

2023-2027 联邦财政年度 (FFY) 交通改造计划提案概述

纽约大都会交通委员会 (NYMTC) 是一个区域政府理事会，是纽约市、长岛和下哈德逊河谷的大都会规划组织 (MPO)。MPO 是联邦要求的城市化地区获得联邦交通资金的机构。

NYMTC 的职责之一是制定和通过五年交通改造计划 (TIP)，该计划赋予所列的交通改造项目获得联邦资金的资格。NYMTC 针对 FFY 2023-2027 的 TIP 提案在当前联邦交通授权法案的范围之内制定，该法案为《基础设施投资和就业法案》(IIJA)。提议的 TIP 符合该法律和相关联邦规划法规的相关要求；尤其是 23 CFR 450.324 和 23 CFR 450.328。依照 40 CFR93 的规定，TIP 提案附随有针对 1990 年《清洁空气法》修正案项下空气质量未达标和保持区域的《交通达标认定》草案。

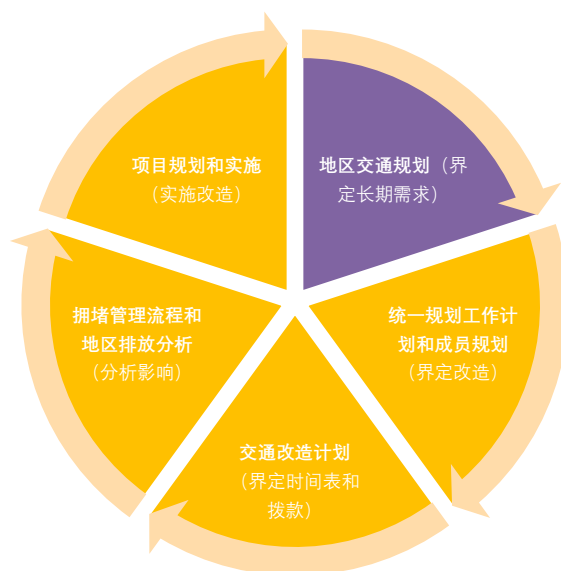
提议的 FFY 2023-2027 的 TIP 是根据 U.S.C.第 23 卷和 U.S.C.第 49 卷第 53 章确定的联邦拨款项目的计划，并且在经 NYMTC 通过后，TIP 将被提交，以完全纳入由纽约州编制的全州交通改造计划 (STIP)。

NYMTC及其规划区域

NYMTC 是一个区域理事会，是经纽约州州长指定并获得联邦政府认证的纽约市、长岛和下哈德逊河谷的大都会规划组织（MPO）。NYMTC 为其区域提供了一个合作规划论坛，从区域角度解决与交通有关的问题，并对联邦交通资金的使用进行规划和决策。作为获取联邦交通资金的一项要求，城市化地区的 MPO 必须保持持续、协作和全面的交通规划流程，通过以下规定的规划成果，协调考虑所有模式：

- 远程区域交通规划（至少20年——“计划”）
- 中程交通改造计划（至少4年——“TIP”）
- 年度统一规划工作计划（一年——“UPWP”）
- 拥堵管理流程（CMP），因为NYMTC的规划区域被指定为交通管理区域；
- 包含区域排放分析的交通达标认定，由于NYMTC的规划区域包括1990年《清洁空气法》修正案中的全部或部分空气质量未达标或保持区域，以及
- 定期更新的公众参与计划。

图 1 - 区域交通规划流程



NYMTC由九名表决成员和七名顾问成员组成。表决成员包括位于长岛的拿骚和萨福克郡以及位于下哈德逊河谷的普特南、罗克兰和威彻斯特郡的郡长；纽约市交通局局长及其城市规划部主任；纽约州交通局局长和大都会交通管理局的首席执行官。

顾问成员包括纽约和新泽西港务局，新泽西州公共交通局和北泽西交通规划局的首席执行官；以及纽约州环境保护部、联邦高速公路管理局、联邦公共交通管理局和美国环境保护局的区域或部门主管。

