

州财政年度 2022-2023 统一规划工作计划 摘要

免责声明：

本报告的编制由美国交通部的联邦公共交通安全管理局（FTA）和联邦公路管理局（FHWA）资助。本文件档在纽约大都会交通委员会（NYMTC）的支持下为促进信息交换进行传播。本报告的内容反映了作者的观点，他们对本文提供的事实和准确性负有责任。文件所包含的内容并不一定反映了 FTA、FHWA 或纽约州的官方观点或政策。本报告不构成标准、规范或法规。

第六编声明

NYMTC 致力于遵守 1964 年《民权法》第六章、1987 年《民权恢复法》、关于环境正义（EJ）的第 12898 号行政令（EO）和所有相关禁止歧视的法规、规则、规章和行政令。

NYMTC 确保在 NYMTC 进行的由联邦授权的所有大都会交通规划程序中（不论是否由联邦拨款），不会因种族、肤色、年龄、残疾、国别、性别或收入状况，而将任何人士或人群排除在外、拒绝其利益或以其他方式令其受到歧视。

NYMTC 的政策也是确保其所有计划、项目、程序、政策和活动不会对少数人群和低收入人群产生不成比例的不利影响。经美国人口普查确认的少数和低收入社区，将参与以促进其充分和公平的参加大都会运输规划程序。此外，NYMTC 将为英语能力有限的人士提供重要的服务访问渠道。

Table of Contents

统一规划工作计划（UPWP）概述	3
2022-2023 计划的主要里程碑	10
规划项目位置	11
长岛-拿骚郡	12
长岛-萨福克郡	13
中哈德逊南商 – 普特南县	14
中哈德逊南部 – 洛克兰郡	15
中哈德逊南部 – 威斯彻斯特郡	16
纽约市 - 布朗克斯	17
纽约市 - 布鲁克林	18
纽约市 - 曼哈顿	19
纽约市 - 皇后区	20
核心项目活动	21
项目支持和管理	21
总体发展和综合规划	23
远距离交通规划	24
交通改造计划	26
自主计划活动	27
<i>委员预算</i>	28

统一规划工作计划（UPWP）概述

统一规划工作计划（UPWP）

当前的《基础设施投资和工作法》（IIJA）的联邦运输法律，授权为全国各地的交通改造进行拨款。要是资格使用该等拨款，大都会区必须进行在相关联邦规划规章中指定的大都会交通规划程序。根据该等规章，大都会区通过其大都会规划组织（MPO）发挥作用，与其州和公有公共交通服务的运营商合作，以每年制定和采用 UPWP，从而实施授权的规划活动。

纽约大都会交通委员会（NYMTC）为纽约市（NYC）、郊区长岛和下哈德逊河谷的指定 MPO。依照 23 CFR 450.308，NYMTC 负责制定年度统一规划工作计划（UPWP），其中确定了以依照 U.S.C 第 23 编和 U.S.C.第 49 编第 53 章提供之拨款实施的大都会交通规划活动。2022 年 4 月 1 日至 2023 年 3 月 31 日州财政年度的 UPWP 确定了为联邦和其他拨款提议的规划活动。

纽约大都会交通委员会（NYMTC）

NYMTC 是一个地区委员会，由纽约市、下哈德逊河谷的普特南、洛克兰和威斯彻斯特郡、郊区长岛的拿骚和萨福克郡的交通和城市规划部门，纽约州交通部（NYSDOT）和大都会交通管理局（MTA）组成。NYMTC 还包括几名顾问成员，包括纽约和新泽西港务局（PANYNJ）、新泽西公共交通（NJT）和北泽西交通规划管理局（NJTPA）、FTA、FHWA、美国环境保护局（EPA）和纽约州环境保护部（NYSDEC）。

在认识其地区复杂性的情况下，NYMTC 由按照地理区域组织的三个委员会组成。这些交通协调委员会（TCC）在地区范围内提供了次区域论坛，可以对本地情况和关注更为迅速地作出反应。NYMTC 保持有三个 TCC：中哈德逊南 TCC（MHSTCC），负责下哈德逊河谷；纽约市 TCC（NYCTCC），负责纽约市的五个行政区，以及拿骚/萨福克 TCC（N/STCC），负责郊区长岛。NYMTC 提供人力资源来运营每一该等 TCC，并且保持有中央工作人员，支持区域层面的规划和相关活动并协助 TCC。

其每个年度计划都会提交 NYMTC 的规划优先事项和活动，对其规划区域内其他与交通相关的规划活动进行编目，并说明了计划如何以联邦拨款资助规划活动。

NYMTC 的使命、共同目标和战略框架

除了当前联邦交通法律（见下文）中规定的国家交通目标之外，NYMTC 的年度计划围绕 2022-2050 联邦财政年度（FFY）地区交通计划（RTP）-“前进”中提出的该组织的使命及其对该地区未来的共同愿景而制定。

NYMTC 有四重使命：

- 作为地区协作论坛，从地区角度处理与交通有关的事宜；
- 通过提供有效的技术分析，促进委员会内部的知情决策制定；
- 确保该地区能够获得最大数量的可用联邦资金，以实现计划中描述的目标。
- 集中所有委员会成员的集体规划活动，以实现共同的地区愿景。

NYMTC 寻求通过以下方式实现其使命：

- 在确定关键事宜发挥领导作用。
- 实施积极的公众参与程序。
- 使用最新、准确的数据和最先进的分析工具。
- 在计划中阐明共同的地区愿景，该愿景通过工作计划和交通改造计划（TIP）共同实施。

NYMTC 根据监管要求每四年制定一次新规划，以指导其年度工作计划的制定。“前进”为以 2050 年为远景年度的地区交通计划，围绕成员机构地区机动性的共同愿景而制定，该愿景认识到机动性对于人们生活的重要性，并旨在：

- 确保通过我们的交通系统提供的机动性以可持续、健康和公平的方式触及每个人；
- 为该等交通需求进行有效投资；以及
- 对未来的交通挑战作出有效响应。

本共同愿景提供了一个战略框架，并为在项目和规划活动中的联邦交通投资制定了蓝图。

“前进”：您的地区，相互关联的- 目标和目的

以下目标和目的将集中于我们的活动并帮助我们实现共同的愿景。



安全和防护

是一种可确保人员及货物安全和防护的交通系统，并涵盖其所有的用途和模式。

目的：

1. 确保对现有实物资产的投资可以保护除其他方面以外，旅客和货运系统的安全。
2. 促进安全的街道和交叉路口。
3. 保持交通系统不受威胁。
4. 跨辖区边界协调安全管理、培训和教育。
5. 提高系统运行的安全和防护。



可靠便捷的出行

是一个受到维护、运营和协调的交通系统，以更好地实现整个地区的包容性、可靠性、便捷性、通达性和无缝出行，同时努力提高所提供服务的公平性。

目的:

1. 对构成该地区庞大交通基础设施的资产进行重建/更换和现代化。
2. 改善公共交通的第一英里和最后一英里。
3. 提供更加频繁和可靠的公共交通服务。
4. 为所有能力水平的用户改善交通系统的通达性。
5. 投资于改善多式公共交通网络的整合。
6. 改善货运模式和设施的整合。
7. 投资于优质交通数据的收集和共享。
8. 为所有人群提供公平的交通和工作场所通达机会，无论其年龄、能力、种族、民族或收入如何。



为变更的需求进行规划

是一个能够有效服务于当今人群的交通系统，并对不断增长的居民、工人数量和越来越多的货物数量进行规划。

目的:

