

# “迈向 2055” 执行摘要

## 介绍

纽约大都会交通委员会 (NYMTC) 制定下一个区域交通计划 (RTP 或计划) - “*迈向 2055 (Moving Forward 2055)*”：连接社区，创造机会。该计划从区域角度涵盖了所有地面交通方式，包括：高速公路、街道、公交、主动交通设施、货物运输和特殊需求交通，此外还涉及关键的交通系统活动，例如，系统运营和管理及安全和保障，并确定了运营、维护和扩展系统的资金来源。

## 计划简介

“*迈向 2055*”是联邦政府要求的规划产品 (RTP)，展示了本区域至少 20 年时间范围内的长期交通需求和愿望。RTP 每四年更新一次。“*迈向 2055*”是一份蓝图，旨在支持可持续发展，并指导联邦政府为本区域的交通投资提供资金。“*迈向 2055*”涵盖 2026-2055 年规划期，并更新了之前的区域交通计划“*向前迈进 (Moving Forward)*”。

NYMTC 是纽约市、长岛和下哈德逊河谷的大都会规划组织 (MPO)。MPO 边界涵盖萨福克、拿骚、威斯特彻斯特、帕特南和罗克兰五个县及纽约市五个行政区。NYMTC 负责协调联邦政府要求的交通规划流程和本区域交通项目的联邦资金获取，包括纽约州交通厅 (NYSDOT) 和大都会运输署 (MTA)。

“*迈向 2055*”与 NYMTC 成员机构、其他区域利益相关者和公众成员合作制定。“*迈向 2055*”的策略、行动和项目按区域目标和宗旨进行组织，定义了本区域意欲如何实现 NYMTC 的区域移动性共同愿景。

## 公众和社区参与

NYMTC 通过公众参与活动制定了“*迈向 2055*”，吸引了规划区内各区和主要受众的参与。收集了公众、社区倡导团体和其他利益相关者的意见，包括由 NYMTC 规划区机构成员组成的区域交通计划小组委员会。“*迈向 2055*”计划的外展工作重点是让历来服务不足社区和英语水准有限的群体能够参与。

“迈向 2055”的参与计划包括纽约市、长岛和下哈德逊河谷的一系列现场和虚拟活动。开展外展活动时非常谨慎，以确保能获得多样化和有代表性的意见。

- » 启动早期外展工作时，NYMTC 于 2023 年 10 月和 11 月在其三个次区域举办了多场现场快闪活动。为补充从这些活动收集的意见，进行了一次在线区域性调查，收集了 2,800 多份个人回复，以助确定整个区域的关键需求和潜在策略。
- » 在 2023 年 12 月举行了虚拟焦点小组会议，以更好了解 (1) 协调式公众服务和 (2) 关注社区组内考虑的交通问题和利益相关者需求。
- » 在 2024 年 4 月、5 月和 6 月，NYMTC 与区域专家举办了一系列在线公共论坛。这些论坛使参与者能分享对货运、主动交通、公众服务、安全、微型出行、替代能源、路边和停车管理及技术等领域的关键交通问题、需求和机遇的洞见。

在公众意见征询期期间，“迈向 2055”还利用点播视频介绍了 NYMTC 的作用、区域交通共同愿景、交通趋势和需求及“迈向 2055”策略。这些视频在“迈向 2055”项目网站上在线分享，以助吸引更广泛的受众，否则这些受众可能无法在预定的会议期间参与。

## 《民权法案》第六编考虑事项

联邦援助接受者（包括 MPO）必须遵守《1964 年民权法案》第六编 (Title VI) 规定的政策和其他指令，以解决少数族裔和低收入群体所遭受过高不利的公众健康或环境影响。NYMTC 的现行“[第六编/禁止歧视计划](#)政策声明”包含以下内容\*：

\*注：现行“第六编/禁止歧视政策声明”已于 2022 年 11 月 17 日由 NYMTC 采用。

*纽约大都会交通委员会 (NYMTC) 公开宣布其禁止歧视政策，以确保遵守《1964 年民权法案》第六编、《1987 年民权恢复法案》、关于环境正义的第 12898 号行政命令、关于有限英语水平的第 13166 号行政命令及 NYMTC 第六编/禁止歧视计划中确定的所有其他相关禁止歧视法规、规则、规章和行政命令。*

*NYMTC 保证，在 NYMTC 实施的联邦授权大都会交通规划流程中，均不得因种族、信仰、肤色、原籍国、性别、婚姻状况、残疾、年龄、性取向或收入水平将任何个人或群体排除在外，剥夺其应得的利益，或进行其他歧视，无论这些活动是否由联邦政府资助。*

*NYMTC 的政策还确保其所有计划、方案、程序、政策和活动不会对少数族裔和低收入群体产生不成比例的不利影响。根据美国人口普查确定的少数族裔和低收入社区将参与其中，以促进他们能充分公平地参与大都会交通规划流程。此外，NYMTC 还将为英语水平有限人士提供有意义的服务。*

为了根据这项政策评估该计划，利用美国人口普查数据创建了禁止歧视指数，确定了政策声明中提到的人口比例高于平均水平的地区，然后映射为 NYMTC 关注社区 (CoC)。CoC 为该计划及其潜在成果提供了一个框架，以确保禁止歧视。“迈向 2055”计划包含一项第六编评估，以确保遵守有关禁止歧视的法规。

## 环境缓解考虑事项

“迈向 2055”包括一份环境缓解和新咨询报告，以确保遵守联邦要求并保护 NYMTC 保护和改善本区域自然资源的承诺，促进能源节约，提高生活质量，并鼓励交通改善与州和地方计划增长保护一致。NYMTC 为“迈向 2055”开展的咨询流程包括联系合作机构，征求对 NYMTC 区域环境举措的意见，以及参与外展活动的替代方案，为该计划的制定提供了信息。

## 对区域移动性的共同愿景

每天都有数百万人在这个跨州大都会区域出行，居民、工人和访客都依赖安全、便捷和高效的交通。交通网络不仅限于运送人员。每天还有数百万吨的货物在运输过程中运送到住宅、商店和餐馆。货物往返于多式联运中心、配送中心和仓库，在本区域内外运输。我们的交通网络现在并将继续是社区和商业的区域机遇引擎，以及通过海港和机场连接我国与世界其他地方的枢纽。在我们广大的区域中，虽然每个人的出行方式都可能不同，但我们都希望能轻松安全地出行。

