



执行摘要

简介

The Boston Region Metropolitan Planning Organization's (MPO) 的五年资本投资计划-2023-2027联邦财政年度 (FFYs) 运输改善项目 (TIP)，是该地区交通系统的短期投资项目。波士顿地区 MPO 远景、目标和目的作为指导原则，为使当前的交通系统处于良好的维修状态、提供适合所有模式的安全交通，提高宜居性，促进公平和可持续性，并改善整个地区的流动性，TIP将优先考虑进行投资。这些投资主要用于主干道和十字路口的改善、公共交通系统的维护和扩建、自行车道建设、行人基础设施的改善以及为主要公路的重建提供资金。

波士顿地区MPO由22名成员组成的董事会领导，成员包括州政府机构、地区组织和市政当局的代表。管辖范围大致从波士顿向北延伸到伊普斯维奇，向南延伸到马什菲尔德，向西延伸到495号州际公路沿线的市政当局。每年，MPO都会通过程序来决定如何将联邦运输基金用于资本项目。Central Transportation Planning Staff(CTPS)作为MPO的工作人员，负责管理TIP的开发过程。

MPO工作人员负责协调对项目资金申请的评估，根据预期的资金水平提出当前和新项目的规划，支持MPO董事会制定TIP文件草案，并在MPO董事会批准最终文件之前促进公众对草案的公开审查。

2023–2027联邦财政年度投资提示

有关TIP完整的项目参见本文件第3章，并可在 bostonmpo.org/tip 在线查阅。TIP表详细说明了如何为每个方案项目和资本投资方案分配资金。该表格按联邦财政年度排列，并按高速公路和交通项目分组。

公路项目

TIP 的公路项目为马萨诸塞州 Department of Transportation (MassDOT)和波士顿地区的城镇提出的优先交通项目提供资金。该项目主要致力于通过重建主干道、重铺高速公路和更换桥梁来保护现有的道路网络并使之现代化。

在马萨诸塞州，联邦援助公路项目资金由MassDOT分配，MassDOT将资金分配给拨款预期债券 (GANs)付款、各种全州项目和该州MPO的区域目标。在2023–2027联邦财政年度的TIP中，道路、桥梁、自行车和行人项目为波士顿地区提供了超过25亿美元的资金。各MPO可自行决定为项目规划提供区域目标资金，而MassDOT可自行决定为全州项目提出建议项目，例如与桥梁维修和州际公路维护相关的项目。

运输项目

TIP的运输项目为满足该地区三个交通当局优先考虑的资本需求的项目和方案提供资金：Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA)、the Cape Ann Transportation Authority (CATA) 以及 MetroWest Regional Transit Authority (MWRTA)。运输项目主要致力于实现和维持整个运输系统所有资产的良好维修状态。

2023–2027联邦财政年度的TIP包括运输当局近40亿美元的运输投资，这些投资将用于支持良好的维修状态，使运输系统现代化，并增加运输准入。此外，从2025联邦财政年度开始，MPO将把其年度区域目标基金的5% 用于其新的交通客运现代化的投资计划。该项目旨在通过运输项

目进行投资，使用公路项目的部分资金来满足该地区未得到满足的运输项目需求。根据2023和2024联邦财政年度可用资金的盈余，MPO已经开始在2025联邦财政年度之前通过该计划为离散项目提供资金，详情如下。

区域目标项目详情

在2023-2027联邦财政年度期间，波士顿地区MPO计划用其区域目标资金资助51个项目。在整个TIP周期内，MPO的区域目标计划共增加了23个新项目。关于该项目的详细情况参见表ES-1。

表 ES-1
2023-2027 联邦财政年度的 TIP 提供资金的新区域目标项目

项目名称	市政府（支持者）	MPO 投资计划	联邦财政年度资金	2023-2027联邦财政年度计划的区域目标金额
林恩站改善工程第二期	林恩 (MBTA)	交通现代化	2023-24	\$48,100,000
华盛顿街修复	布鲁克莱恩	完整街道	2027	\$30,030,812
查尔斯河上的英联邦大道（30号公路）桥梁修复	牛顿和韦斯顿 (MassDOT)	完整街道	2024	\$22,725,820
社区道路，MCRT贝尔蒙特部分（第1期）	贝尔蒙特	自行车和行人	2026	\$21,034,382
麦格拉思大道建设*	萨默维尔 (MassDOT)	主要基础设施	2027	\$20,000,000
30号公路重建	韦斯顿	完整街道	2026	\$17,028,272
西部大道重建*	林恩	完整街道	2027	\$15,000,000
波士顿街道改善	塞勒姆	完整街道	2026	\$13,977,600
公园和珍珠街的重建	切尔西	完整街道	2027	\$12,123,769
铁路步道建设	斯万普斯科特	自行车和行人	2027	\$8,932,000
森林山站改善项目**	波士顿 (MBTA)	交通现代化	2024	\$6,400,000
波士顿邮路（20号公路）韦尔斯利街十字路口改善	韦斯顿	十字路口改善	2026	\$2,681,330

