

2023-2027 聯邦財政年度（FFY）交通改善計劃提案概述

紐約大都會交通委員會（NYMTC）是一個區域政府理事會，是紐約市、長島和下哈德遜河谷的大都會規劃組織（MPO）。MPO 是聯邦要求的城市化地區獲得聯邦交通資金的機構。

NYMTC 的職責之一是制定和通過五年交通改造計畫（TIP），該計畫賦予所列的交通改造專案獲得聯邦資金的資格。NYMTC 針對 FFY 2023-2027 的 TIP 提案在當前聯邦交通授權法案的範圍之內制定，該法案為《基礎設施投資和就業法案》（IIJA）。提議的 TIP 符合該法律 and 相關聯邦規劃法規的相關要求；尤其是 23 CFR 450.324 和 23 CFR 450.328。依照 40 CFR93 的規定，TIP 提案附隨有針對 1990 年《清潔空氣法》修正案項下空氣品質未達標和保持區域的《交通達標認定》草案。

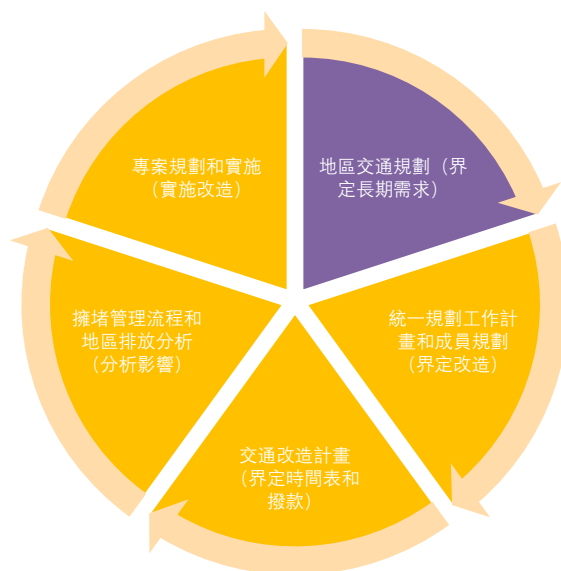
提議的 FFY 2023-2027 的 TIP 是根據 U.S.C.第 23 卷和 U.S.C.第 49 卷第 53 章確定的聯邦撥款項目的計畫，並且在經 NYMTC 通過後，TIP 將被提交，以完全納入由紐約州編制的全州交通改造計畫（STIP）。

NYMTC及其規劃區域

NYMTC 是一個區域理事會，是經紐約州州長指定並獲得聯邦政府認證的紐約市、長島和下哈德遜河谷的大都會規劃組織（MPO）。NYMTC 為其區域提供了一個合作規劃論壇，從區域角度解決與交通有關的問題，並對聯邦交通資金的使用進行規劃和決策。作為獲取聯邦交通資金的一項要求，城市化地區的 MPO 必須保持持續、協作和全面的交通規劃流程，通過以下規定的規劃成果，協調考慮所有模式：

- 遠端區域交通規劃（至少 20 年——“計畫”）
- 中程交通改造計畫（至少 4 年——“TIP”）
- 年度統一規劃工作計畫（一年——“UPWP”）
- 擁堵管理流程（CMP），因為 NYMTC 的規劃區域被指定為交通管理區域；
- 包含區域排放分析的交通達標認定，由於 NYMTC 的規劃區域包括 1990 年《清潔空氣法》修正案中的全部或部分空氣品質未達標或保持區域，以及
- 定期更新的公眾參與計畫。

圖 1 - 區域交通規劃流程



NYMTC 由九名表決成員和七名顧問成員組成。表決成員包括位於長島的拿索和薩福克郡以及位於下哈德遜河谷的普特南、羅克蘭和威徹斯特郡的郡長；紐約市交通局局長及其城市規劃部主任；紐約州交通局局長和大都會交通管理局的首席執行官。

顧問成員包括紐約和新澤西港務局，新澤西州公共交通局和北澤西交通規劃局的首席執行官；以及紐約州環境保護部、聯邦高速公路管理局、聯邦公共交通管理局和美國環境保護局的區域或部門主管。

NYMTC 的規劃區域包括紐約市的五個區，以及長島和下哈德遜河谷的五個郡。該規劃區域包括 2440 平方英里，2020 年人口為 1317 萬，約占紐約州人口的 65%，占全國人口的 4%。