1. 投资于系统容量以满足需求并缓解过度拥挤，重点是核心市场和活动中心。
2. 将该系统的覆盖范围扩大到服务欠缺的社区和新兴市场，解决客运以及获得货物和货运服务的问题。
3. 鼓励步行和骑行，以公交为导向的开发、完整街道、停车场和路缘石管理以及其他支持乘客和货物移动的长期可持续土地使用策略。
4. 对地方货运网络进行现代化，以对数量的增长和产品交付的改变进行高效规划。
5. 将新兴和创新的交通服务和工具纳入到高效的网络设计中。



减少环境影响

是一种可最大限度地减少其温室气体排放和其它环境影响的交通系统，尤其是气候变化的影响。，尤其是气候变化的影响。

目的:

1. 鼓励单人车辆出行的替代方案。
2. 鼓励公路货运的替代方案。
3. 使车队现代化，成为更高标准和更低排放的车辆。
高效管理有限的道路通行能力，以缓解拥堵和车辆排放。
4. 促进交通项目的负责任环境管理。
5. 解决交通排放对社区的不平等影响。



弹性

是一个具有弹性的交通系统，且可以缓解、适应并应对慢性和急性压力与中断。

目的:

1. 保护和强化主要交通资产。
2. 继续投资于交通资产的海平面上升和气候变化风险分析。
3. 改善对全系统气候影响的紧急和长期响应的地区协调。
4. 通过增加出行选择和冗余来增强交通网络的弹性。

国家绩效目标

根据 23 USC 150(b)，已经建立了基于绩效和结果的规划方法来实现国家绩效目标：

- 安全 - 在所有公共道路上大幅减少交通事故死亡和重伤
- 基础设施条件 - 维持基础设施资产系统处于修缮良好状态
- 减少拥堵 - 实现国家高速公路系统拥堵的显著减少
- 系统可靠性 - 改善地面交通系统的效率
- 货运和经济活力 - 改造国家货运网络，增强郊区社区进入国内和国际贸易市场的能力，支持地区经济发展
- 环境可持续性 - 在保护和加强自然环境的同时加强交通系统的性能
- 减少项目交付延迟 - 通过消除项目开发和交付过程中的延迟加速项目完成，包括减轻监管负担和改善机构的工作实践，降低项目成本、促进就业和经济以及加快人和货物的移动

NYMTC 的核心计划规划优先事项

管理大都会交通规划程序的联邦规章确立了构成该程序的授权产品和分析。根据该规章，NYMTC 必须至少每四年制定一个远程 RTP 和一个中程交通改造计划（TIP）。此外，NYMTC 还必须制定和采用年度 UPWP。除了这三个核心产品之外，NYMTC 还获授权根据 1990 年《清洁空气法修正案》（CAAA-1990）对其交通合规性规划和 TIP 进行地区排放分析，并针对拥堵管理程序（CMP）进行地区交通拥堵分析。NYMTC 还需要制定、维护和执行公众参与规划以及第六编计划。

总之，在国家交通目标和 NYMTC 战略框架的背景下开发该等必要产品和分析是 NYMTC 规划计划的核心，包括维护和应用完成必要产品和分析所需的各种技术工具、预测和数据库。

完成开发和维护该等所需产品和分析的单个规划项目是 NYMTC 规划程序的最高优先事项，并包括其核心规划计划。

NYMTC 的自主计划规划优先事项

NYMTC UPWP 的自主计划部分源自“前进”的目标和目的以及国家交通目标。综合考虑，该规划的地区机动性共享愿景以及国家绩效目标扩大了规划程序的参数以及规划活动和项目的战略重点。

“前进”于 2021 年 9 月通过，是 NYMTC 的十郡规划区交通规划程序不可分割的组成部分。其为成员机构、NYMTC 在公共和私营部门的合作伙伴、公众和各种利益相关者之间广泛协调与协作的产物。其中包括以下主要部分：

- “前进”包含成员的地区机动性的共同愿景，其为大都会交通规划程序提供了战略框架。共同愿景包括目标和目的、指导原则以及推荐的战略和行动。
- “前进”从地区角度阐述了地区的交通需求和愿望，包括高速公路、街道、公共交通、拼车和需求管理、自行车、步行设施、货物运输和特殊需求交通。
- “前进”提出符合成员共同愿景的项目、计划和研究。
- “前进”界定了该框架内 NYMTC UPWP 的关键优先事项，且其确立了维护和运营 NYMTC 规划区中庞大而老化的交通基础设施的优势，同时界定了 NYMTC 十个组成郡中每个郡的次区域规划需求。

NYMTC 的自主计划优先事项（来自“前进”和国家绩效目标），如下所示：

- 五个愿景目标中每个目标的以下类别中，与“前进”的地区机动性共享愿景相关的规划活动：
 - 规划和研究动议
 - 数据收集、预测和绩效衡量
 - 规划程序建议
 - 计划建议
- 与次区域规划需求相关的规划活动；具体而言，规划中确定的或与“前进”的共同目标、目的、土地使用指定和/或拥堵管理程序中的拥堵位置和通道相关的次区域研究和规划项目。

建设 NYMTC 的 UPWP

2022-2023 州财政年度（SFY）计划的制定涉及一个旨在最大程度地协调和整合地区交通规划活动的程序。该程序以联邦要求、国家绩效目标和“前进”为基础，以为 UPWP 的发展提供多年度背景。

汇编 UPWP：程序构建

2022-2023 州财政年度计划由工作人员和成员机构共同构建，以国家绩效目标、“前进”和成员的个人规划计划为指导。计划构建的目的是将 NYMTC 的规划优先事项转化为一个结合的规划项目和活动的年度计划，从而初步界定 2022-2023 州财政年度计划的具体活动。该初步界定包括按类别、任务、活动和可交付成果组织的核心计划，以及新的和以前计划的战略绩效项目/活动。

评估 UPWP：同行评审

计划构建后，NYMTC 成员机构对 2022-2023 州财政年度初步计划进行了同行评审，考虑与规划优先事项的相关性、战略绩效项目提议的协调方面以及在计划预期资源的背景下估算的项目成本。同行评审程序的结果是就 2022-2023 州财政年度计划的最终草案达成一致，等待联邦审查和公众意见。

评估 UPWP：公众评审

2022-2023 州财政年度计划草案发布经过为期三十日的公众意见征询期，并组织了在线公众评审会议来解释 UPWP 并收集其他意见。在最终确定 UPWP 以供通过之前，NYMTC 相关成员会考虑所有意见。

2022-2023 计划的主要里程碑

2022 年 4 月：

- 2023-2027 联邦财政年度 TIP 草案的公众评审
- 2022 公众参与规划（PIP）草案的公众评审

2022 年 6 月：

- TCC 推荐纳入 2023-27 联邦财政年度 TIP 的项目清单
- 计划财务和管理委员会（PFAC）通过 2022 PIP
- 对 2022 第六编计划草案和更新的语言访问操作程序进行公众评审

2022 年 7 月：

- 对经修订的 2023-2027 联邦财政年度 TIP 和 2022-2050 联邦财政年度规划的交通符合性认定草案进行公众评审

2022 年 8 月：

- PFAC 建议 2023-2027 联邦财政年度 TIP 草案供委员会通过，并通过经修订的 2023-2027 联邦财政年度 TIP 和 2022-2050 联邦财政年度规划的交通符合性认定草案，以及 2022 第六编计划和更新的语言访问操作程序

