

纽约大都会交通委员会（NYMTC）交通改善计划总览

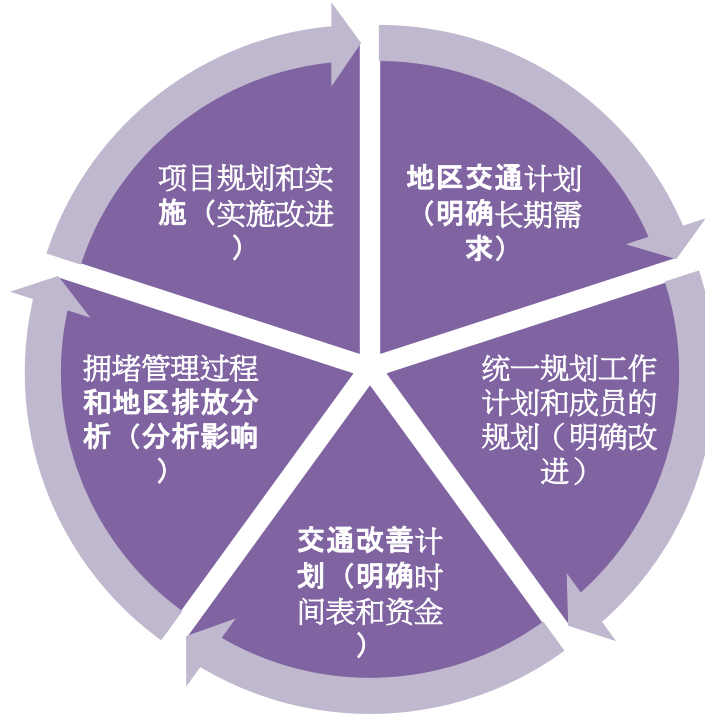
这个交通改善计划（Transportation Improvement Program, TIP）涵盖 2017-2021 联邦财年（FFY），在联邦资金授权的大框架下制定而成，符合联邦大都会和全州规划条例的相关要求。FFY 2017-2021 TIP 符合联邦计划法规（CFR）第 23 卷第 450.324 部分的规定，该部分法律要求 TIP 应与全州交通改善计划（STIP）的发展、更新和批准流程相容。FFY 2017-2021 TIP 同样符合美国环境保护署（United States Environmental Protection Agency, USEPA）条例，即，美国 CFR 第 40 卷第 93 部分的规定，该部分法律对作为空气质量不达标区或维护区的大都会规划区域提出要求。FFY 2017-2021 TIP 包含一个由多个项目组成的计划，这些项目拟使用美国法典第 23 编、第 49 编、第 53 章规定的资金，一旦经纽约大都会交通委员会（New York Metropolitan Transportation Council, NYMTC）批准，将被提交纳入纽约州的 STIP。

NYMTC 是什么机构？

NYMTC 是一个地区性的政府委员会，它是纽约市、长岛和哈德孙河下游流域的大都会规划组织（Metropolitan Planning Organization, MPO），由纽约州州长任命，获联邦政府认证。NYMTC 为其辖区提供一个协作性规划论坛，从地区的角度解决与交通有关的问题，就联邦交通资金的使用做出计划和决策。作为对接受联邦交通资金的一项要求，美国每一个城市化的地区中的 MPO 必须建立并实行一套连续、合作并且全面的交通规划流程，通过以下强制性的规划产品来以一种调和的方式考虑各种模式：

- 一个长期地区交通计划（至少 20 年 - 简称“计划”）
- 一个中期交通改进计划（4 至 5 年 - 简称“TIP”）
- 一个年度统一规划工作计划（一年 - 简称“UPWP”）

图 1： 地区规划流程



NYMTC 成员

NYMTC 有投票权的成员包括长岛上的拿骚郡和萨福克郡，哈德孙河流域的普特南郡、罗克兰郡和威斯特彻斯特郡，纽约市由其交通部和城市规划部代表。此外，纽约州交通部（NYSDOT）和大都会交通管理局也是有投票权的成员。