(表 ES-1 continued, 2)

项目名称	市政府（支持者）	MPO 投资计划	联邦财政年度资金	2023-2027联邦财政年度计划的区域目标金额
蒙塔丘塞特RTA微交通服务	博尔顿、博克斯伯勒、利特尔顿和斯托 (MART)	社区连接设施	2023-25	\$1,316,061
普莱森特街穿梭巴士服务扩展	沃特敦	社区连接设施	2023-25	\$1,002,198
NewMo微交通服务扩展	牛顿	社区连接设施	2023-25	\$890,574
CATA按需微交通服务扩展	格洛斯特和洛克波特 (CATA)	社区连接设施	2023-25	\$813,291
斯通汉姆班车服务	斯通汉姆	社区连接设施	2023-25	\$796,817
CatchConnect微交通服务扩展	哈德逊和马尔伯勒 (MWRTA)	社区连接设施	2023-25	\$450,163
蓝色自行车站更换和系统扩展	坎布里奇	社区连接设施	2023	\$349,608
蓝色自行车系统扩展	马尔登和梅德福	社区连接设施	2023	\$145,821
蓝色自行车系统扩展	塞勒姆	社区连接设施	2023	\$119,629
布鲁斯·弗里曼铁路步道沿线的自行车停车场	阿克顿	社区连接设施	2023	\$8,017
切纳里中学自行车停车场	贝尔蒙特	社区连接设施	2023	\$4,376
总计	不适用	不适用	不适用	\$223,930,540

注：本表中的资金数额包括联邦和非联邦资金（包括配套资金）。

*本表中的资金代表第一年的资金，预计波士顿地区MPO将在未来财政年度为这些项目分配额外资金。

**本表中的资金代表部分资金。在未来的财政年度，将为森林山站改善项目确定额外的资金来源。项目总成本为\$68,000,000。

CATA= Cape Ann Transportation Authority. FFY=联邦财政年度。MART = Montachusett Area Regional Transit. MCRT = 大众中央铁路轨道。MWRTA = MetroWest Regional Transit Authority. N/A=不适用。RTA = regional transit authority.

资料来源：波士顿地区MPO。

推动 2023-2027 联邦财政年度 TIP 发展的事件是 2021 年 11 月 15 日《两党基础设施法》(BIL) 的签署。BIL 是一项新的为期五年的联邦交通项目和项目拨款授权，取代了修复美国地面交通法案，成为 TIP 流程的主要管理立法。BIL 将波士顿地区 MPO 可用于开发 2023-2027 联邦财政年度 TIP 地区目标资金额，在 2022-2026 联邦财政年度 TIP 的资金水平基础上增加了约 20%。这些额外的资金使 MPO 能够在本 TIP 周期(22)规划比 2022-2026 联邦财政年度 TIP 周期(10) 或 2021-2025 联邦财政年度 TIP 周期(8) 更多的新项目。

与大多数年份一样，在 2023-2027 联邦财政年度 TIP 周期内，MPO 可供分配的大部分资金都在 TIP 的第五年，即 2027 联邦财政年度。然而，与大多数年份不同，从 2023 联邦财政年度开始，每年新增约 2000 万美元的 BIL 资金，在 TIP 的早期联邦财政年度（2023 和 2024 联邦财政年度）产生了新的资金盈余。这些盈余因 MPO 已经资助的两个项目（项目 #606453-博伊尔斯顿街的改善和项目 #606226-拉瑟福德大道的重建，这两个项目均位于波士顿）的规划延迟而加剧。这些动态因素加在一起，导致 2023 和 2024 联邦财政年度的资金盈余超过 9000 万美元。

MPO 目前没有任何获得资助的区域目标项目可以加速利用这些资金，因此 MPO 与 MassDOT 和 MBTA 合作，确定在这些财政年度可以获得资助的项目。MassDOT 和 MBTA 联合提出了十几个项目供 MPO 考虑，MPO 从中选择了三个项目在 2023 和 2024 联邦财政年度进行资助：

- 林恩站改善工程第二期（林恩）
- 查尔斯河上的英联邦大道（30 号公路）桥梁修复（牛顿和韦斯顿）
- 森林山站改善项目（波士顿）

在 MPO 做出供资决定草案之前，没有使用 MPO 的项目选择标准对这些项目进行正式评估，因为 MPO 的工作人员没有足够的时间在 MPO 决策的最后期限之前对这些项目进行评分。尽管没有评分，但这些项目总体上符合 MPO 的许多目标，包括加强自行车和行人的安全和通行，以及保持该地区交通系统和关键道路的良好维修状态。这些项目的评分信息将在可用时包括在内。