2022 年 9 月：

- 委员会通过 2023-2027 联邦财政年度 TIP

2023 年 1 月

- 对 2023-2024 州财政年度 UPWP 草案进行公众评审

2023 年 2 月：

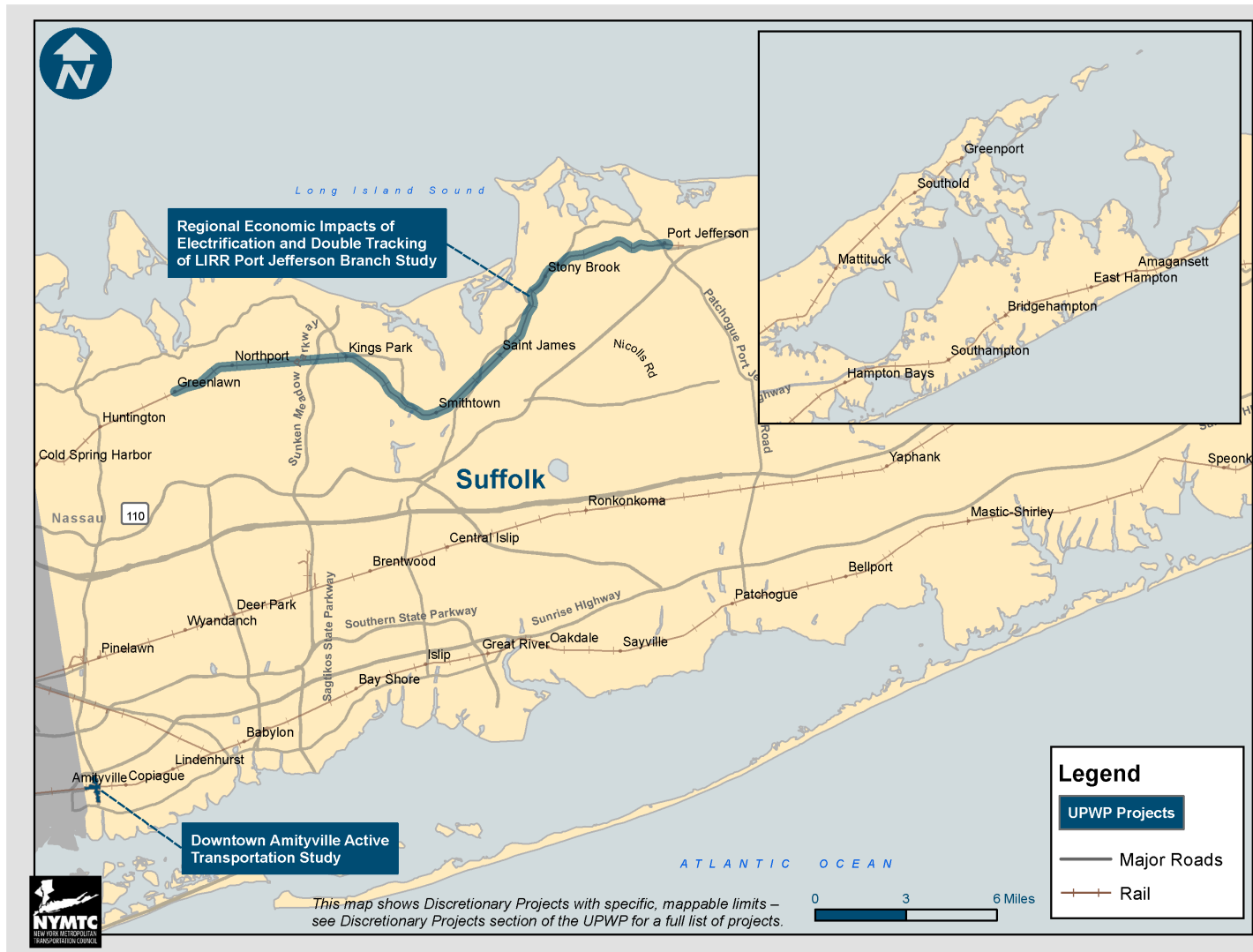
- PFAC 举行会议向委员会建议 2023-24 州财政年度 UPWP 以供通过
- 委员会通过 2023-2024 州财政年度 UPWP

