

执行总结

ES.1 什么是联合规划工作计划？

联合规划工作计划 (UPWP) 由波士顿地区大都会区规划组织 (MPO) 制定，解释了波士顿地区的联邦交通规划基金在特定联邦财政年度 (FFY) 将会如何分配。具体而言，UPWP 是按照联邦强制性大都会区交通规划流程（亦称为 3C 规划流程，参见侧边工具栏）而制定的一项财政计划。

UPWP 的制定过程包括对在特定年度内为了造福地区而可以开展的所有潜在交通规划研究和技术分析进行优先级排序。我们在 UPWP 中记录了高优先级研究的范围和预算。目的是确保研究成果能够帮助实现 MPO（通过公众流程）为地区设定的交通目标。

基本而言，UPWP 可以作为下列信息的来源：

1. 面向政府官员、市区官员和普通大众的信息，信息涵盖预计在波士顿地区完成的地面交通规划项目和计划
2. 面向联邦和州机构官员的预算信息，信息关于波士顿地区 MPO 计划如何在代表 MPO 开展的研究和计划中分配联邦大都会区规划基金

波士顿地区的定义是什么？

波士顿地区占地面积约为 1,317 平方英里，包括 97 个城镇，包括波士顿市周边的城镇，北至 Ipswich，南达 Marshfield，西抵 州际公路 495。这一地区共有 300 多万人口，提供大约 200 万份工作。该地区包含多样化的社区，既包括乡村化程度较浓厚的社区（诸如 Dover），也包括市中心地区（例如波士顿和 Cambridge）。因此，交通规划必须考虑到该地区的人口组成、文化、环境和出行多样性。

大都会区规划组织指什么？

为了接收交通基金，对于美国境内人口数量达到 50,000 的每个城市化地区，其必须与州政府、本地政府以及其他利益相关方共同开展持续性交通规划流程。这种所谓的 3C 规划流程必须具有这三种特征：持续性、综合性和协作性。

大都会区规划组织 (MPO) 是负责开展这一规划流程的实体。波士顿地区 MPO 由一个负责进行决策的委员会组成，并且其员工以及中央交通规划员工会提供相应支持。

UPWP 与 波士顿地区 MPO 目标之间有何关系？

波士顿地区 MPO 负责规划波士顿地区未来的交通状况。MPO 在 20 年愿景的指导下开展工作，愿景内容就是在该地区建成现代化、安全、平等、具有可持续性的先进交通系统。这一愿景在 MPO 现行《长期交通规划》（LRTP，即 Charting Progress to 2040 《2040 年发展蓝图》）中有所描述，并且会在目前正在制定过程中的 LRTP（Destination 2040 《2040 年目标》）中进一步扩展讨论。在实现这一地区性愿景的过程中，由 UPWP 资助的交通规划工作是不可或缺的一部分。

波士顿地区的交通目标如下：

1. 安全：无论通过何种方式出行，都能确保安全。
2. 系统保留：维护交通体系。
3. 清洁空气/清洁社区：创建环保型交通体系。
4. 容量管理/出行服务：更高效地使用现有设施的容量，并在正常运行的基础上增加交通容量。
5. 交通平等：无论收入水平和少数族裔人口数量，让所有社区都可享受具有可比性的交通体验和高品质服务。
6. 经济活力：确保我们的交通网络能够为经济的高速发展提供稳健基础。

