

# 長期交通運輸計劃的 執行總結

## 介紹

此份文件——《目標2040》——是波士頓都會區規劃組織(MPO)的長期交通運輸計劃(LRTP)，它將指導本地區交通運輸網絡投資的決策，使該系統從目前的狀態向著MPO對其所展望的未來發展。

波士頓都會區規劃組織所展望的是一個現代化且維護良好的交通系統，該系統能夠撐起一個可持續的、健康的、宜居且經濟活躍的地區。為了實現這個願景，交通系統必須安全且具有彈性，融入新興技術並提供公平的可及性、卓越的機動性以及多元化的交通選擇。

為了幫助實現MPO的願景，此份LRTP會確立目標、評估需求並排定優先次序，MPO將獲得聯邦資金去對資本項目進行設計和規劃。然而，考慮到本地區的交通運輸基建日漸老化且資源有限，MPO會繼續在此份LRTP中解決以下難題：

我們要怎樣在財政資源有限的現實背景下去維護交通運輸網絡以滿足目前的需求，去改造並升級它去滿足將來的要求？

MPO明白波士頓地區存在各種不同交通運輸需求。系統的維護和現代化、安全性、運輸能力管理和機動性，環境、經濟活力和環境公平都必須得到解決和平衡，從而實現MPO的目標。為了應對這個挑戰，《推薦計劃》會說明MPO向重大基建項目和投資規劃提供適當資金的方法。

在制訂上一份LRTP——《2040進展藍圖》——時，MPO重新評估了其過往的做法，並制定新的方針：不再計劃將大部分資金投入到投資龐大的紓緩交通擁堵項目中，而是預留更多資金給支持單車、行人的營運和管理型小項目，捷運項目以及主要道路的改善。《2040進展藍圖》會繼續執行這個做法，為營運和管理型計劃增加資金。

MPO根據現時的聯邦高速公路法例——《修復美國地面交通(FAST) 法案》——制訂出《2040進展藍圖》，FAST法案會對MPO的行動作出規管。此外，公眾的參與亦不斷地為MPO的決策過程提供了重要意見。在制訂此份LRTP過程中，MPO進行了廣泛的外展活動，務求令公眾的參與變得方便、受歡迎，使人人都參與其中。尤其是MPO力爭為那些一貫極少參與可持續的、全面的、合作進行的(3C)規劃程序的人士打破參與障礙，這些人士包括少數族裔和低收入群體、75歲或以上人士、17歲或以下人士以及英文水平有限人士和殘疾人士。這些外展活動透過MPO的《公眾參與計劃》去執行，該計劃著重於擴大電子設備溝通方式和互動參與技術的使用

## 交通需求

本地區的交通需求早在制訂《目標2040》時已獲得了評估，以幫助MPO委員會決定對LRTP中的哪些項目進行注資。與《目標2040》相關的《需求評估》中包括本地區地面交通運輸系統現時的使用情況；對將來可能的使用情況作出推測；它與土地使用條件和環境的相互影響；它為低收入人士、少數族裔和其他一直以來未獲得足夠服務的族群所提供的服務是否足夠。《需求評估》同時亦透過MPO基於執行效果的計劃過程為監督進展設立基線。

《需求評估》的數據已在MPO網頁上公開，以幫助公眾獲得相關信息並使計劃過程更加透明化。MPO網頁上亦可查看《需求評估》文件，它對這些數據進行了匯總，並確定與MPO每一個目標相關的本地區最迫切的需求。《需求評估》顯示，交通運輸系統需要大量的維護和現代化升級，亦需要解決所有交通運輸模式的安全性和機動性問題。

MPO職員根據《需求評估》和公眾的意見編制出一份全面的《項目與計劃匯總》，它們可獲得資金去解決特定的問題；此份LRTP中被選中進行評估的項目與計劃是直接來自此份清單。

## 願景、目標和目的

MPO在制訂《目標2040》的《需求評估》過程中，在重新審視其現時的願景、目標和目的時，會將所提供的公眾意見納入考慮。根據這些意見，MPO對願景說明作出了修訂，額外強調了交通運輸系統的維護和適應力。MPO和公眾繼續展望將來的交通運輸系統會重點關注與以下主題有關的目標：