該規劃區域還包括一個廣泛的交通系統，由 28820 英里的公路、街道和高速公路、幾個商業機場、客運和貨運海運設施、1389 英里的通勤鐵路、689 英里的快速軌道交通，大量的公交運輸、輔助公交、城際和城內公交線路以及換乘站組成。

圖 2 - NYMTC 的規劃區域



NYMTC交通改造計畫的規劃背景

NYMTC 制定的 2023-2027 聯邦財政年度交通改造計畫（TIP）源於並符合《繼續向前：連通您的區域》，NYMTC 目前的區域交通計畫。《繼續向前》的區域流動性共同願景是圍繞著 NYMTC 成員共同制定的五個願景目標而設立的：



保證所有用途和模式的人員和貨物的安全和保障。



進行維護、運營和協調，以更好地實現整個地區的出行具有包容性、可靠性、便捷性、無障礙，同時努力提高服務的公平性。



有效地服務於目前的人口，並為不斷增長的居民、工人和不斷增加的貨物數量進行規劃。



儘量減少溫室氣體排放和對環境的其他影響，特別是氣候變化的影響。



具有彈性，能夠緩解、適應和應對長期和急性的壓力和干擾。

《繼續向前》認識到，NYMTC 規劃區域所屬的多州大都市地區擁有世界上最古老、最複雜、使用率最高的交通網絡之一。值得注意的是，該交通網絡的公共交通方式比例是美國最高的，占全國所有交通出行的近 40%，這證明了該交通網絡中公共交通方式的規模。

《繼續向前》的社會經濟和人口預測表明，在規劃期間，多州大都市區的人口、就業、經濟活動和出行都有可能出現大幅增長。該可能性給區域交通系統帶來了挑戰，並強調了在保障居民和遊客的生活品質和健康的同時適應未來發展的重要性。

《繼續向前》認為新冠肺炎疫情嚴重破壞了增長趨勢。雖然已經對預測進行了調整，以反映這種短期影響和由此產生的經濟不確定性，但疫情的持續狀況和影響在很大程度上是推測得出的。儘管如此，預測主要是為了長期前景，對短期波動的懷疑較小。隨著疫情對區域就業和人口趨勢影響的新資料出現，它們將被納入下一組社會經濟預測中。

《繼續向前》認識到技術、行為、經濟和環境變化的可能性，這些變化的初期表現目前已很明顯，將影響該地區的整體流動性。其中一些變化是新冠肺炎疫情造成或受其加速的結果。其他的已經在進行中，一旦疫情結束就會繼續。這些趨勢有可能改變多州大都市地區人員出行和貨物運輸的性質和方式。

因此，《繼續向前》考慮了眾多轉型變化對交通的潛在影響，包括共用交通、交通即服務、電子商務、分散式製造、氣候變化和極端天氣事件、能源轉型、不斷變化的人口和生活方式/工作方式預期以及不斷變化的土地使用模式。

TIP的制定和內容

23 CFR § 450.326 包含管理 TIP 制定和內容的聯邦法規。該條例的相關章節見下文，描述了 2023-2027 聯邦財政年度 TIP 是如何滿足具體要求的。

23 CFR § 450.326 (A) – 制定過程

MPO 應與各州和所有受影響的公共交通運營商合作，為大都市規劃區域制定 TIP。TIP 應反映當前大都市交通規劃中確定的投資重點，期限應不少於 4 年，至少每 4 年更新一次，並由 MPO 和州長批准。然而，如果 TIP 的期限超過 4 年，FHWA 和 FTA 將考慮額外年份的專案作為資訊。MPO 可以更頻繁地更新 TIP，但更新 TIP 的週期必須與 STIP 的制定和批准過程相一致。TIP 在 FHWA/FTA 對 STIP 的批准到期後失效。必須向 FHWA 和 FTA 提供所有 TIP 的更新或修訂副本。在須遵守交通達標要求的非污染區和維護區，FHWA 和 FTA 以及 MPO 必須根據《清潔空氣法》的要求和 EPA 的交通達標規定（40 CFR 93，A 部分），對所以更新或修訂的 TIP 進行達標認定。