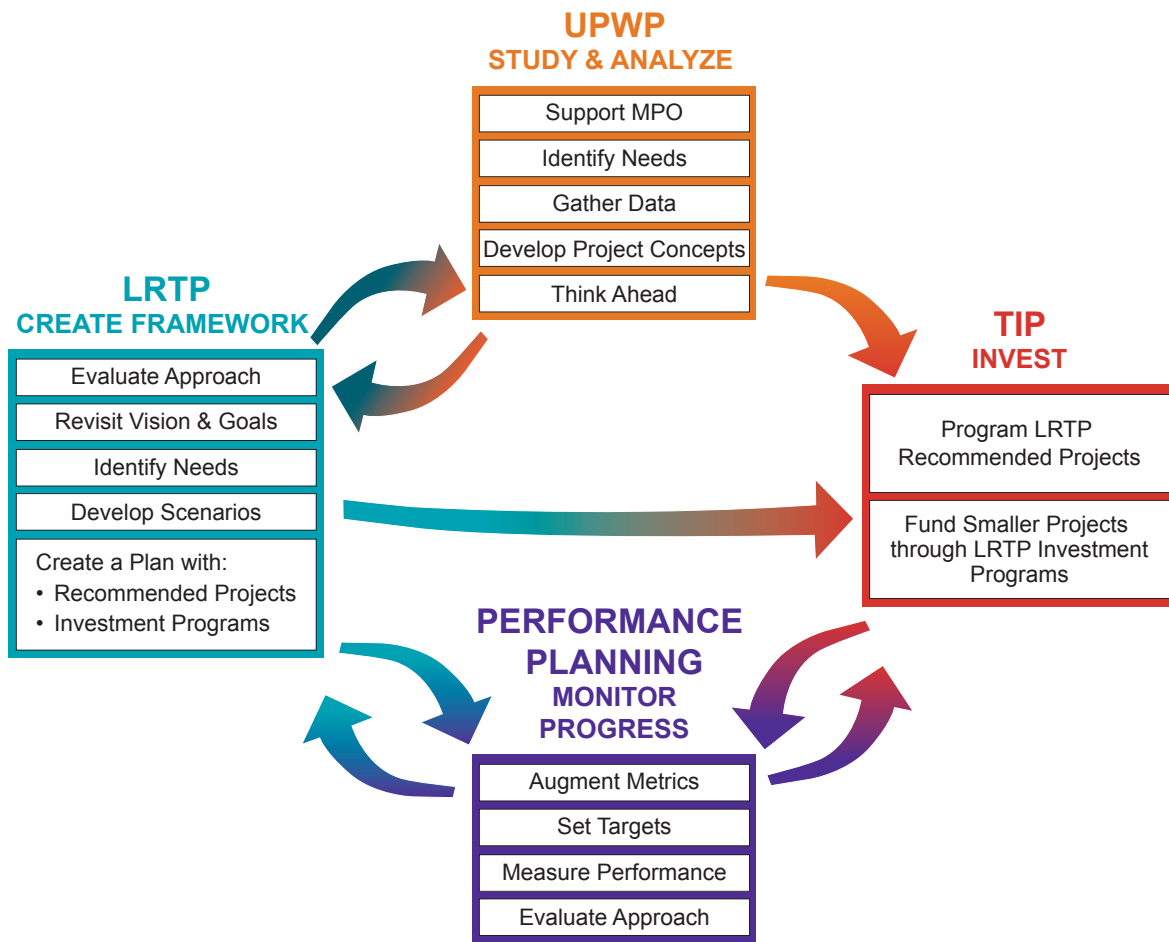
3C 规划流程

3C 规划流程是开展富有成效的交通规划的一种方式。联邦政府要求 MPO 开展的流程必须具有持续性、综合性和协作性。

- 持续性：交通规划应该同时着眼于长期目标和短期目标，强调不断演进的进展过程（从体系规划到项目规划、分配和实施）。完成这一工作时，必须认识到有必要对数据和计划进行持续再评估。
- 综合性：交通规划应当将流程的所有阶段和等级整合在一起，并且应该仔细研究所有模式，确保拥有一种兼顾平衡的规划和规划方法。规划流程应该包括对相关非交通元素（例如土地使用、环境资源和人口）的分析。
- 协作性：交通规划流程应该鼓励体系内的所有用户积极参与，此处的用户包括企业、社区团体、环保组织、出行的公众、货运企业以及普通大众。