顾问成员包括纽约和新泽西的港务管理局、新泽西公共交通公司、北泽西交通规划局、纽约州环境保护部（NYSDEC）、联邦公路管理局、联邦公共交通管理局和美国环保局。

NYMTC 包含几个组成团体：委员会本身，由成员机构选出或任命的最高官员组成；计划、财务和管理委员会（Program, Finance and Administration Committee, PFAC），负责监督日常运营。委员会每年一次或者根据需要召开会议，PFAC 每年大约召开 6 次会议或者根据需要召开更多次会议。NYMTC 认识到辖区内各区域之间存在巨大差异，还按地域分设三个交通协调委员会（Transportation Coordinating Committees, TCC），纽约市、长岛和哈德孙河下游流域各一个，它们的功能是一个更加本地化的规划论坛。NYMTC 的工作人员为委员会、PFAC 和 TCC 的活动提供全面支持。

NYMTC 规划区域

NYMTC 的辖区包括纽约市的五个区加上长岛和哈德孙河下游流域的五个郊郡。它的占地面积达到 2,440 平方英里，2013 年人口超过 1,270 万，约合纽约州人口的 64%，全国人口的 4%。这个地区属于全世界交通网络分布最广的地区之一。该地区广大的交通系统包括 28,820 中心线英里的道路、街道和公路，几座商业机场和几处客货海运设施，1,389 英里通勤轨道和 689 英里快速轨道交通，以及大量常规公交和市际公交线路。

该地区是美国全国乃至全世界的主要商业中心之一，这个交通系统赋予它明显的竞争优势。2013 年平均每个工作日，在这个地区交通网络中，通勤轨道交通运载了 652,100 人次，公交车运载了 340 万人次，轨道快速交通运载了 950 万人次，渡轮运载了 111,400 人次，航空运载了 312,000 人次（包括周末），地区道路运载了几百万人次。此外，约有 150 万人次在纽约和新泽西之间乘坐火车和公交车出行，通过道路、桥梁和隧道出行。

图 2 - NYMTC 的规划区域



制定 TIP 文件

TIP 记录 NYMTC 符合联邦资金使用条件的中期交通改进项目，这些项目将改善我们的桥梁、公路、交通服务、自行车道和人行道。

对于 FFY 2017–2021 TIP，NYSDOT 与该州的十四个 MPO 一起从 2015 年秋季开始启动 TIP 制定流程。作为制定流程的一部分，在 2016 年春季期间，NYMTC 在其每一个 TCC 规划区域召开公共会议，讨论 TIP 的制定问题。这些会议使得交通运输界及感兴趣的公众有机会参与规划过程，了解 NYMTC 计划如何使用当地、州和联邦资金改善交通。

FFY 2017–2021 TIP 衍生自 *2040 计划*，即，NYMTC 涵盖 FFY 2014–2040 的长期计划，并与其保持一致。*2040 计划*根据 NYMTC 成员共同的愿景编制而成，其中包含共同的目标、共用土地开发区域和策略性交通投资与举措。在整个规划过程中，共同愿景的各项元素之间互相连接、互相影响、互相补充。

七大共同目标及其预期结果是共同愿景的第一部分。这些目标是由 NYMTC 的成员在达成共识的基础上共同制定的，代表他们对可持续增长和经济发展的承诺，实现的路径是把资源用于能够产生预期成果的交通改善。七个共同的目标是：

- 改善地区环境
- 推动地区经济发展
- 提高地区居民生活质量
- 提供一个便捷、灵活的地区交通系统
- 为机动车用户和非机动车用户提高交通系统的安全性
- 增加地区交通系统的弹性
- 通过打造成功案例为落实地区投资方案争取相关资源

这些目标具有同等的重要性，排列没有特定的先后顺序，每一个目标都包含一系列长期的预期成果和一系列短期的措施。

共同愿景的第二个组成部分是共用土地指定。这些都是交通资源集中的位置，能够吸引居民和企业，同时，可以提供高效、可持续与成本效益型的机动能力。

策略性交通倡议与投资是共同愿景的最后一个组成部分。这些投资对支持计划中描绘的可持续发展非常重要。预见在今后二十年中，这个地区将蓬勃发展，活力四射，对现有广大交通系统的维护和策略性改进将对可持续发展形成支持，为全面发展创造条件。

FFY 2017–2021 TIP 在 *2040 计划*的整体框架内编制而成。

机构间协调与合作

FFY 2017-2021 TIP 是 NYMTC 成员机构协作的成果，他们互相合作，执行各自的职责，共同完成了整个交通规划流程。NYMTC 规划区域位于多个空气质量不合格区，因此，必须就 TIP 与 USEPA 和 NYSDEC 展开协调，确保 TIP 符合纽约州空气质量执行计划（SIP）和交通合规流程。

