



執行摘要

簡介

The 波士頓地區 Metropolitan Planning Organization' s (MPO) 的五年資金投資方案，即聯邦財政年度 (FFY) 2023-2027 交通改善計畫 (TIP)，為本區域交通系統的近期投資計畫。在波士頓地區MPO的願景和目標的指導下，TIP將優先投資以使目前的交通系統處於良好維修狀態，為所有模式提供安全交通、提升宜居性、促進公平和永續性並改善整個區域的交通流動性。這些投資資助了主幹道和十字路口的改善、公共運輸系統的維護和擴建、自行車道的施工、行人基礎設施的改善以及主要高速公路的重建。

波士頓地區MPO由 22 名成員所組成的委員會進行指導，成員分別來自州機構、區域組織和市政府的代表。其管轄範圍大致從波士頓向北延伸至伊普斯威奇，向南延伸至馬什菲爾德，向西延伸至 495 號州際公路沿線的城鎮。每年，MPO皆會執行一項流程來決定如何將聯邦交通資金用於資本專案。Central Transportation Planning Staff (CTPS) 為MPO的工作人員，負責管理TIP開發流程。

MPO工作人員負責協調專案資金申請的評估，根據預期的資金水準提出目前和新專案的規劃，支援MPO委員會制定TIP文件草案，並於MPO委員會核准最終文件之前促進草案的公開審查。

2023-2027 聯邦財政年度的TIP投資

T完整的TIP計畫請參見本文件的第3章或瀏覽 bostonmpo.org/tip. TIP表格詳述了如何將資金分配給每個計畫專案和資金投資計畫的詳細資訊。這些表格透過聯邦財政年度進行組織，並透過高速公路和運輸計畫進行分組。

高速公路計畫

TIP的高速公路計畫為麻薩諸塞州Department of Transportation (MassDOT)和波士頓區域城鎮進展的優先交通專案提供資金。本計畫主要致力於重建主幹道、重鋪高速公路和更換橋樑以保護和現代化現有的路網。

在麻薩諸塞州，聯邦援助高速公路計畫資金由MassDOT分配，本計畫將資金分配給撥款預期票據 (GAN) 付款、各種全州計畫以及本州MPO的區域目標。在 2023-2027 聯邦財政年度的TIP中，道路、橋樑、自行車和行人計畫為波士頓區域提供了超過 25 億美元的資金。提供給MPO的區域目標資金可以由每個MPO自行決定用於專案計畫，而MassDOT可以自行決定為全州計畫提出其推薦的專案，例如與橋樑維修和州際公路維護相關的專案。

運輸計畫

TIP的運輸計畫為滿足本區域三個運輸機關優先考慮的資金需求的專案和計畫提供資金：Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA)、the Cape Ann Transportation Authority (CATA)以及MetroWest Regional Transit Authority (MWRTA)。運輸計畫主要致力於實現和維持整個運輸系統所有資產的良好維修狀態。

2023-2027聯邦財政年度的TIP包括運輸機關近40億美元的運輸投資，這些投資可支援良好的維修狀態、現代化運輸系統並增加運輸便利性。此外，從2025聯邦財政年度開始，MPO將其年度區域目標資金的 5% 分配給其新的運輸現代化投資計畫。本計畫旨在建立在運輸計畫進行的投資基礎上，使用高速公路計畫資金的一部分滿足該區域未滿足的運輸專案需求。根據2023和2024

聯邦財政年度的可用資金盈餘，MPO已開始在2025年之前透過本計畫為間斷專案提供資金，詳情如下。

區域目標計畫詳細資訊

在2023-2027聯邦財政年度期間，波士頓地區MPO方案將用其區域目標資金資助51個專案。在此TIP週期中，總共新增了23個新專案到MPO的區域目標計畫中。表ES-1中提供了這些專案的詳細資訊。

表 ES-1
2023-2027聯邦財政年度的TIP資助的新區域目標專案

專案名稱	市政府（發起方）	MPO投資計畫	資助的聯邦財政年度	所編入的區域目標資金，2023-2027 聯邦財政年度
林恩車站改善二期	林恩 (MBTA)	運輸現代化	2023-24	\$48,100,000
華盛頓街的修復	布魯克萊恩	完整街道	2027	\$30,030,812
橋樑修復，查爾斯河上的聯邦大道（30 號公路）	牛頓和威士頓 (MassDOT)	完整街道	2024	\$22,725,820
社區路徑，MCRT 的貝爾蒙特組件（一期）	貝爾蒙特	自行車與行人	2026	\$21,034,382
麥格拉思大道施工*	薩默維爾 (MassDOT)	主要基礎設施	2027	\$20,000,000
30 號公路重建	威士頓	完整街道	2026	\$17,028,272
西部大道重建*	林恩	完整街道	2027	\$15,000,000
波士頓街改善	塞勒姆	完整街道	2026	\$13,977,600
公園和珍珠街重建	切爾西	完整街道	2027	\$12,123,769
鐵路軌道施工	斯旺斯科特	自行車與行人	2027	\$8,932,000
森林小丘車站改善專案**	波士頓 (MBTA)	運輸現代化	2024	\$6,400,000
波士頓郵政路（20 號公路）和威爾斯利街的交叉路口改善	威士頓	交叉路口改善	2026	\$2,681,330