除了 LRTP 和 UPWP，MPO 还会为至波士顿地区制定《交通改善计划》(TIP)。TIP 是 MPO 的短期资本投资计划，描述了在未来五年时间内预计实施的交通施工项目，并确定了各项目的优先级。图 ES-1 描述了下列各项之间的关系，包括：LRTP 愿景和目标、MPO 工作的规划基础 UPWP、TIP，以及监控和评估地区目标达成进度的流程。

表 ES-1
LRTP、TIP 和 UPWP 之间的关联



大都会区规划基金是什么？

联邦政府通过已写入《美国法典》第 23 章和第 49 章法律的联邦交通计划，针对地面交通体系的资助、规划和运营过程制定法规。关于地面交通法律的最新一次重新授权是《修复美国地面运输法案》（Fixing America’s Surface Transportation）。

支持 UPWP 中所述的很多工作的联邦资金主要有两个来源：联邦高速公路管理局 (FHWA) 和联邦公共交通管理局 (FTA)。联邦资金来源还包括马萨诸塞州交通部 (MassDOT) 提供的本地匹配金额，联邦资金来源如下：

- FHWA 3C 规划 (PL)：FHWA 规划资金会按照由联邦立法确立的分配公式分配给 MassDOT 交通规划办公室 (OTP)，由该办公室负责开展 3C 规划流程。OTP 会按照公式将这些资金分配给马萨诸塞州的诸多 MPO，公式主要的考量因素是该地区的道路里程和人口数量。公式由马萨诸塞州地区规划机构联合会 (MARPA) 负责制定，所以此公式又称为“MARPA 公式”。波士顿地区 FFY 2019 分配的 3C PL 资金为 \$3,727,192，其中包括州匹配基金。在所分配资金中，UPWP 规划的资金数量为 \$3,727,187。
- FTA 3C 规划 (§5303)：FTA 按照《联邦公共交通法》第 5303 节就公共交通项目向各个 MPO 提供 3C 规划基金。这些基金需要当地提供匹配金额，会按照分配公式进行分配，并由 MassDOT 进行管理。波士顿地区 FFY 2019 分配的 FTA 资金为 \$2,181,986，其中包括所有当地匹配基金。在此 UPWP 中，针对由中央交通规划员工（为 MPO 的员工）、MassDOT 和大都会区规划委员会 (MAPC) 代表 MPO 完成的工作，规划的总金额为 \$1,825,897，描述如下：
 - MPO FTA 3C 规划 (§5303)：在 UPWP 中规划用于由 MPO 员工完成的工作的 FTA 基金的总金额为 \$1,347,600，其中包括本地匹配资金。
 - MassDOT 3C 规划 (§5303)：在 UPWP 中分配给 MassDOT FFY 2019 工作的 FTA 基金的总金额为 \$151,000，其中包括本地匹配资金。MassDOT 会使用这些资金向 MPO 就整个财政年度的公共交通规划协助事宜签发协约（协约即“MassDOT 公共交通规划协助事宜”）。
 - MAPC 3C 规划 (§5303)：波士顿地区的 FTA 分配资金中还有一部分会给 MAPC。MAPC 使用这些资金开展 UPWP 中所规划的公共交通规划研究。在 UPWP 中分配给 MAPC FFY 2019 工作的 FTA 基金的总金额为 \$327,297，其中包括本地匹配资金。

UPWP 还有其他资助来源吗？

是的，除了由 MPO 资助的工作以外，MPO 的员工（中央交通规划员工 (CTPS)）也会完成由州交通部门资助的规划分析和研究，这些州交通部门包括 MassDOT、马萨诸塞海湾交通管理局 (MBTA) 和马萨诸塞州港口管理局 (Massport)。关于这些由相关机构资助的研究的更多信息，请参见第 6 章。在 FFY 2019，在此 UPWP 中规划用于需由 MPO 员工完成的项目的机构资助金额如下：