由于不合格区域经常延伸到 NYMTC 规划区域以外，TIP 和“计划”还应与涉及了多个不合格区域的橘郡交通委员会（OCTC）和波启浦夕达奇斯交通委员会（PDTC）协调。

公众参与

NYMTC 公众参与程序要求 TIP 和相应的交通合规确定必须按照《大都会规划条例》第 450.324 (b) 部分的规定进行公开评价并取得批准。相应地，NYMTC 通过按照内部分发名录发送通知、社交媒体和网站发布等形式征求公众意见，为期三十天，让公众对 FFY 2017-2021 TIP 和交通合规确定进行评价并发表意见。此外，NYMTC 还在其整个规划区域召开公众评价会议。

印第安部落政府

截至 2010 年 10 月 1 日，辛奈考克（Shinnecock）印第安部落被联邦确认为印第安部落政府。NYMTC 通过 2010 年 10 月 27 日星期三的联邦公报（第 75 卷第 207 号）得知这种情况。NYMTC 执行主任于 2011 年 2 月 16 日向部落政府发出一份邀请函，邀请他们参与地区规划流程。NYMTC 的工作人员已经与部落委员会成员进行过商谈，并再次提出邀请。Shinnecock 部落现在已经出现在 NYMTC 的分发名录上。

项目选择与优先顺序

在 NYMTC 规划区域，交通系统会存在各种各样的需求，从缓解拥堵到系统维护，改善空气质量和安全，到应对不断变化的出行需求导致的新情况。改进的理念必须与计划一致，必须经过详细研究才能被考虑选择作为改进项目。有几个关键的考虑因素会影响选择过程，即社会、经济、流动性和环境的考虑因素。对于重大项目，关于财政资源、人口、就业趋势、土地使用及空气质量的预测必须经过审查。在做出任何最终决策之前，必须制定和分析备选方案。为了充分利用有限的资源，每一个拟议的项目必须经过认真考虑才能选择是否纳入 TIP。

根据新联邦交通规划流程法规，此流程将包括利用一种基于绩效的交通决策方法，以支持七大国家交通目标，即，安全、基础设施状态、系统可靠性、缓解拥堵、货运动向和经济活力、环境可持续性以及项目交付延期减少。这些目标，如美国法典第 23 编第 150(b) 部分和第 5301(c) 标题 49 部分规定，要求美国交通部长颁布一项规则制定，以确立绩效指标和标准。这项在 TIP 制定循环期进行的规则，将制定为以下领域确立绩效指标：州际交通系统的资产状况和绩效；国家公

路系统（不包括州际部分）的资产状况和绩效；安全措施，包括重伤和死亡；交通拥堵和道路移动污染源排放指标；州际交通系统上的货运动向。

NYMTC 的成员在通过选择纳入 TIP 和 *2040 计划*的项目时，以满足这些绩效需求和要求为目标。项目选择受制于国会拨款授权衍生出的拨款目标。得到国会授权的拨款然后被分配到各州，在纽约州被再次分配到每一个大都会地区。

来自以往 TIP 的优先顺序

作为 FFY 2017–2021 TIP 制定过程的一部分，以往 TIP 中已计划但尚未实施的重点项目被考虑纳入新的 TIP。为了给计划创建一个目标框架，最初，整个计划期间的所有需求、条件和资源都经过评估。之后，所有项目都将接受评估和选择，依据为它们在计划期间适合目标框架的程度。以往的优先顺序的确会从一个 TIP 延续到下一个 TIP。

地区重大项目

地区重大项目被列入 FFY 2017–2021 TIP 中的地区项目列表。这些项目列表包含地区重大项目，有些是联邦拨款项目，有些项目没有联邦拨款，但需要联邦行动才能推进。

交通控制措施

交通控制措施（TCM）是一些特别确定的对策措施，是 SIP 致力采取用以解决不同污染物的移动污染源排放措施。联邦法规和州法规要求所有 TIP 对 TCM 的及时实施和拨款的优先顺序做出规定。当前，NYMTC 规划区域没有使用中的 TCM。以往被纳入 SIP 的所有 NYMTC TCM 要么被及时完成，要么被清除出 SIP。此外，FFY 2017–2021 TIP 或者 *2040 计划*中受财政制约的元素中没有任何项目将干扰其他区域中 TCM 的及时实施。

美国残疾人法案

FFY 2017–2021 TIP 包括按照《美国残疾人法案》改进 NYMTC 成员过渡计划的项目。