(表 ES-1 continued, 2)

專案名稱	市政府（發起方）	MPO投資計畫	資助的聯邦財政年度	所編入的區域目標資金，2023-2027 聯邦財政年度
蒙塔蘇塞特 RTA 微運輸服務	博爾頓、博克斯伯勒、利特爾頓和斯托 (MART)	社區連接	2023-25	\$1,316,061
宜人街道班車服務擴展	沃特敦	社區連接	2023-25	\$1,002,198
NewMo 微運輸服務擴展	牛頓	社區連接	2023-25	\$890,574
CATA On Demand 微運輸服務擴展	格洛斯特和羅克波特 (CATA)	社區連接	2023-25	\$813,291
斯托納姆班車服務	斯托納姆	社區連接	2023-25	\$796,817
CatchConnect 微運輸服務擴展	哈德遜和馬爾堡 (MWRTA)	社區連接	2023-25	\$450,163
Bluebikes Station 設備更換和系統擴展	劍橋	社區連接	2023	\$349,608
Bluebikes 系統擴展	莫爾登和梅德福	社區連接	2023	\$145,821
Bluebikes 系統擴展	塞勒姆	社區連接	2023	\$119,629
布魯斯弗里曼鐵路軌道沿線的自行車停車場	阿克頓	社區連接	2023	\$8,017
切納里中學自行車停車場	貝爾蒙特	社區連接	2023	\$4,376
總計	不適用	不適用	不適用	\$223,930,540

備註：此表中的資金金額包括聯邦和非聯邦資金，包括配套資金。

*此表中的資金代表第一年的資金，預期波士頓地區MPO將於未來的財政年度為這些專案分配額外資金。

**本表中的資金代表部分資金。將於未來的財政年度為森林小丘車站改善專案確定額外的資金來源。專案總成本為 \$68,000,000。

CATA = Cape Ann Transportation Authority。FFY = 聯邦財政年度。MART = Montachusett Area Regional Transit。MCRT = 大眾中央鐵路軌道。MWRTA = MetroWest Regional Transit Authority。N/A = 不適用。RTA = regional transit authority。

資料來源：波士頓地區 MPO。

推動2023-2027聯邦財政年度的TIP於 2021年11月15日簽署了《兩黨基礎設施法案》(BIL)。BIL為針對交通專案和計畫的新的五年聯邦資金授權，取代了《修復美國的地面交通法案》作為TIP流程的主要管理法規。BIL將波士頓地區MPO可用於開發2023-2027聯邦財政年度的TIP的區域目標資金金額相較 2022-2026聯邦財政年度的TIP的資助水準增加了約 20%。這些額外資金使MPO在此TIP週期 (22)中計畫的新專案數量明顯多於2022-2026聯邦財政年度的TIP週期(10)或2021-2025聯邦財政年度的TIP週期 (8)。

與大多數年度一樣，MPO在2023-2027聯邦財政年度的TIP期間可分配的大部分資金是在TIP的第五年也是最後一年，即2027聯邦財政年度。然而，與大多數年份不同的是，從2023聯邦財政年度開始，每年新增約2000萬美元的BIL資金在TIP的早期聯邦財政年度（2023年和2024年）創造了新的資金盈餘。這些盈餘因MPO已資助的兩個專案（專案#606453 博伊爾斯頓街的改善和專案#606226 盧瑟福大道的重建，均位於波士頓）的計畫延誤而增加。這些動態共同使2023和2024聯邦財政年度的資金盈餘超過9000萬美元。

MPO目前沒有任何可加速利用這些資金的資助區域目標專案，因此MPO與MassDOT和MBTA合作以確定可在這些財政年度中資助的專案。MassDOT和 MBTA 共同向MPO提出了十多個參考專案，MPO從中選擇了三個專案用於2023和2024聯邦財政年度的資助：