- FHWA 全州规划和研究 (SPR) : \$306,000 (包括州匹配基金)
对于 3C PL 基金，FHWA 按照分配公式向 OTP 提供 SPR 基金。OTP 会使用这些基金在全州范围内开展规划和研究项目。UPWP 仅描述了将会在波士顿地区开展的由 SPR 提供资助的研究；然而，OTP 对于如何在全州范围内分配这些基金提供了完整列表，请参见文档《SPR 交通规划工作计划》。
- MassDOT 5303 节: \$151,000
- 其他 MassDOT : \$357,500
- MBTA : \$618,950
- Massport: \$25,000
- 其他来源: \$234,600

波士顿地区 MPO 的目标

通过开展 3C 规划流程，波士顿地区 MPO 希望达成下列目标：

- 确立交通问题并制定可能的解决方案。
- 在短期因素和长期因素之间取得平衡。
- 不仅要代表本地考量和地区考量，同时也要顾及交通和非交通目标和影响。
- 考虑广泛影响并积极听取所有利益相关方的反馈，协助实施机构及时制定政策和项目决策。
- 帮助实施机构基于地区需求和资源确立交通活动的优先级。
- 遵循所有联邦交通、环境公正和平等权利立法。

ES.2 此 FFY 2019 UPWP 中包括哪些研究和活动？

在接下来的所有章节中，会提供有关工作计划、研究、支持活动和技术分析的详细信息，共分为下列类别：

- 验证要求和行政管理活动：UPWP 包含 MPO 必须完成的多项活动，MPO 只有完成这些活动，联邦政府才能继续将其认证为 MPO，MPO 才有资格接收和分配联邦交通资金，也才能够相应维护其数据源和电脑设备。有关这些工作领域的更多详情，请参见第 4 章和第 7 章。
- 持续性/继续进行中的工作计划：此处所指的工作领域能够针对区域内的城镇提供技术分析和规划研究方面的支持。有关这些研究和技术的更多信息，请参见第 5 章。

- 新研究：每年都会提供特定金额的资金供 MPO 员工开展新研究。这样做的目的是提高员工的实践知识水平，改善分析方法，并且评估实施战略。有关这些新研究的更多信息，请参见第 5 章。
- 相关机构资助的研究和技术分析：CTPS 会完成由州交通部门资助的规划分析和研究，这些州交通部门包括 MassDOT、马萨诸塞海湾交通管理局 (MBTA) 和马萨诸塞州港口管理局 (Massport)。关于这些由相关机构资助的研究的更多信息，请参见第 6 章。

表 ES-1 包含分配用于 MPO 的 FFY 2019 3C 规划活动的预算。此表反映了 FHWA 大都会区规划 (PL) 基金和 FTA 5303 节基金，而 CTPS 和 MAPC 预计会在 FFY 2019 支出这些资金。此表同时还反映了 CTPS 将会使用其他交通机构提供的资金完成的工作。

第 4 章至第 7 章提供了在 FFY 2019 将会由 CTPS 完成的交通规划活动的相关详细信息。在 FFY 2019 获选接收基金的新研究在下表 ES-2 中进行了总结，并且第 5 章中提供了更多详细信息。

表 ES-1
FFY 2019 联合规划工作计划预算

按照 CTPS 预算类别分类的 3C 研究和计划	3C PL 基金	5303 节基金	已提议 FFY 2019 预算
行政、资源管理和支持活动	\$429,020	\$190,040	\$619,060
MPO 认证要求	\$1,895,980	\$814,930	\$2,710,910
由 MPO 资助的持续性规划研究和计划	\$135,040	\$114,500	\$249,540
由 MPO 资助的非持续性新研究	\$513,980	\$201,130	\$715,110
直接支持	\$45,000	\$27,000	\$72,000
CTPS 3C 研究和计划的总额	\$3,019,020	\$1,347,600	\$4,366,620

表 ES-1 (cont.)