规划项目位置

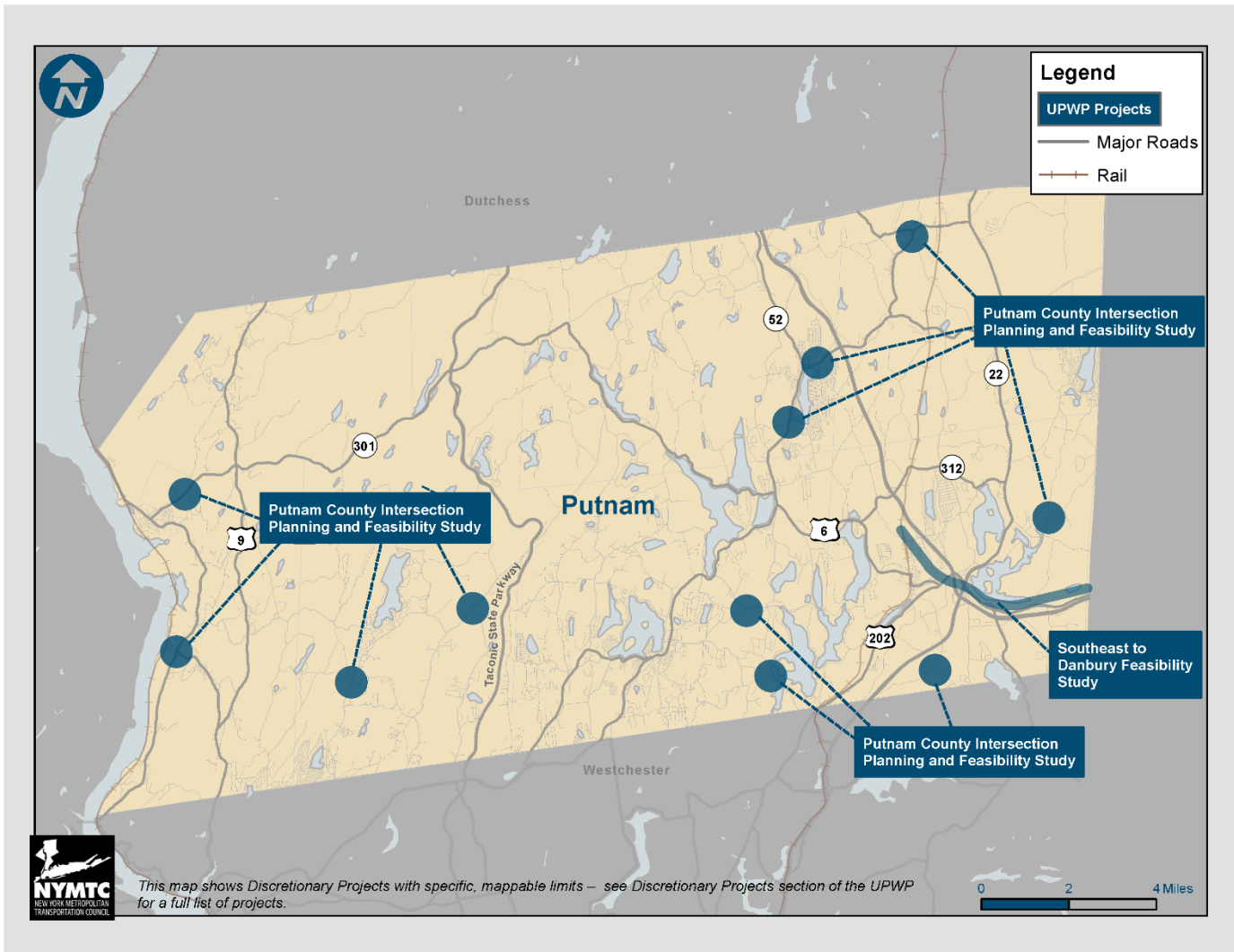
长岛-拿骚郡



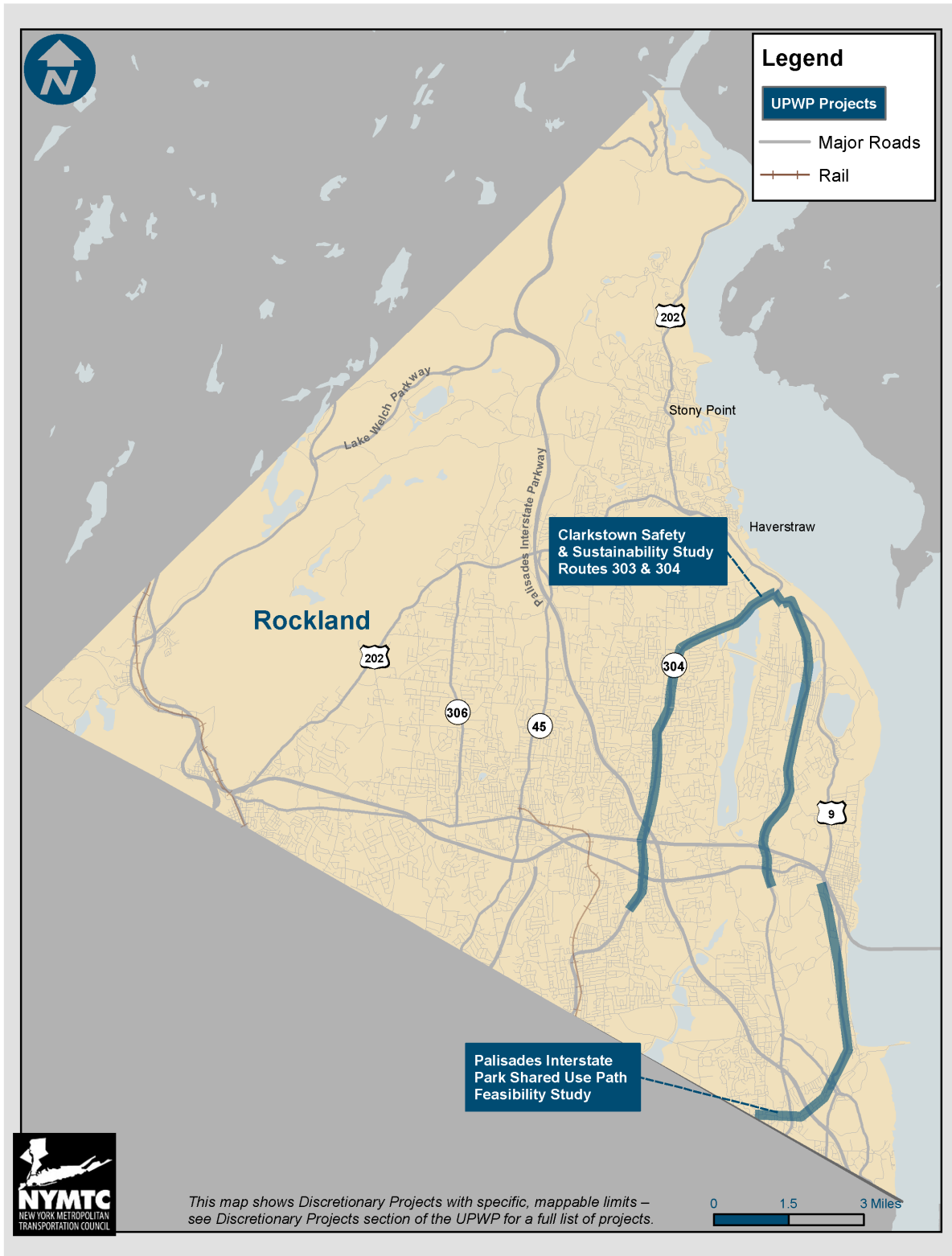
长岛-萨福克郡



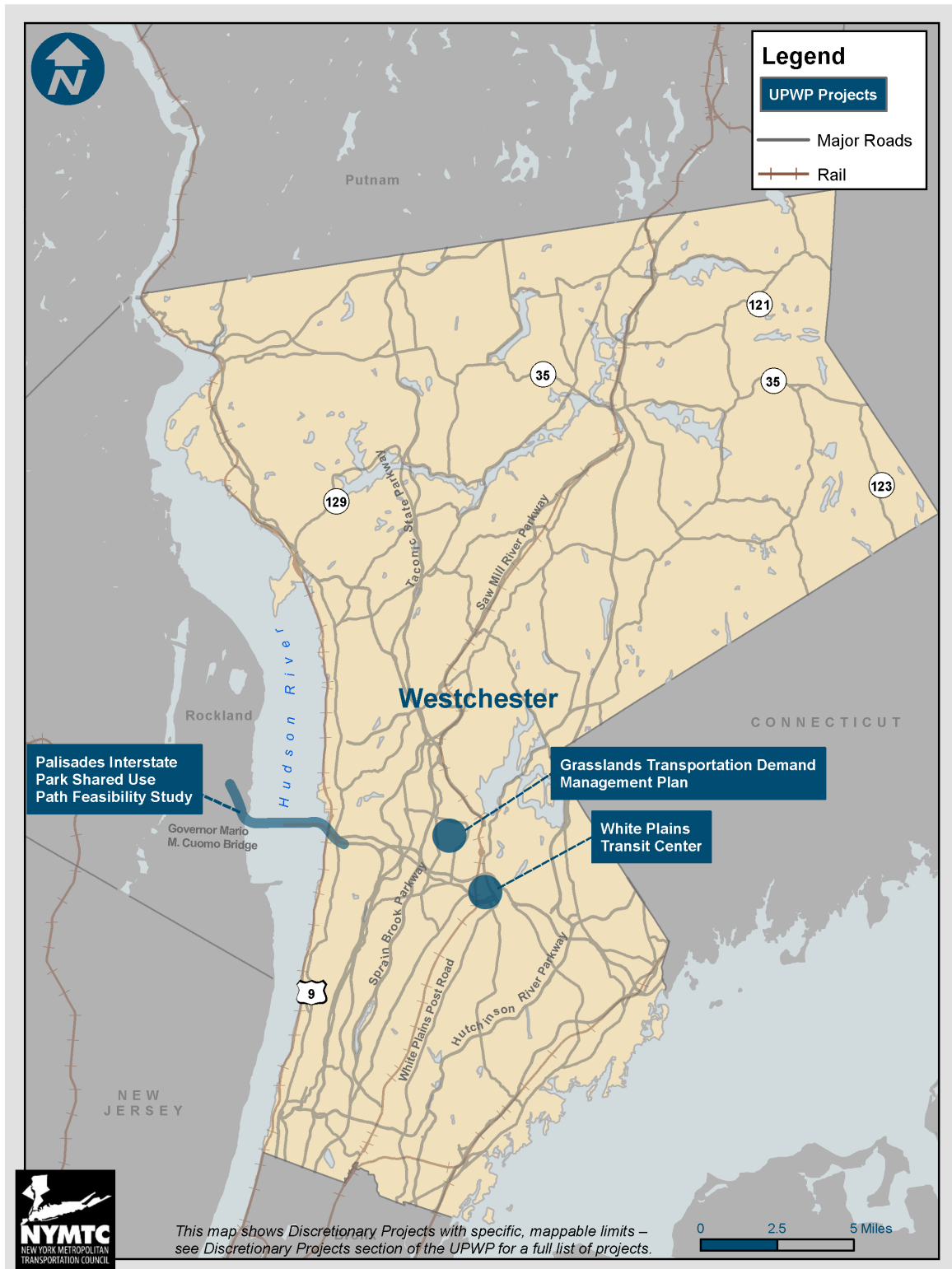
中哈德逊南商 – 普特南县



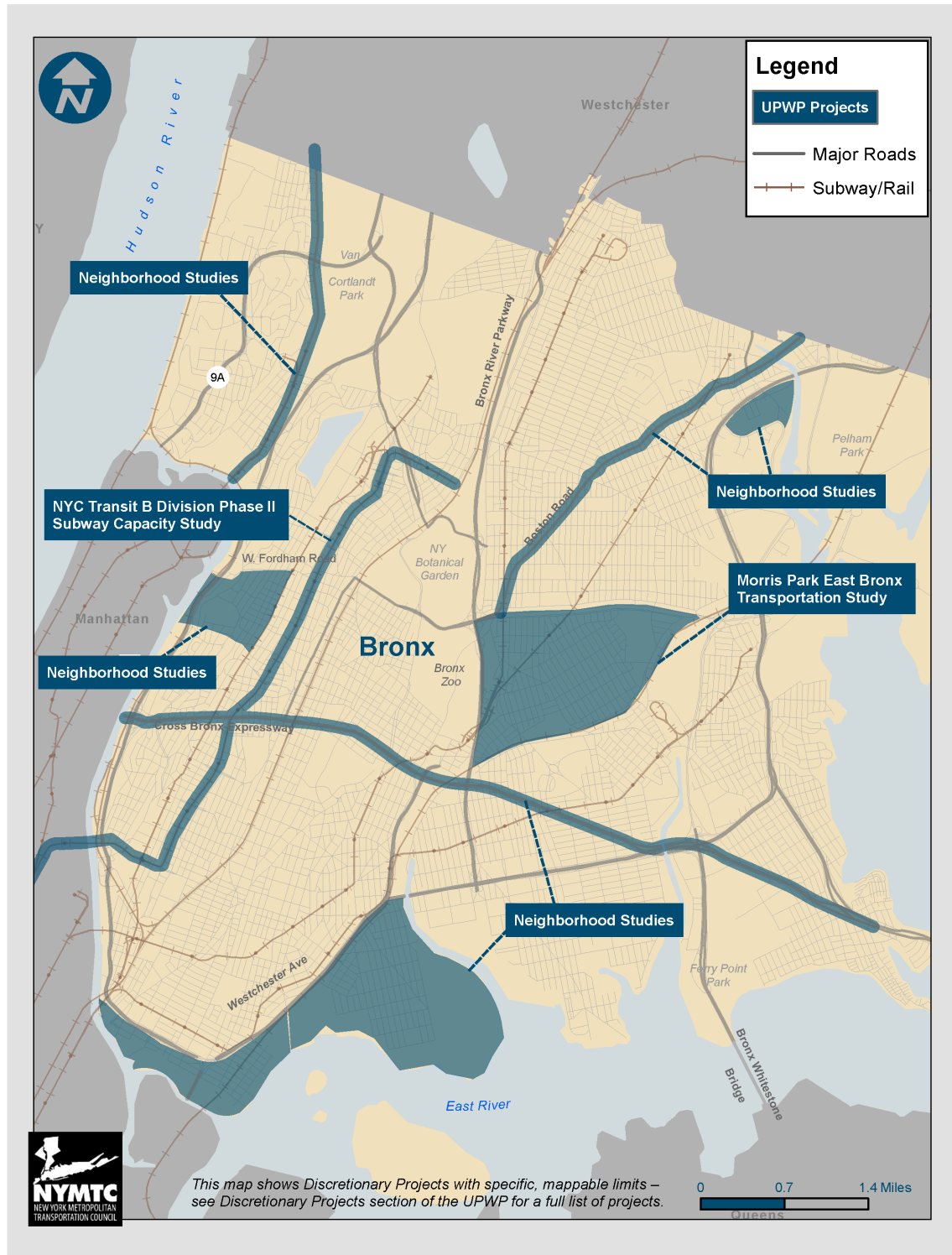
中哈德逊南部 – 洛克兰郡



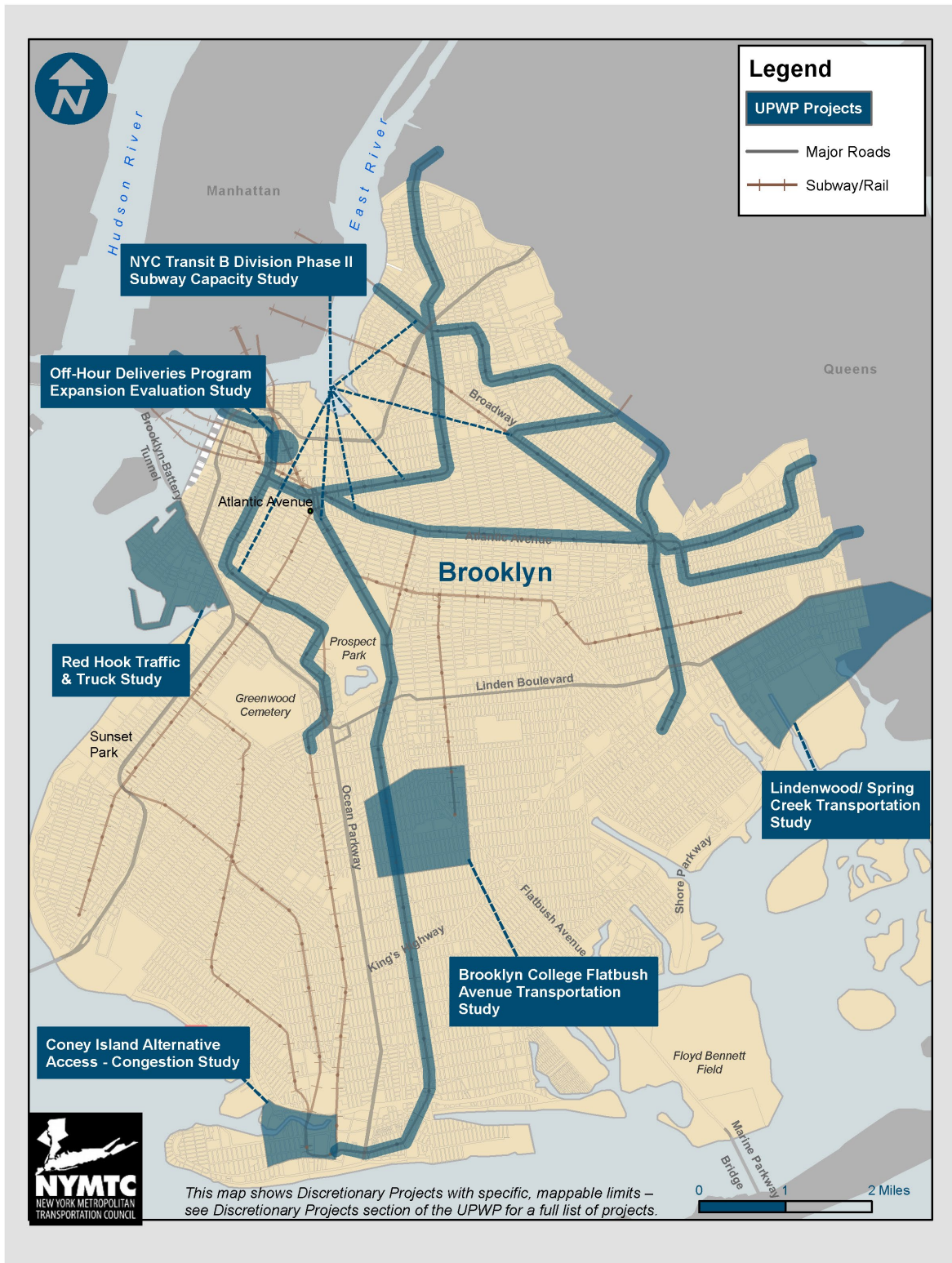
中哈德逊南部 – 威斯彻斯特郡



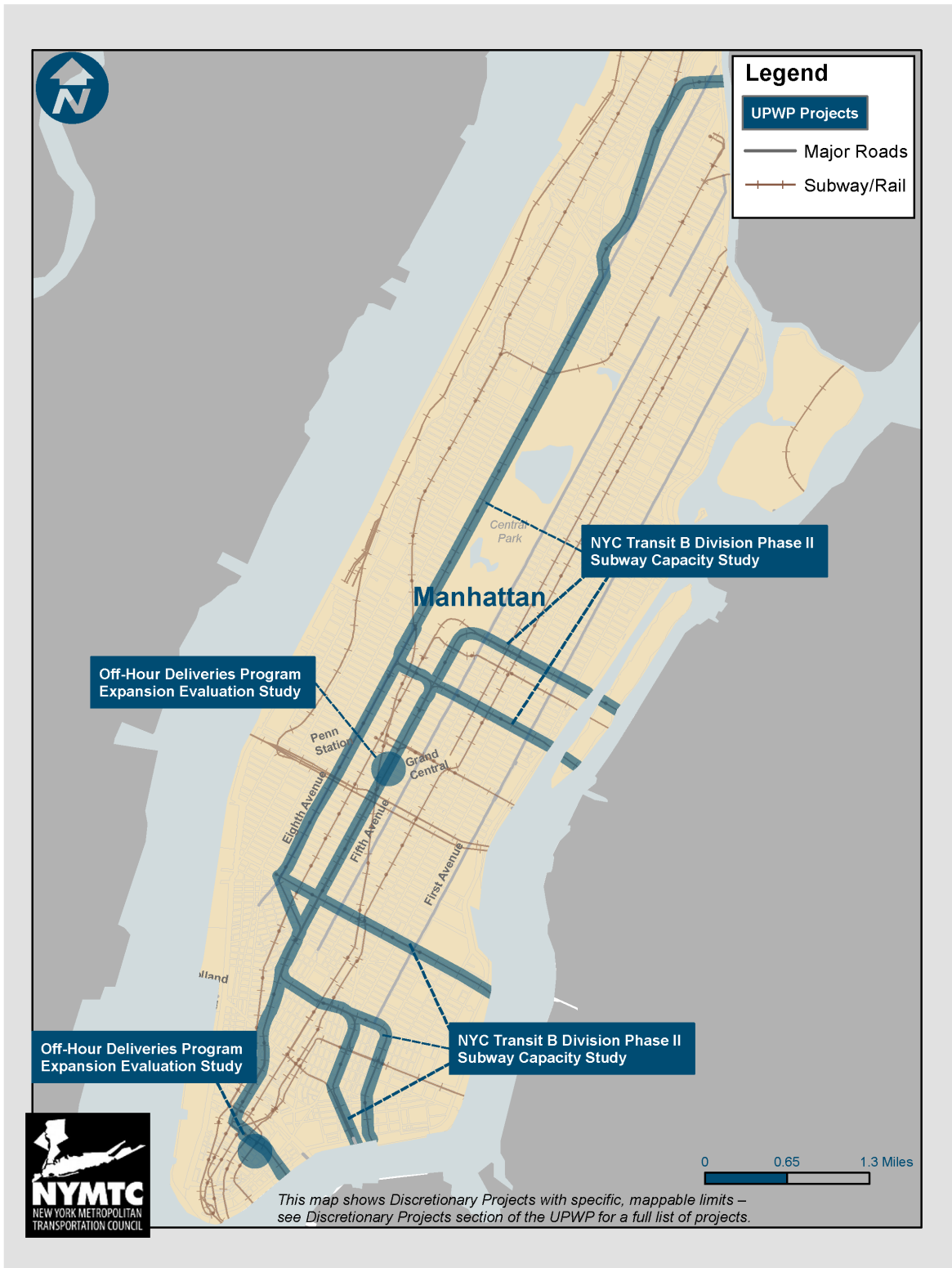
纽约市 - 布朗克斯



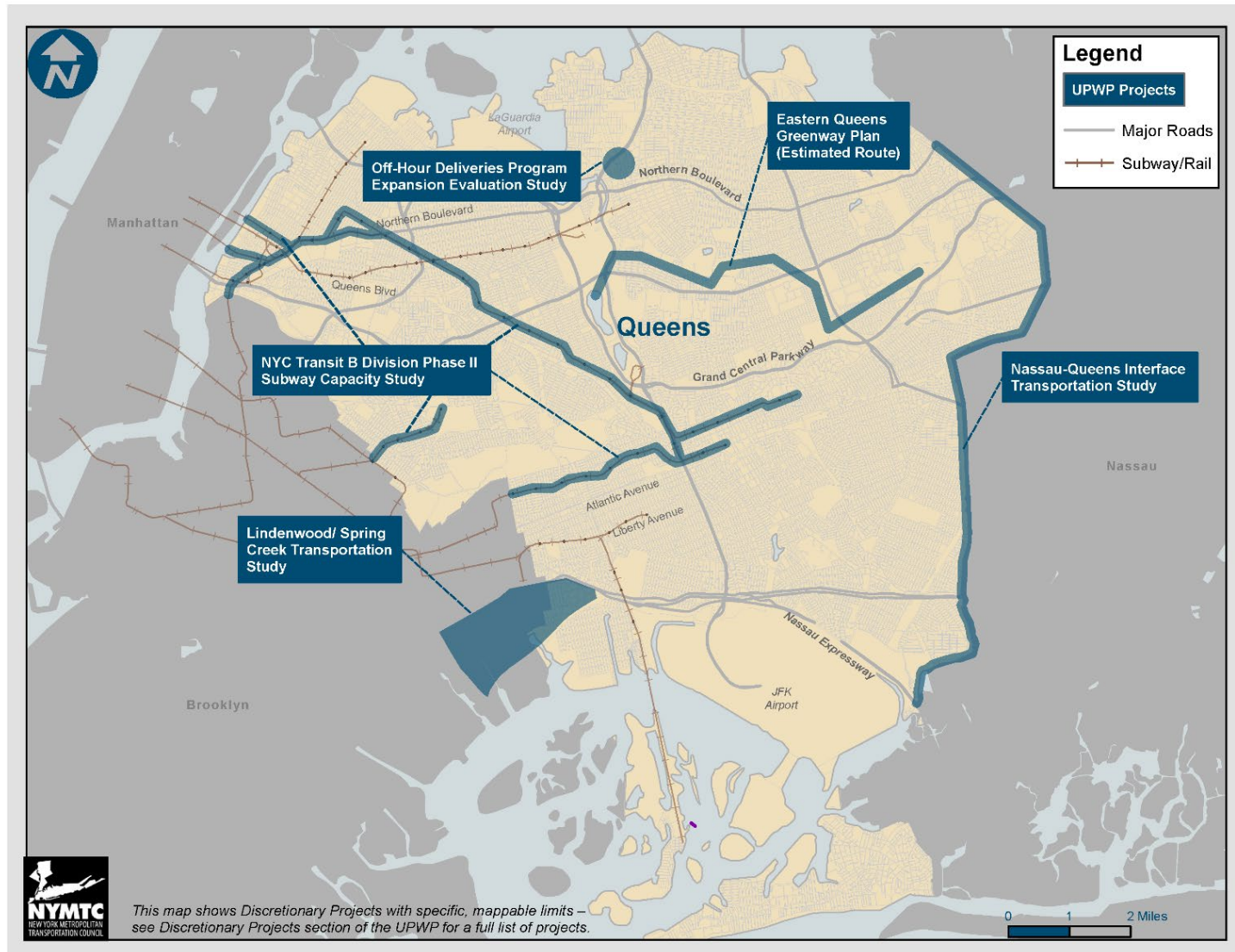
纽约市 - 布鲁克林



纽约市 - 曼哈顿



纽约市 - 皇后区



核心项目活动

项目支持和管理

该类别包括支持 NYMTC 作为 MPO 的运营及其对媒体、其他机构、利益相关者和其规划区域内公众外展的规划活动。活动包括通过可视化、存储和检索规划数据以及通过日常公共外展和与媒体、公众、成员和政府机构的协调进行的信息交换。活动包括基本管理费用、计划支持和一般管理费用。示例包括直接计划支持、行政管理、机构间协调、公民参与、公共信息、地方协助和 UPWP 制定。

2022-2023 州财政年度 UPWP 的重点：

- NYMTC 的日常运营将得到支持、行政管理和管理。
- NYMTC 委员会负责人、PFAC 和三个交通协调委员会（TCC）的活动将继续得到支持。
- 为规划程序各方面创建的咨询工作组和 PFAC 和/或 TCC 小组委员会的活动将继续得到支持。