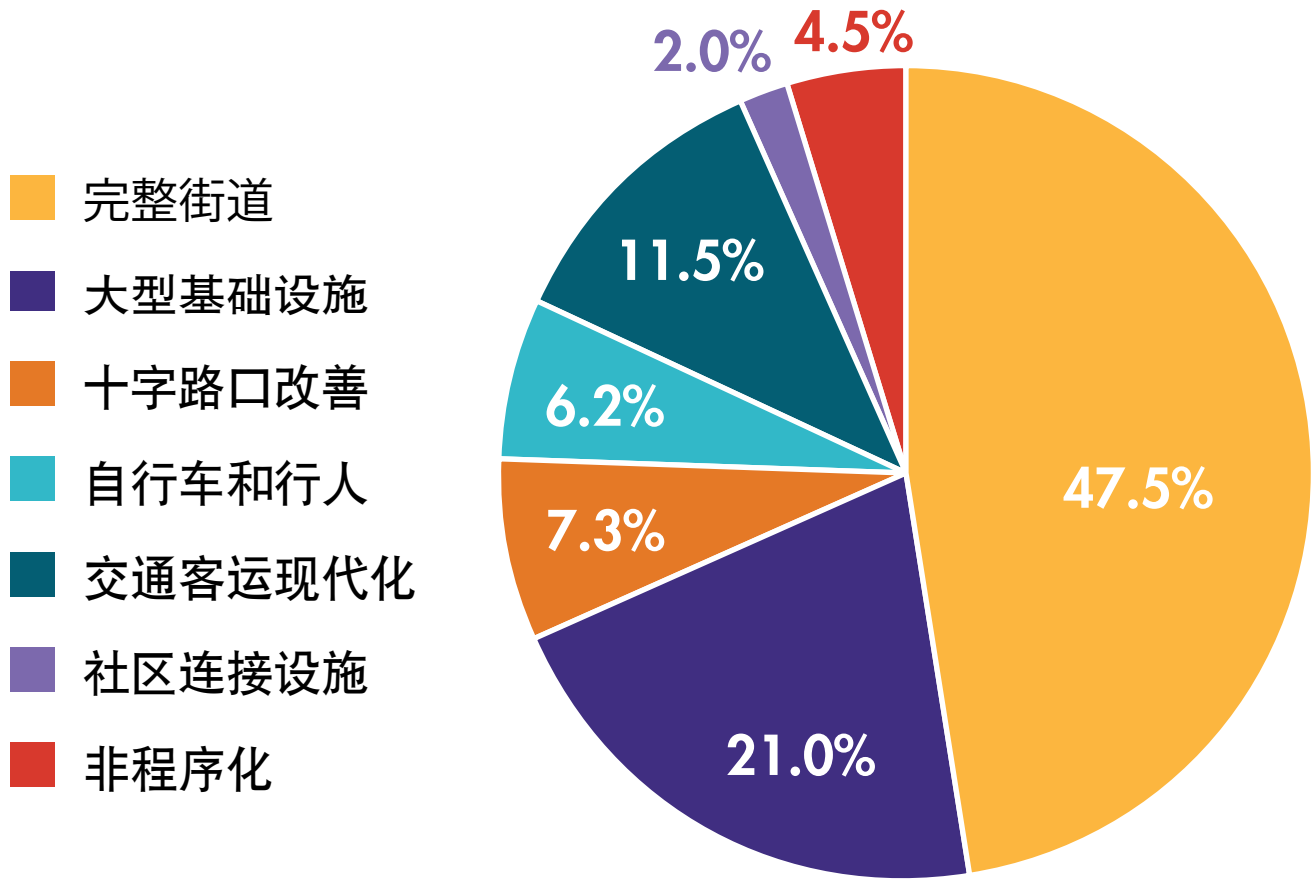
MPO 在起草《2023-2027 联邦财政年度区域目标计划》时还做出了其他几项重要决定，包括：

- MPO 的社区连接设施计划的年度资金从 200 万美元增加到 250 万美元，在考虑到通过 BIL 提供的新资金后，使该计划的资金水平接近 MPO 的 2% 目标。
- MPO 的交通现代化计划的年度资金从 550 万美元增加到 650 万美元，在考虑到通过 BIL 提供的新资金后，使该计划的资金水平更接近 MPO 的 5% 目标。
- 约有 2900 万美元的区域目标资金未被 MPO 分配，主要是在 2024 联邦财政年度。MPO 将在未来的 TIP 周期确定这些资金的具体用途。