- 林恩車站改善二期 (林恩)
- 橋樑修復，查爾斯河上的聯邦大道（30號公路）（牛頓和威士頓）
- 森林小丘車站 改善專案（波士頓）

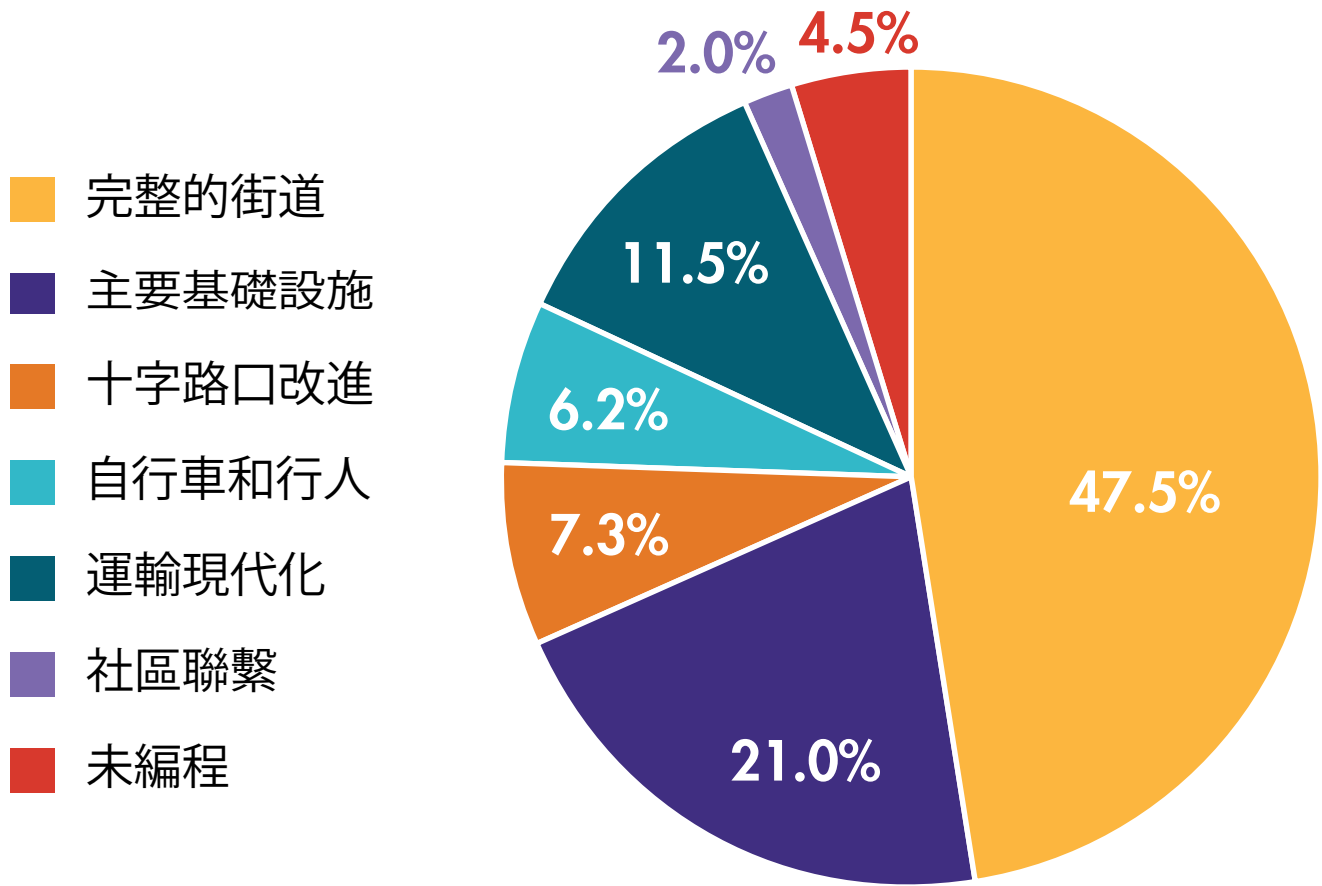
在MPO做出資金決策草案之前，並未使用MPO的專案選擇標準對這些專案進行正式評估，因為MPO工作人員沒有足夠時間在MPO決策截止日期前對專案進行評分。儘管未進行評分，但這些專案總體上與MPO的許多目標非常吻合，包括提升自行車和行人的安全和通道，以及維持本區域運輸系統和重要道路的良好維修狀態。這些專案的評分資訊將在適用時包含在內。

MPO在起草2023-2027聯邦財政年度的區域目標計畫時做出了其他幾項重要決策，包括：

- MPO的社區連接計畫的年度資金從200萬美元增加到250萬美元，在考慮到BIL提供的新資金後，使本計畫的資金水準更接近MPO的2%目標。
- MPO的運輸現代化計畫的年度資金從550萬美元增加到650萬美元，在考慮到BIL提供的新資金後，使本計畫的資金水準更接近MPO的5%目標。
- MPO未分配的區域目標資金大約2900萬美元，主要是在2024聯邦財政年度。MPO將於未來的TIP週期中確定這些資金的具體用途。