- 更新的 PIP 将得到通过。
- 更新的第六编计划将得到通过。
- 更新的语言访问计划（LAP）将得到通过。
- 大都会区规划（MAP）论坛及其多州货运工作组和多州弹性工作组的活动将继续得到支持。
- 纽约州大都会规划组织协会及其各个工作组，以及全国地区委员会协会和大都会规划组织协会将继续一同参与。
- 分析工具、数据库管理、内容管理和信息共享、公共信息和可视化的硬件和软件功能将在需要时得到维护和改进。
- NYMTC 社交媒体渠道将得到支持和增强，并且将定期分发电子通讯。
- NYMTC 网站将进行审查和重组。
- UPWP 报告机制将得到维护，以提供计划中列出的特定规划活动和可交付成果的状态进展和成就的信息。
- 2022-2023 州财政年度 UPWP 将在计划年度期间进行管理，包括对其计划结构进行必要的修订和行政修改，并准备季度进度报告和 NYMTC 成员的付款凭单。
- 将根据需要为 2022-2023 州财政年度 UPWP 制定和提交进度报告。
- 将进行计划构建和同行评审，以制定 2023-2024 州财政年度 UPWP 草案，以供联邦和公众评审。
- 将聘请专业服务来升级 NYMTC 预算系统。

该类别的近期成就：

- 继续进行 NYMTC 委员会负责人、PFAC 和三个 TCC 的虚拟和混合会议。
- 继续为过渡到和维持居家运营提供信息技术支持。

- 维持各工作组、委员会和小组委员会的运作，包括：
 - 大都会机动网络
 - 安全咨询工作组
 - 预测工作组
 - PFAC 货运小组委员会
 - PFAC 规划小组委员会及其共同愿景特别工作组
 - 交通系统管理和运营工作组
 - 指定接收者工作组