2023-2027 聯邦財政年度 TIP 是由 NYMTC 的成員合作制定的，這些成員包括紐約州交通部（NYSDOT）和受影響的公共交通運營商，在《繼續向前》所確立的規劃範圍內。NYMTC 的成員根據各自的資本規劃以及《繼續向前》中描述的區域需求和共同願景，合作選擇納入 TIP 的項目。由於 1990 年《清潔空氣法》修正案規定的幾個標準污染物非達標區侵犯了 NYMTC 的規劃區域，因此，在制定本 TIP 的同時，還制定並通過了《交通達標認定》。

23 CFR § 450.326 (B) – 公眾評議

MPO 應按照第 450.316(a)條的要求，向所有有關各方提供合理的機會，對擬議的 TIP 進行評議。此外，在非達標區 TMA，MPO 應在 TIP 制定過程中至少開展一次正式的公眾評議，應通過第 450.316(a)條所述的參與計畫解決。此外，MPO 應按照第 450.316(a)條公佈或以其他方式隨時提供 TIP 供公眾審查，包括（在最大程度上可行）以電子方式和手段，如萬維網。

作為正式公眾審查期的一部分，2023-2027 聯邦財政年度 TIP 的草案被公開發佈，以徵求意見。TIP 草案中的專案視覺化表示，可以在地理空間上定位，與 TIP 檔一起公開。公眾審查期以符合 NYMTC 整體公眾參與程式的方式進行。在公眾審查期間，NYMTC 舉行了幾次虛擬公眾審查會議，作為公眾評議的額外管道。

截至 2010 年 10 月 1 日，辛納科克印第安人經聯邦認證為印第安部落政府。NYMTC 將規劃過程中的活動（包括 TIP 和規劃的制定）通知部落政府。

23 CFR § 450.326 (C)和(D) – 績效目標

TIP 設計一旦實施，應能在實現第 450.306(d)條規定的績效目標方面取得進展。

TIP 應在最大程度上包含實現大都市交通規劃中確定的績效目標的預期效果描述，並將投資重點與這些績效目標聯繫起來。

NYMTC 已經建立並正在使用基於績效的交通決策方法，以支持國家交通績效目標，詳見 U.S.C.第 23 卷第 150(b)條和 U.S.C.第 49 卷第 5301(c)條中所述的一般目的。國家業績目標包括：

- 安全 - 在所有公共道路上大幅減少交通事故死亡和重傷。
- 基礎設施條件 - 維持高速公路基礎設施資產系統處於良好狀態。

- 減少擁堵 - 實現國家高速公路系統擁堵的顯著減少。
- 系統可靠性 - 提高地面交通系統的效率。
- 貨運和經濟活力 - 改造國家貨運網路，增強郊區社區進入國內和國際貿易市場的能力，支援區域經濟發展。
- 環境可持續性 - 在保護和加強自然環境的同時提高交通系統的性能。
- 減少項目交付延遲-降低項目成本，促進就業和經濟，以及通過加速專案竣工來加速人和貨物的移動。

作為這些要求的組成部分，附錄 A 中描述了根據國家績效目標制定的績效指標以及 2023-2027 年財政年度 TIP 對實現這些目標的預期效果。

23 CFR 450.326 (E) – 專案清單

TIP 應包括大都市規劃區域內根據 U.S.C.第 23 卷和 U.S.C.第 49 卷第 53 章提議資助的資本和非資本地面交通專案（或專案階段）（包括交通替代方案；相關的交通改造；部落交通計畫、聯邦土地交通計畫和聯邦土地使用計畫項目；HSIP 項目；小路項目；無障礙人行道；以及自行車設施），但以下內容除外：

- (1) 根據 U.S.C.第 23 卷第 402 條和 U.S.C.第 49 卷第 31102 條資助的安全專案；
- (2) 根據 U.S.C.第 23 卷第 104(d)條和 U.S.C.第 49 卷第 5305(d)條資助的大都會規劃專案；
- (3) 根據 U.S.C.第 23 卷第 505 條和 U.S.C.第 49 卷第 5305(e)條資助的州規劃和研究專案；
- (4) 由州和 MPO 決定，用地面交通計畫資金資助的大都市規劃專案；
- (5) 緊急救援專案（涉及重大功能、位置或容量變化的專案除外）；
- (6) 根據 U.S.C.第 49 卷第 5314 條資助的國家規劃和研究項目；以及
- (7) 根據 U.S.C.第 49 卷第 5327 條資助的專案管理監督專案。