- 安全性
- 系統維護和現代化
- 運輸能力和機動性
- 清潔的空氣和可持續社區
- 運輸公平
- 經濟活力

MPO在修訂每個目標範疇的目的時，亦會將公眾意見納入考慮。除了加強聚焦於系統的維護和適應力的目的外，運輸公平目的亦作出了修訂。其它改動包括使得這些目的與MPO的角色和職責一致，與新的計劃要求一致。

MPO利用目標範疇去對《需求評估》中的交通運輸網絡的問題以及相關要求進行歸類。這個結構使得MPO能夠設定多個目標，如果這些目標得以實現，就會為特定的問題帶來解決方法並幫助本地區實現其願景目標。（請看圖ES-1）

圖ES-1

《目標2040》願景、目標和目的

主要願景說明

波士頓都會區規劃組織(MPO)展望一個現代化且維護良好的交通系統，該系統能夠撐起一個可持續的、健康的、宜居且經濟活躍的地區。為了實現這個願景，交通運輸系統必須安全且具有彈性，融入新興技術並提供公平的可及性、卓越的機動性以及多元化的交通選擇。

目標	目的
<b>安全性</b>	
所有交通運輸模式都將是安全的	<ul style="list-style-type: none"> <li>•降低所有模式發生碰撞的次數和嚴重程度和安全事故次數</li> <li>•減少交通運輸造成的嚴重傷亡</li> <li>•</li> </ul> <p>進行投資並制訂支援方案，幫助保護交通工具乘客、工作人員和公眾的安全和保障不會受到威脅</p>
<b>系統維護和現代化</b>	
對交通運輸系統進行維護以及現代化升級，為系統的恢復作出計劃	<ul style="list-style-type: none"> <li>•維護交通運輸系統（包括鐵路、捷運和使用中的交通運輸基礎設施），使它們處於良好的狀態</li> <li>•對所有模式的交通運輸基礎設施進行現代化</li> <li>•對現時或將來出現的極端情況（海平面上升、洪水以及其它自然的或與安全有關的人為影響）有預計計劃應對能力的項目會得到優先處理</li> </ul>
<b>運輸能力和機動性</b>	
更高效地利用現有設施的運力並增加運輸選項	<ul style="list-style-type: none"> <li>•加強所有模式的可及性，尤其是捷運和使用頻率高的交通工具</li> <li>•支持鐵路管理和營運策略的執行去增強出行的可靠性、緩和擁堵情況，並支持非單人乘坐交通工具的出行選擇範圍</li> <li>•透過低成本投資去強調運輸能力管理；優先處理聚焦於低成本營運/管理型的改善項目，如十字路口改善、捷運優先和完整街道解決方案</li> <li>•提升捷運的可靠性</li> <li>•增加捷運站點和停靠點四分之一英里範圍內的人口和僱員百分比</li> <li>•支持基於社區和私人主導的服務和計劃去滿足開頭/最後一英里、反向通勤和其它非傳統捷運/交通運輸需求，包括75歲或以上人士和殘疾人士的需求</li> <li>•支持更好地管理捷運站機動車輛和單車停泊能力和使用情況的策略</li> <li>•投入資金對單車/行人網絡進行改善，從而透過擴展現有設施和縮小差距去創建一個單車和可用人行道設施的連接網絡（包括本地區和鄰近各社區之間的）</li> <li>•增加單車網絡可用設施的人口百分比和就業場所</li> <li>•消滅貨運網絡的瓶頸路段/改善貨運可靠性</li> <li>•加強貨運聯合運輸的連接</li> </ul>

## 運輸公平

保證所有人士不論種族、膚色、原屬國籍、年齡、收入、能力或性別都可以從MPO投資中同樣地受益，而不會造成不均衡的負擔。

- P優先處理會令公平人口\*受惠的MPO投資\*
  - 使MPO針對所有公平人口\*的注資項目的環境、健康和安全方面的潛在損害影響降到最低\*
  - 推動促進支持所有年齡段的交通運輸（年齡友好型社區）投資
  - P推動促進支持所有人群（無論能力如何）都可以使用的的投資
- \*公平人口包括被定義為少數族裔、英文水平有限、75歲或以上以及17歲或以下、身有殘疾的人士；以及低收入家庭的成員。