- 与 PIP、第六编计划和 LAP 相关的持续实施活动。由于新冠肺炎疫情的影响，NYMTC 的工作人员从 2020 年 3 月到 2021 年 6 月过渡到主要居家运营。
- 继续参与和支持 MAP 论坛及其工作组。
- 纽约州大都会规划组织协会（NYSAMPO）及其各个工作组，以及全国地区委员会协会和大都会规划组织协会（AMPO）将继续一同参与。
- 2021-2022 州财政年度 UPWP 是根据联邦规划要求编制、通过和执行的。
- UPWP 进度报告已按要求制定并提交。
- 根据需要处理了对该计划的各种 UPWP 修订和行政修改。
- 对 UPWP 中列出的具体规划活动和可交付成果的进度和成就进行监控和评审。
- 对 UPWP 进度报告和付款凭单进行评审和处理。

总体发展和综合规划

该类别包括规划项目和活动，特别强调非交通功能区的地区政策和系统规划，以及相关数据收集和分析系统、人口分析和非交通建模以及预测活动的开发和维护。该类别包括更新和分配所需的社会经济和人口数据。

2022-2023 州财政年度计划的重点

- 为 2055 规划制定 2060 社会经济和人口（SED）预测。

该类别的近期成就：

- PFAC 于 2020 年 10 月通过了郡级 2055 人口和就业预测。
- TAZ（交通分析区）级别的 2055 SED 最终预测已编制并由预测工作组（FWG）批准。

远距离交通规划

该类别涵盖强调远距离交通系统规划和分析的规划项目和活动，包括与以下各项相关的该等项目和活动：地区交通规划（RTP）的维护和升级；NYMTC 分析工具（例如出行需求模型）、模拟模型和后处理器的维护、运营和升级；以及维护该等工具所需的相关数据收集。

该类别包括规划项目，以协助确定与运营和维护相关的远距离需求，并令地区广泛的道路、桥梁、铁路、自行车道、步行和渡轮设施系统达到良好修缮状态。