图 ES-1 显示了 2023-2027 联邦财政年度区域目标资金如何在 MPO 的投资项目中分配。如图所示，波士顿地区 MPO 的区域目标计划主要致力于通过对完整街道项目的大量投资，提高所有出行方式的流动性和安全性。MPO 的很大一部分资金还通过投资主要基础设施和交通现代化项目，支持关键区域道路和交通基础设施的现代化。MPO 还选择保留约 2920 万美元的未规划资金，更愿意保留这些资金用于未来 TIP 周期，以支持未来财政年度更灵活的整体计划。

图 ES-1

由MPO投资计划提供的2023-2027联邦财政年度TIP区域目标资金



FFY=联邦财政年度。MPO=都市规划组织。TIP=交通改善计划。

资料来源：波士顿地区MPO。

除了上文列出的MPO投资项目的资金分配，表ES-2进一步详细说明了2023-2027联邦财政年度的TIP中项目数量和各项目资金分配情况。如图ES-1所示，MPO在五年内规划了超过95%的可用资金。有关通过MPO的区域目标计划资助的各个项目的详情，请参见第3章。

表 ES-2
2023-2027联邦财政年度波士顿地区MPO区域目标投资概要

MPO 投资计划	项目的数量	计划的区域目标金额
自行车网络和人行道连接设施	4	\$40,222,704
社区连接设施（分配给项目）	13	\$6,374,274
社区连接设施（未分配给项目）	不适用	\$6,716,799
完整街道*	22	\$306,251,630
十字路口改善	7	\$47,175,058
主要基础设施-公路	3	\$135,371,843
运输现代化（分配给项目）	2	\$54,500,000
运输现代化（未分配给项目）	不适用	\$19,500,000
无规划的	不适用	\$29,243,530
总计	51	\$645,355,838

注：本表中的资金数额包括联邦和非联邦资金（包括配套资金）。

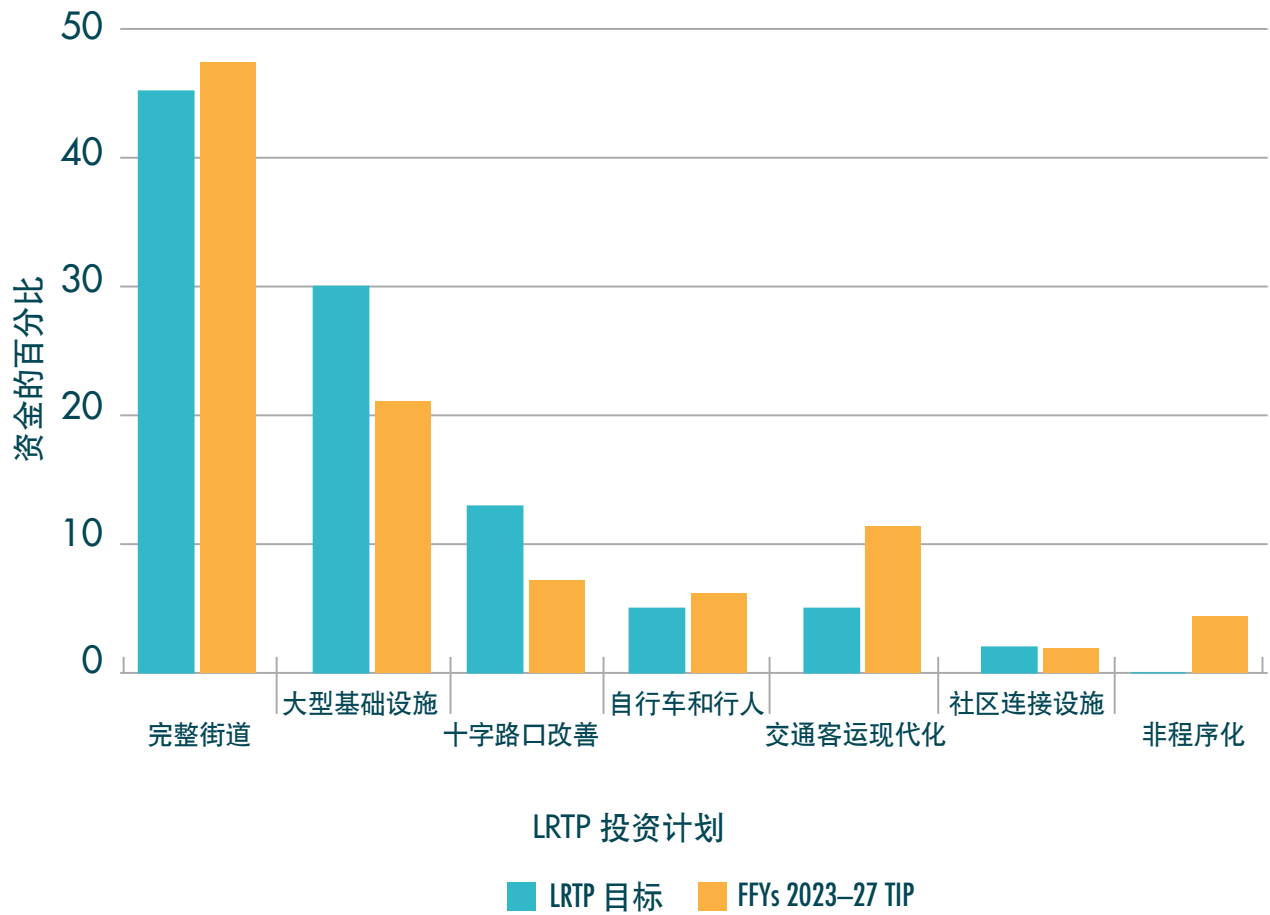
*一个由MPO资助的完整街道项目（608348-桥街）部分资金来自MassDOT的专项拨款计划。