由相关机构资助的 CTPS 工作	相关机构 基金	直接 支持	已提议 FFY 2018 CTPS 预算
MassDOT SPR 基金	\$300,000	\$6,000	\$306,000
MassDOT 5303 节基金	\$150,000	\$1,000	\$151,000
MassDOT 其他基金	\$357,500	\$-	\$297,100
MBTA 基金	\$615,700	\$3,250	\$618,950
Massport 基金	\$24,500	\$500	\$25,000
其他	\$234,600	\$-	\$234,600
由相关机构资助的 CTPS 项目工作的总额			\$1,693,050
CTPS 预算总额 (3C 和相关机构工作)			\$6,059,670

预算数值包括工资、管理费用和直接支持。

按照 MAPC 预算类别分类的 3C 研究和计划	3C PL 基金	5303 节基金	已提议 FFY 2019 预算
MAPC 行政、资源管理和支持活动	\$326,051	\$125,400	\$451,451
MAPC 规划研究和技术分析	\$382,116	\$201,897	\$584,013
MAPC 3C 预算总额	\$708,167	\$327,297	\$1,035,464

按资助计划分类的 3C 预算小计总额	\$3,727,187	\$1,674,897	\$5,402,084
--------------------	-------------	-------------	-------------

由相关机构资助的 CTPS 工作	\$1,693,050
FFY 2019 已规划资金总额 (CTPS 3C 预算、由相关机构资助的 CTPS 预算和 MAPC 3C 预算)	\$7,095,134

3C = 持续性、综合性和协作性。CTPS = 中央交通规划员工。FFY = 联邦财政年度。MAPC = 大都会区规划委员会。MassDOT = 马萨诸塞州交通部。Massport = 马萨诸塞州港口管理局。MBTA = 马萨诸塞海湾交通管理局。MPO = 大都会区规划组织。PL = 规划。SPR = 全州规划和研究。UPWP = 联合规划工作计划。

表 ES-2
FFY 2019 资助的非持续型新研究

项目编号	研究或计划	已提议 FFY 2019 CTPS 预算	页码
13292	人行道报告卡片评估精要报告	\$65,000	5-4
14359	反向通勤区域分析	\$65,000	5-9
14360	关于中心商务区交通服务获取情况的研究	\$85,000	5-6
13619	"高速公路的低成本改善 FFY 2019 瓶颈位置"	\$60,000	5-11
13419	FFY 2019 解决次级区域高优先级道路的安全、出行和使用问题	\$120,000	5-13
13519	FFY 2019 解决 LRTP 需求评估中的高优先级廊道问题	\$120,000	5-15
13290	有关道路使用情况的全新和新兴衡量指标	\$60,000	5-17
14361	路肩的未来发展	\$35,000	5-8
13291	对高速公路容量图进行的更新	\$85,000	5-18
20903	MPO 员工提出的研究主题	\$20,110	5-20
非持续型和持续型新研究的总额		\$715,110	

备注：随着 FFY 2019 UPWP 预算工作的继续进行，此处的信息可能会有更新。
CTPS = 中央交通规划员工。FFY = 联邦财政年度。LRTP = 长期交通规划。MPO = 大都会区规划组织。PL = 规划。UPWP = 联合规划工作计划。