NYMTC 的规划区域包括纽约市的五个区，以及长岛和下哈德逊河谷的五个郡。该规划区域包括 2440 平方英里，2020 年人口为 1317 万，约占纽约州人口的 65%，占全国人口的 4%。

该规划区域还包括一个广泛的交通系统，由 28820 英里的公路、街道和高速公路、几个商业机场、客运和货运海运设施、1389 英里的通勤铁路、689 英里的快速轨道交通，大量的公交运输、辅助公交、城际和城内公交线路以及换乘站组成。

图 2 - NYMTC 的规划区域



NYMTC交通改造计划的规划背景

NYMTC 制定的 2023-2027 联邦财政年度交通改造计划（TIP）源于并符合《继续向前：连通您的区域》，NYMTC 目前的区域交通计划。《继续向前》的区域流动性共同愿景是围绕着 NYMTC 成员共同制定的五个愿景目标而设立的：



保证所有用途和模式的人员和货物的安全和保障。



进行维护、运营和协调，以更好地实现整个地区的出行具有包容性、可靠性、便捷性、无障碍，同时努力提高服务的公平性。



有效地服务于目前的人口，并为不断增长的居民、工人和不断增加的货物数量进行规划。



尽量减少温室气体排放和对环境的其他影响，特别是气候变化的影响。



具有弹性，能够缓解、适应和应对长期和急性的压力和干扰。

《继续向前》认识到，NYMTC 规划区域所属的多州大都市地区拥有世界上最古老、最复杂、使用率最高的交通网络之一。值得注意的是，该交通网络的公共交通方式比例是美国最高的，占全国所有交通出行的近 40%，这证明了该交通网络中公共交通方式的规模。

《继续向前》的社会经济和人口预测表明，在规划期间，多州大都市区的人口、就业、经济活动和出行都有可能出现大幅增长。该可能性给区域交通系统带来了挑战，并强调了在保障居民和游客的生活质量和健康的同时适应未来发展的重要性。

《继续向前》认为新冠肺炎疫情严重破坏了增长趋势。虽然已经对预测进行了调整，以反映这种短期影响和由此产生的经济不确定性，但疫情的持续状况和影响在很大程度上是推测得出的。尽管如此，预测主要是为了长期前景，对短期波动的怀疑较小。随着疫情对区域就业和人口趋势影响的新数据出现，它们将被纳入下一组社会经济预测中。

《继续向前》认识到技术、行为、经济和环境变化的可能性，这些变化的初期表现目前已很明显，将影响该地区的整体流动性。其中一些变化是新冠肺炎疫情造成或受其加速的结果。其他的已经在进行中，一旦疫情结束就会继续。这些趋势有可能改变多州大都市地区人员出行和货物运输的性质和方式。

因此,《继续向前》考虑了众多转型变化对交通的潜在影响,包括共享交通、交通即服务、电子商务、分布式制造、气候变化和极端天气事件、能源转型、不断变化的人口和生活方式/工作方式预期以及不断变化的土地使用模式。

TIP的制定和内容

23 CFR § 450.326 包含管理 TIP 制定和内容的联邦法规。该条例的相关章节见下文,描述了 2023-2027 联邦财政年度 TIP 是如何满足具体要求的。

23 CFR § 450.326 (A) – 制定过程

MPO应与各州和所有受影响的公共交通运营商合作,为大都市规划区域制定TIP。TIP应反映当前大都市交通规划中确定的投资重点,期限应不少于4年,至少每4年更新一次,并由MPO和州长批准。然而,如果TIP的期限超过4年,FHWA和FTA将考虑额外年份的项目作为信息。MPO可以更频繁地更新TIP,但更新TIP的周期必须与STIP的制定和批准过程相一致。TIP在FHWA/FTA对STIP的批准到期后失效。必须向FHWA和FTA提供所有TIP的更新或修订副本。在须遵守交通达标要求的非污染区和维护区,FHWA和FTA以及MPO必须根据《清洁空气法》的要求和EPA的交通达标规定(40 CFR 93, A部分),对所以更新或修订的TIP进行达标认定。

