

執行摘要



波士頓地區 MPO

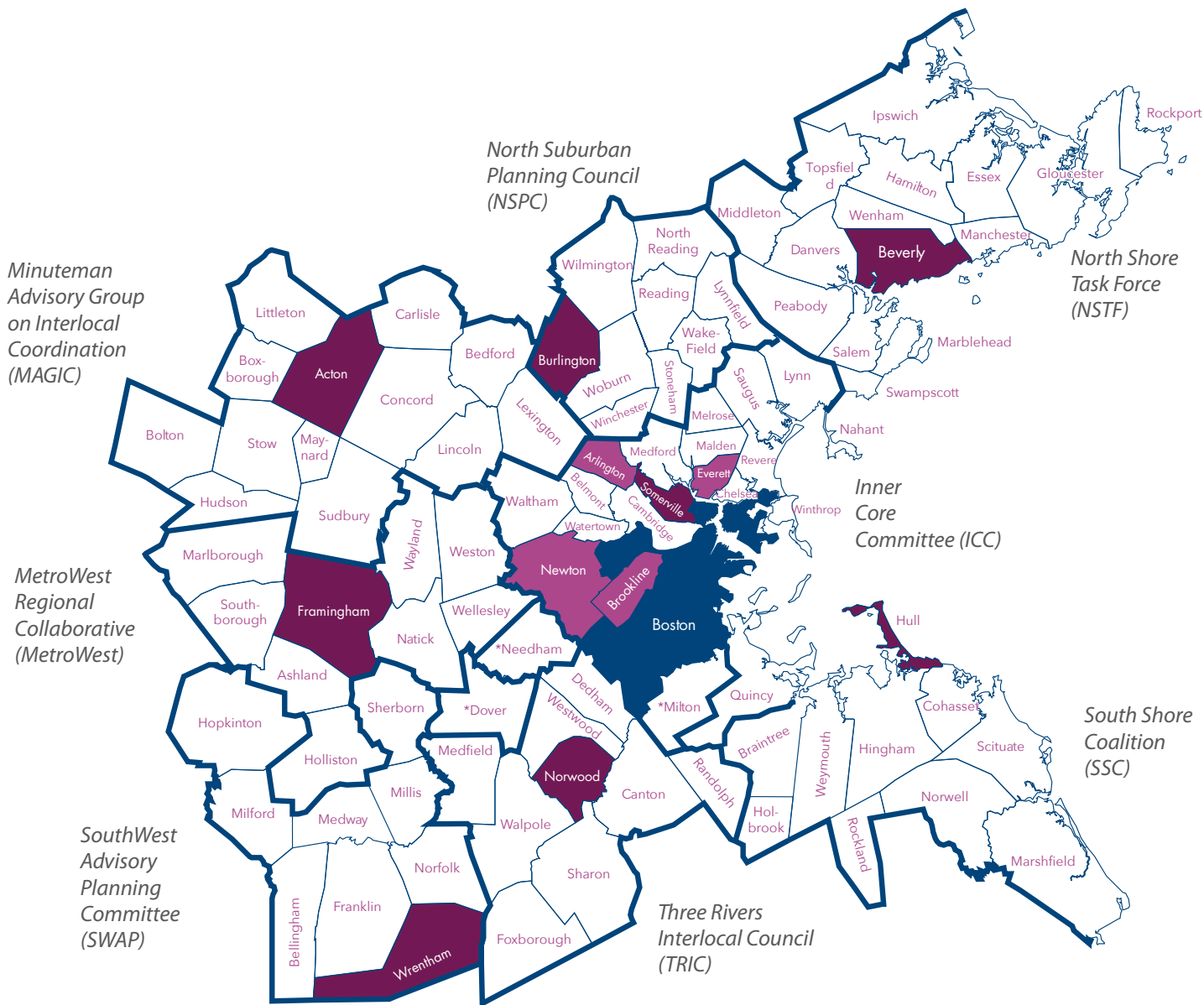
大都會規劃組織 (MPO) 負責提供論壇，以決定如何透過持續、全面、合作 (3C) 的規劃過程，提供討論如何將聯邦交通資金分配給都會區的資本專案和規劃研究。根據聯邦法律，美國每個人口超過 50,000 人的大都會區（也稱為城市化地區）都必須設立 MPO。

