраты и предполагаемое финансирование. Они включаются в программу в целом или в части по прошествии пятого года действия программы TIP. Проекты амбициозного видения - это те проекты, программы и исследования, которые относительно не определены и почти во всех случаях не имеют определенного источника финансирования. Проекты амбициозного видения часто переносятся в План с ограничениями и/ или в программу TIP, когда они приобретают достаточную определенность. Несмотря на то, что это и не отражено конкретно в финансовых таблицах программы TIP, данные запланированные проекты и проекты амбициозного видения могут быть усовершенствованы, если появятся дополнительные соответствующие ресурсы помимо тех, которые указаны в плане финансирования. Кроме того, программа TIP содержит не федеральные проекты, представленные в информационных целях, которые могут быть повторно внесены в программу в случае предоставления федерального финансирования, если оно станет доступным.

Отражение финансовых ограничений за год

Все расходы по проекту, внесенному в программу TIP на 2023-2027 ФГ, основаны на уже выделенном или "в разумной степени доступном" финансировании рассматриваемого проекта. Общие затраты и затраты по этапам проекта отражены в перечнях проектов по программе TIP. NYMTC не вносит в программу проекты или этапы, наличие финансирования которых невозможно проверить.

За каждый год программы TIP целевые показатели федерального финансирования устанавливаются программой финансирования в соответствии с надлежащим федеральным законодательством, которое предусматривает выделение финансирования для транспортной системы со стороны NYSDOT. В отношении периода действия программы TIP после завершения срока действия законодательства, допускающего выделение средств, предполагаемые целевые показатели федерального финансирования по программам финансирования экстраполируются из последнего законодательного акта, допускающего выделение средств. Затраты по этапам проекта за каждый год суммируются по программам финансирования и в целом и сопоставляются с целевыми показателями федерального финансирования по программам и в общей сумме. Общие затраты по проекту за год в рамках программы TIP не превышают общего целевого показателя финансирования для того, чтобы можно было поддержать ограничение по бюджету за год.

В случае каких-либо предлагаемых источников финансирования, учитываемых программой TIP, подходы к обеспечению наличия таких источников, соответствующие стратегиям дополнительного финансирования, описанным в главе 5 плана "Двигаясь вперед", представлены в Разделе 5.5.2. Однако финансирование, полученное из этих предлагаемых источников, не квалифицируется как "доступное" или "выделенное" до тех пор, пока оно не будет принято в рамках законодательства или по итогам референдума.

23 CFR 450.326 (м) - Распределение выделенных средств

Процедуры или соглашения, которые предназначены для распределения выделенных средств по Программе развития наземного транспорта, между отдельными юрисдикциями или видами транспорта в рамках MPA по заранее определенным процентам или формулам, несовместимы с законодательными положениями, которые требуют, чтобы MPO в сотрудничестве руководством Штата и операторами общественной транспортной системы, разработала приоритетную и ограниченную в финансовом отношении программу TIP, и не должны использоваться если только не будет доказано, что они основаны на соображениях, которые необходимо учитывать в рамках процесса планирования транспортной системы агломерации.

Программа TIP на 2023-2027 ФГ была совместно разработана членами NYMTC в контексте планирования, который задан планом "*Двигаясь вперед".* Члены NYMTC сотрудничают в вопросах выбора проектов, которые будут включены в программу TIP, учитывая из индивидуальные планы капиталовложений и потребности региона, а также общее видение, как это описано в плане "*Двигаясь вперед*" с учетом бюджетных ограничений.

23 CFR 450.326 (н) - Контроль прогресса при реализации плана

В качестве инструмента управления для обеспечения контроля прогресса реализации плана улучшения транспортной системы, программа TIP должна:

(1) Определить критерии и процесс определения приоритетов реализации элементов плана улучшения транспортной системы (включая баланс преимуществ и недостатков), которые необходимо включить в TIP, любые изменения в приоритетах по сравнению с предыдущими TIP;

(2) Перечислить основные проекты из предыдущей TIP которые были реализованы, и определить любые значительные задержки в реализации запланированных основных проектах; а также

(3) Для зон несоответствия качества воздуха и технического обслуживания, описать прогресс реализации любых запланированных TCM в соответствии с 40 CFR часть 93.