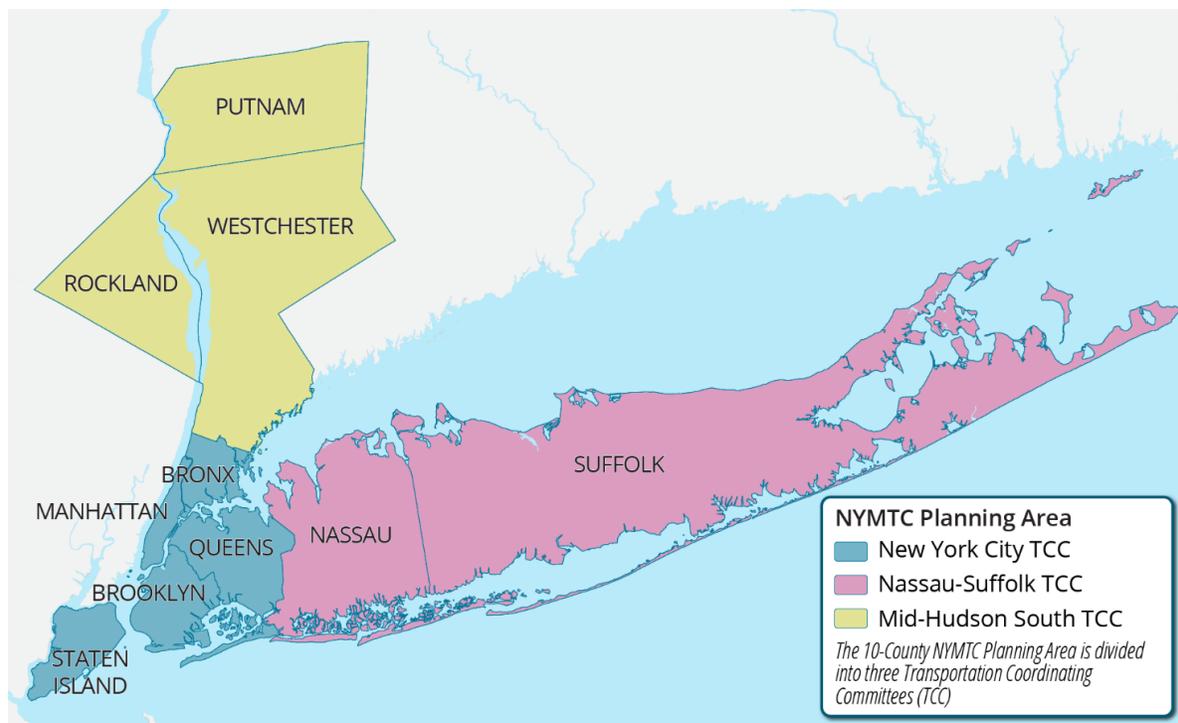
### 我们是谁？

联邦立法要求，任何人口超过 50,000 的城市化地区都必须设立 MPO，以规划和决定联邦交通资金的使用。MPO 确保交通项目和计划的支出基于持续、合作和全面的规划流程。除其他职能和要求外，MPO 还与州和公交运营商合作，为符合条件的交通项目安排联邦资金。

NYMTC 的投票成员由其成员机构的选举或任命代表组成，包括帕特南县、罗克兰县、威斯特彻斯特县、拿骚县和萨福克县，纽约市城市规划局和交通局，大都会运输署 (MTA) 和纽约州交通厅。NYMTC 的顾问包括纽约与新泽西港口事务管理局（港务局）、新泽西州交通局（新交局）、北泽西交通规划局 (NJTPA)、纽约州环境保护厅 (NYSDEC)、美国环境保护署 (U.S. EPA) 及美国交通部 (U.S. DOT) 的两个管理部门：联邦公路管理局 (FHWA) 和联邦交通管理局 (FTA)。

NYMTC 是一个从区域角度进行协作性规划的论坛。通过提供合理的技术分析和预测，本委员会促进成员做出明智的决策，注重 NYMTC 成员的集体规划活动，实现共同的区域愿景。NYMTC 的 10 个县规划区分为三个交通协调委员会 (TCC)，以便围绕交通需求进行更加本地化的协调和规划。这些规划工作有助于确保本区域准备好获得最多的联邦资金，以实现成员机构对未来交通系统的共同区域目标。

### NYMTC 规划区和 TCC



## 导则

以下导则指导区域交通规划流程并有助于实现本区域目标：

- » 重视本区域所有用户的需求。
- » 努力有效地利用交通资金，无论来源如何。
- » 考虑所有交通方式，以实现适合所有方式和所有用户的互连通路。
- » 规划模式转变、第一和最后一英里连接及多系统的可及性和可操作性。
- » 支持多机构合作，更好整合区域交通系统。
- » 与其他政府实体合作和协调，以应对区域挑战。
- » 通过研讨会、网络研讨会和其他外展活动让公众和社区利益相关者参与进来，以助指导规划流程中的关键决策。
- » 投资收集和共享与交通相关的质量指标和数据。
- » 积极推动创新和技术进步，以改进交通系统。

## 愿景

NYMTC 成员认识到，移动性（人员和货物轻松安全地往返于各个地点并在各个地点之间移动的能力）对于在 NYMTC 规划区内居住、工作或访问的每个人的生活都至关重要。

**我们渴望确保所有人，无论其种族、残疾状况、年龄或社会经济背景如何，  
都有权在安全、健康、无有害环境条件的社区中生活、工作和娱乐。**

我们的共同愿景是通过维护可靠的良好基础设施实现人员和货物安全、便捷和高效的流动。此外，我们设想未来的交通基础设施和技术将改善社区健康、减少污染，而交通策略投资将支持持续的经济增长。

NYMTC 将通过根据本计划建立的大都会交通规划流程来追求我们的共同愿景。为实现这一目标，我们设想的交通系统将能：



在所有用途和方式下，最大限度地保障人员和货物的安全。



基础设施以可持续的方式得到维护和改善。



通过缓解、适应和应对慢性和急性压力和干扰来支持韧性。



通过投资和技术缓解交通拥堵，有助于建设更健康的社区，实现更顺畅的出行，改善生活质量，增强区域经济竞争力。



鼓励土地使用决策支持策略性交通改善，改善交通方式选择。



提升交通公平性，改善所有社区的使用机会。



通过技术应用、更多使用更环保的出行方式并提高系统效率，显著减少环境影响（包括有害空气污染物）。



## 我们追求这些目的的目标



### 安全与保障

一种在所有用途和方式下最大限度保证人员和货物安全的交通系统。

#### 目标

- a. 确保对交通资产的投资能改进客运和货运系统的安全性。
- b. 优先考虑街道、十字路口、铁路道口和共用通行权的安全，建立遵循安全系统方法的道路安全举措。
- c. 协调跨辖区范围与共享街道所有人的安全管理、培训和安全教育。
- d. 提高运营安全性，结合交通和技术的变化，以便交通设施能安全地容纳所有旅客。
- e. 加强连通车辆计划和政策，倡导驾驶辅助计划和其他有助于整体系统和个人用户安全的技术。
- f. 改进现场和自动化安全执行程序。
- g. 通过规划和协调管理工作区，优先考虑交通系统运营商、工人和承包商的安全。



