

紐約大都會交通委員會 (NYMTC) 交通改善計畫總覽

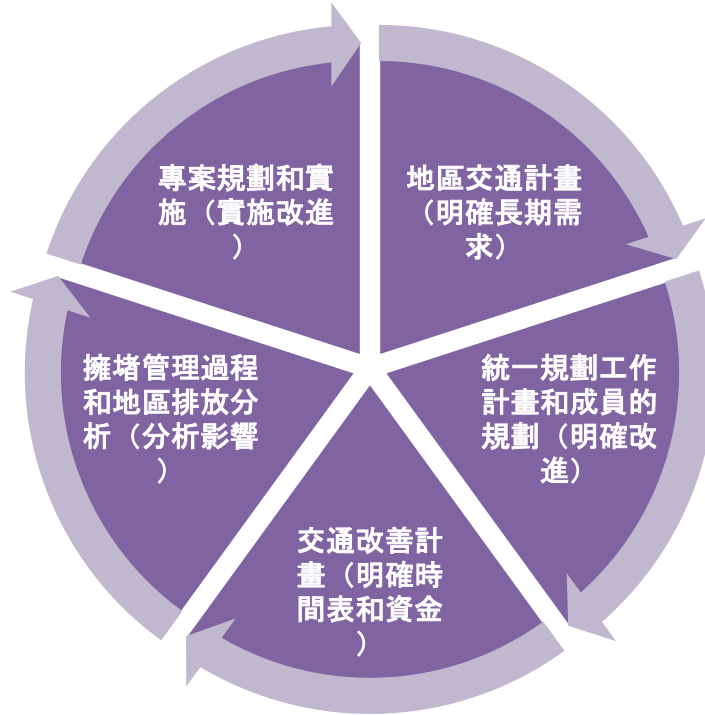
這個交通改善計畫 (Transportation Improvement Program, TIP) 涵蓋 2017-2021 聯邦財年 (FFY)，在聯邦資金授權的大框架下制定而成，符合聯邦大都會和全州規劃條例的相關要求。FFY 2017-2021 TIP 符合聯邦計畫法規 (CFR) 第 23 卷第 450.324 部分的規定，該部分法律要求 TIP 應與全州交通改善計畫 (STIP) 的發展、更新和批准流程相容。FFY 2017-2021 TIP 同樣符合美國環境保護署 (United States Environmental Protection Agency, USEPA) 條例，即，美國 CFR 第 40 卷第 93 部分的規定，該部分法律對作為空氣品質不達標區或維護區的大都會規劃區域提出要求。FFY 2017-2021 TIP 包含一個由多個專案組成的計畫，這些專案擬使用美國法典第 23 編、第 49 編、第 53 章規定的資金，一旦經紐約大都會交通委員會 (New York Metropolitan Transportation Council, NYMTC) 批准，將被提交納入紐約州的 STIP。

NYMTC 是什麼機構？

NYMTC 是一個地區性的政府委員會，它是紐約市、長島和哈德孫河下游流域的大都會規劃組織 (Metropolitan Planning Organization, MPO)，由紐約州州長任命，獲聯邦政府認證。NYMTC 為其轄區提供一個協作性規劃論壇，從地區的角度解決與交通有關的問題，就聯邦交通資金的使用做出計畫和決策。作為對接受聯邦交通資金的一項要求，美國每一個城市化的地區中的 MPO 必須建立並實行一套連續、合作並且全面的交通規劃流程，透過以下強制性的規劃產品來以一種調和的方式考慮各種模式：

- 一個長期地區交通計畫（至少 20 年 - 簡稱「計畫」）
- 一個中期交通改進計畫（4 至 5 年 - 簡稱「TIP」）
- 一個年度統一規劃工作計畫（一年 - 簡稱「UPWP」）

圖 1： 地區規劃流程



NYMTC 成員

NYMTC 有投票權的成員包括長島上的拿索郡和薩福克郡，哈德孫河流域的普特南郡、羅克蘭郡和威斯特徹斯特郡，紐約市由其交通部和城市規劃部代表。此外，紐約州交通部（NYSDOT）和大都會交通管理局也是有投票權的成員。