ES.3 创建 UPWP 和监督研究进展的流程是什么？

UPWP 的制定过程

每年都需要完成 UPWP 创建流程，既包括产生和评估新研究想法，也包括更新持续性技术分析活动、认证要求和行政支持活动的范围和与其交付成果。

新研究想法有多个来源，分别如下：

- 通过社区会议以及与八个次级区域市政规划团体之间的会议获得的公众意见
- 通过会议从地区交通顾问委员会获得的意见，在这些会议中，MPO 员工会讨论研究想法以及顾问委员会成员组织的优先交通项目
- 通过全年举行的会议从 UPWP 委员会获取的意见，会议双方即为 MPO 的该委员会和 MPO 员工。UPWP 委员会负责监管整份 UPWP 文档的制定过程。
- 现有规划文档，诸如 MPO 的交通堵塞管理流程 (CMP) 和 LRTP 需求评估；MBTA 的长期资本规划；MAPC 为了在波士顿地区实现智能增长而制定的长期规划 MetroFuture；以及其他近期研究
- 针对有关解决联邦交通规划重点领域的研究，FHWA 和 FTA 所发布的过往指导（有关联邦重点领域的更多信息，请参见第 3 章和表 3-1）
- MPO 员工在有关 UPWP 和其他 CTPS 制作报告的外联活动中和公共评论期内收到的公众意见函和研究提议
- 与 MassDOT、MBTA 和 MAPC 进行的咨询，在文件制定过程中，以及当出现关于交通规划需求的新想法时全年都可以进行此类咨询
- MPO 员工确定的需求，因为在 MPO 员工与其他各方（例如州和本地相关机构、组织和社区团体）之间的持续互动中会涌现出某些需求

关于新研究的想法都会编进《拟议新研究大全》内。会按照下列条件对各项提议进行评估：其对帮助地区实现 LRTP 目标有何作用；其所解决的交通模式；研究的规模；实施过程的时间框架；其会造成哪些类型的影响；其是否能够推进现有工作的主体部分；以及过去是否曾考虑过此提议，或者此提议是否为全新想法。

MPO 致力于通过包容性和协作性决策制定过程来持续改善其流程。出于此原因，MPO 致力于在 UPWP 的整个制定过程中让广泛的多元化利益相关方参与进来。

MPO 员工会持续寻求公众意见，以收获可编入《拟议新研究大全》的想法，也会让各个参与方积极讨论、评估并最终确定需要包含在 UPWP 内的高优先级研究。而且，员工正在努力改善 MPO 的沟通渠道，包括下列方式：

- 富有吸引力的网站，对于希望改变波士顿地区交通规划流程的人员而言，其可以作为一项资源
- 活跃的 Twitter 账号 (@BostonRegionMPO)，会发布有关交通规划新闻和活动的信息
- TRANSREPORT 博客，会在上面以易于使用的格式发布 MPO 研究和数据
- 针对倡议团体或社区团体的具有目标性的外联活动，尤其是那些代表过去不太参与 MPO 流程的人群的团体
- 由 MPO 的交通合作伙伴举办的公众活动，员工会在这些活动中设置信息和资源服务台并听取公众意见
- CTPS 的开放式办公时间谈话活动，届时人们如果希望就 TIP 项目、UPWP 提议或“社区交通技术协助”申请寻求反馈或建议，则其可以与 MPO 员工进行一对一交流

什么是公众审阅流程？

每年，来自公众外联表格的反馈会构成 UPWP 中的大部分意见。接近每个 UPWP 制定流程的结尾时，MPO 会投票决定发布初版文件供公众审阅，此初版文件会描述持续性工作、新研究和财务信息。然后，MPO 会邀请公众就初版 UPWP 文件发表意见。MPO 会将文件发布到 MPO 网站 (www.bostonmpo.org) 供公众下载，并且会通过 MPOinfo（电子邮件收件人列表，包括市政联系人、感兴趣的公众人员以及地区内的其他利益相关方）和 Twitter 账号来向公众宣布发布事宜。MPO 会通过电子邮件消息来让所有联系人知晓即将到来的公众评论机会并让其参与到 MPO 的决策制定流程中来，也会通过电子邮件消息来宣布由 MPO 赞助或举办的其他活动。MPO 员工也会在 CTPS 办公时间谈话活动和由 MPO 或其交通合作伙伴（包括 MassDOT 和 MBTA）举办的公众活动中积极听取公众意见。MPO 员工会将在此公众评论期内收到的所有意见进行整理，并将其呈献给 MPO 委员会。