### 基础设施

以可持续的方式维护和改善交通系统的基础设施。

#### 目标

- » 在维护、改进、现代化和/或更换交通基础设施时，最大限度地提高环境/财政可持续性，最大限度地降低碳强度。
- a. 重新构想和重新利用本区域的交通基础设施资产，以重新连通社区并改善所有交通方式的可及性。
- b. 重建、更换和/或现代化客运和货运所需的交通资产。
- c. 投资本区域多式联运公交网络的整合。
- d. 创建高效环保的货运网络、系统和设施。
- e. 规划和管理工作区及车流维护和保护计划，以有效推进基础设施维护。
- f. 规划先进技术和材料的开发和使用。



### 韧性

通过缓解、适应和应对慢性和急性压力及中断来支持交通系统韧性。

#### 目标

- a. 保护和加强主要交通资产。
- b. 投资于交通资产的极端天气脆弱性分析和材料解决方案。
- c. 加强区域协调，应对全系统极端天气影响和海平面上升的紧急和长期响应。
- d. 增加出行选择和冗余，增强交通网络的韧性。

- e. 合作开展对交通有重大影响的韧性项目。
- f. 进行跨辖区协调，提高韧性和可持续性。
- g. 以考虑指定关注社区需求的方式优先考虑韧性和可持续性。
- h. 投资未来能源基础设施，最大限度地减少电网事件和供应链中断对交通系统及其用户的影响。
- i. 推行考虑到健康环境决定要素及其对弱势群体影响的韧性策略。



## 拥堵

通过投资和技术缓解拥堵的交通系统，有助于建设更健康的社区，实现更顺畅的出行，改善生活质量，增强区域经济竞争力。

### 目标

- » 可持续地管理目前和未来需求，重点扩大主动交通和公交。
- a. 鼓励主动交通、微型出行、完整街道和其他策略，支持所有用户的移动性。
- b. 实现本地货运网络现代化，有效规划产品交付量的增长和变化。
- c. 将系统覆盖范围扩大到新兴市场，解决就业、社交和娱乐机会的获取，并激励这些机会。
- d. 将新兴和创新技术、交通服务和工具融入高效的网络设计、运营和监控。
- e. 与管理机构协调，实现更明确的责任制、资金和规划安排。



## 土地使用

鼓励土地使用决策的交通系统，支持策略性交通改进，改善交通方式选择。

### 目标

- a. 鼓励以公交为导向的发展及停车、路边和物业管理、微型出行路径，以及其他支持客运和货物流动同时减少污染的长期可持续土地使用策略。
- b. 通过优先考虑公交枢纽附近的高密度而非低密度开发，优先在开发区进行公交投资，鼓励整个区域的增长策略性分布。
- c. 通过场所营造帮助创建/维持充满活力的社区。
- d. 利用土地使用机制改善抵达目的地的交通。
- e. 通过与交通和土地使用规划官员及受影响的利益相关者合作，管理第一英里和最后一英里的规划流程。
- » 考虑交通政策和项目对土地价值的影响，积极减轻对现有社区的负面影响。



## 公平性与使用

促进交通公平性并改善所有社区交通机会使用的交通系统。

### 目标

- 改善第一英里和最后一英里的公交使用。
- 提高各类用户使用交通系统的可及性。
- 提供更频繁、更可靠的公交服务。
- 策略性地扩大交通服务和信息，以提高移动性需求最大社区的移动性。
- 改善所有群体对社会和经济机会的使用，不论年龄、能力、种族、族裔或收入。



## 环境

通过技术应用、更多使用更环保的出行方式并提高系统效率，显著减少环境影响（包括有害空气污染物）的交通系统。

### 目标

- 通过改进和高效的交通服务和设施，支持土地使用的可持续性，实现更高效的土地使用。
- 在维护和改进交通系统时践行环境管理。
- 推广和改善公交及步行和骑行等主动交通方式，减少污染，改善空气质量，支持公众健康。
- 通过车辆技术和更大的交通方式平衡，支持现有卡车运输的低排放和零排放替代方案。



- f. 将公共车队现代化，使之成为低排放和零排放车辆，支持私家车的转换。
- g. 有效管理有限的道路容量，缓解拥堵和车辆污染物。
- » 解决交通部门污染对某些社区造成的不平等影响。

## 我们对未来的期望

NYMTC 规划区拥有世界上最复杂且使用率最高的交通网络之一。在一个典型的工作日，本区域的多式联运交通网络可处理 1,800 多万次汽车出行和 700 万次公交出行。值得注意的是，该网络的公交工作日方式份额是美国所有城市区域中最高的。例如，2024 年，纽约市交通局地铁的年客流量超过 11.9 亿人次，MTA 公交车客流量超过 4.09 亿人次，长岛铁路客流量超过 7,500 万人次，大都会北部铁路客流量超过 6,500 万人次。约三分之一的美国公交用户和三分之二的铁路乘客使用该系统（根据联邦交通运输局 (Federal Transit Administration, FTA) 国家公交数据库 (National Transit Database) 报告的数据），证明了该网络公交组成部分的规模。

该交通系统包括联邦政府资助的交通系统和五个自筹资金的公共机构设施，对非联邦政府资助系统的重要系统组成部分拥有管辖权，即：纽约与新泽西港口事务管理局 (Port Authority of New York and New Jersey)、纽约州收费公路管理局 (New York State Thruway Authority)、纽约州桥梁管理局 (New York State Bridge Authority)、MTA 桥梁和隧道（法定名称为三区桥梁隧道管理局 (Triborough Bridge and Tunnel Authority)）和拿骚县桥梁管理局 (Nassau County Bridge Authority)。

## 持续增长

了解社会经济趋势是预测出行需求和区域交通系统使用情况非常重要的一步。NYMTC 的社会经济和人口预测预估了规划期内多州区域（共 31 个县，包括 NYMTC 规划区和哈德逊河谷中部、新泽西州北部和康涅狄格州西南部）的人口和就业变化。这个多州区域的任何变化都会影响活动和出行，对区域交通系统提出挑战，凸显适应未来增长同时保障居民和访客生活质量和健康的重要性。

2019 冠状病毒病 (COVID-19) 疫情的广泛影响包括供应链中断、远程和混合工作时间的广泛采用、住房需求和偏好的变化，以及 COVID-19 疫情期间的移民限制，导致 NYMTC 区域的人口与 2019 年疫情前的数据相比略有下降。尽管人口有所下降，但是，到 2055 年的大部分预测都假设每个次区域的人口都将恢复到 2019 年的水平，并恢复 2010 年代末所建立一定程度的疫情前增长趋势。