该类别还包括规划活动，该等活动将为 NYMTC 制定基于绩效的管理程序的计划要素，以符合联邦地面交通授权立法和相关的联邦规则制定。该程序将帮助 NYMTC 确定项目的优先级，对 TIP 进行年度更新，确定哪些项目有资格获得联邦拨款，并考虑投资决策如何实现 RTP 的目标、措施和目标。

2022-2023 州财政年度计划的重点：

- “前进”及其相关的特殊组成部分，包括协调的公共交通-人力服务、货运要素和拥堵管理程序（CMP）状态报告，将维护和更新至 2023 年 3 月 31 日。
- 根据最终的联邦规则制定，依照联邦交通 PM 制定各种计划要素的开发将会继续。
- 下一模型更新——纽约最佳实践模型 2019，正在进行中，模型交付预计将在 2022 年末。
- 项目信息管理系统（PIMS）更新和增强将继续进行。
- 空气质量后处理器软件（PPS-AQ）将升级以集成最新版本的 EPA 机动车排放模拟器（MOVES）软件。PPS-拥堵管理程序（CMP）工具的增强将继续进行。
- NYBPM 输出和预测的要求将得到满足。
- 将收集车流量和车辆分类计数，以及公交乘客量和公交服务变化信息，用于校准和验证 NYBPM。
- 规划假设将根据 CAAA-1990 的交通符合性认定中使用的地区排放分析进行更新。
- 主要河流穿越和前往枢纽的数据汇编将继续进行，并用于增强 NYBPM。
- TIG 应用程序将在整个计划年度中得到维护和增强。
- NYMTC 出行调查数据收集和使用计划将继续进行，确立出行调查实践社区和其他程序，以共享出行数据。
- 将为下一次区域家庭旅行调查和区域企业调查 (RHTES) 制定服务范围草案和提案请求。