波士頓地區 MPO 的規劃區域跨 97 個城鎮，從波士頓北至 Ipswich，南至 Marshfield，西至 Interstate 495。圖 ES-1 顯示波士頓地區 MPO 成員市政當局的地圖。

MPO 委員會有 22 位具投票權的成員。多個州立機構、區域組織和波士頓市是永久投票成員，而 12 個市政當局則當選為任期三年的投票成員。八個市政當局成員代表波士頓地區的八個分區，而四個成員則代表全區市政當局席位。聯邦公高速路管理局 (FHWA) 和聯邦交通管理局 (FTA) 作為顧問、無投票權成員參與 MPO 委員會。

MPO 得到中央交通規劃工作人員的支持，此團隊由規劃人員、資料分析師、工程師和其他專業人員組成。

圖 ES-1
波士頓地區的市政當局



*社區位於多個次級區域：多佛位於 TRIC 和 SWAP 的管轄區；米爾頓和尼德姆位於 ICC 和 TRIC 的管轄區。

- 97 城鎮
- 次級區域邊界
- 次級區域的 MPO 代表
- MPO 城鎮普通代表
- 波士頓擁有兩個 MPO 永久代表席位

聯合規劃工作計畫 (UPWP)

MPO 的工作以 20 年願景為指導，為該地區建立一個現代化、安全、公平、無障礙、可靠、具韌性和永續性的交通系統。MPO 目前的遠程運輸計畫 (LRTP) 「Destination 2050」中描述了此願景。透過 UPWP 資助的交通規劃工作是實現此地區願景的重要部分。

UPWP 是一份為期一年的規劃文件和財政計畫，說明了波士頓地區在指定聯邦財政年度 (FFY) 中使用其聯邦交通規劃資金的方式，以符合其長期願景、目標和目的。

UPWP 的開發涉及 MPO 進行中的交通規劃計畫、研究和技術分析中所有潛在任務的優先排序，以讓這些任務在特定年份造福該地區。優先考量的工作範圍和預算都記錄在 UPWP 中。目的是確保 MPO 進行的工作支持地區的交通目標。

除了 MPO 資助的工作外，中央交通規劃工作人員 (CTPS) 還進行由州交通運輸機構資助的規劃分析和研究，包括麻薩諸塞州交通部 (MassDOT)、麻薩諸塞灣交通局 (MBTA) 和麻薩諸塞州港務局 (Massport)。

UPWP 計畫與研究

本 UPWP 計畫的資金總額（包括聯邦資金和配比資金）為 7,537,395 美元。這些資金來自 FHWA 和 FTA，MassDOT 提供所需的配比資金。由 FHWA 提供的聯邦資金，稱為 FHWA 3C 規劃 (PL) 資金，使用麻州區域規劃機構協會制定的公式，將資金分配在 MPO 區域之間。UPWP 中規劃的所有聯邦資金均由麻薩諸塞州交通部 (MassDOT) 分配給波士頓地區 MPO 作為 FHWA 3C PL 資金。由 FTA 提供的聯邦資金稱為 FTA 3C 規劃（第 5303 條）資金。此 UPWP 中編列的 FHWA 3C PL 基金和 FTA 3C 規劃基金均包含州配比。自 2019 年以來，MassDOT 已將第 5303 條資金從 FTA 轉移到 FHWA，作為綜合規劃補助金進行管理。

MPO 使用資金進行以下規劃和計畫：

遠距交通計畫 (LRTP)

LRTP 指導波士頓地區至少未來 20 年的交通投資，並每四年更新一次。LRTP 透過確立 MPO 營運的區域交通願景、目的、目的和投資方法，作為 MPO 的指導文件。MPO 於 2023 年採用了目前的 LRTP 「Destination 2050」，並預計於 2027 年採用下一個 LRTP。

交通改善計畫 (TIP)

TIP 是一項以五年為期，有財政限制的計畫，投資於大都會區交通系統，由 LRTP 中確定的目的和目標指導，並每年更新。

聯合規劃工作計畫 (UPWP)