FFY=联邦财政年度。MPO = metropolitan planning organization. N/A=不适用。

资料来源：波士顿地区MPO。

当决定所资助的项目时，MPO不仅考虑项目和投资项目之间的资金相对分配，还应比较每个投资计划的资金分配与MPO的远程运输计划(LRTP)《目的地 2040》中概述的资助目标。为帮助实现在该地区的目标和目的，提高所有用户的安全性以及促进整个地区的移动性和可访问性，LRTP中规定的投资计划规模反映了MPO寻求资助的项目类型。第1章讲述了有关MPO目标和目的的更多信息，图ES-2显示了2023-2027联邦财政年度的TIP中LRTP投资计划规模和计划资金水平之间的比较。

图 ES-2:
2023-2027联邦财政年度TIP：与LRTP投资计划目标相关的区域目标融资水平

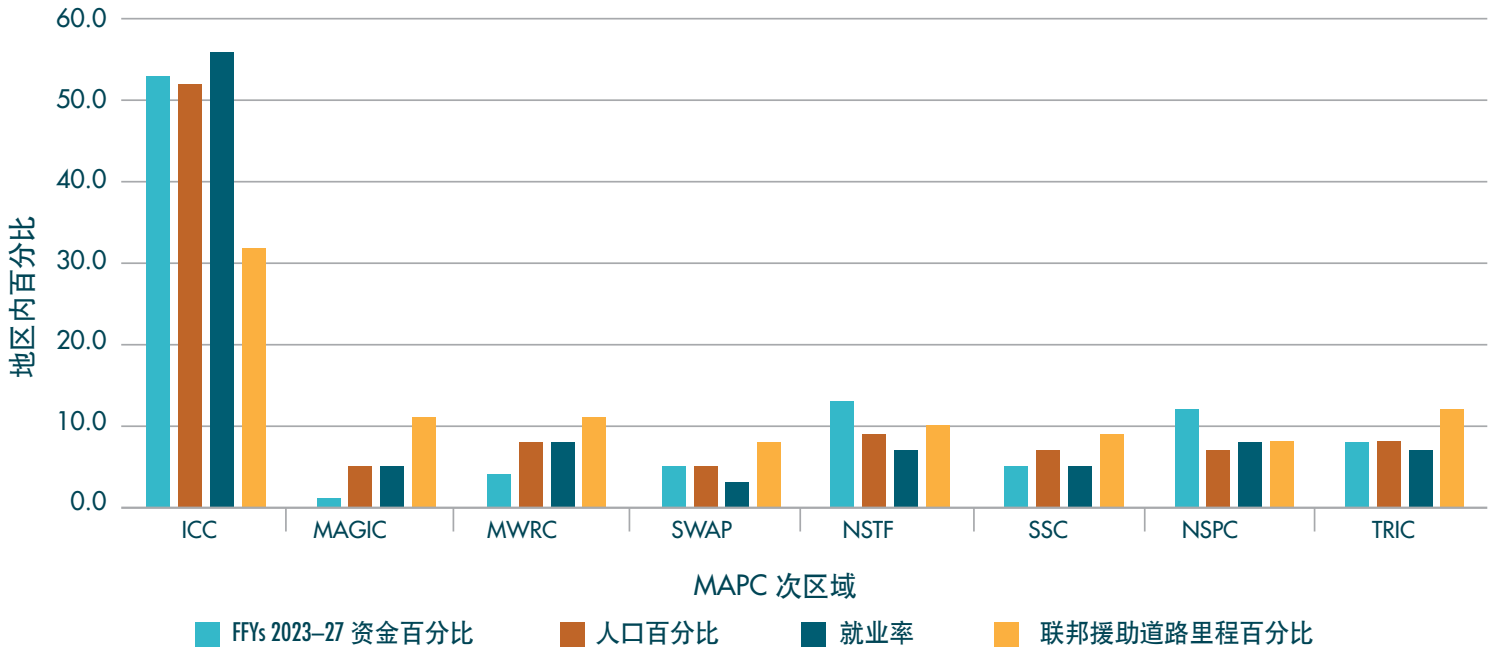


FFY=联邦财政年度。LRTP=长期交通计划。TIP=交通改善计划。

资料来源：波士顿地区MPO。

从密集的内部核心社区到远离城市中心的发展中郊区，2023-2027年财政年度TIP的投资覆盖了整个波士顿地区的44个城镇。图ES-3显示了区域目标资金在波士顿地区Metropolitan Area Planning Council (MAPC)MPO管辖范围内的八个分区域之间的分配情况。该图还包括资金分配情况与按次区域衡量资金需求的关键指标的比较情况，包括各次区域内的区域人口、就业和联邦援助公路里程的百分比。

图 ES-3:
2023-2027联邦财政年度TIP：相对于关键指标的区域目标资金水平



注：未列入项目的资金和MPO的交通客运现代化和社区连接设施项目所持有的资金不包括在这一数字之内。

FFY=联邦财政年度；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 = 交通改善计划。TRIC = Three Rivers Interlocal Council

资料来源：波士顿地区MPO。

关于区域目标资金在整个地区的地理分布的更多信息（包括按市政当局划分的资金细分），详见附件D。

2023-2027 联邦财政年度TIP

公路项目

TIP公路项目是根据假设联邦政府在未来五年内每年为该州提供7.89亿至8.5亿美元资金的情况而制定的。该金额包括MassDOT最初为加速桥梁计划付款而预留的资金，不包括所需的配套资金。2023-2027联邦财政年度TIP公路项目的资金水平比2022-2026联邦财政年度TIP的资金水平增加了约18%。这是2021年11月通过BIL后，联邦公式资金广泛增加的直接结果。