2023-2027 聯邦財政年度 TIP 是由 NYMTC 的成員在 NYSDOT 提供的聯邦資金目標範圍內合作制定的，該目標是根據聯邦撥款的方式分配給全國各州的資金在本州的次分配。NYMTC 的成員進行協作，根據他們各自的資本計畫和區域需求以及《繼續向前》中描述的共同願景，確定並選擇項目納入擬議的 TIP 中。

在 NYMTC 規劃區域，交通系統產生了各種需求，從緩解擁堵到系統維護，到改善空氣品質和安全，再到適應出行需求轉變所帶來的變化。改造概念必須與《繼續向前》相一致，重大的改造措施必須經過詳細的研究，才能考慮選為改造項目。基於績效的額外規劃和計畫要求有助於指導計畫制定，同時在專案選擇過程中根據《繼續向前》和保持財政限制的長期要求進行操作。NYMTC 的成員在選擇納入 TIP 的專案時，旨在滿足不同的需求和監管要求。

23 CFR 450.326 (F) – 區域性重大專案

TIP 應包含所有需要 FHWA 或 FTA 採取行動的區域性重大項目，無論這些專案是否根據 U.S.C.第 23 卷第 1 章和第 2 章或 U.S.C.第 49 卷第 53 章資助（例如，用州、地方和/或私人資金在州際系統上增加交叉道，以及國會指定的並非根據 U.S.C.第 23 卷或 U.S.C.第 49 卷資助的專案）。出於公共資訊和達標目的，TIP 應包含所有擬由聯邦資金（不包括由 FHWA 或 FTA 管理的資金）資助的區域性重大專案，以及所有擬由非聯邦資金資助的區域性重大專案。

關於 2023-2027 聯邦財政年度 TIP 中包含的其他聯邦和非聯邦區域性重大專案清單，請參閱匯總表部分的表 XX：

23 CFR 450.326 (G) – 專案資訊

TIP 應包括每個項目或階段（例如，初步工程、環境/NEPA、通行權、設計或施工）的以下內容：

- (1) 足夠的描述性材料（即工程類型、終點和長度），以確定專案或階段；
- (2) 估計的項目總成本，該成本可能超過 TIP 的 4 年期限；
- (3) 建議在每個項目年度為該項目或階段承付的聯邦資金數額（對於第一年，包括建議的聯邦資金類別和非聯邦資金的來源。對於第二、第三和第四年，包括聯邦資金的可能類別以及非聯邦資金的來源）；
- (4) 確定負責執行專案或階段的機構；
- (5) 在非達標區和維護區，確定那些在適用的 SIP 中被確定為 TCM 的專案；
- (6) 在非達標區和維護區，所包括的項目應足夠詳細（設計概念和範圍），以便根據環保局的交通達標規定（40 CFR 93，A 部分）進行空氣品質分析；以及
- (7) 在有《美國殘疾人法》要求的輔助交通和關鍵網站規劃的地區，應確定那些將實施這些規劃的項目。

構成 2023-2027 聯邦財政年度 TIP 的專案清單符合上述 23 CFR 450.326 (g) 的要求。此外，2023-2027 聯邦財政年度 TIP 包括推進 NYMTC 成員根據《美國殘疾人法》（ADA）制定的過渡規劃專案。制定和實施過渡規劃是 NYMTC 各成員機構的責任。因此，五個郡、紐約市、紐約州和 MTA 的過渡規劃為 2023-2027 聯邦財政年度 TIP 的實施提供了關鍵專案。

23 CFR 450.326 (H) – 專案分類

在一個特定的計畫年度，那些被認為規模不適合單獨識別의專案可以按照功能、工程類型和/或地理區域進行分類，使用 23 CFR 771.117(c)和(d)和/或 40 CFR 93 規定的適用分類。在非達標區和維護區，專案分類必須與 EPA 交通達標法規（40 CFR 93，A 部分）中的“豁免專案”分類一致。此外，根據 U.S.C. 第 23 卷第 2 章提議資助的專案，如果不是區域性重大項目，可以在 TIP 中歸入一個項目或單獨確定。