圖 ES-1 顯示了2023-2027聯邦財政年度的區域目標資金如何在MPO的投資計畫中進行分配。如圖所示，波士頓地區MPO的區域目標計畫主要致力於透過對完整街道專案的大量投資來提升所有出行方式的流動性和安全性。MPO的大部分資金也透過對主要基礎設施和運輸現代化專案的投資來支援重要區域道路和運輸基礎設施的現代化。MPO也選擇保留大約 2920 萬美元未編入，傾向保留這些資金用於未來的TIP週期，以因應未來財政年度中更靈活的整體計畫。

圖 ES-1
2023-2027 聯邦財政年度的TIP區域目標資金（透過MPO投資計畫）



FFY = 聯邦財政年度。MPO= 都市規劃組織。TIP= 交通改善計畫。

資料來源：波士頓地區 MPO。

除了上述MPO投資計畫的資金分配情況外，表ES-2進一步詳細說明了2023-2027聯邦財政年度的TIP中每項計畫的專案數量和資金分配情況。如圖 ES-1 所示，MPO已於五年內編入了超過95%的可用資金。有關透過MPO區域目標計畫資助的每個專案的更多詳細資訊，請參見第3章。

表 ES-2
2023-2027 聯邦財政年度的 波士頓地區MPO區域目標投資摘要

MPO投資計畫	專案數量	已編入區域目標資金
自行車網路和行人連接	4	\$40,222,704
社區連接（分配給專案）	13	\$6,374,274
社區連接（尚未分配給專案）	不適用	\$6,716,799
完整街道*	22	\$306,251,630
交叉路口改善	7	\$47,175,058
主要基礎設施：道路	3	\$135,371,843
運輸現代化（分配給專案）	2	\$54,500,000
運輸現代化（尚未分配給專案）	不適用	\$19,500,000
未編入	不適用	\$29,243,530
總計	51	\$645,355,838

備註：此表中的資金金額包括聯邦和非聯邦資金，包括配套資金。

*屬於一項MPO資助的完整街道專案（608348-橋街），由 MassDOT 的特殊專款自由支配計畫提供部分資金。

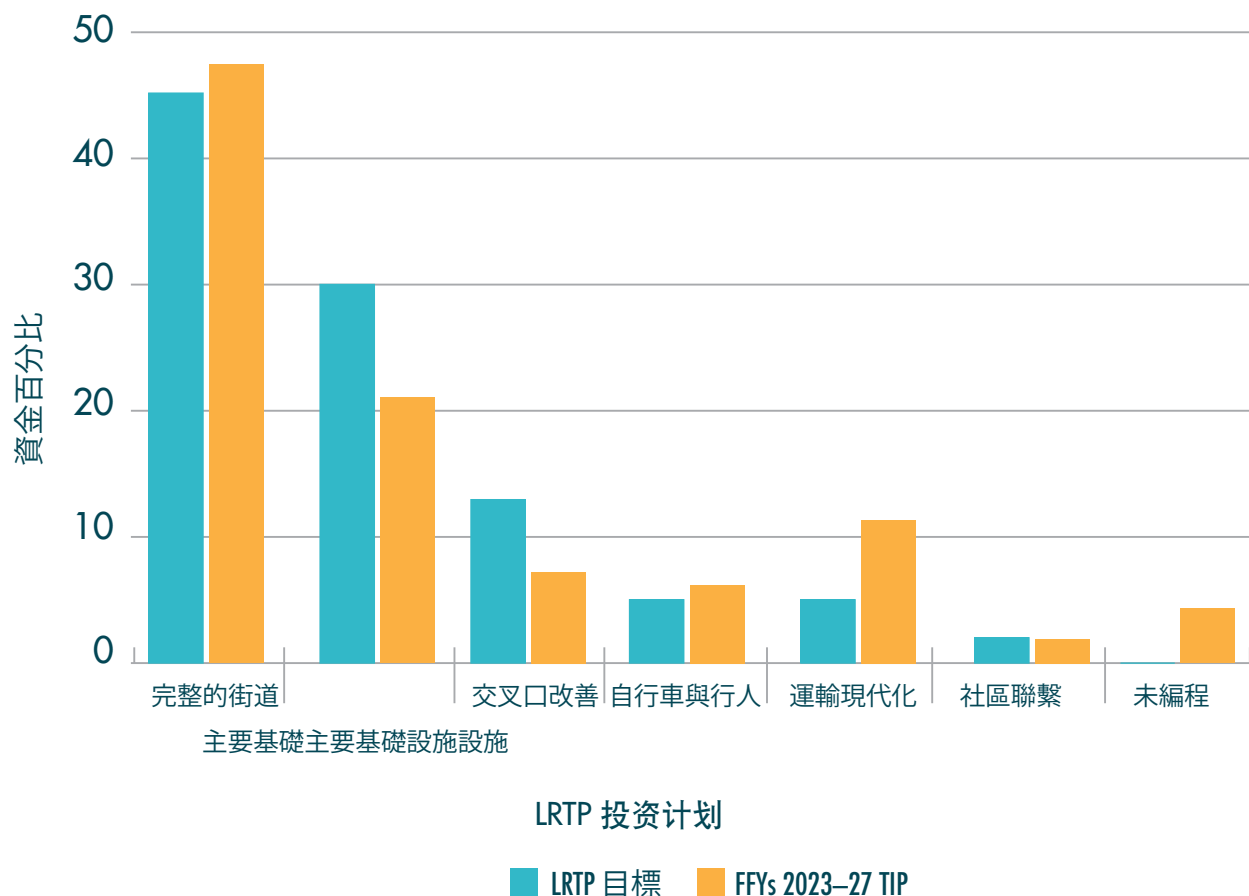
FFY = 聯邦財政年度。MPO= metropolitan planning organization. N/A = 不適用。