2023-2027 联邦财政年度 TIP 是由 NYMTC 的成员合作制定的,这些成员包括纽约州交通部(NYSDOT)和受影响的公共交通运营商,在《继续向前》所确立的规划范围内。NYMTC 的成员根据各自的资本规划以及《继续向前》中描述的区域需求和共同愿景,合作选择纳入 TIP 的项目。由于 1990 年《清洁空气法》修正案规定的几个标准污染物非达标区侵犯了 NYMTC 的规划区域,因此,在制定本 TIP 的同时,还制定并通过了《交通达标认定》。

23 CFR § 450.326 (B) – 公众评议

MPO应按照第450.316(a)条的要求,向所有有关各方提供合理的机会,对拟议的TIP进行评议。此外,在非达标区TMA,MPO应在TIP制定过程中至少开展一次正式的公众评议,应通过第450.316(a)条所述的参与计划解决。此外,MPO应按照第450.316(a)条公布或以其他方式随时提供TIP供公众审查,包括(在最大程度上可行)以电子方式和手段,如万维网。

作为正式公众审查期的一部分,2023-2027 联邦财政年度 TIP 的草案被公开发布,以征求意见。TIP 草案中的项目可视化表示,可以在地理空间上定位,与 TIP 文件一起公开。公众审查期以符合 NYMTC 整体公众参与程序的方式进行。在公众审查期间,NYMTC 举行了几次虚拟公众审查会议,作为公众评议的额外渠道。

截至 2010 年 10 月 1 日,辛纳科克印第安人经联邦认证为印第安部落政府。NYMTC 将规划过程中的活动(包括 TIP 和规划的制定)通知部落政府。

23 CFR § 450.326 (C)和(D) – 绩效目标

TIP设计一旦实施,应能在实现第450.306(d)条规定的绩效目标方面取得进展。

TIP 应在最大程度上包含实现大都市交通规划中确定的绩效目标的预期效果描述，并将投资重点与这些绩效目标联系起来。

NYMTC 已经建立并正在使用基于绩效的交通决策方法，以支持国家交通绩效目标，详见 U.S.C.第 23 卷第 150(b)条和 U.S.C.第 49 卷第 5301(c)条中所述的一般目的。国家业绩目标包括：

- 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 - 维持高速公路基础设施资产系统处于良好状态。
- 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 - 提高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，支持区域经济发展。
- 环境可持续性 - 在保护和加强自然环境的同时提高交通系统的性能。
- 减少项目交付延迟-降低项目成本，促进就业和经济，以及通过加速项目竣工来加速人和货物的移动。

作为这些要求的组成部分，附录 A 中描述了根据国家绩效目标制定的绩效指标以及 2023-2027 年财政年度 TIP 对实现这些目标的预期效果。

23 CFR 450.326 (E) – 项目清单

TIP 应包括大都市规划区域内根据 U.S.C.第 23 卷和 U.S.C.第 49 卷第 53 章提议资助的资本和非资本地面交通项目（或项目阶段）（包括交通替代方案；相关的交通改造；部落交通计划、联邦土地交通计划和联邦土地使用计划项目；HSIP 项目；小路项目；无障碍人行道；以及自行车设施），但以下内容除外：

(1) 根据 U.S.C.第 23 卷第 402 条和 U.S.C.第 49 卷第 31102 条资助的安全项目；

(2) 根据 U.S.C.第 23 卷第 104(d)条和 U.S.C.第 49 卷第 5305(d)条资助的大都会规划项目；

(3) 根据 U.S.C.第 23 卷第 505 条和 U.S.C.第 49 卷第 5305(e)条资助的州规划和研究项目；

(4) 由州和 MPO 决定，用地面交通计划资金资助的大都市规划项目；

(5) 紧急救援项目（涉及重大功能、位置或容量变化的项目除外）；

(6) 根据 U.S.C.第 49 卷第 5314 条资助的国家规划和研究项目；以及

(7) 根据 U.S.C.第 49 卷第 5327 条资助的项目管理监督项目。

2023-2027 联邦财政年度 TIP 是由 NYMTC 的成员在 NYSDOT 提供的联邦资金目标范围内合作制定的，该目标是根据联邦拨款的方式分配给全国各州的资金在本州的次分配。NYMTC 的成员进行协作，根据他们各自的资本计划和区域需求以及《继续向前》中描述的共同愿景，确定并选择项目纳入拟议的 TIP 中。