UPWP 每年制定，並包括對即將到來的 FFY 期間，MPO 工作人員為實現目標和目的將進行的工作描述和預算。

公眾參與計畫

MPO 讓公眾參與交通規劃過程，透過協助闡明交通規劃決策對社會、經濟和環境的影響來提升決策水平。工作人員與 MPO 的交通公平計畫和區域交通諮詢委員會協調公眾參與工作，確保所有公眾都有有意義的機會參與塑造波士頓地區的交通規劃過程。

基於績效的規劃與計畫 (PBPP)

CTPS 的基於績效的規劃與計畫 (PBPP) 工作涉及使用資料為地區交通系統制定年度、兩年和四年道路和交通安全、高速公路和交通資產、壅塞管理、旅行時間可靠性以及空氣品質和排放績效目標。

交通公平計畫

公平計畫確保在整個規劃過程中，考慮到交通系統服務不足，且傳統上未在交通規劃過程中得到代表的人群的需求。這些族群包括少數族裔、低收入者、英文熟練程度有限者、年長人、青少年和殘障人士。

空氣品質合規性和支持活動

空氣品質計畫確保 MPO 遵守 1990 年《清潔空氣法修正案》，並提供空氣品質和氣候問題的專業知識和支援。

壅塞管理流程計畫 (CMP)

壅塞管理流程計畫 (CMP) 負責監控交通系統的壅塞、機動性和安全需求。

氣候韌性計畫

韌性計畫評估脆弱性並協調復原力改善，以應對洪水、海平面上升和氣溫上升對地區造成的風險。

貨運計畫支持

貨運計畫規劃支持貨運和貨物經由公路、鐵路、水路和航空運輸的政策和基礎設施。

區域模型加強

此計劃支持研究和開發，以改進 MPO 維護的區域旅行需求模型。

資料計畫

資料計畫引領策略性工作，以改善 MPO 在資料使用、開發和共享方式方面的做法。

自行車和行人規劃計畫

此計畫利用資料蒐集、分析和技術援助，以改善行人、騎自行車或使用移動輔助裝置的安全性和舒適度。

多模式機動基礎設施計畫

此計畫進行對道路、廊道和交叉路口的研究，以滿足區域和社區的交通需求。

對 MPO 及其 3C 流程的支持

根據此計畫，工作人員實施 MPO 政策，規劃和協調 MPO 決策資訊的傳遞，並支持 MPO 及其委員會的運作。此計畫還包括為 MPO 會議管理和議程規劃提供支援。

零傷亡願景行動計畫

波士頓地區 MPO 正在為波士頓地區的 97 個城鎮制定零傷亡願景行動計畫。這項工作是由美國交通部 (USDOT) 的全民安全道路計畫(SS4A) 規劃撥款補助。在制定零傷亡願景行動計畫時，MPO 將採用安全系統方法，認為死亡和重傷是不可接受的，注重人的安全，承認人類會犯錯誤，並建立冗餘以防止嚴重車禍。零傷亡願景行動計畫將包括車禍資料分析，以識別趨勢和高風險廊道，與受道路安全問題差別影響的社區接觸，以及制定基於證據、資料驅動的政策和專案建議。

技術援助

除了上述計畫和研究外，MPO 還透過社區交通技術援助計畫和區域交通服務規劃技術支援計畫資助和開展技術援助工作。

FFY 2025 離散研究

Bluebikes 和 MBTA 連接

MPO 工作人員將應用分析框架來研究交通服務中斷對 Bluebikes 使用量的影響，旨在了解當無公共交通服務可用或公共交通被認為使用不便時，有多少一般公共交通使用者選擇使用 Bluebikes。

道路定價：在轉型至可持續機動性的必要性與公平考慮之間取得平衡

MPO 工作人員將基於最近的道路定價研究，更仔細觀察城市的車輛行駛里程，並以提供不同定價策略產生的收入估算為目標。工作人員還將審查道路定價政策對環境正義社區的不平等影響。