## 清潔的空氣和可持續社區

創建一個環境友好型的交通運輸系統。

- 減少波士頓地區所有交通運輸模式的溫室氣體排放
- 減少與交通運輸有關的其它污染物
- 使交通運輸系統的負面環境影響降到最低
- 支持土地

## 經濟活力

確保我們的運輸網絡能為經濟活力提供一個堅實的基礎。

- 回應勞動人口的出行需求
- 將本地區居民的居住/交通運輸成本負擔降到最低
- 推動促進有利於以居住、商業和物流為目標的開發地點以及MBTA “聚焦40” 計劃中所確定的“優先地點”的交通運輸投資
- 推動促進與地區土地使用計劃的密集發展戰略一致的交通運輸投資

數據來源：波士頓地區MPO

願景、目標和目的共同為MPO基於執行效果的規劃實踐奠定了基礎，這反過來亦對MPO進行的所有工作產生了影響，這些工作包括為LRTP評估和挑選項目和計劃，為運輸改善計劃（TIP）挑選項目，為統合規劃工作計劃(UPWP)挑選規劃研究。

## 注資交通運輸網絡

在此份計劃所涵蓋的20年間，波士頓地區MPO對如何規劃\$29億聯邦資金擁有自由裁量權，這些資金可用於高速公路交通運輸項目或者撥給捷運項目。聯邦機構建議MPO假設從聯邦財政年度(FYs)2025到2040，稅收會以每年2.2%的速度增長。在同一期間，MPO亦被建議假設項目成本會以每年4%的速度上漲。如果這些假設成立，項目成本在將來會由於購買力減弱而超過可用的稅收。

在《目標2040》的財務計劃（會在第3章中進行探討）中，會看到MPO是如何計劃在解決各種不同需求和依靠有限的預計稅收進行操作之間取得平衡的。財務計劃包括MPO將注資的特定的地區重大交通運輸項目的預計成本，以及在計劃執行期間為某些計劃預留的特定金額，這些資金將對小型項目進行注資。由於這些小型項目對地區而言並無重大意義，因此不會在LRTP中進行單獨說明，但它們將透過TIP計劃程序進行篩選。

除了匯報MPO的注資決策，此財務計劃亦會提供本州計劃投資者波士頓地區高速公路項目上的資金信息。它亦會說明麻省海灣運輸局(MBTA)、安角運輸局(Cape Ann Transportation Authority,)和西區地區運輸局(MetroWest Regional Transit Authority)預計可獲得的資源，讓它們能夠為本地區提供、改善捷運服務。

## 推薦計劃

《目標2040》重申MPO為一系列投資計劃預留自由注資資金的政策，會繼續以營運-管理的方式去進行計劃，並優先處理低成本的非重大基建項目。MPO同意繼續為以下現有投資計劃注資，這些計劃的目的在於優先處理MPO透過其TIP進行注資的交通運輸項目類型：

- 十字路口改善：該計劃支持以下項目：改善信號燈（包括幾何上的改善）去縮短行人過馬路的時間，為車輛增加迴轉車道，並改善人行道。
- 完整街道：該計劃支持以下項目：打造連續人行道，建造單車道和單車徑，改善道路幾何結構和連接，加強暴雨排水系統。
- 單車徑網絡和行人徑銜接：該計劃支持以下項目：擴展單車徑網絡，打造新的共享路徑，實施交通減速改善手段，以及改善標識。
- 社區接駁（即之前的社區交通運輸、停車、清潔的空氣和機動性計劃）：該計劃支持以下項目：開通開頭和最後一英里穿梭巴士，更新捷運技術，增加捷運站附近的車輛和單車停泊空間，為所有旅客（包括有出行障礙的人士）改善單車和行人基建設施，打造或改進出行指南和教育。
- 重大基建：該計劃支持以下大型項目：對主要高速公路和主幹道進行現代化升級或擴建。該計劃亦囊括為交通運輸系統增加運輸能力或者成本超過\$2000萬的項目。

此外，基於《需求評估》所提供的信息和公眾意見，MPO經投票後決定

- 擴展“完整街道計劃”以順應為巴士專用車道和相關基建的注資，以及氣候彈性改善；
- 擴展“社區接駁計劃”，將利於長者使用交通運輸工具的投資納入其中；
- 制訂一份新的投資計劃——“捷運現代化計劃”