資料來源：波士頓地區 MPO。

在決定資助哪些專案時，MPO不僅會考慮資金在專案和投資方案之間的相對分配，也會考慮每項投資方案的資金分配與MPO長期交通方案 (LRTP)目的地2040中概述的資金目標的比較情況。LRTP中規定的投資計畫規模反映了MPO尋求資助的專案類型，以幫助其實現本區域的目標，範圍從提升所有使用者的安全性到促進整個區域的流動性和可達性。有關MPO目標的更多資訊，請參見第1章，圖ES-2顯示2023-2027聯邦財政年度的TIP中LRTP投資計畫規模和計畫資金水準之間的比較。

圖 ES-2

2023-2027聯邦財政年度的 TIP：與LRTP投資計畫目標相關的區域目標資金水準



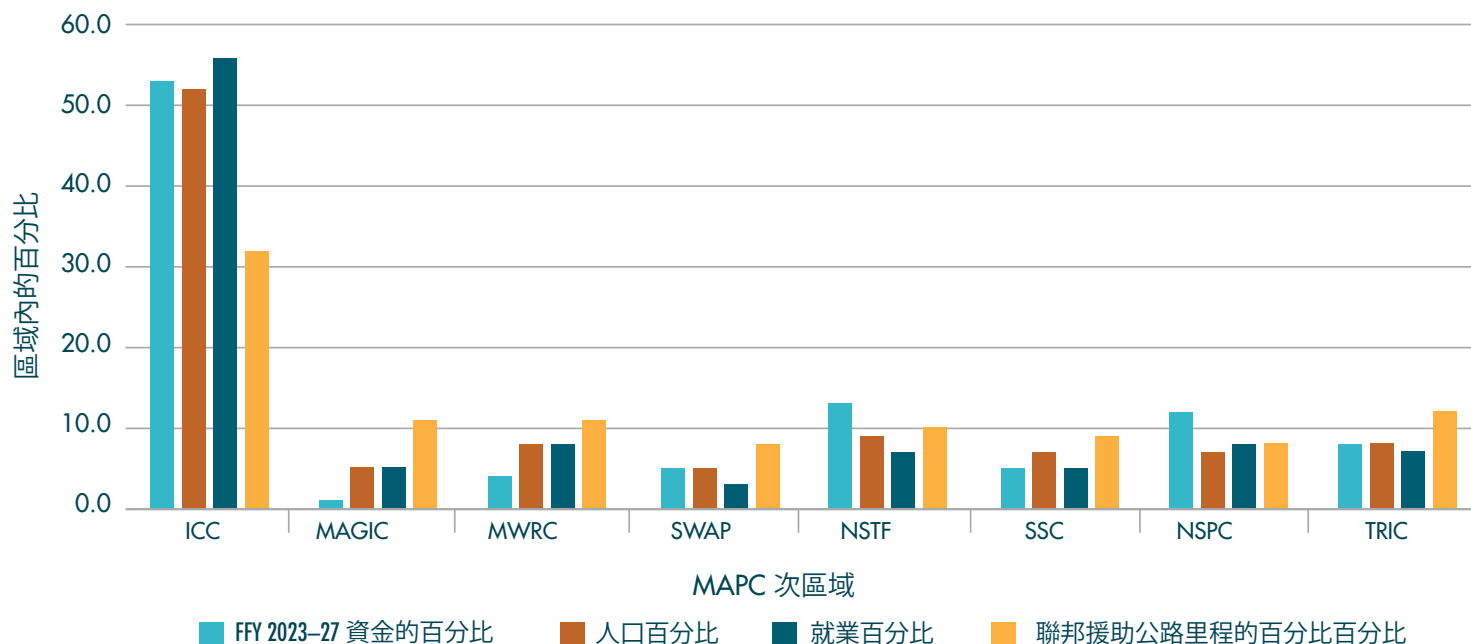
FFY = 聯邦財政年度。LRTP = 遠距交通方案。TIP= 交通改善計畫。

資料來源：波士頓地區 MPO。

2023-2027聯邦財政年度的TIP的投資將於波士頓區域的44個城鎮實施，從密集的核心社區到遠離市中心的發展中郊區。圖ES-3顯示了 Metropolitan Area Planning Council (MAPC) 定義的波士頓地區MPO管轄範圍內八個次區域的區域目標資金分配情況。本圖也包括資金分配與衡量次區域資金需求的重要指標的比較資訊，包括每個次區域內的區域人口百分比、就業和聯邦援助道路里程。