在 NYMTC 规划区域，交通系统产生了各种需求，从缓解拥堵到系统维护，到改善空气质量和安全，再到适应出行需求转变所带来的变化。改造概念必须与《继续向前》相一致，重大的改造措施必须经过详细的研究，才能考虑选为改造项目。基于绩效的额外规划和计划要求有助于指导计划制定，同时在项目选择过程中根据《继续向前》和保持财政限制的长期要求进行操作。NYMTC 的成员在选择纳入 TIP 的项目时，旨在满足不同的需求和监管要求。

23 CFR 450.326 (F) – 区域性重大项目

TIP 应包含所有需要 FHWA 或 FTA 采取行动的区域性重大项目，无论这些项目是否根据 U.S.C. 第 23 卷第 1 章和第 2 章或 U.S.C. 第 49 卷第 53 章资助（例如，用州、地方和/或私人资金在州际系统上增加交叉道，以及国会指定的并非根据 U.S.C. 第 23 卷或 U.S.C. 第 49 卷资助的项目）。出于公共信息和达标目的，TIP 应包含所有拟由联邦资金（不包括由 FHWA 或 FTA 管理的资金）资助的区域性重大项目，以及所有拟由非联邦资金资助的区域性重大项目。

关于 2023-2027 联邦财政年度 TIP 中包含的其他联邦和非联邦区域性重大项目清单，请参阅汇总表部分的表 XX：

23 CFR 450.326 (G) – 项目信息

TIP 应包括每个项目或阶段（例如，初步工程、环境/NEPA、通行权、设计或施工）的以下内容：

- (1) 足够的描述性材料（即工程类型、终点和长度），以确定项目或阶段；
- (2) 估计的项目总成本，该成本可能超过 TIP 的 4 年期限；
- (3) 建议在每个项目年度为该项目或阶段承付的联邦资金数额（对于第一年，包括建议的联邦资金类别和非联邦资金的来源。对于第二、第三和第四年，包括联邦资金的可能类别以及非联邦资金的来源）；
- (4) 确定负责执行项目或阶段的机构；
- (5) 在非达标区和维护区，确定那些在适用的 SIP 中被确定为 TCM 的项目；
- (6) 在非达标区和维护区，所包括的项目应足够详细（设计概念和范围），以便根据环保局的交通达标规定（40 CFR 93，A 部分）进行空气质量分析；以及
- (7) 在有《美国残疾人法》要求的辅助交通和关键站点规划的地区，应确定那些将实施这些规划的项目。

构成 2023-2027 联邦财政年度 TIP 的项目清单符合上述 23 CFR 450.326 (g) 的要求。此外，2023-2027 联邦财政年度 TIP 包括推进 NYMTC 成员根据《美国残疾人法》（ADA）制定的过渡规划项目。制定和实施过渡规划是 NYMTC 各成员机构的责任。因此，五个郡、纽约市、纽约州和 MTA 的过渡规划为 2023-2027 联邦财政年度 TIP 的实施提供了关键项目。

23 CFR 450.326 (H) – 项目分类

在一个特定的计划年度，那些被认为规模不适合单独识别的项目可以按照功能、工程类型和/或地理区域进行分类，使用 23 CFR 771.117(c)和(d)和/或 40 CFR 93 规定的适用分类。在非达标区和维护区，项目分类必须与 EPA 交通达标法规（40 CFR 93，A 部分）中的“豁免项目”分类一致。此外，根据 U.S.C. 第 23 卷第 2 章提议资助的项目，如果不是区域性重大项目，可以在 TIP 中归入一个项目或单独确定。