**到 2055 年，预计该跨州区域人口将达到 2,610 万，比 2022 年基准年增加 310 万，就业岗位将达到 1,420 万个，比 2022 年增加 180 万个。**

预计从 2022 年到 2055 年，包括 10 个县的 NYMTC 规划区将增加 160 多万居民、110 万个工作岗位和近 80 万名新劳动力。

## NYMTC 规划区的社会经济和人口预测

社会经济数据	2022 年	2055 年	2022 年至 2055 年的变化百分比
人口	1,267 万	1,433 万	+13.1%
就业	722 万	832 万	+15.2%
平民劳动力	663 万	739 万	+11.4%
平均家庭规模	2.52	2.52	0.0%

资料来源：NYMTC。

在 NYMTC 次区域中，纽约市预计人口和就业增长率最高，分别为 14% 和 17%，除平均家庭规模外，所有指标的绝对变化率最高。到 2055 年，纽约市预计将增加 504,000 名平民劳动力、847,000 个工作岗位，人口将增加 110 多万人。虽然下哈德逊河谷是三个次区域中人口最少的区域，但其平民劳动力增长率 (11.9%) 和平均家庭规模增长率 (1.1%) 最高，预计人口增长速度最慢，约为 10%。长岛的平均家庭规模 (2.97) 仍是最高，预计该次区域将增加 377,000 人，增加 172,000 个工作岗位，并为平民劳动力增加 167,000 名工人。

### 运送民众

到 2055 年，随着预计的经济增长，预计 NYMTC 规划区内所有交通方式的出行量都将增长。到 2055 年，预计每日出行总人次将达到约 3,000 万次，比现在增加 18%。预计每日汽车出行量将增长 15%，每日公交出行量将增长 28%。总出行次数的增长意味着车辆行驶里程 (VMT) 和车辆行驶小时数 (VHT) 的增加。预计 VMT 将增加 15%，与每日汽车出行量的增长一致，而 VHT（交通拥堵指标）到 2055 年预计增加 34%。

### 运送货物

每年有超过 4.38 亿吨货物（价值超过 7,150 亿美元）通过卡车、铁路、水路、空运和管道进出和穿过 NYMTC 规划区。大部分货物（占总吨位 43%）都运往本区域，送给规划区内的居民和企业。卡车是主要的运输方式，占本区域运输量的 94% 和价值的 96%。到 2055 年，货运吨位和货运价值预计年复合增长率分别为 1.1%（吨位）和 1.9%（价值）。虽然卡车仍将是主要的运输方式，但是，预计通过管道、空运、水运和铁路运输的货运量也将增加。

### 转型变化

在技术进步、社会需求变化和全球趋势的推动下，交通运输格局正在发生变化。长期影响取决于对全球和区域变化的假设。这些假设有可能改变跨州大都会区域人员和货物的出行及运送性质和方式。

### 技术进步

- » 自动驾驶汽车、电动汽车、按需和共享服务及智能交通系统等新兴技术将从根本上改变人员和货物的出行和运送方式。

### 经济和土地使用模式

- » 不断变化的劳动力需求和消费者的移动偏好会影响出行需求及交通和土地使用需求。

### 环境要务

- » 极端天气事件、海平面上升、空气污染和环境可持续性将推动绿色基础设施和替代能源的采用。

### 人口变化

- » 人口老龄化、移民模式、不断增长的住房需求和不断变化的交通方式偏好需要灵活且包容的土地使用和交通解决方案。

### 政策和监管演变

- » 监管环境需要不断发展才能适应新的交通需求、技术和策略。

“迈向2055”报告指出了两种变革，即趋势和颠覆要素：

- » **趋势**更可预测，遵循经济模式，能在更长的时间范围内影响移动性。该计划确定了四大趋势：虚拟经济、共享出行、技术进步及分销创新和良好流动。
- » **颠覆要素**在发生时间和影响上都较难预测，强度各异，且可能导致移动性的突然变化。该计划确定了五大颠覆要素：极端天气、能源转型、人口结构和生活方式变化、土地使用模式和网络安全。

转型变革和未来出行方式都将影响“迈向2055”的策略性框架。一些潜在结果将影响 NYMTC 这个组织及其成员如何寻求实现其区域移动性共同愿景的目标。其他潜在结果（如共享出行形式的演变）将影响实现这些目标的方式。“迈向2055”试图为预测这些发展和制定方法奠定基础。

## 建议

“迈向2055”建议在区域移动性共同愿景的背景下制定短期和中期策略和行动。具体而言，该计划评估了每个愿景目标和相应目标的近期趋势、现有状况和现行举措，作为建议方法和行动的基础。然后，根据共同愿景的目的、目标和导则制定了这些建议。

### 短期和中期策略和行动

《[联邦法规](#)》管辖大都会交通计划的制定和内容，包含以下要求：

*交通计划应包括长期和短期策略/行动，开发综合多式联运交通系统（包括无障碍人行道和自行车交通设施），促进人员和货物的安全高效流动，满足现有和未来的交通需求。*

以下是 NYMTC 为实现每个目的建议的几类短期和中期策略和行动。

- » **策略**是为成功实现目标设计的计划或方法，涵盖了大都会交通规划流程的全部范围，从通过规划和研究举措收集信息和洞见，到通过数据收集、预测和绩效评估对系统进行技术分析，再到将调查结果和工具组织成新的和改进的规划流程建议，然后通过计划建议为未来的投资决策提供信息。
- » **策略或行动**是策略中可操作的小任务，将影响 NYMTC 和区域规划合作伙伴的实施。

此外，附录 A 中还列出了“迈向 2055”财政受限部分建议资助的具体项目、计划和研究，其中推测性愿景部分建议了未来考虑的项目、计划和研究。

## 目的：安全与保障

### 规划和研究举措

- » 使用 NYSDOT 的碰撞位置和工程分析存储库 (CLEAR) 评估联邦援助道路系统并确定安全重点位置。
- » 审查安全相关资金需求、计划和资金来源。
- » NYMTC 安全咨询工作组 (SAWG) 制定并建议安全街道、十字路口、铁路道口和共用通行权的优先方法，并建立道路安全举措。
- » 对其他区域的安全管理、培训、教育和执法进行基准研究。
- » 对其他区域在运营安全和保障、连通车辆计划和政策及驾驶辅助计划方面进行基准研究。
- » 收集成员运营人员的意见，进行运营安全审查作为一项自由裁量研究。
- » 考虑对连通车辆计划和政策及驾驶辅助计划进行全面评估，部分基于纽约市的试点计划。
- » 盘点可用于改善安全相关执行的现用和正在开发的技术。