如何在波士顿地区使用该联邦资金应遵循以下步骤。首先，MassDOT应为加速桥梁计划的GANs偿债付款预留资金；在TIP的五年内，GANs每年的付款额在8900万美元到1.34亿美元之间。

其余的联邦援助公路项目资金预算用于支持州和地区（例如MPO）的优先事项。在2023-2027联邦财政年度TIP中，每年有8.7亿至8.95亿美元可用于全州的规划，包括联邦资金和当地匹配资金。MassDOT往往提供当地匹配资金（也可以由其他实体提供）；因此，项目通常由80%的联邦资金和20%的州资金资助，具体取决于资助计划。项目设计费用由项目发起人承担。

接下来，MassDOT将在以下资金类别中分配资金：

- 可靠性项目：该项目包括桥梁项目，例如检查、系统维护、国家公路系统 (NHS) 和非NHS系统、路面项目、道路改善项目和安全改善项目。
- 现代化项目：该项目包括美国残疾人法案(ADA)改造方案、十字路口改善方案、智能交通系统(ITS)方案和道路重建项目。
- 扩展项目：该项目包括自行车和行人项目和通行能力项目。

最后，在满足上述需求后，MassDOT将剩余的资金分配给该州的13个MPO进行规划。为确定区域的目标金额，MPO的自由支配资金将按公式进行分配。波士顿地区 MPO在该州获得的MPO资金中所占比例最高，约占马萨诸塞州地区目标基金的43%。MassDOT与Massachusetts Association of Regional Planning Agencies (MARPA)协商制定上述目标。TIP的计划是假设波士顿地区MPO每年将有1.29亿至1.32亿美元的区域目标金额，包括联邦资金和用于匹配当地的州资金。

每个MPO可决定如何优先安排其区域目标融资。考虑到区域目标资金是公路项目的一个子集，MPO通常将大部分资金用于道路项目；但是，MPO已将其部分公路资金用于运输扩建项目的运输项目，并通过其交通客运现代化和社区连接设施项目提供。TIP公路项目详细说明了将从波士顿地区MPO获得区域目标资金的项目以及波士顿地区内的全州基础设施项目。有关该投资的详情参见第3章。

运输项目

Federal Transit Administration (FTA)根据公式分配TIP运输方案中的资金。波士顿地区MPO地区的三个地区运输当局是MBTA、CATA和MWRTA。拥有广泛运输项目和基础设施的MBTA，是该地区联邦运输资金的主要接受者。