NYMTC成员提出的每个阶段的工作都要经过审查，以确保与1990年《清洁空气法》修正案的要求相一致。项目范围经过筛选，以确保它们被适当规划，而由美国环境保护局、纽约州环境保护部以及FHWA、FTA和NYSDOT的代表组成的机构间协商小组，在项目的空气质量状况被提出审查时提供最后的检查。最后，被确定为非豁免的项目被纳入区域排放分析，其结果包含在随着TIP通过的交通达标认定中。

23 CFR 450.326 (i) – 规划一致性

纳入TIP的每个项目或项目阶段应与经批准的大都市交通规划相一致。

NYMTC 对项目的规划进行评估，并对每个项目进行交叉检查，以确保其与《继续向前》一致。

23 CFR 450.326 (j) – 财务规划

TIP应包括财务规划，说明如何实施经批准的TIP，指出合理预期可用于实施TIP的公共和私人资源，并为所需项目和计划提供任何额外的融资策略。在制定TIP时，MPO、州政府和公共交通运营商应根据第450.314(a)条，协作制定合理预期可用于支持TIP实施的资金估算。只有那些可以合理地预期获得建设或运营资金的项目才可以被纳入。

在制定财务计划时，MPO应考虑到由U.S.C.第23卷、U.S.C.第49卷第53章和其他联邦基金资助的所有项目和战略；以及没有联邦资助的区域性重大项目。至于交通运营和维护，财务规划应包含对成本和收入来源的系统级估算，这些成本和收入来源可合理预期用于充分运营和维护联邦援助的公路（根据U.S.C.第23卷第101(a)(6)条定义）和公共交通（根据U.S.C.第49卷第53条定义）。此外，为了进行说明，财务规划可包括额外的项目，如果财务规划中确定的资源之外有合理的额外资源，这些项目将被纳入TIP。TIP的收入和成本估计必须使用通货膨胀率，以反映“支出年度美元”，基于合理的财务原则和信息，由MPO、州和公共交通运营商合作制定。

23 CFR 450.326 (k) – 合理预期资金

TIP应包括一个项目，或一个项目阶段，只有可以合理预期地在完成项目的时间段内获得全部资金时，才能包括该项目。在非达标区和维护区，纳入TIP前两年的项目应限于有资金或已承诺资金的项目。对于TIP，应按年度证明和保持财政限制，并应包括足够的财务信息，以证明哪些项目将使用当前和/或合理可用的收入来实施，同时联邦支持的设施得到充分的运营和维护。如果是拟议的资金来源，应在符合本节(h)段的财务规划中确保其可达性策略。

23 CFR 450.326 (L) – 收入来源减少

如果FHWA和FTA认为TIP受到财政限制，而某一收入来源随后被取消或大幅减少（即，通过立法或行政行动），FHWA和FTA将不会撤销最初的财政限制认定。然而，在这种情况下，FHWA和FTA不会对没有反映收入情况变化的最新或修正的TIP采取行动。

合理预期资源和额外融资战略

2023-2027 联邦财政年度 TIP 在目前承诺的或合理预期资金范围内，根据 U.S.C.第 23 卷和 U.S.C.第 49 卷第 53 章实施财政限制。TIP 的资源预测来自于《基础设施投资和就业法案》（IIJA）中授权的资金项目，该法案于 2021 年 11 月签署成为法律。在 IIJA 授权后，联邦资金被分拨到各州，并在各州内进行再分拨。TIP 反映了与纽约州和公共交通运营商合作制定的按计划和年份的资金估算。在竞争/自由裁量基础上提供的联邦资金项目是根据项目选择通知进行规划的。

TIP 对合理预期资源的预测是长期预测的中程子类目，该预测出现在 NYMTC 目前的区域交通规划中，名为《继续向前》。该规划的第 5 章详细介绍了该远程资源预测。TIP 的资源组合预测包括各种联邦、州和地方资金来源。