NYMTC 成員提出的每個階段的工作都要經過審查，以確保與 1990 年《清潔空氣法》修正案的要求相一致。專案範圍經過篩選，以確保它們被適當規劃，而由美國環境保護局、紐約州環境保護部以及 FHWA、FTA 和 NYSDOT 的代表組成的機構間協商小組，在專案的空氣品質狀況被提出審查時提供最後的檢查。最後，被確定為非豁免的專案被納入區域排放分析，其結果包含在隨著 TIP 通過的交通達標認定中。

23 CFR 450.326 (I) – 規劃一致性

納入 TIP 的每個項目或項目階段應與經批准的大都市交通規劃相一致。

NYMTC 對專案的規劃進行評估，並對每個專案進行交叉檢查，以確保其與《繼續向前》一致。

23 CFR 450.326 (J) – 財務規劃

TIP 應包括財務規劃，說明如何實施經批准的 TIP，指出合理預期可用於實施 TIP 的公共和私人資源，並為所需項目和計畫提供任何額外的融資策略。在制定 TIP 時，MPO、州政府和公共交通運營商應根據第 450.314(a)條，協作制定合理預期可用於支持 TIP 實施的資金估算。只有那些可以合理地預期獲得建設或運營資金的項目才可以被納入。

在制定財務計畫時，MPO 應考慮到由 U.S.C.第 23 卷、U.S.C.第 49 卷第 53 章和其他聯邦基金資助的所有專案和戰略；以及沒有聯邦資助的區域性重大專案。至於交通運營和維護，財務規劃應包含對成本和收入來源的系統級估算，這些成本和收入來源可合理預期用於充分運營和維護聯邦援助的公路（根據 U.S.C.第 23 卷第 101(a)(6)條定義）和公共交通（根據 U.S.C.第 49 卷第 53 條定義）。此外，為了進行說明，財務規劃可包括額外的專案，如果財務規劃中確定的資源之外有合理的額外資源，這些專案將被納入 TIP。TIP 的收入和成本估計必須使用通貨膨脹率，以反映“支出年度美元”，基於合理的財務原則和資訊，由 MPO、州和公共交通運營商合作制定。

23 CFR 450.326 (K) – 合理預期資金

TIP 應包括一個專案，或一個專案階段，只有可以合理預期地在完成項目的時間段內獲得全部資金時，才能包括該項目。在非達標區和維護區，納入 TIP 前兩年的專案應限於有資金或已承諾資金的專案。對於 TIP，應按年度證明和保持財政限制，並應包括足夠的財務資訊，以證明哪些專案將使用當前和/或合理可用的收入來實施，同時聯邦支持的設施得到充分的運營和維護。如果是擬議的資金來源，應在符合本節(h)段的財務規劃中確保其可達性策略。

23 CFR 450.326 (L) – 收入來源減少

如果 FHWA 和 FTA 認為 TIP 受到財政限制，而某一收入來源隨後被取消或大幅減少（即，通過立法或行政行動），FHWA 和 FTA 將不會撤銷最初的財政限制認定。然而，在這種情況下，FHWA 和 FTA 不會對沒有反映收入情況變化的最新或修正的 TIP 採取行動。

合理預期資源和額外融資戰略

2023-2027 聯邦財政年度 TIP 在目前承諾的或合理預期資金範圍內，根據 U.S.C.第 23 卷和 U.S.C.第 49 卷第 53 章實施財政限制。TIP 的資源預測來自於《基礎設施投資和就業法案》（IIJA）中授權的資金項目，該法案於 2021 年 11 月簽署成為法律。在 IIJA 授權後，聯邦資金被分撥到各州，並在各州內進行再分撥。TIP 反映了與紐約州和公共交通運營商合作制定的按計劃和年份的資金估算。在競爭/自由裁量基礎上提供的聯邦資金專案是根據專案選擇通知進行規劃的。

TIP 對合理預期資源的預測是長期預測的中程子類目，該預測出現在 NYMTC 目前的區域交通規劃中，名為《繼續向前》。該規劃的第 5 章詳細介紹了該遠端資源預測。TIP 的資源組合預測包括各種聯邦、州和地方資金來源。