根据现行的联邦交通法规，BIL通过以下公式计划为交通项目分配资金：

- 第5307条（城市化面积公式补助）：根据公交服务水平、人口和其他因素，向城市化地区提供补助金，以支持公共交通
- 第5337条（固定导轨/巴士）：通过更换和重建基本项目，力求维持公共交通系统处于良好的维修状态
- 第5309条（固定导轨资本投资补助金）：为关注当地的重点事项，改善关键走廊的交通选择，对新建和扩建的铁路、快速公交和渡轮系统提供补助金

- 第5339条（巴士及巴士设施）：提供资金更换、修复和购买公共汽车和相关设备，以及建造公共汽车相关设施
- 第5310条（增强老年人和残疾人的行动能力）：提供资金支持交通，以满足老年人和残疾人的特殊需要

TIP发展过程

概述

在确定通过区域目标资助流程所资助的项目时，MPO成员与市政当局、州政府机构、公众成员、倡导团体和其他利益攸关方合作。为帮助确定推进MPO六个目标领域进展的项目和优先次序，MPO董事会在其项目选择过程中使用以下评估标准：

- 安全
- 系统保护和现代化
- 能力管理和流动性
- 清洁空气/可持续发展的社区
- 交通公平
- 经济活力

此外，MPO还制定了投资计划，旨在未来20年将区域目标资金引导到MPO的重点领域，以帮助实现该目标。该投资计划如下：

- 十字路口改善
- 完整街道
- 主要基础设施
- 自行车网络和人行道连接设施
- 社区连接设施
- 交通现代化

MPO选择通过TIP开发流程获得区域目标资金的项目包含在上述六个投资项目当中。关于MPO投资计划的更多信息，参见第2章。

近年来，MPO已经将基于性能的计划 and 规划(PBPP)实践纳入其TIP开发和其他过程中。上述做法旨在帮助将MPO资金投入到实现运输系统的具体成果中。MPO的目标和投资项目是其PBPP框架的关键组成部分。在2018联邦财政年度，MPO开始为具体的绩效措施设定目标。随着时间的推移，MPO将更紧密地将其业绩目标、投资决策以及监测和评估活动联系起来。关于PBPP的更多信息，参见第4章以及附件A（表A-2）。

延伸服务和数据收集

在联邦财政年度的早期开展延伸服务，届时各城市和城镇指定TIP联系人，并开始制定优先考虑联邦资金的项目清单，MPO工作人员要求该地区城市和城镇的工作人员确定其重点项目。MPO工作人员将项目资金请求汇总为一个总体项目，包括所有自行车网络和人行道连接设施、完整街道、十字路口改善以及被确定为通过TIP获得资金的潜在候选人的大型基础设施项目。由于将考虑资助所有独立申请该项目的的项目，通过MPO的社区连接设施寻求资金的项目不包括在总体中。MPO目前没有将交通现代化项目列入总体中，因为该项目的接收流程目前正在制定中。总体包括处于不同准备水平的项目，具体涵盖已完成重要工程和设计工作的项目，以及仍处于概念或规划阶段的项目。MPO工作人员收集总体中每个项目的数据，以便对这些项目进行评估。

项目评估

MPO员工根据其实现MPO目标的程度来评估项目。为了让MPO工作人员进行完整的项目评估，自行车网络和人行道连接设施、完整街道、十字路口改善和大型基础设施项目必须有功能设计报告，项目计划须包括功能设计报告中定义的详情，当项目接近25%的设计阶段时，通常会达到一个阈值。为了通过MPO的社区连接设施项目完成对正在考虑的项目的评估，项目提议者必须向MPO的工作人员提交一份完整的申请。

为了应对最近的TIP周期中已经规划好的项目的成本大幅增加，MPO董事会在2022-2026联邦财政年度TIP周期之后成立了一个委员会，以进一步探讨项目成本增加的原因，并设计MPO政策变更，以支持更可靠的项目交付。The TIP Project Cost Ad Hoc Committee于2021年6月开始工作，并于2021年9月向MPO全体董事会提出了一套政策建议。这些变更于2021年11月4日被MPO正式采纳，并在制定2023-2027联邦财政年度TIP时生效。

在其他变更中，MPO选择编纂其政策，要求项目发起者提交25%的设计，并在被编入TIP之前获得其项目的最新成本估计。虽然这一新政策在2023-2027联邦财政年度TIP周期正式生效，但MPO希望在其实施的第一年保持这一阈值的灵活性，因为该政策直到TIP开发开始后才被采用。此外，在达到25%的设计阶段之前，仍可对项目进行评分，以使发起者了解其项目在多大程度上符合MPO的目标和评分标准。