在其对可用资金的估计中，《继续向前》确定了一些额外的联邦、州和地方融资战略。这些融资机会预计将为《继续向前》和 TIP 项目提供合理的资金。这一判断是基于对纽约地区和其他地区的可行性、优势和先例研究，以及最近为 NYMTC 规划区域的大型项目而制定的融资计划。额外的融资策略包括公私合营、价值获取、债务融资、联邦酌情融资和警戒线定价。确保其可用性的策略描述于规划的第 5 章。这些融资策略的示例包含在 TIP 中。

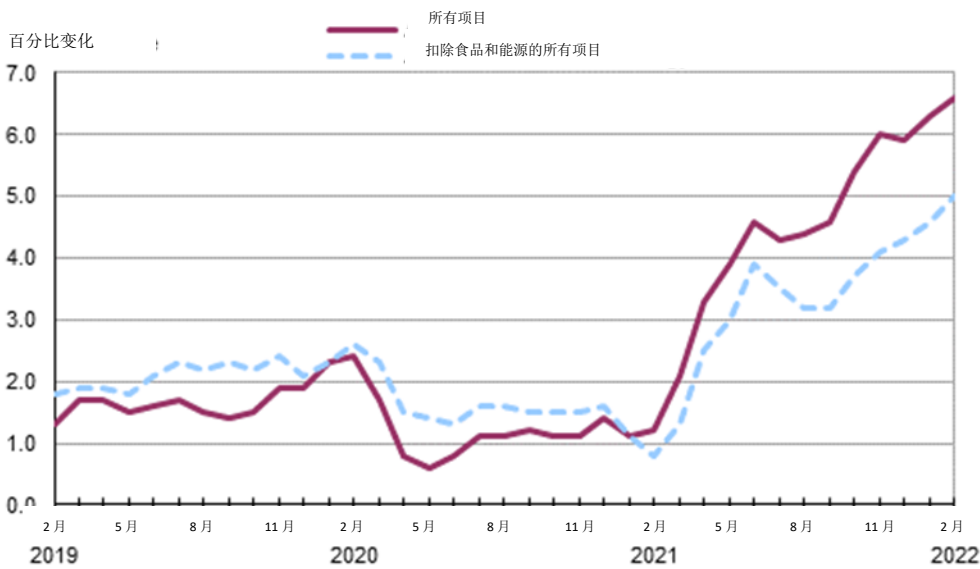
项目、战略和区域性重大项目

TIP 列出了根据 U.S.C.第 23 卷和 U.S.C.第 49 卷第 53 章以及其他联邦基金资助的项目、计划和战略；以及非联邦资助的区域性重大项目。出现在 TIP 项目列表中的项目成本按照要求以支出年度（YOE）美元计算。

通货膨胀率被应用于单位成本估算，以代表 YOE 美元，使用成员的通货膨胀数据进行规划和方案估算，或者在没有此类数据的情况下，对其成本估算应使用《继续向前》中的 2.2%默认通货膨胀率，每年复利计算。《继续向前》的默认通货膨胀率是通过分析规划前十年（2010-2019 年）的消费者价格指数（CPI）的趋势分析得出的。

自趋势分析的最后一年（2019 年）以来，全球新冠肺炎疫情严重影响了经济，导致通货膨胀率上升。下表说明了疫情导致的通货膨胀率上升及其对供应链和其他经济因素的影响。

图 1. 2019 年 2 月-2022 年 2 月东北地区 CPI-U 的同比变化百分比



来源：美国劳工统计局。

考虑到通货膨胀率上升是由前所未有的情况导致的，其持续时间取决于一些无法预测的因素，其中最重要的是疫情作为破坏性力量的最大影响，以及由于乌克兰战争而施加的严厉经济制裁，通

货膨胀的中程前景难以精准预测。在这种情况下，NYMTC 的成员在其资本规划中采取了保守的方法来调整假定的通货膨胀率，即维持或略微调整从《继续向前》所分析的长期趋势中得出的比率。每个 NYMTC 成员所假设的通货膨胀率列举如下：

成员机构	假定的通货膨胀率
普特南郡	2.00%
洛克兰郡	2.00%
威斯彻斯特郡	2.00%
拿骚郡	2.00%
萨福克郡	2.00%
纽约市	3.00%
MTA	根据对项目 midpoint 成本的评估，对个别项目适用通货膨胀系数
纽约州交通部	2.00%