貨運業脫碳：探索使用電動貨運自行車進行第一哩/最後一哩貨運的潛力

MPO 的工作人員將探索在波士頓地區建立鄰里貨運中心，以及使用電動貨運自行車進行第一哩/最後一哩貨運的潛力。此系統可以應對貨運業脫碳的迫切需求。

表 ES-1 包含 FFY 2025 MPO 的 3C 規劃活動分配預算。該表反映了 CTPS 和大都會區規劃委員會 (MAPC) 預計在 FFY 2025 花費的 FHWA 大都會 PL 資金和 FTA 第 5303 條資金。該表也反映了 CTPS 將使用其他運輸機構提供的資金進行的工作。表 ES-2 總結了 FFY 2025 已選擇將提供資助的新研究。

表 ES-1
FFY 2025 聯合規劃工作計畫預算

以預算類別劃分的 3C 研究和計畫	擬議的 FFY 2025 CTPS 預算
資源管理和支援活動	\$400,000
MPO 認證要求	\$4,922,017
進行中的 MPO 資助的技術分析	\$148,500
MPO 資助的新離散研究	\$150,000
MassDOT 指導的 PL 基金*	\$352,367
直接支援	\$175,000
FFY 2025 CTPS 預算總額	\$6,147,884
以MAPC 預算類別劃分的 3C 研究和計畫	擬議的 FFY 2025 MAPC 預算
MAPC 規劃研究與技術分析	\$817,511
MAPC 行政管理、資源管理和支援活動	\$572,000
MAPC FFY 2025 UPWP 計畫資金總額	\$1,389,511
MPO/3C 工作支援機構	FFY 2025 擬議預算
CTPS	\$6,147,884
MAPC	\$1,389,511
3C 預算小計	\$7,537,395
FFY 2025 UPWP 預算	\$7,537,395

註：此預算包括薪資、管理費和直接支援成本。

* 此類別的專案代表 MassDOT 進行，但透過 MPO 3C 合約提供資金。

表 ES-2
FFY 2025 的新離散資助研究

範圍 ID	專案 ID	研究或計畫	擬議的 FFY 2025 CTPS 預算
M-2	13819	Bluebikes 和 MBTA 連接	60,000 美元
M-4	13820	道路定價：在轉型至可持續機動性的必要性與公平考慮之間取得平衡	50,000 美元
F-1	13821	貨運業脫碳：探索使用電動貨運自行車進行第一哩/最後一哩貨運的潛力	40,000 美元
新離散研究總計			150,000 美元

開發 UPWP

建立 UPWP 的年度流程包括產生和評估離散研究的想法，以及更新進行中的專案、技術分析活動、認證要求和行政支援活動的範圍和預期成果。

研究想法、技術分析活動和進行中專案的可交付成果來自下列來源：

- 透過公眾參與蒐集的意見
- 蒐集自地區交通諮詢委員會的意見
- 蒐集自 MPO 的 UPWP 委員會的意見，該委員會負責監督 UPWP 文件的制定
- 現有的規劃文件，例如《LRTP 需求評估》和 MAPC 在波士頓地區智慧成長的遠距計畫
- FHWA 和 FTA 發布的指南
- 諮詢 MassDOT、MBTA 和 MAPC
- MPO 工作人員確定的需求，來自 MPO 工作人員、州和地方機構、組織和社區團體之間的持續互動

公眾參與

在文件制定過程的最後階段，MPO 投票決定發佈 UPWP 草案供公眾審查。MPO 工作人員將文件發佈在 MPO 網站 (www.bostonmpo.org) 上，並透過電子郵件傳送名單（包括市政聯絡人、感興趣的公眾和該地區的其他利益相關者）以及社交媒體宣傳其發佈內容。MPO 工作人員還會在開放日、與利害相關者的會議以及公眾活動中徵求公眾意見。MPO 工作人員彙總公開審查期間收到的意見，並將其提交給 MPO 委員會。FFY 2025 UPWP 公眾評論期於 [] 開始並於 [] 結束。

衡量進度

MPO 透過執行以下任務監控專案和研究的進度：

- 批准詳細的工作計畫和範圍
- 審核每月進度報告
- 透過季度報告追蹤計畫和研究預算及支出
- 根據是否實現工作計畫或範圍中所述的目標，以及是否產生所述的可交付成果，來批准可交付成果的發佈