### 数据收集、预测和绩效评估

- » 通过大都会区规划 MAP 论坛协调安全数据收集（MAP 论坛是一个由来自康涅狄格州、新泽西州、纽约州和宾夕法尼亚州 10 个 MPO 和政府委员会 (COG) 组成的联盟，为更好协调多州区域的规划活动已达成协议）。
- » SAWG 将就改进安全数据计划提出建议。
- » SAWG 将制定研究方法收集公众的安全意见。
- » SAWG 将就平交道口安全数据的收集制定建议。
- » 收集所有 NYMTC 成员的运营安全数据。

### 规划流程建议

- » SAWG 将制定在项目选择中考虑安全性的建议。
- » SAWG 将为公路安全改进计划项目选择制定更加协调的流程。
- » SAWG 将确定多机构安全举措。
- » SAWG 将确定其他相关的安全、保障和执法机构及运营单位纳入这一流程。

## 计划建议

- » 落实郊区县安全协调研究的建议和公交服务协调研究的安全方面。

## 目标：基础设施

### 规划和研究举措

- » 研究新的沥青、柏油碎石和混凝土技术，包括碳密集度较低的材料。
- » 对全国其他重新连通社区项目进行基准研究（[重新连通社区试点计划](#)由《基础设施投资与就业法案》(IIJA) 设立，旨在推进以社区为中心的交通连接项目，优先考虑惠及服务不足社区的项目）。
- » 研究提高交通服务之间无缝整合的工艺和技术。
- » 研究提高货运系统效率和环境可持续性的工艺和技术。
- » 研究改进施工区管理和交通计划维护与保护的工艺和技术。

### 数据收集、预测和绩效评估

- » 从现有机构/提供商特定条件数据集构建一个基础设施条件中央数据库，用作系统保护项目的基础。
- » 编制规划区内所有模式的活跃工作区数据库。

### 规划流程建议

- » 将环境/财政可持续性考虑事项纳入项目选择。
- » 确定可重新利用的候选基础设施组成部分和社区。
- » 交通协调委员会考虑基础设施状况。
- » 遵循公交服务协调需求评估的建议。
- » 遵循清洁货运走廊规划研究和区域废物运输研究的建议。

## 计划建议

- » 继续用低排放或零排放车辆对现有公交车队进行生命周期更换。
- » 支持成员竞争可用的联邦自由支配资金来源，解决候选基础设施问题。
- » 在选择相关联邦资金来源的项目时，重点强调系统维护。
- » 通过交通系统管理和运营 (TSMO) 工作组和大都会移动网络探索更多服务整合机会。
- » 通过计划、财政和管理委员会 (PFAC) 货运小组委员会和多州货运工作组探索更多货运系统整合机会。

## 目标：韧性

### 规划和研究举措

- » 确定 NYMTC 规划区内（包括关注社区 (CoC) 内）的脆弱交通资产。
- » 对保护/强化工艺和方法进行基准研究。

- » 更新之前进行的极端天气脆弱性分析。
- » 对交通系统进行冗余评估。
- » 对交通系统进行能源脆弱性评估。
- » 将关键的脆弱公交接口纳入能源脆弱性评估。
- » 对公共卫生影响和相关韧性策略进行评估。

### 数据收集、预测和绩效评估

- » 全面开发 MAP 论坛韧性数据门户。
- » 更新桑迪飓风过后研究中的海平面上升和洪水数据。
- » 评估可用的数据源和预测工具。
- » 评估交通系统，确定主要的冗余需求。

### 规划流程建议

- » 召集 NYMTC 韧性工作组。
- » 通过多州韧性工作组进行多州协调。
- » 为 NYMTC 规划区制定持续的风险分析报告。
- » 通过 NYMTC 韧性工作组和多州韧性工作组安排适当的公共研讨会和市政会议。
- » 通过多州韧性工作组考虑关键的脆弱公交接口。
- » 通过 NYMTC 韧性工作组和多州韧性工作组解决冗余改进问题。
- » 通过[繁荣社区网络 \(TCN\)](#) 吸引相关社区参与（TCN 提供参与当地交通规划和申请社区项目资金的机会，支持服务不足的社区组织）。
- » 制定各种交通能源投资策略。

### 计划建议

- » 将韧性考虑事项纳入项目评估/选择过程。
- » 适当地改进计划冗余。

### 目标：拥堵

#### 规划和研究举措

- » 探索连通汽车技术，确定在拥堵走廊和区域部署的可行性。
- » 监控整个规划区内的关键货运走廊。
- » 优先考虑 NYMTC 规划区郊区次区域的平交道口需求。
- » 评估基于雇主的替代交通激励计划。
- » 评估所有交通方式票价/通行费支付的整合情况。

- » 从效率角度评估微型出行工具对现有自行车道和绿道的影响。
- » 确定微型出行、出行即服务 (MaaS)、完整街道中的新移动技术和概念。
- » 评估将 511NY 改进为完整 MaaS 平台的程度。

#### 数据收集、预测和绩效评估

- » 监测中央商务区收费计划对缓解交通拥堵的长期有效性。
- » 扩大区域货运数据门户。
- » 监控指定的关键货运走廊和瓶颈。
- » 扩展数据计划以包括微型公交和微型出行。

#### 规划流程建议

- » 制定有关完整街道实施和路缘管理的指导。
- » 继续使用《CMP 状况报告》作为 TSMO 工作组的目标机制。
- » 通过 TSMO 工作组审查智能交通系统 (ITS) 架构。
- » 通过大都会交通网络推进跨州区域计划和举措。

#### 计划建议

- » 在郊区社区和/或活动中心启动微型出行试点。
- » 扩大纽约市内外的非高峰时段送货计划，以尽量减少与客运车辆和行人/自行车人/车流高峰时段的冲突。
- » 实施公交服务协调需求评估的建议。
- » 寻求资金支持以公交为导向的发展、完整街道和微型出行。

### 目标：土地使用

#### 规划和研究举措

- » 对土地使用政策与其他大都会区域交通投资相协调的最佳实践进行基准研究。
- » 确定可用于推进以公交导向发展 (TOD) 和住房开发的资源和资金计划。
- » 研究交通投资和服务与土地价值之间的联系。

#### 数据收集、预测和绩效评估

- » 更新区域土地使用数据库。
- » 建立并维护县市综合/总体规划库，作为区域土地使用数据库和分类社会经济和人口 (SED) 预测的输入。
- » 维护三个 NYMTC 次区域的开发项目清单。
- » 制作 TOD 项目状况年度报告。