圖 ES-3

2023-2027聯邦財政年度的 TIP：與重要指標相關的區域目標資金水準



備註：本圖未包括為MPO的運輸現代化和社區連接計畫保有的未編入資金和資金。

FFY = 聯邦財政年度。MAGIC = Minuteman Advisory Group on Interlocal Coordination。MAPC = Metropolitan Area Planning Council。MetroWest = MetroWest Regional Collaborative。NSPC = North Suburban Planning Council。NSTF = North Shore Task Force。SSC = South Shore Coalition。SWAP = South West Advisory Committee。TIP= 交通改善計畫。TRIC = Three Rivers Interlocal Council。

資料來源：波士頓地區 MPO。

有關區域目標資金在整個區域的地理分佈的其他資訊，包括依城市劃分的資金細目，請參見附錄 D。

資助 2023-2027聯邦財政年度的TIP

高速公路計畫

TIP高速公路計畫的製定假設聯邦資金在未來五年內每年將撥款7.89億美元至8.5億美元之間。這些金額包括 MassDOT 最初撥出的用於支付加速橋樑計畫的資金，不包括所需的配套資金。2023-2027聯邦財政年度的TIP的資金水準相較於2022-2026聯邦財政年度的TIP的高速公路計畫增加了約 18%。這是 2021年11月透過BIL使聯邦公式資金廣泛增加的直接結果。

決定波士頓區域使用這筆聯邦資金的流程應遵循幾個步驟。首先，MassDOT 為GAN的加速橋樑計畫的償債付款預留資金；在本TIP的五年內，每年GAN的付款範圍在8900萬美元到1.34億美元之間。

剩餘的聯邦援助高速公路計畫資金用於支援州和區域（即 MPO）的優先事項。在2023-2027聯邦財政年度的TIP中，每年有8.7億美元至8.95億美元可用於全州範圍內的計畫，包括聯邦資金和地方撥款。MassDOT通常提供本地撥款（也可以由其他實體提供）；因此，專案通常由80%的聯邦資金和20%的州資金資助，具體取決於該資助計畫。專案設計成本由專案發起方承擔。

接下來，MassDOT 會將資金分配給以下資金類別：

- 可靠性計畫：這些計畫包括橋樑計畫，包括檢驗、系統維護以及國家高速公路系統(NHS)和非NHS改善，包括路面計畫、道路改善計畫和安全改善計畫。
- 現代化計畫：這些計畫包括《美國身心障礙者法案》(ADA)改造計畫、交叉路口改善計畫、智慧交通系統(ITS)計畫和道路重建計畫。
- 擴展計畫：這些計畫包括自行車和行人計畫以及容量計畫。

最後，一旦這些需求得到滿足，MassDOT會將剩餘的資金分配給本州的13個MPO用於計畫。MPO的此類可自由支配資金將依據公式進行子分配，以確立區域目標金額。波士頓地區MPO獲得了本州最大部分的MPO資金，大約43%的麻薩諸塞州區域目標資金分配給了該區域。MassDOT與 Massachusetts Association of Regional Planning Agencies (MARPA) 協商制定了這些目標。此TIP的計畫假設波士頓地區MPO每年將有1.29億美元至1.32億美元用於區域目標金額，其中包括用於地方撥款的聯邦資金和州資金。

每個MPO可以決定如何確定其區域目標資金的優先順序。鑑於區域目標資金為高速公路專案的一個子集，MPO通常將大部分資金用於道路專案；然而，MPO已將部分高速公路資金透過其運輸現代化和社區連接計畫用於運輸擴建專案的運輸計畫。TIP高速公路計畫詳細說明了將從波士頓地區MPO獲得區域目標資金的專案以及波士頓區域的全州基礎設施專案。第3章概述了這些投資的詳細資訊。

運輸計畫

Federal Transit Administration (FTA) 根據公式分配TIP運輸計畫中編入的資金。接受這些資金的波士頓地區MPO範圍內的三個區域運輸機關分別為 MBTA、CATA 和 MWRTA。MBTA 擁有大規模的運輸計畫和基礎設施，為本區域聯邦運輸資金的主要接受者。