除了制訂這一系列的計劃，MPO亦為每一個投資計劃修訂了它的注資目標：

- “完整街道計劃”（包括為巴士專用車道注資）——百分之45
- “十字路口改善計劃”——百分之13
- “單車和行人計劃”——百分之5
- “社區接駁計劃”——百分之2
- “捷運現代化計劃”——百分之5
- “重大基建計劃”——百分之30

重大基建項目由MPO注資並已納入《目標2040》中，請看ES-1表格。

### ES-1表格

#### 《推薦計劃》中由波士頓地區MPO注資的重大基建項目

工程名稱	現時成本
重建Rutherford Avenue，從City Square至Sullivan Square（波士頓）	\$152,000,000
Sumner隧道的路面、天花板和牆體重建，新的噴氣鼓風機以及其它控制系統（波士頓）	\$126,544,931
Route 126、Route 135/MBTA和CSX鐵路的十字路口改善（Framingham）	\$115,000,000
Route 4/225 (Bedford街)和 Hartwell大道 (萊克星頓)	\$30,557,000
Western大道(Lynn)	\$36,205,000
橋樑更換，Route 27 (North Main Street)上架Route 9 (Worcester Street) 和交流道改善 (Natick)	\$25,900,000
McGrath Boulevard (Somerville)	\$66,170,710
重建Route 1A (Main Street) (Walpole)	\$19,906,000
橋樑更換，New Boston Street，由MBTA負責 (Woburn)	\$15,482,000

MBTA = Massachusetts Bay Transportation Authority（麻省海灣運輸局）。MPO = Metropolitan Planning Organization（都會區規劃組織）。

數據來源：波士頓地區MPO

在《目標2040》中，MPO針對捷運網絡將MBTA將來的捷運注資資金全部用於系統基建維護、可及性改善以及系統改進。《目標2040》亦說明MPO承諾會對《本州執行計劃》中的項目進行計劃、注資。

下方的ES-2表格列出的是撥給《目標2040》中的計劃的資金總額清單。

ES-2表格  
撥給《目標2040》中的計劃的資金

計劃	撥出資金
MPO自由注資計劃：重大基建項目	\$594,099,800
MPO自由注資計劃：撥給捷運的公路資金	\$49,131,200
MPO自由注資計劃：完整街道計劃	\$1,296,464,600
MPO自由注資計劃：十字路口改善計劃	\$367,057,800
MPO自由注資計劃：單車/行人計劃	\$139,360,300
MPO自由注資計劃：社區接駁計劃	\$55,413,900
MPO自由注資計劃：捷運現代化	\$118,534,700
MPO自由注資計劃：未分配資金	\$283,798,100
公路注資總額	\$2,903,860,400

MPO = Metropolitan Planning Organization（都會區規劃組織）。

數據來源：波士頓地區MPO

## 系統執行效果

執行《目標2040》期間，波士頓地區MPO將繼續轉為以基於執行效果的方式去對本地區交通運輸系統進行投資。MPO以執行效果為基礎的設計與規劃(PBPP)實踐著重確保交通運輸投資決策是以實現所訂立目標為方向。PBPP的工作主要分為三個階段：

- 計劃：各機構為交通運輸系統訂立目標和目的，確定執行效果評估方法以追蹤實現這些目標的進度，並訂立執行目標。他們會確定並獲取數據，進行必要分析去支持這些程序。這些工作為決策構建了一個框架。
- 投資：各機構使用PBPP在計劃階段所構建的框架去制訂交通運輸資金的投資策略。MPO將這些決策記錄在它的TIP和LRTP中。
- 監督和評估：在完成計劃和投資後，各機構透過檢討和報告他們的成果和執行效果去監督他們的進度。他們追蹤趨勢動態並蒐集數據去了解投資決策的結果，並對目標和實際執行效果進行對比。



MPO的PBPP程序包括回應聯邦PBPP要求的工作。各州、公共交通運輸機構和各MPO必須為多個界定的執行效果範圍設定目標、進行監督和報告，從而實現透過交通運輸投資去改善這些範圍內的執行效果的目標。