所有项目的评估结果将提交给MPO董事会成员，供其在TIP中规划。将评分草案直接与项目提议者分享，鼓励提议者审查分数并提供反馈意见，以便MPO工作人员作出任何必要的调整和得出准确的最终结果。在提议者审查分数后，最终的评分结果将公布在MPO的网站上，MPO成员、市政官员和公众成员可以审查该结果。

TIP准备日

TIP规划周期中期的重要的步骤是TIP准备日，MassDOT和MPO的工作人员均参加该会议。在此次会议上，MassDOT项目经理提供了与当前规划的项目相关的成本和进度更改的最新信息。MPO的工作人员帮助MPO董事会对TIP中已经规划的年份进行更新，以及在TIP未来的年份增加新项目，必须考虑到该成本和进度变化。

在TIP Project Cost Ad Hoc Committee提出的其他新政策中，MPO董事会通过了一项政策，要求成本增加25%或以上（成本低于1000万美元的项目）或250万美元或以上（成本超过1000万美元的项目）的项目发起者向MPO董事会提交这些成本增加的原因。然后，MPO将根据成本

效益评估将这些项目与其他项目进行比较，然后再决定是否以更高的成本为这些项目提供资金。这些成本变化最常通过MassDOT员工和MPO员工在TIP准备日期间的对话披露，这使得这一新政策在TIP发展的这一阶段尤其重要。

工作人员建议和TIP草案

通过评估结果和项目准备就绪的信息（即项目完全设计和准备施工的程度），MPO工作人员就如何在TIP中规划区域目标资金编制建议或一系列规划场景。其他考虑因素（例如项目是否包括在远程教育方案中，是否满足已确定的运输需求，或促进整个区域的运输投资分配）也被纳入该规划场景。但是工作人员的建议常常受到资金的限制—取决于可用的资金。波士顿地区MPO在2023-2027联邦财政年度有大约6.45亿美元的区域目标资金可供使用。在此TIP周期，MPO董事会成员对公路项目的区域目标计划的多个方案进行了讨论，并在2022年3月确定了一个首选方案。

除了优先考虑地区目标资金外，MPO董事会还审查并批准了MassDOT建议的全州公路项目。董事会还审查和批准MBTA、CATA 和 MWRTA的运输资本计划的资金规划。

批准 TIP

在确定一个首选的规划场景后，通常在三月下旬，MPO董事会投票决定发布TIP草案，以进行为期21天的公众审查。通常在4月底或5月初进行评论，在此期间，MPO邀请公众、市政官员和波士顿地区的其他利益攸关方审查拟议方案并提交反馈意见。在公众审查期间，MPO工作人员主持公开会议，讨论TIP文件草案并征求其他意见。

在公众审查期结束后，MPO董事会将审查全部市政和公众意见，并可能改变文件或其方案的内容。MPO董事会批准TIP，并将其提交给Federal Highway Administration (FHWA) 和Federal Transit Administration (FTA) 批准。MassDOT将MPO认可的TIP纳入国家运输改善计划(STIP)。FHWA、FTA 和United States Environmental Protection Agency在联邦财政年度结束的9月30日之前审查STIP的认证。

对TIP的更新

即使TIP在最终确定之后，由于项目进度、项目成本、资金来源或可用收入的变化，通常也必须进行行政修改、修订和调整。可能需要在不同的筹资年度重新规划项目方案，或为项目规划额外资金。

有关行政更改及修订的通告将公布在MPO的网站上。如有必要进行修订，MPO会通过电子邮件通知受影响的市政当局、利益攸关方和公众成员。在对修正案采取最终行动之前，MPO通常会有21天的公众审查期。在特殊情况下，MPO可投票将公众评论期缩短至至少15天。行政修改和调整是微不足道的，通常不需要公众审查期。

继续参与TIP的工作

P公众意见是交通规划过程的一个重要方面。请访问 bostonmpo.org 了解更多关于MPO的信息，查看整个TIP，并提交您的意见。您也可以通过访问 bostonmpo.org/subscribe 提交您的联系信息，注册接收电子邮件新闻更新和通知。如果需要无障碍格式的TIP副本，请通过以下任何方式联系MPO工作人员：

邮寄地址：Boston Region MPO c/o CTPS Certification Activities Group, 10 Park Plaza, Suite 2150, Boston, MA 02116-3968

电话：857.702.3702（语音）

对于有听力或口语障碍的人，可通过国家MassRelay服务联系：

使用 TTY 或听力转接：800.439.2370

使用语音转接：866.887.6619

通过文字传递语音：866.645.9870

传真：617.570.9192

电子邮件：publicinfo@ctps.org

2022-2026联邦财政年度 TIP 的执行摘要也提供了翻译版本：

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