作為現行的聯邦運輸法規，BIL透過以下公式計畫為運輸專案分配資金：

- 第5307節（城市化地區公式補助金）：根據運輸服務水準、人口和其他因素，向城市化地區提供補助金以支援公共交通
- 第5337節（固定導軌/公共汽車）：尋求透過更換和修復資本專案將公共交通系統維持在良好的維修狀態
- 第5309節（固定導軌資金投資補助金）：為新的和擴建的鐵路、快速運輸和渡輪系統提供撥款，反映當地優先事項以改善重要廊道的運輸選項
- 第5339節（公共汽車及其設施）：提供資金更換、修復和購買公共汽車和相關設備，以及建造公共汽車相關設施
- 第5310節（增強老年人和身心障礙者的流動性）：提供資金支援交通運輸以滿足老年人和身心障礙者的特殊需求

TIP開發流程

總覽

MPO成員與市政府、州機構、公眾成員、倡議團體以及其他利害關係人合作。MPO委員會在其專案選擇流程中使用評估標準來幫助辨識並優先考慮推進MPO六個目標領域的專案：

- 安全
- 系統維護和現代化
- 容量管理和流動性
- 清潔空氣/永續社區
- 交通股權
- 經濟活力

此外，MPO也建立了投資計畫，旨在未來20年將區域目標資金導引至MPO優先領域，以幫助實現這些目標。投資計畫如下：

- 交叉路口改善
- 完整街道
- 主要基礎設施
- 自行車網路和行人連接
- 社區連接
- 運輸現代化

MPO選擇透過TIP開發流程獲得區域目標資金的專案包含在上列六個投資計畫之一。有關MPO投資計畫的更多資訊，請參見第2章。

近年來，MPO持續地將基於績效的規劃和計畫 (PBPP) 實踐納入其TIP開發和其他流程中。這些實踐旨在幫助導引MPO資金實現交通系統的特定成果。MPO的目標和投資計畫為其PBPP框架的重要組成部分。自2018聯邦財政年度起，MPO開始為具體績效指標設定目標。隨著時間的推移，MPO將更緊密地連結其績效目標、投資決策以及監控和評估活動。有關PBPP的更多資訊，請參見第4章和附錄A（表A-2）。

拓廣和資料收集

拓廣流程在聯邦財政年度初期開始，當時城鎮指定TIP聯絡人並開始發展優先專案清單，以考慮獲得聯邦資助，MPO工作人員要求本區域城鎮的工作人員確定其優先專案。MPO工作人員將專案資金申請彙編成一個專案範圍，列出了所有自行車網路和行人連接、完整街道、交叉口改善以及主要基礎設施專案，已確定為透過TIP取得資金的潛在候選項目。透過MPO的社區連接計畫尋求資助的專案不包括在該專案範圍中，因為申請本計畫的間斷申請流程的所有專案皆被考慮獲得資助。MPO目前並未列出該專案範圍，因為本計畫的專案接收流程目前正在開發中。該專案

範圍包括處於不同準備階段的專案，從完成重要工程和設計工作的專案到仍處於概念或規劃階段的早期專案。MPO工作人員收集該專案範圍以便對專案進行評估。

專案評估

MPO工作人員根據專案可實現MPO目標的程度來評估專案。為了讓MPO工作人員進行完整的專案評估，自行車網路和行人連接、完整街道、交叉口改善以及主要基礎設施專案必須有功能設計報告，或者專案方案必須包括功能設計報告中詳細定義的水準，當專案接近 25% 的設計階段時，通常可達到門檻。如要透過MPO的社區連接計畫完成正在考慮的專案評估，專案發起方必須向MPO工作人員提具一份完整的申請。

為因應近期TIP週期中已編入資助的專案的顯著成本增加，MPO委員會在2022-2026聯邦財政年度的TIP週期之後成立了一個委員會，以進一步探索專案成本增加的原因，策畫MPO政策變更來支援更可靠的專案交付。TIP Project Cost Ad Hoc Committee 於2021年6月開始作業，並於2021年9月向正式的MPO委員會提出了一套政策建議。這些變更於2021年11月4日被MPO正式採用，並於2023-2027聯邦財政年度的TIP的開發中生效。

在其他變更中，MPO選擇編纂其要求專案發起方提具 25% 設計的政策，並在TIP編入之前獲得其專案的最新成本估算。2023-2027聯邦財政年度的TIP週期正式生效，鑑於該政策直到TIP開發開始後才被採用，MPO希望在實施的第一年仍保持此一門檻的靈活度。此外，專案在達到 25% 的設計階段之前仍可進行評分，以便發起方了解其專案在多大程度上符合MPO的目標和評分標準。

所有專案的評估結果皆會提具給MPO委員會成員，供他們考慮在TIP中制定計畫。草稿分數將直接與專案發起方共享，為的是鼓勵發起方審查分數並提供意見回饋，好讓MPO工作人員進行任何必要的調整以獲得準確的最終結果。一旦發起方審查了其分數，最終的評分結果即會發佈在MPO的網站上，MPO成員、市政官員和公眾皆可在此檢閱。