### ES-3表格

#### 聯邦執行效果範圍和執行效果評估主題

執行效果範圍	執行效果評估主題
捷運安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 意外死亡事故</li> <li>• 受傷</li> <li>• 安全事件</li> <li>• 系統可靠性</li> </ul>
捷運基建設施狀態	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車輛狀態</li> <li>• 設備狀態</li> <li>• 基建設施（固定導軌）狀態</li> </ul>
道路安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 意外死亡事故，包括非機動車輛使用者</li> <li>• 重傷，包括非機動車輛使用者</li> <li>• 死亡率</li> <li>• 重傷率</li> </ul>
NHS基建設施狀態	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NHS橋樑狀態</li> <li>• NHS路面狀態</li> </ul>
NHS系統表現	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NHS上行程時間可靠性（所有車輛）</li> <li>• NHS上卡車行程時間可靠性</li> </ul>
CMAQ-交通擁堵	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NHS道路上繁忙時段的過度延誤</li> <li>• 非SOV出行的佔比</li> </ul>
CMAQ-排放物減少	透過CMAQ計劃注資的項目所帶來的排放物減少屬於空氣質量改善範圍

CMAQ = 擁堵緩解和空氣質量。MPO = Metropolitan Planning Organization（都會區規劃組織）。

NHS = 全國公路系統。Non-SOV = 非單人乘坐車輛。

數據來源：波士頓地區MPO

為滿足聯邦要求，MPO的LRTP必須

- 列出聯邦要求的執行效果評估方法和MPO為這些評估方法所設定的目標
- 根據這些聯邦要求的評估方法對波士頓地區的交通運輸系統執行效果進行說明。

《目標2040》的第5章列出了聯邦要求的執行效果評估方法和目標，並根據這些評估方法對波士頓地區交通運輸系統的狀態進行了說明。關於該系統狀態的一些附加信息會在《需求評估》進行說明。

LRTP亦會提出一個投資框架，該框架的基礎是MPO的目標和目的，以及旨在改善在這些和其它範圍的交通運輸執行效果的項目和計劃。第5章提出了《目標2040》的地區性重大項目和投資計劃可能會怎樣改善聯邦執行效果範圍的執行效果。這些長期投資策略將會影響MPO每年在TIP中的短期資金投資決策。最後，第5章會解釋MPO將如何就執行效果進行報告，以及如何在將來擴展它的PBPP實踐。

## 運輸公平

作為聯邦捷運局和聯邦高速公路管理局的聯邦資金的接收方，MPO必須遵守聯邦第VI號法案、環境公平(EJ)以及由這些機構所提出的其它非歧視要求。第6章《運輸公平執行效果報告》記錄了MPO在制訂LRTP時執行了第VI號法案、EJ的分析要求。該章節有一張《推薦計劃》項目的地圖，地圖覆蓋的地區是少數族裔和低收入群體集中的地方，還有一份差別性影響和不均衡負擔(DI/DB)分析，以此判斷少數族裔和低收入人群是否受到《推薦計劃》中可以在MPO地區交通要求模型中整體被效仿的項目的不均衡影響。<sup>1</sup>

DI/DB分析的目的在於同時滿足第VI號法案差別性影響和EJ分析要求，這個分析找到了將來可能會由被效仿項目造成的並影響少數族裔人群的潛在差別性影響，以及將來可能為低收入人群帶來的不均衡負擔。<sup>2</sup>負面影響可能會是較遲享受到或完全享受不到福利或者帶來不合理的負擔。在這份LRTP中，MPO職員利用地區出行要求模型把將來潛在的差別性影響和不均衡負擔分成十級：

- 可及性級別
  - 60分鐘捷運行程內可到達工作地點
  - 60分鐘捷運行程內有零售商舖
  - 40分鐘捷運行程內有醫療服務機構
  - 40分鐘捷運行程內有2年制和4年制課程的高等教育學院

1 DI/DB分析是對地區重大注資目標項目所進行的分析，這些項目可以在MPO的地區交通要求模型中被效仿。有五個項目會改變交通運輸網絡的運載能力。

2 差別性影響是一項面部中立政策或者做法所造成的影響，這個政策或做法會由於種族、膚色或者原屬國家而不適當地影響某個群體的成員，在這種情況下，接收方的政策或做法缺乏實質性的合法理由而且有一個或以上可滿足相同合法目標的備選方案，而這些方案所帶來的基於種族、膚色或者原屬國家的不適當影響會比較少。