- » 建立可用于评估 TOD 进展的关键绩效指标。
- » 跟踪公交走廊沿线区域的分区变化、发展趋势和土地使用模式。

### 规划流程建议

- » 通过社区规划研讨会 (CPW) 计划, 让当地社区和其他利益相关者参与进来, 以“迈向 2055”附录 A 中确定的协调发展重点区 (CDEA) 和住房增长区 (HGA) 为策略指南, 确定潜在的 TOD 场地和项目。
- » 使用 MTA 的“第一英里和最后一英里” (FMLM) 工具包执行通过 CPW 计划启动的 TOD 项目。
- » 通过 PFAC 土地使用小组委员会监控“迈向 2055”附录 A 中确定的 CDEA 和 HGA 状况和发展。
- » 扩大 PFAC 土地使用小组委员会, 纳入当地市政代表和移动服务提供商。
- » 与当地政府合作, 研究交通系统如何与土地使用决策相协调。
- » 探索愿景举措和规划与环境联系研究, 探索有针对性的 TOD 项目替代方案。

### 计划建议

- » 制定示范性分区激励措施, 促进公交枢纽附近的高密度开发。
- » 为地方政府制定场所营造和社区设计指导。

## 目标：公平性与使用

### 规划和研究举措

- » 盘点第一英里和最后一英里服务和无障碍设施的所有潜在资金来源。
- » 盘点可用于改善第一英里和最后一英里服务、信息和可及性现有和正在开发的技术。
- » 将社区规划研讨会的目标内容定位到公交服务协调需求评估中建立的关键系统接口。
- » 评估规划区内所有公交服务的可及性水平。
- » 对同类区域的移动性评估进行基准研究。
- » 为规划区内的所有社区制定移动性指数。
- » 评估与已确定关注社区相关的服务水平。

### 数据收集、预测和绩效评估

- » 每年更新禁止歧视指数数据, 根据每个新区域交通计划更新关注社区的指定和评估。
- » 监控通过公交服务协调需求评估建立的关键系统接口。
- » 建立规划区内所有公交服务可及性水平的年度记分卡。
- » 按规划区内的人口普查区量化服务水平。

### 规划流程建议

- » 通过指定接受者工作组规划和实施服务可及性评估。
- » 考虑交通协调委员会的交通服务协调需求评估结果。

## 计划建议

- » 实施公交服务协调需求评估的建议。
- » 通过第 5310 节资助计划继续选择相关项目。

## 目标：环境

### 规划和研究举措

- » 使用 CDEA、SED 预测和《民权法案》第六编评估，确定核心市场、新兴市场、活动中心和社区，为所确定区域制定多式联运计划。
- » 找到有效的方式，服务新兴市场和服务不足的社区，特别是固定路线巴士服务可能不够有效的低密度发展地区。
- » 评估跨辖区公交服务协调需求，评估多式联运连接。
- » 探索环境管理相关技术。
- » 制定试点电动自行车激励计划，降低使用和拥有电动自行车的成本障碍。
- » 探索在交通系统中更好整合共享出行和微型出行的机会。
- » 通过规划研究，继续解决 CMP 确定的拥堵位置。
- » 寻找新技术机会，改善拥堵管理解决方案。
- » 从公平性角度评估整个 NYMTC 规划区内的自行车道、自行车设施和自行车共享机会的分布。
- » 探索在受交通排放影响最严重社区实施减排新技术的可行性和基础设施需求。

### 数据收集、预测和绩效评估

- » 建立整个区域的主动交通基础设施清单。
- » 制定主动交通基础设施保护预测。
- » 确定需要升级电网基础设施的地区，以适应未来重型车辆充电器。
- » 收集机构车队内清洁燃料车辆数量的数据。
- » 鼓励共享数据，以更好管理整个区域的卡车流动。
- » 收集数据，追踪交通排放和相关影响（包括健康相关结果）最集中的社区。

### 规划流程建议

- » 使用“迈向 2055”CDEA 和 HGA 作为社区规划活动持续计划目标机制。
- » 在社区规划活动计划中纳入单人车辆出行替代方案。
- » 通过交通协调委员会召集跨机构工作组，确定和解决优先多式联运走廊问题，包括探索技术选择。
- » 制定并采用项目选择的环境管理导则。
- » 鼓励郊区市政当局采用完整街道政策，以适应公交、步行和骑行，减少车辆拥堵和相关排放。

- » 继续通过多州货运工作组召集相关机构和私营部门利益相关者，提高货运效率。
- » 制定多机构方法，对公共车队采购的低排放和零排放汽车规格信息进行基准测试和共享。
- » 可行时通过现有清洁城市计划继续并扩大地方市政车队的信息共享计划。

## 计划建议

- » 制定主动交通教育计划。
- » 探索减少通勤时间，提高公交服务不足低收入和中等收入社区的公交速度。
- » 鼓励中心和市中心的发展，强化可步行、美观和公交便利的环境。
- » 开发创新方法，减轻维护和/或改进现有交通基础设施的影响。
- » 测试透水路面和混凝土，在街道上安装绿色基础设施。
- » 鼓励整个 NYMTC 区域行人和骑行设施持续发展，包括扩大电动自行车和电动滑板车充电基础设施。
- » 推动微型枢纽和货运整合中心发展。扩大货运枢纽计划和将卡车货物转用其他运输方式的计划，包括小型电动汽车和驳船等水上运输方式。
- » 建立共享出行与公交服务之间的票价支付整合机制。
- » 增加电动车辆充电站和其他替代燃料的使用和可用性，支持清洁货运目标。
- » 在公交生命周期更换计划中，采购使用更清洁发动机的混合动力或全电动车辆和渡轮。
- » 采取措施，鼓励使用公交，鼓励长者报名使用优惠票价公交服务。
- » 继续并改进在办公园区、医疗设施和大学校园等开发计划中使用的示范计划，包括共享出行和微型出行等新兴创新交通服务。
- » 改进 511NY 服务及其各个组成部分的公众可见性及在出行即服务中的应用。

## 建议的项目、计划和研究

“迈向 2055”建议在规划期内开展大量项目、计划和研究，可分为两大类：**计划编制项目**（属于该计划的财政受限部分）和**理想愿景项目**、提案和研究（属于该计划的愿景部分）。财政受限部分中的计划编制项目已充分发展，并确定了估算成本。理想愿景项目是相对不明确且没有确定资金来源的项目、计划和研究。充分定义后，理想愿景项目常会移入计划中的受限项目列表中。“迈向 2055”附录 A 呈现了一份这些建议项目的主列表。

## 协调和投资机会

“迈向 2055”的共同愿景得到了进一步改进 NYMTC 规划区社区内主动交通、货运和协调式公众服务交通系统策略的支持。以下附录确定了各计划部分中的具体行动项目、策略、项目和计划。

- » **附录 C：主动交通计划：**包括策略及现有道路和非道路行人、自行车和微型出行设施清单。
- » **附录 D：区域货运计划：**确定了“共同愿景”相关市区和非市区的货运需求、问题、建议和货运具体行动项目，以纳入“迈向 2055”建议的项目、计划和研究。

- » **附录 E：协调式计划：**确定了在公交、辅助公交和公众服务交通选择中进行协调和投资的机会，以便专门的交通服务提供商在地理和人口结构多样化的地区协调长者和残疾人需求和服务。