顧問成員包括紐約和新澤西的港務管理局、新澤西公共交通公司、北澤西交通規劃局、紐約州環境保護部（NYSDEC）、聯邦公路管理局、聯邦公共交通管理局和美國環保局。

NYMTC 包含幾個組成團體：委員會本身，由成員機構選出或任命的最高官員組成；計畫、財務和管理委員會（Program, Finance and Administration Committee, PFAC），負責監督日常營運。委員會每年一次或者根據需要召開會議，PFAC 每年大約召開 6 次會議或者根據需要召開更多次會議。NYMTC 認識到轄區內各區域之間存在巨大差異，還按地域分設三個交通協調委員會（Transportation Coordinating Committees, TCC），紐約市、長島和哈德孫河下游流域各一個，它們的功能是一個更加地域化的規劃論壇。NYMTC 的工作人員為委員會、PFAC 和 TCC 的活動提供全面支援。

NYMTC 規劃區域

NYMTC 的轄區包括紐約市的五個區加上長島和哈德孫河下游流域的五個郊郡。它的占地面積達到 2,440 平方英里，2013 年人口超過 1,270 萬，約合紐約州人口的 64%，全國人口的 4%。這個地區屬於全世界交通網路分佈最廣的地區之一。該地區廣大的交通系統包括 28,820 中心線英里的道路、街道和公路，幾座商業機場和幾處客貨海運設施，1,389 英里通勤軌道和 689 英里快速軌道交通，以及大量常規公交和市際公交路線。

該地區是美國全國乃至全世界的主要商業中心之一，這個交通系統賦予它明顯的競爭優勢。2013 年平均每個工作日，在這個地區交通網路中，通勤軌道交通運載了 652,100 人次，公車運載了 340 萬人次，軌道快速交通運載了 950 萬人次，渡輪運載了 111,400 人次，航空運載了 312,000 人次（包括週末），地區道路運載了幾百萬人次。此外，約有 150 萬人次在紐約和新澤西之間乘坐火車和公車出行，通過道路、橋樑和隧道出行。

圖 2 – NYMTC 的規劃區域



制定 TIP 文檔

TIP 記錄 NYMTC 符合聯邦資金使用條件的中期交通改進項目，這些專案將改善我們的橋樑、公路、交通服務、自行車道和人行道。

對於 FFY 2017–2021 TIP，紐約州交通部（NYSDOT）與該州的十四個 MPO 一起從 2015 年秋季開始啟動 TIP 制定流程。作為制定流程的一部分，在 2016 年春季期間，NYMTC 在其每一個 TCC 規劃區域召開公共會議，討論 TIP 的制定問題。這些會議使得交通運輸界及感興趣的公眾有機會參與規劃過程，瞭解 NYMTC 計畫如何使用當地、州和聯邦資金改善交通。

FFY 2017–2021 TIP 衍生自 *2040 計畫*，即，NYMTC 涵蓋 FFY 2014–2040 的長期計畫，並與其保持一致。*2040 計畫*根據 NYMTC 成員共同的願景編制而成，其中包含共同的目標、共用土地開發區域和策略性交通投資與舉措。在整個規劃過程中，共同願景的各項元素之間互相連接、互相影響、互相補充。

七大共同目標及其預期結果是共同願景的第一部分。這些目標是由 NYMTC 的成員在達成共識的基礎上共同制定的，代表他們對可持續增長和經濟發展的承諾，實現的路徑是把資源用於能夠產生預期成果的交通改善。七個共同的目標是：

- 改善地區環境
- 推動地區經濟發展
- 提高地區居民生活品質
- 提供一個便捷、靈活的地區交通系統
- 為機動車使用者和非機動車使用者提高交通系統的安全性
- 增加地區交通系統的彈性
- 透過打造成功案例為落實地區投資方案爭取相關資源

這些目標具有同等的重要性，排列沒有特定的先後順序，每一個目標都包含一系列長期的預期成果和一系列短期的措施。

共同願景的第二個組成部分是共用土地指定。這些都是交通資源集中的位置，能夠吸引居民和企業，同時，可以提供高效、可持續與成本效益型的機動能力。

策略性交通倡議與投資是共同願景的最後一個組成部分。這些投資對支持計畫中描繪的可持續發展非常重要。預見在今後二十年中，這個地區將蓬勃發展，活力四射，對現有廣大交通系統的維護和策略性改進將對可持續發展形成支持，為全面發展創造條件。

FFY 2017–2021 TIP 在 *2040 計畫*的整體框架內編制而成。

機構間協調與合作

FFY 2017–2021 TIP 是 NYMTC 成員機構協作的成果，他們互相合作，執行各自的職責，共同完成了整個交通規劃流程。NYMTC 規劃區域位於多個空氣品質不合格區，因此，必須就 TIP 與 USEPA 和 NYSDEC 展開協調，確保 TIP 符合紐約州空氣品質執行計畫（SIP）和交通合規流程。