在其對可用資金的估計中，《繼續向前》確定了一些額外的聯邦、州和地方融資戰略。這些融資機會預計將為《繼續向前》和 TIP 專案提供合理的資金。這一判斷是基於對紐約地區和其他地區的可行性、優勢和先例研究，以及最近為 NYMTC 規劃區域的大型專案而制定的融資計畫。額外的融資策略包括公私合營、價值獲取、債務融資、聯邦酌情融資和警戒線定價。確保其可用性的策略描述於規劃的第 5 章。這些融資策略的示例包含在 TIP 中。

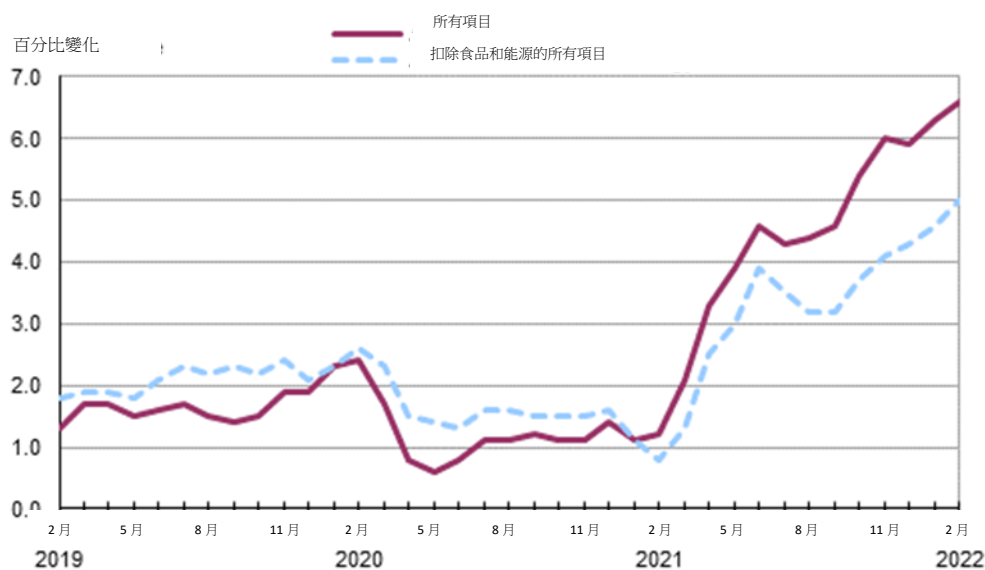
專案、戰略和區域性重大專案

TIP 列出了根據 U.S.C.第 23 卷和 U.S.C.第 49 卷第 53 章以及其他聯邦基金資助的項目、計畫和戰略；以及非聯邦資助的區域性重大專案。出現在 TIP 專案列表中的專案成本按照要求以支出年度（YOE）美元計算。

通貨膨脹率被應用於單位成本估算，以代表 YOE 美元，使用成員的通貨膨脹資料進行規劃和方案估算，或者在沒有此類資料的情況下，對其成本估算應使用《繼續向前》中的 2.2%默認通貨膨脹率，每年複利計算。《繼續向前》的默認通貨膨脹率是通過對規劃前十年（2010-2019 年）的消費者價格指數（CPI）的趨勢分析得出的。

自趨勢分析的最後一年（2019 年）以來，全球新冠肺炎疫情嚴重影響了經濟，導致通貨膨脹率上升。下表說明了疫情導致的通貨膨脹率上升及其對供應鏈和其他經濟因素的影響。

圖 1. 2019 年 2 月-2022 年 2 月東北地區 CPI-U 的同比變化百分比



來源：美國勞工統計局。

考慮到通貨膨脹率上升是由前所未有的情況導致的，其持續時間取決於一些無法預測的因素，其中最重要的是疫情作為破壞性力量的最大影響，以及由於烏克蘭戰爭而施加的嚴厲經濟制裁，通貨膨脹的中程前景難以精準預測。在這種情況下，NYMTC 的成員在其資本規劃中採取了保守的方法來調整假定的通貨膨脹率，即維持或略微調整從《繼續向前》所分析的長期趨勢中得出的比率。每個 NYMTC 成員所假設的通貨膨脹率列舉如下：