TIP準備日

在TIP開發週期的中途，MassDOT和MPO的工作人員都會參加一次會議（稱為TIP準備日），為TIP制定計畫邁出重要一步。在這次會議上，MassDOT 專案經理提供與目前計畫專案相關的成本和日程變更的最新資訊。必須考慮這些成本和日程變更，因為MPO工作人員幫助MPO委員會考慮更新已制定計畫的TIP年份，並且在TIP的最末年增加新專案。

在TIP Project Cost Ad Hoc Committee 提出的其他新政策中，MPO委員會通過了一項政策，要求成本增加 25% 或更多（對於成本低於1000萬美元的專案）或250萬美元或更多（對於成本高於1000萬美元的專案）的專案發起方向MPO董事會說明這些成本增加的原因。然後，MPO將根據成本效益評估將這些專案（以新的成本）與其他專案進行比較，然後再決定是否以更高的成本資助這些專案。這些成本變更最常透過 MassDOT 工作人員和MPO工作人員在TIP準備日期間的對話來揭示，使得此一新政策在TIP發展的這個階段顯得特別重要。

員工建議和草案TIP

MPO工作人員使用評估結果和有關專案準備情況的資訊（即專案已完全設計並準備好施工的程度）為如何計劃TIP中的區域目標資金準備建議或一系列制定計畫方案。其他考慮因素，例如專案為否包含在LRTP中，是否解決了已確定的交通需求，或促進整個區域的交通投資分佈，也將被納入這些制定計畫方案。工作人員的建議總是受到財務限制，也就為說，必須取決於可用的資金。波士頓地區MPO可在2023-2027聯邦財政年度中獲得大約6.45億美元的區域目標資金。在這個TIP週期中，MPO委員會成員討論了高速公路專案區域目標計畫的幾種方案，並在2022年3月選定了一項首選計畫。

除了優先考慮區域目標資金外，MPO委員會也審查並核准MassDOT 建議制定計劃的全州高速公路計畫。委員會也審查並核准 MBTA、CATA 和MWRTA的運輸資本計畫的資金規劃。

核准 TIP

選擇了首選的制定計畫方案後，通常在3月下旬，MPO委員會投票決定發佈TIP草案，進行為期21天的公共審查期。意見徵詢期通常在4月底或5月初開始，在此期間，MPO邀請將波士頓區域的公眾、市政官員和其他利害關係人審查擬議的計畫並提出意見回饋。在公開審查期間，由MPO工作人員主持公開會議，討論TIP文件草案並徵詢其他意見。

公眾審查期結束後，MPO委員會將審查所有市政和公眾意見，可能變更文件或其計畫中的要素。然後，MPO委員會將核准TIP並將其提具給 Federal Highway Administration (FHWA) 和 Federal Transit Administration (FTA) 以供核准。MassDOT 將MPO認可的TIP納入州交通改善計畫 (STIP)。FHWA、FTA 和 United States Environmental Protection Agency 在聯邦財政年度結束的9月30日之前審查 STIP的認證。

對TIP的更新

即使在TIP最終確定後，由於專案進度、專案成本、資金來源或可用收入的變化，經常必須導入行政上的修改、修正和調整。這可能需要在不同的資助年度重新規劃專案或為專案規劃額外的資金。

在MPO網站上發佈行政修改和修正通知。如需修正，MPO會透過電子郵件通知受影響的市政府、利害關係人和公眾。在對修正案採取最終行動之前，MPO通常會進行21天的公共審查期。特殊情況下，MPO可以投票將公眾意見徵詢期縮短至15天。行政修改和調整很小，通常不需要公開審查期。

繼續參與 TIP

公眾參與是交通規劃流程的一個重要環節。請瀏覽 bostonmpo.org 了解有關MPO的更多資訊、檢視整個TIP並提出您的意見。您也可以透瀏覽過 bostonmpo.org/subscribe 並提出您的聯絡資訊來註冊電子郵件新聞更新和通知。如要索取替代格式的TIP副本，請透過以下方式聯絡MPO工作人員：

信件：波士頓地區MPOc/o CTPS Certification Activities Group, 10 Park Plaza, Suite 2150, Boston, MA 02116-3968

電話：857.702.3702（語音）

對於有聽力或口語障礙者，請透過州 MassRelay 服務進行連接：

使用 TTY 或 Hearing Carry-over：800.439.2370

中繼使用 Voice Carry-over：866.887.6619

中繼使用 Text to Speech：866.645.9870

傳真：617.570.9192

電子郵件：publicinfo@ctps.org

2022-26 聯邦財政年度的TIP的執行摘要也提供翻譯版本：

- 執行總結 (PDF)
- 执行总结 (PDF)
- Rezime Egzekitif (PDF)
- Resumen Ejecutivo (PDF)
- Resumo Ejecutivo (PDF)