Общая концепция плана "*Двигаясь вперед*" в отношении мобильности в регионе, включая цели и задачи видения и соответствующие рекомендуемые стратегии и действия, определяет процесс определения приоритетов реализации элементов Плана для включения в TIP, вместе с Процессом контроля перегрузок и процессам индивидуального капитального и оперативного планирования агентств -членов NYMTC. Определение приоритетов происходит в рамках переговоров между членами NYMTC на корпоративном уровне, либо в субрегиональных транспортных координационных комитетах.

Основное инвестирование в транспортную систему агломерации (MMTIs) определено в Приложении А плана "*Двигаясь вперед*" следующим образом:

MMTI — это проекты, которые определены крупными проектами NYMTC, одобренными в рамках Резолюции 512 от 17 декабря 2020 года. Основанием для данных процедур являются федеральные нормативные требования 23 Кодекса США (USC) § 106(h) (i) и 23 CFR § 627.5(b)(3). Проекты MMTI представляют собой:

- *Отдельные проекты улучшения транспортной системы, полностью или частично финансируемые в соответствии с разделом 23 U.S.C. с предполагаемой стоимостью 100 миллионов долларов или более.*
- *Отдельные проекты сохранения транспортной системы, полностью или частично финансируемые в соответствии с разделом 23 U.S.C. с предполагаемой стоимостью 500 миллионов долларов или более.*

Отдельные проекты в несколько этапов, которые в сумме превышают указанные пороговые значения, также обозначаются как крупные проекты. Следует отметить, что:

- *Данные требования к определению крупных проектов не применяются к проектам, касающимся транзитов, превышающим указанные пороговые значения, которые не предусматривают финансирование в соответствии с Разделом 23 U.S.C., находящимся в ведении Федерального управления автомобильных дорог. Подобные проекты, касающиеся транзитных перевозок, подпадают под действие требований Администрации общественного транспорта относительно новых маршрутов. Как таковые, они не включены в этот раздел Приложения A.*
- *Данные крупные проекты должны быть отражены в элементе Плана, связанном с финансовыми ограничениями.*

В таблице XX в разделе "Сводные таблицы" отражен статус MMTI, который указан в Приложении A. В настоящее время в области планирования NYMTC нет активных мер контроля транспортной системы.

23 CFR 450.326 (o) - НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Для зон несоответствия качества воздуха и технического обслуживания агломерации будет введен 12-месячный льготный период, если регион не соблюдает требования относительно соответствующего срока в соответствии с Законом о чистоте воздуха и правилами соответствия транспортной системы (40 CFR, часть 93, подраздел A). По истечении этого 12-месячного льготного периода существующее определение соответствия теряет силу. В случае нарушения требований соответствия MPO вправе подготовить временную программу TIP в качестве основы для продвижения проектов, реализацию которых можно продолжить. Временная программа TIP для приемлемых проектов, полученных из или в соответствии с последним планом транспортной системы агломерации может быть запущена немедленно без пересмотра требований данного раздела при условии проведения межведомственных консультаций, как это определено в части 93 40 CFR. Временная программа TIP для приемлемых проектов, которые не были получены или не соответствуют последнему плану транспортной системы TIP, должна отвечать всем требованиям настоящего раздела.

Региональный анализ выбросов для программы TIP и плана NYMTC был проведен в отношении загрязняющих веществ по критериям, и результаты были включены в определение соответствия транспортной системы, которое показало, что TIP отвечает контрольным показателям выбросов мобильных источников, изложенным в План штата Нью-Йорк по поддержанию чистоты воздуха.

23 CFR 450.326 (p) - ОТБОР ПРОЕКТА

Проекты в течение первых 4 лет действия программы TIP могут быть продвинуты вместо другого проекта в течение первых 4 лет TIP, при условии соблюдения требований к отбору проектов § 450.332. Кроме того, MPO вправе пересмотреть TIP в любое время в соответствии с процедурами, согласованными со Штатом, MPO и оператором (операторами) общественной транспортной системы в соответствии с процедурами разработки TIP, установленными настоящим разделом, а также процедурами плана участия MPO. (см. § 450.316(a)) и мерами FHWA/FTA в отношении TIP (см. § 450.330).

Основной целью предполагаемого Отбора проектов является обеспечение эффективности управления программы в рамках ограничений, касающихся TIP, предусматривающей финансовые ограничения, обеспечивая гибкость реализации одобренных проектов, не требуя утверждения каждый раз при внесении изменений в одобренную программу TIP, при условии, что все одобренные проекты в TIP могут быть реализованы и профинансированы. NYMTC одобрил рабочие процедуры по отбору проектов.