不均衡負擔是指一項中立政策或做法對低收入人群造成的影響比非低收入人群更為不均衡。如發現不均衡負擔，會要求接收方評估備選方案並切實可行地減輕負擔。

- 機動性級別
  - MPO運輸分析區間(TAZs)所產生的捷運出行平均行程時間
  - MPO TAZs所引起的捷運出行平均行程時間
  - MPO TAZs所產生的公路出行平均行程時間
  - MPO TAZ所引起的公路出行平均行程時間
- 環保級別
  - 每平方英里的一氧化碳排放量
  - 每平方英里的擁堵出行里程

在出行要求模型中對兩個場景進行測試，以此確定所提議的交通運輸網絡對少數族裔、低收入人群、非少數族裔和非低收入人群所帶來的預測性影響，影響以上面這些度量級別作為測量標準。在第一個場景中，展望會在2040年實現的交通運輸網絡包括被效仿項目（一個構建場景），而另一個2040場景則不包括它們（一個非構建場景）。在構建和非構建場景下，將少數族裔和低收入人群分別與非少數族裔和非低收入人群之間差異進行對比。最後，MPO職員執行MPO的DI/DB政策草案去確定這個對比是否反映了對少數族裔人群造成的差別性影響，以及對低收入人群造成的不均衡負擔。DI/DB政策在制訂《目標2040》過程中首次生效，它解釋了MPO如何確定並解決由《推薦計劃》被效仿項目造成的將來潛在的差別性影響和不均衡負擔。在FFY 2018，MPO職員開始著手進行為被效仿項目制訂DI/DB政策的兩階段式工作中的第一段；第二階段工作即將在FFY 2020進行，政策草案將根據該項工作進行修訂。現時的DI/DB政策草案顯示，假設這個發現沒有被度量標準的預測誤差歪曲的話，如果少數族裔或低收入人群比非少數族裔或非低收入人群更容易受到不利影響，那麼將來就會出現潛在的差別性影響和不均衡負擔。

《目標2040》DI/DB分析顯示，《推薦計劃》被效仿的項目並未帶來差別性影響和不均衡負擔

## 空氣質量和溫室氣體分析

MPO職員為《目標2040》進行了兩種類型的空氣質量分析。第一類是根據聯邦和本州法律的要求，對LRTP的項目進行合規測定，這是專門為解決臭氧和一氧化碳問題而進行的。要求執行合規測定是為了確保獲得聯邦批准，而資金會被撥給與空氣質量目標一致的交通運輸工作。

空氣質量合規分析表明，《目標2040》LRTP符合《清潔空氣法案》和《交通運輸合規條例》對1997臭氧“國家環境空氣質量標準”(NAAQS)和一氧化碳NAAQS的要求，LRTP已經準備好在這個階段遵守這些條例的所有指引和要求。分析亦表明，波士頓

地區MPO的LRTP的執行與“麻省實施計劃”的空氣質量目標一致，與該計劃一致。

第二類空氣質量分析根據本州法律的規定，對LRTP和TIP項目的溫室氣體(GHG)排放進行了預測。法律要求GHG排放量要在2020前降低至比1990年的水平少25%，在2050前降低至比1990年的水平少80%。為了實現目標，麻省政策要求交通運輸部門推動健康的交通運輸模式並支持智能發展的開發。

麻省運輸部(MassDOT)為MPO提供州內的二氧化碳(CO<sub>2</sub>)排放物（絕大部分是GHG）的預測數據，數據來自州內出行要求模型。這些預測數據基於麻省所有LRTP的推薦項目的匯總清單，同時由MPO提供的小型項目二氧化碳排放減少量“非模型”統計作為補充。

整體而言，對比2020基線案例（一個非構建場景），在2020行動場景（一個構建場景）中MPO的LRTP所計劃的所有項目實現了州內的二氧化碳排放量減少。2040行動場景亦同樣預測了對比2040基線案例所實現的州內的二氧化碳排放量減少。

這些結果表明，交通運輸部門在遵守《全球變暖解決方案法案》的情況下有望朝著實現GHG排放量減少的目標作出積極進步。MassDOT和各MPO將繼續執行實現本州GHG減少的長期目標所需要的步驟。

## 總結

《目標2040》會繼續MPO注資支持單車、行人的營運和管理型項目、捷運項目以及主要道路改善的做法。MPO預期，繼續這個過程將有助於實現它對將來所展望的交通運輸願景，改善波士頓地區居民的生活質量，改善整個地區的環境。