## 计划自付计划

“迈向 2055”预估，到 2055 预测年，所有项目将需总计约 17,230 亿美元的年度支出 (YOE) 资金。“迈向 2055”财政章节围绕本区域联邦政府资助交通系统以下投资类别构建：运营和维护、系统保护及系统改进。

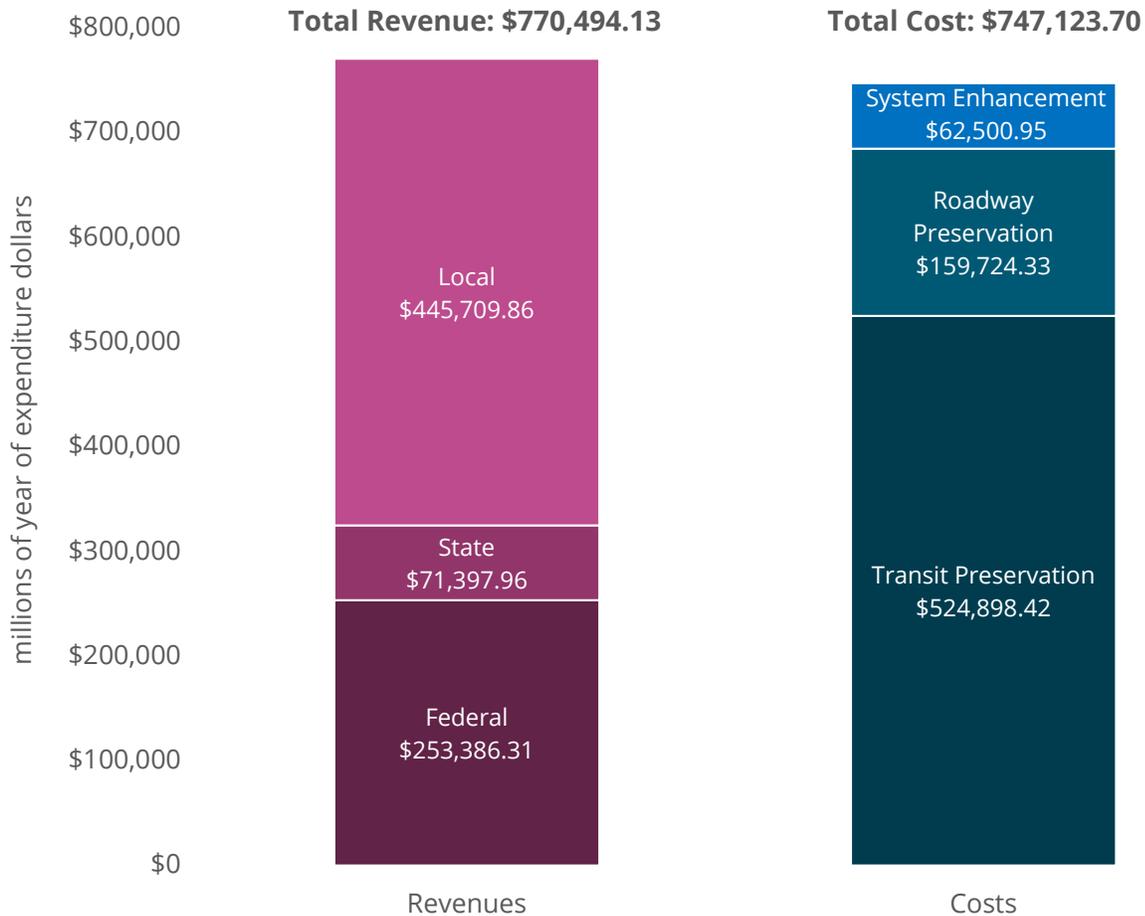
- » **运营和维护：**到 2055 预测年，可能需要超过 9,750 亿美元的 YOE（平均每年约 330 亿美元）来运营和维护联邦政府资助的交通系统。预估 NYMTC 规划区预测运营和维护成本的 89% 与公交服务的运营和维护有关。
- » **系统保护：**约需 6,850 亿美元的 YOE（每年平均 230 亿美元）用于系统保护项目和策略，以维护联邦政府资助交通系统的各个方面。系统保护的广义定义是与交通系统组成部分生命周期更换、翻新、修复、整修或重建相关的成本。
- » **系统改进：**“迈向 2055”建议实施总额达 630 亿美元的 YOE 系统改进项目和策略。系统改进是指扩展和/或改善现有交通系统，或在交通系统中添加新的路段或服务，以提高容量和/或吞吐量。

## 计划资金

根据合理预测，到 2055 预测年，所有来源资金将足以资助“迈向 2055”计划的实施。

- » **运营和维护：**预计到 2055 预测年，用于运营和维护联邦政府资助交通系统的资金将合理约为 9,930 亿美元，或每年约 330 亿美元。
- » **系统保护和系统改进：**总体而言，“迈向 2055”计划资助的项目和计划预测将花费 7,470 亿美元的 YOE（年均 250 亿美元），用于在规划期内保护和改进联邦政府资助的交通系统。该计划预估，在规划期期间，来自联邦、州、地方和私人等所有来源的资金合理预计将达到 7,700 亿美元，年均 260 亿美元。

## 收入与成本 - 联邦资助交通系统的系统保护和系统改进 (百万 YOE 美元)



“迈向 2055”假设，在规划期间，NYMTC 规划区内交通资金体现的强有力联邦合作伙伴关系将继续存在，并在保护和改进联邦资助的交通系统方面发挥重要作用。这些资源将利用纽约州授权的收入，且假定必要时可得地方收入，以补充联邦和州资金。NYMTC 成员长期以来一直致力于提供必要的非联邦资金份额，以利用分配给本区域的任何额外资金。

然而，如此长期预测成本和收入对纽约州和 NYMTC 都有风险。“迈向 2055”报告在其可用资金估算中确定了一些特定于项目的联邦、州和地方资金来源。此外，该计划还确定了各种额外的融资和供资策略，以潜在地抵消风险。这些额外供资机会的可用性、采用和实施取决于各级政府的立法行动及预算和政策决定。由于这些额外供资机会不属于大都会交通规划流程，作为一个组织，NYMTC 没有法定权力采用或实施。

## 管理系统绩效

根据联邦大都会规划条例，NYMTC 必须采用交通绩效管理方法执行联邦要求的交通规划和项目规划活动。该流程需要建立和使用基于绩效的协调式交通规划和项目规划方法，支持联邦援助公路和公交计划的国家目标。