该类别的近期成就：

- “前进”包括其每个专门组成部分，已于 2021 年 9 月完成并采用。
- “前进”的地区货运规划部分已于 2021 年 6 月完成，并于 2021 年 9 月采用。
- 2021 CMP 的状态报告已于 2021 年 9 月完成并采用。
- 对于“前进”中经修订的协调公共交通-人力服务部分的维护已于 2021 年 10 月 1 日开始。
- 下一模型更新——NYBPM 2019，正在进行中，模型交付预计将在 2022 年末。
- 其他分析工具（包括 PIMS、PPS-AQ 和 PPS-CMP）的更新和增强将继续进行。PPS-AQ 和 PPS-CMP 已经过一致性和合理性测试。
- 作为支持 NYBPM 校准和验证的持续计划的组成部分，在整个地区的交通调查线位置收集了车流量和车辆分类计数。
- 根据 CAAA-1990 进行的交通符合性认定中使用的地区排放分析的规划假设已按照需要进行更新。
- 为支持 NYMTC 的规划工作并更新其出行生成模型，发布了 2019 前往枢纽的出行报告。
- 发布了季度出行模式数据，其中归纳了 NYMTC 地区的公共汽车、铁路、地铁和轮渡以及穿越该区域水路桥梁车流的平均工作日乘客量。
- 智能手机试点研究已完成，且最终报告已于 2021 年 5 月发布。
- 数据请求已得到满足，包括对起点-目的地（O/D）行程表、安装 CD、TAZ 形文件、高速公路和公共交通网络的请求。

交通改造计划

该类别包括与 TIP 的开发和管理相关的规划项目和活动。TIP 是联邦授权的大都会规划程序的产物，该程序为 NYMTC 规划区域内交通改造项目的五年计划。将使用联邦拨款的改造项目必须出现在通过的 TIP 中才有资格获得该拨款。此外，出于资讯目的，拟通过非联邦来源资助的改造项目通常会在 TIP 中显示。该等活动还包括规划项目，该等项目将为特定的联邦拨款计划进行征集，包括增强的第 5310 款计划、缓解拥堵和空气质量（CMAQ）计划和 TAP。最后，其包括为 TIP 和规划实施地区排放分析和交通符合性认定的规划项目和活动。

2022-2023 州财政年度 UPWP 的重点：

- TIP 修订和行政修改将根据需要进行处理，以将 TIP 保持为联邦拨款的合格项目计划。
- 将根据需要为第 5310 款、TAP 和/或 CMAQ 计划征集和评估项目提案。
- 将公布年度义务项目清单。
- CMAQ 绩效规划将根据 TPM 要求进行维护。
- 将进行地区排放分析，并对相关的交通符合性认定进行通过。
- 2023-2027 联邦财政年度 TIP 的制定将继续进行。

该类别的近期成就：

- 已维持并推进 2020-2024 联邦财政年度（FFY）的财政受限 TIP。交通替代计划和第 5310 款计划的征集和随后的项目选择已经完成并进行了规划。
- 制定了年度义务项目清单及其可视化。
- 制定了交通符合性认定以纳入 2020-2024 MTA 的资本计划。

自主计划活动

该类别包括由 NYMTC 中央工作人员或成员机构提出的，作为 NYMTC 核心计划补充的项目和活动。项目和活动必须与“前进”、2022-2050 地区交通规划中的愿景和共同目标保持一致。该类别中的每个项目均确定了一个或多个该等有针对性的共同目标。



安全和防护

是一种可确保人员及货物安全和防护的交通系统，并涵盖其所有的用途和模式。



可靠便捷的出行

是一个受到维护、运营和协调的交通系统，以更好地实现整个地区的包容性、可靠性、便捷性、通达性和无缝出行，同时努力提高所提供服务的公平性。



为变更的需求进行规划

是一个能够有效服务于当今人群的交通系统，并对不断增长的居民、工人数量和越来越多的货物数量进行规划。



减少环境影响

是一种可最大限度地减少其温室气体排放和其它环境影响的交通系统，尤其是气候变化的影响。



弹性

是一个具有弹性的交通系统，且可以缓解、适应并应对慢性和急性压力与中断。

委员预算

<u>资金用途:</u>	2022-2023 <u>FTA MPP</u>	2022-2023 <u>FHWA PL</u>	<u>新匹配*</u>	新 FHWA PL/ <u>FTA MPP</u>	之前年度 <u>已计划</u>	合计
工作人员:						
中央/TCC 工作人员	\$2,371,881	\$9,256,525	\$592,970	\$12,221,376	\$0	\$12,221,376
中央/TCC 工作人员顾问	\$0	\$5,240,000	\$0	\$5,240,000	\$16,392,531	\$21,632,531
中央工作人员、TCC、匹配小计	\$2,371,881	\$14,496,525	\$592,970	\$17,461,376	\$16,392,531	\$33,853,907
成员:						
MTA	\$2,581,284	\$0	\$645,321	\$3,226,605	\$3,700,000	\$6,926,605
拿骚郡	\$196,810	\$767,946	\$241,189	\$1,205,946	\$3,203,197	\$4,409,143
纽约市城市 规划部	\$398,920	\$1,636,568	\$508,872	\$2,544,360	\$0	\$2,544,360
纽约市交通部	\$367,505	\$1,433,990	\$450,374	\$2,251,868	\$1,526,588	\$3,778,463
普特南郡	\$88,868	\$714,758	\$200,906	\$1,004,532	\$1,160,000	\$2,164,532
洛克兰郡	\$44,707	\$174,446	\$54,788	\$273,941	\$795,808	\$1,069,749
萨福克郡	\$112,160	\$485,645	\$149,451	\$747,256	\$0	\$747,256
威斯彻斯特郡	\$228,388	\$891,160	\$279,887	\$1,399,435	\$353,000	\$1,752,435
成员小计	\$4,018,642	\$6,104,513	\$2,530,789	\$12,653,943	\$10,738,593	\$23,392,536
合计	\$6,390,522	\$20,601,038	\$3,123,759	\$30,115,319	\$27,131,124	\$57,246,443
<u>资金来源:</u>						
FTA MPP, NY-80-0032;						
FHWA 2022-2023 PL	\$6,390,522	\$20,601,038	\$3,123,759	\$30,115,319	\$0	\$30,115,319
之前年度 FHWA PL, FTA MPP				\$0	\$27,131,124	\$27,131,124
合计	\$6,390,522	\$20,601,038	\$3,123,759	\$30,115,319	\$27,131,124	\$57,246,443

FTA/FHWA 拆分 = 20.4% FTA 和 79.6% FHWA，除了由 FHWA 拨款并匹配通行费的中央/TCC 工作人员顾问研究；

由 FTA 拨款的 MTA，以及由 FHWA 拨款的没有公共交通部分的成员顾问研究，

*成员 - 本地匹配；中央工作人员/TCC 工作人员的 FHWA 部分与通行费 相匹配；FTA 部分由 IKS 匹配