对充分运营和维护联邦援助公路和公共交通的成本和收入来源系统级估算

《继续向前》第 5 章还包含了详细的系统级运营和维护成本以及合理预期资源，以充分运营和维护联邦支持的交通系统。具体来说，第 5 章中的表 5.2 详细预测了到 2050 年规划的系统级运营和维护成本及资源。使用这些长期预测，可以得出 2022-2026 联邦财政年度的中期成本为 1083 亿美元，2027-2031 联邦财政年度为 1334 亿美元。表 5.3 列出了到规划水平年的系统级资源预测，从中可以得出 2022-2026 联邦财政年度的 1088 亿美元和 2027-2031 联邦财政年度的 1326 亿美元的中期资源预测，可用于运营和维护。

从《继续向前》中的这些系统级预测推断，2023-2027 联邦财政年度 TIP 期间的运营和维护成本预计为 1131 亿美元，而资源预计为 1134 亿美元。因此，从《继续向前》中得出的预测，特别是对 2023-2027 联邦财政年度 TIP 的预测，符合 23 CFR 450.326(j)的要求，即财务规划应包含对成本和收入来源的系统级估算，合理预期可用于充分运营和维护联邦援助公路（根据 U.S.C.第 23 卷第 101(a)(6)条的定义）和公共交通（根据 U.S.C.第 49 卷第 53 章的定义）。

应该可用的额外项目和额外资源

《继续向前》的附录 A 包含了建议的改进和行动，分为两个不同的类别：计划中的项目，属于规划的财政限制部分，而理想的项目、建议和研究，则属于规划的愿景部分。在财政受限要素中的

计划项目已经充分发展，可能的成本和潜在的资金已经确定。它们被全部或部分地规划到 TIP 的第五年之后。愿景项目是那些相对没有定义的项目、计划和研究，在几乎所有情况下都没有确定的资金来源。愿景项目在充分确定后，通常会被移入受限的规划和/或 TIP 中。虽然没有具体反映在 TIP 的财务报表中，但如果有超出财务规划中确定的额外合理资源，这些计划中的项目和理想的项目可以被推进。此外，TIP 确实包含了非联邦项目，以提供信息，如果有联邦资金，这些项目可以进行重新规划。

按年份显示财政限制

2023-2027 联邦财政年度 TIP 中规划的所有项目费用都是基于目前承诺的或“合理可用”的有关项目资金。整体和具体阶段的项目成本反映在 TIP 项目列表中。NYMTC 不为无法核实资金可用性的项目或项目阶段进行规划。

对于每个 TIP 年度，联邦资金目标是根据相关的联邦立法假设的，立法授权交通资金由 NYSDOT 进行分拨。对于联邦授权法案结束后的 TIP 年限，按资助项目假设的联邦资助目标是从上一个授权法案中推算出来的。每个 TIP 年度的项目阶段成本按资助项目和总额进行汇总，并按项目和总额与联邦资助目标相匹配。TIP 年度的项目总成本不超过总资金目标，以便每年都能保持财政限制。

对于 TIP 年度所包含的任何拟议的资金来源，在第 5.5.2 节中描述了确保与《继续向前》第 5 章中描述的额外融资战略相一致的资金来源的方法。然而，从这些拟议的资金来源中获得的资金，在通过立法或公投颁布之前，没有资格成为“可用”或“承诺”资金。

23 CFR 450.326 (M) – 分拨资金的分配

按预先确定的百分比或方法向MPA内的个别司法管辖区或模式分配地面交通计划资金的流程或协议不符合立法规定，即要求MPO与国家及公共交通运营商合作，制定有优先权和财务限制的TIP，并且不得使用，除非它们可以明确表明其考量是基于作为大都市交通规划过程的一部分需要解决。