成員機構	假定的通貨膨脹率
普特南郡	2.00%
洛克蘭郡	2.00%
威斯徹斯特郡	2.00%
拿索郡	2.00%
薩福克郡	2.00%
紐約市	3.00%
MTA	根據對專案中點成本的評估，對個別專案適用通貨膨脹係數
紐約州交通部	2.00%

對充分運營和維護聯邦援助公路和公共交通的成本和收入來源系統級估算

《繼續向前》第 5 章還包含了詳細的系統級運營和維護成本以及合理預期資源，以充分運營和維護聯邦支援的交通系統。具體來說，第 5 章中的表 5.2 詳細預測了到 2050 年規劃的系統級運營和維護成本及資源。使用這些長期預測，可以得出 2022-2026 聯邦財政年度的中期成本為 1083 億美元，2027-2031 聯邦財政年度為 1334 億美元。表 5.3 列出了到規劃水準年的系統級資源預測，從中可以得出 2022-2026 聯邦財政年度的 1088 億美元和 2027-2031 聯邦財政年度的 1326 億美元的中期資源預測，可用於運營和維護。

從《繼續向前》中的這些系統級預測推斷，2023-2027 聯邦財政年度 TIP 期間的運營和維護成本預計為 1131 億美元，而資源預計為 1134 億美元。因此，從《繼續向前》中得出的預測，特別是對 2023-2027 聯邦財政年度 TIP 的預測，符合 23 CFR 450.326(j)的要求，即財務規劃應包含對成本和收入來源的系統級估算，合理預期可用于充分運營和維護聯邦援助公路（根據 U.S.C.第 23 卷第 101(a)(6)條的定義）和公共交通（根據 U.S.C.第 49 卷第 53 章的定義）。

應該可用的額外專案和額外資源

《繼續向前》的附錄 A 包含了建議的改進和行動，分為兩個不同的類別：計畫中的專案，屬於規劃的財政限制部分，而理想的專案、建議和研究，則屬於規劃的願景部分。在財政受限要素中的計畫專案已經充分發展，可能的成本和潛在的資金已經確定。它們被全部或部分地規劃到 TIP 的第五年之後。願景專案是那些相對沒有定義的專案、計畫和研究，在幾乎所有情況下都沒有確定的資金來源。願景專案在充分確定後，通常會被移入受限的規劃和/或 TIP 中。雖然沒有具體反映在 TIP 的財務報表中，但如果有超出財務規劃中確定的額外合理資源，這些計畫中的項目和理想的項目可以被推進。此外，TIP 確實包含了非聯邦專案，以提供資訊，如果有聯邦資金，這些項目可以進行重新規劃。

按年份顯示財政限制

2023-2027 聯邦財政年度 TIP 中規劃的所有項目費用都是基於目前承諾的或“合理可用”的有關專案資金。整體和具體階段의專案成本反映在 TIP 專案列表中。NYMTC 不為無法核實資金可用性的專案或專案階段進行規劃。

對於每個TIP 年度，聯邦資金目標是根據相關的聯邦立法假設的，立法授權交通資金由NYSDOT 進行分撥。對於聯邦授權法案結束後的 TIP 年限，按資助專案假設的聯邦資助目標是從上一個授權法案中推算出來的。每個 TIP 年度的項目階段成本按資助項目和總額進行匯總，並按項目和總額與聯邦資助目標相匹配。TIP 年度的專案總成本不超過總資金目標，以便每年都能保持財政限制。

對於 TIP 年度所包含的任何擬議的資金來源，在第 5.5.2 節中描述了確保與《繼續向前》第 5 章中描述的額外融資戰略相一致的資金來源的方法。然而，從這些擬議的資金來源中獲得的資金，在通過立法或公投頒佈之前，沒有資格成為“可用”或“承諾”資金。

23 CFR 450.326 (M) – 分撥資金的分配

按預先確定的百分比或方法向 MPA 內的個別司法管轄區或模式分配地面交通計畫資金的流程或協定不符合立法規定，即要求 MPO 與國家和公共交通運營商合作，制定有優先權和財務限制的 TIP，並且不得使用，除非它們可以明確表明其考量是基於作為大都市交通規劃過程的一部分需要解決。

2023-2027 聯邦財政年度 TIP 是由 NYMTC 的成員在《繼續向前》所確立的規劃背景下協作制定的。NYMTC 的成員根據各自的資本規劃和區域需求以及《繼續向前》中描述的共同願景，在財政限制的背景下，協作選擇納入 TIP 的項目。