由於不合格區域經常延伸到 NYMTC 規劃區域以外，TIP 和「計畫」還應與涉及了多個不合格區域的橘郡交通委員會（OCTC）和波啟浦夕達奇斯交通委員會（PDTC）協調。

公眾參與

NYMTC 公眾參與程式要求 TIP 和相應的交通合規確定必須按照《大都會規劃條例》第 450.324 (b) 部分的規定進行公開評價並取得批准。相應地，NYMTC 通過按照內部分發名錄發送通知、社交媒體和網站發佈等形式徵求公眾意見，為期三十天，讓公眾對 FFY 2017–2021 TIP 和交通合規確定進行評價並發表意見。此外，NYMTC 還在其整個規劃區域召開公眾評價會議。

印第安部落政府

截至 2010 年 10 月 1 日，辛奈考克（Shinnecock）印第安部落被聯邦確認為印第安部落政府。NYMTC 透過 2010 年 10 月 27 日星期三的聯邦公報（第 75 卷第 207 號）得知這種情況。NYMTC 執行主任於 2011 年 2 月 16 日向部落政府發出一份邀請函，邀請他們參與地區規劃流程。NYMTC 的工作人員已經與部落委員會成員進行過商談，並再次提出邀請。辛奈考克部落現在已經出現在 NYMTC 的分發名錄上。

專案選擇與優先順序

在 NYMTC 規劃區域，交通系統會存在各種各樣的需求，從緩解擁堵到系統維護，改善空氣品質和安全，到應對不斷變化的出行需求導致的新情況。改進的理念必須與計畫一致，必須經過詳細研究才能被考慮選擇作為改進項目。有幾個關鍵的考慮因素會影響選擇過程，即社會、經濟、流動性和環境的考慮因素。對於重大項目，關於財政資源、人口、就業趨勢、土地使用及空氣品質的預測必須經過審查。在做出任何最終決策之前，必須制定和分析備選方案。為了充分利用有限的資源，每一個擬議的專案必須經過認真考慮才能選擇是否納入 TIP。

根據新聯邦交通規劃流程法規，此流程將包括利用一種基於績效的交通決策方法，以支援七大國家交通目標，即，安全、基礎設施狀態、系統可靠性、緩解擁堵、貨運動向和經濟活力、環境可持續性以及專案交付延期減少。這些目標，如美國法典第 23 編第 150(b) 部分和第 5301(c) 標題 49 部分規定，要求美國交通部長頒佈一項規則制定，以確立績效指標和標準。這項在 TIP 制定迴圈期進行的規則，將制定為以下領域確立績效指標：州際交通系統的資產狀況和績效；國家公

路系統（不包括州際部分）的資產狀況和績效；安全措施，包括重傷和死亡；交通擁堵和道路移動污染源排放指標；州際交通系統上的貨運動向。

NYMTC 的成員在通過選擇納入 TIP 和 *2040 計畫*的項目時，以滿足這些績效需求和要求為目標。項目選擇受制於國會撥款授權衍生出的撥款目標。得到國會授權的撥款然後被分配到各州，在紐約州被再次分配到每一個大都會地區。

來自以往 TIP 的優先順序

作為 FFY 2017–2021 TIP 制定過程的一部分，以往 TIP 中已計畫但尚未實施的重點專案被考慮納入新的 TIP。為了給計畫創建一個目標框架，最初，整個計畫期間的所有需求、條件和資源都經過評估。之後，所有項目都將接受評估和選擇，依據為它們在計畫期間適合目標框架的程度。以往的優先順序的確會從一個 TIP 延續到下一個 TIP。

地區重大專案

地區重大專案被列入 FFY 2017–2021 TIP 中的地區專案清單。這些專案清單包含地區重大專案，有些是聯邦撥款項目，有些專案沒有聯邦撥款，但需要聯邦行動才能推進。

交通控制措施

交通控制措施（TCM）是一些特別確定的對策措施，是 SIP 致力採取用以解決不同污染物的移動污染源排放措施。聯邦法規和州法規要求所有 TIP 對 TCM 的及時實施和撥款的優先順序做出規定。當前，NYMTC 規劃區域沒有使用中的 TCM。以往被納入 SIP 的所有 NYMTC TCM 要麼被及時完成，要麼被清除出 SIP。此外，FFY 2017–2021 TIP 或者 *2040 計畫*中受財政制約的元素中沒有任何專案將干擾其他區域中 TCM 的及時實施。

美國殘疾人法案

FFY 2017–2021 TIP 包括按照《美國殘疾人法案》改進 NYMTC 成員過渡計畫的專案。