2023-2027 联邦财政年度 TIP 是由 NYMTC 的成员在《继续向前》所确立的规划背景下协作制定的。NYMTC 的成员根据各自的资本规划和区域需求以及《继续向前》中描述的共同愿景，在财政限制的背景下，协作选择纳入 TIP 的项目。

23 CFR 450.326 (N) – 监测规划的实施进展

作为监测交通规划实施进展的管理工具，TIP应该：

- (1) 确定将交通规划要素（包括多式联运权衡）纳入 TIP 的优先实施标准和流程，以及与以往 TIP 相比优先事项的任何变化；
- (2) 列出以前 TIP 中已实施的主要项目，并指出计划实施的主要项目中的任何重大延误；以及
- (3) 在非达标区和维护区，根据 40 CFR 93，描述实施任何必要的 TCM 进展。

《继续向前》的区域流动性共同愿景，包括愿景目标和相关的建议战略和行动，指导着将规划内容纳入 TIP 的优先实施过程，此外还有拥堵管理流程和 NYMTC 成员机构的个别资

本和运营规划流程。优先顺序的确定是通过 NYMTC 成员的集体讨论或在次区域交通协调委员会上进行的。

大都市交通投资（MMTI）在《继续向前》附录 A 中定义如下：

MMTI是指NYMTC的重大项目流程中所定义的项目，该流程于2020年12月17日由第512号决议通过。这些流程的基础是联邦法规U.S.C.第23卷第106(h)(i)条和U.S.C.第23卷第627.5(b)(3)条。MMTI项目包括：

- *由U.S.C.第23卷全部或部分资助的单个交通系统改进项目，预计总成本在1亿美元以上。*
- *由U.S.C.第23卷全部或部分资助的单个交通系统保护项目，预计总成本为5亿美元或以上。*

由多个阶段组成的单个项目，如果总计超过规定的门槛，应被指定为重大项目。应该注意的是：

- *这些重大项目的指定要求不适用于超过指定门槛的交通项目，这些项目不包括由联邦公路管理局管理的U.S.C.第23卷下的资金。这些交通项目须符合联邦交通管理局的新启动要求。因此，它们不包括在附录A的这一部分中。*
- *这些主要项目必须在规划的财政限制要素中具体说明。*

汇总表部分的表 XX 显示了附录 A 中的 MMTI 的状况。目前，在 NYMTC 的规划区域内，没有有效的交通管控措施。

23 CFR 450.326 (o) – 交通达标失效

- *在大都市非达标区和维护区，根据《清洁空气法》和交通达标法规（40 CFR 93, A部分），当一个地区错过适用的最后期限时，将实施12个月的达标失效宽限期。在12个月的宽限期结束时，现有的达标认定将失效。在达标失效期间，MPO可以指定临时TIP，作为推进达标失效情况下有资格进行的项目的基础。由符合条件的项目组成的临时TIP，来自最近的达标大都市交通规划和TIP，或与之相一致的项目，可以立即进行，而无需重新考虑本节的要求，但要符合40 CFR 93规定的机构间协商。包含符合条件的项目的临时TIP，如果不是来自最近的达标交通计划和TIP，则必须满足本节的所有要求。*

对NYMTC的TIP和规划进行了标准污染物的区域排放分析，其结果包含在交通达标认定中，其认为TIP符合纽约州空气质量实施规划中规定的移动源排放里程碑。

23 CFR 450.326 (p) – 项目选择

在符合第450.332条的项目选择要求的情况下，TIP前4年中的任何一个项目都可以取代TIP前4年中的另一个项目而提前进行。此外，MPO可在任何时候根据国家、MPO和公共交通运营商同意的流程修订TIP，这些流程与本节规定的TIP制定流程以及MPO参与计划（参阅第450.316(a)条）和FHWA/FTA对TIP的行动（参阅第450.330条）流程一致。

所提议的项目选择的基本目的是，只要**TIP**中所有已批准的项目能够交付并获得资金，就可以在财政受限的**TIP**限制下有效地管理该计划，允许灵活地交付已批准的项目，而无需对已批准的**TIP**修改进行再次批准。**NYMTC**已经采用了项目选择操作流程。