23 CFR 450.326 (N) – 監測規劃的實施進展

作為監測交通規劃實施進展的管理工具，TIP 應該：

- (1) 確定將交通規劃要素（包括多式聯運權衡）納入 TIP 的優先實施標準和流程，以及與以往 TIP 相比優先事項的任何變化；
- (2) 列出以前 TIP 中已實施的主要專案，並指出計畫實施的主要專案中的任何重大延誤；以及
- (3) 在非達標區和維護區，根據 40 CFR 93，描述實施任何必要的 TCM 進展。

《繼續向前》的區域流動性共同願景，包括願景目標和相關的建議戰略和行動，指導著將規劃內容納入 TIP 的優先實施過程，此外還有擁堵管理流程和 NYMTC 成員機構的個別資本和運營規劃流程。優先順序的確定是通過 NYMTC 成員的集體討論或在次區域交通協調委員會上進行的。

大都市交通投資（MMTI）在《繼續向前》附錄 A 中定義如下：

MMTI 是指 NYMTC 的重大專案流程中所定義的專案，該流程於 2020 年 12 月 17 日由第 512 號決議通過。這些流程的基礎是聯邦法規 U.S.C. 第 23 卷第 106(h)(i) 條和 U.S.C. 第 23 卷第 627.5(b)(3) 條。MMTI 項目包括：

- 由 U.S.C. 第 23 卷全部或部分資助的單個交通系統改進專案，預計總成本在 1 億美元以上。
- 由 U.S.C. 第 23 卷全部或部分資助的單個交通系統保護專案，預計總成本為 5 億美元或以上。

由多個階段組成的單個專案，如果總計超過規定的門檻，應被指定為重大專案。應該注意的是：

- 這些重大項目的指定要求不適用於超過指定門檻的交通專案，這些專案不包括由聯邦公路管理局管理的 U.S.C. 第 23 卷下的資金。這些交通專案須符合聯邦交通管理局的新啟動要求。因此，它們不包括在附錄 A 的這一部分中。
- 這些主要項目必須在規劃的財政限制要素中具體說明。

匯總表部分的表 XX 顯示了附錄 A 中的 MMTI 的狀況。目前，在 NYMTC 的規劃區域內，沒有有效的交通管控措施。

23 CFR 450.326 (O) – 交通達標失效

- 在大都市非達標區和維護區，根據《清潔空氣法》和交通達標法規（40 CFR 93，A 部分），當一個地區錯過適用的最後期限時，將實施 12 個月的達標失效寬限期。在 12 個月的寬限期結束時，現有的達標認定將失效。在達標失效期間，MPO 可以指定臨時 TIP，作為推進達標失效情況下有資格進行的項目的基礎。由符合條件的專案組成的臨時 TIP，來自最近的達標大都市交通規劃和 TIP，或與之相一致的專案，可以立即進行，而無需重新考慮本節的要求，但要符合 40 CFR 93 規定的機構間協商。包含符合條件的項目的臨時 TIP，如果不是來自最近的達標交通計畫和 TIP，則必須滿足本節的所有要求。

對 NYMTC 的 TIP 和規劃進行了標準污染物的區域排放分析，其結果包含在交通達標認定中，其認為 TIP 符合紐約州空氣品質實施規劃中規定的移動源排放里程碑。

23 CFR 450.326 (P) – 項目選擇

在符合第 450.332 條的專案選擇要求的情況下，TIP 前 4 年中的任何一個項目都可以取代 TIP 前 4 年中的另一個項目而提前進行。此外，MPO 可在任何時候根據國家、MPO 和公共交通運營商同意的流程修訂 TIP，這些流程與本節規定的 TIP 制定流程以及 MPO 參與計畫（參閱第 450.316(a) 條）和 FHWA/FTA 對 TIP 的行動（參閱第 450.330 條）流程一致。

所提議的專案選擇的基本目的是，只要 TIP 中所有已批准的項目能夠交付並獲得資金，就可以在財政受限的 TIP 限制下有效地管理該計畫，允許靈活地交付已批准的項目，而無需對已批准的 TIP 修改進行再次批准。NYMTC 已經採用了專案選擇操作流程。