### 联邦政府资助交通系统的主要参数

超过 19,000 车道-英里的州际公路、高速公路、林荫大道、快速道路、主干道和集散道路。

州、县和地方市政当局拥有 2,400 多座各类道路桥梁。

近 480 英里的通勤铁路和 225 英里的地铁轨道用于客运服务，另外还有数百英里的当地、特快、通勤和城际巴士路线和一条空中缆车。

广泛的客运枢纽、公交站和车站、巴士终点站和地铁换乘设施、渡轮码头和巴士车站网络。

1,300 多英里的自行车设施，包括共享-自行车道和道路自行车道，此外还有人行道、小径和路径。

支持性基础设施，例如，铁路站场和公路维护设施、高速公路休息区、停车场和车库、巴士车站和公交车库、自行车停放区、收费站、标牌、信号、电子设备和其他设备。

系统绩效报告是“迈向 2055”（第 3 章）的一个部分，用于评估交通系统的状况和绩效，设定绩效目标，报告实现目标的最新进展情况。这些项目针对 NYMTC 规划区内的以下必需措施，并适用于第 3 章定义的特定系统和资产：

- » 高速公路安全绩效
- » 路面和桥梁状况绩效
- » 系统绩效、货运、拥堵缓解和空气质量改善计划绩效
- » 公交资产绩效
- » 公交安全绩效

具体绩效指标也与每个愿景目的相对应，在第 4 章中呈现。

## 计划文件

“迈向 2055”分为多个章节和附录，传达了计划制定过程中讨论和分析的结果。

### 章节

#### 第 1 章：NYMTC 区域移动性共同愿景。

本章所述愿景及目的、导则和宗旨贯穿于“迈向 2055”的整个规划流程。

#### 第 2 章：交通规划。

联邦立法和相关规划法规要求 MPO 制定长期区域交通计划、五年交通改善计划和年度统一规划工作计划。本章描述了这些要求及区域规划流程、合作伙伴和规划背景。

### 第 3 章：规划背景 – 系统绩效和未来需求。

本章评估交通系统的状况和绩效，设定绩效目标，并报告实现目标的最新进展情况。本章还包括对未来状况、需求和潜在交通改善的预测，对可能影响未来交通变革性变化的探索，以及用于构建“迈向 2055”策略框架的方法。

### 第 4 章：计划做什么 – 计划、方案和项目。

本章详述七个愿景的目的及其目标。分析了每个目的的相关趋势和条件，并描述了相关的现有纲领性举措。此外，还针对每个目的及其目标建议了短期和中期策略和行动。

### 第 5 章：计划自付计划。

“迈向 2055”涵盖与联邦政府资助交通系统相关的活动，包括系统的运营和维护，系统组成部分的生命周期更换、翻新、修复、整修或重建，以及对现有交通系统的扩展或改善，或为提高交通系统容量和吞吐量增加的新路段或服务。“迈向 2055”的财政章节描述了这些活动的预估成本和预计可覆盖这些成本的收入来源。

## 附录

### 附录 A：建议的项目、计划和研究。

“迈向 2055”建议，在 2026-2055 年规划期内为 NYMTC 规划区开展大量项目、计划和研究。本附录列出了所有项目和研究，包括项目图和本区域已确定的 CDEA 和 HGA，以及主要大都会交通投资 (MMTI) 的项目概况。

### 附录 B：社会经济和人口 (SED) 预测。

本附录提供了有关该计划实施过程中各种近期社会经济和人口趋势及预测的数据和信息。已为跨州大都会区域中 31 个县的“预测区域”制定了 SED 预测。提供了以下类别的预测：就业、人口、劳动力、家庭和家庭规模。这些预测按地理分布分为不同的出行分析区域，是预测交通系统内出行需求的基本输入，包括第 3 章概述的人员和货物流动未来假设。

### 附录 C：主动交通计划。

主动交通部分在 RTP “行人-自行车部分”先前版本的基础上进行了扩展，建立了全面的主动交通计划。该计划概述了支持整个 NYMTC 规划区内主动交通（包括骑车、步行和微型出行）的新框架，符合“迈向 2055”共同愿景目的，旨在解决特定机遇和新出现的安全问题。全面主动交通网络包括安全的连通基础设施、教育和鼓励、微型出行和优先的法律框架。

### 附录 D：区域货运计划。

商品流动是指所有种类货物的流动，决定了对交通资产和基础设施的需求和利用。商品流动预期为规划物理、运营或监管改善提供了重要框架。本附录提供的数量、价值和趋势背景信息涵盖 NYMTC 规划区及更大地区内和进出的商品流动。本区域由纽约、康涅狄格州、新泽西州和宾夕法尼亚州的 10 个区域规划机构组成，包括

NYMTC。而对商品流动的分析可以评估多式联运货运网络、设施和物流相关的绩效和需求。本附录中提出的货运部分源自分析和评估。

### 附录 E：协调式公交 - 公众服务交通计划。

NYMTC 规划区拥有一个庞大、多样化、多式联运的交通格局，包括多层次的公交、辅助公交和公众服务交通选择。本区域地理和人口的多样性，加上众多的交通服务和供应商，使得协调服务变得十分困难。协调式计划反映了联邦资助计划的变化，并确定了整个 NYMTC 规划区内专门交通服务的协调和投资机会。机会主要注重两个目标群体的需求：年满 65 岁的长者和残疾人。

### 附录 F：环境缓解和新咨询。

NYMTC 致力于保护和改进本区域的自然资源，促进能源节约，提高生活质量，促进交通改善与州和地方计划增长之间的一致性。具体到“迈向 2055”的进展，环境管理和缓解措施支持该计划的共同愿景和目的，特别是该计划减少环境影响的目的。通过研究 NYMTC 区域的环境举措和合作伙伴参与各种公众宣传活动，NYMTC 继续推进“迈向 2055”中建立的协商流程。此次外展活动确定了资源和环保问题，为该计划的制定提供了信息。

### 附录 G：第六编评估。

NYMTC 的导则之一是在规划流程中考虑所有用户的需求。联邦法令强调通过交通规划流程解决对少数族裔和低收入群体造成的过高和不利公众健康或环境影响的重要性，并要求联邦援助的接受者遵守《民权法案》第六编规定的政策。第六编评估确保遵守“迈向 2055”交通规划和项目规划过程中关于禁止歧视的要求。

### 附录 H：公众参与报告。

NYMTC 制定“迈向 2055”时，部分是通过公众参与活动，吸引了各类选民和主要受众的参与。收集了公众、社区倡导团体、关注社区和其他利益相关者的意见，包括由 NYMTC 规划区机构成员组成的区域交通计划小组委员会。在外展工作中，广泛强调了历来服务不足社区的参与。“迈向 2055”参与计划包括一系列现场和虚拟活动，覆盖纽约市、长岛和下哈德逊河谷，精心采取了虚拟形式的外展活动，以确保能够获得多样化和有代表性的意见。公众参与报告总结了“迈向 2055”计划的参与计划工作，对关键调查结果进行了高度概括。