关于 FFY 2019 UPWP 初版文件公众审阅流程的相关信息，请参见附件 B。

如何监控进度和成果呢？

MPO 会监督由 UPWP 资助的研究的进度，方式如下：批准详细的工作计划和工作范围，审阅月度进度报告，通过季度报告跟踪 UPWP 研究的预算和实际支出的更新情况，并按照是否已达到工作计划中所描述的目标以及是否已生成所描述的交付成果来批准发布交付成果。

ES.4 MPO 还从事哪些事情？成员有哪些？

交通规划流程

《联邦资助高速公路法案》第 134 节第 23 条和《联邦公共交通法案》（可能会不时修订）第 5303 节均要求城镇化区域开展 3C 规划流程，从而生成与大都会地区的规划目标相一致的目标和计划，只有这样其才有资格接收联邦基金。为了遵循这一要求，波士顿地区 MPO 设定了具体目标来指导 3C 规划流程。

作为其 3C 规划流程的一部分，波士顿地区 MPO 每年都会制定 TIP 和 UPWP。这些文件，以及每四年制定一次的 LRTP，均称为认证文件（在第 2 章第 2.1.2 节有描述），并且 MPO 必须拥有这些文件，才能符合联邦要求并获得认证；这一认证是接收联邦交通基金的先决条件。MPO 不仅需要满足制定认证文件的强制性要求，其还必须确立并开展具有包容性的公众参与流程，也需维护交通模型和数据源来支持空气质量合格决定、交通公平性分析以及长期和短期规划工作和行动计划。

波士顿地区 MPO 成员资格

波士顿地区 MPO 有 22 个具有投标资格的成员委员会构成，这些委员会包括州立机构、地区性组织和市政部门。MPO 管辖范围内的 97 个城镇的地图见第 1 章图 1-1。

现将这些具有投票资格的永久性 MPO 成员列举如下：

- MassDOT (3 席)
- MAPC
- MBTA
- MBTA 咨询委员会
- Massport
- 波士顿市政厅 (2 席)
- 地区交通咨询委员会

经投票选出的具有投票资格的 MPO 成员指市政部门。在 8 个 MAPC 次级区域中，每个区域都会有一个市政部门拥有一席，而且还有四个非固定型市政席位（两个市区，两个镇区）。目前经投票选出的成员，以及他们所持有的席位，已列举如下：

- Beverly 市政厅 – 北岸任务小组
- Everett 市政厅 – 非固定型市区
- Framingham 市政厅 – MetroWest 地区性协作组织
- Newton 市政厅 – 非固定型市区
- Somerville 市政厅 – 市内核心地区委员会
- Woburn 市政厅 – 北部郊区规划委员会
- Arlington 镇 – 非固定型镇区
- Bedford 镇 – 关于本地地区之间协作的 Minuteman 顾问团体
- Braintree 镇 – 南岸联盟
- Lexington 镇 – 非固定型镇区
- Medway 镇 – SouthWest 咨询规划委员会
- Norwood 镇 – 三河本地地区间委员会

FHWA 和 FTA 会作为咨询（无投票资格）成员参与委员会的事务。关于 MPO 具有投票资格的成员的详细信息，详见第 2 章。图 2-1 显示了 MPO 成员身份、CTPS（MPO 员工）的组织。

大都会区规划委员会次级区域团体

大都会区规划委员会 (MAPC) 是波士顿地区的地区性规划机构，也是 MPO 的成员机构之一。

为了支持地区规划流程并提高合作和协作程度，波士顿地区被划分为八个次级地区团体，这些团体会涉及规划流程中的市政代表。这些团体能够更好地关注对于其特定次级区域尤其具有重要意义的规划主题。

- 市内核心地区委员会 (ICC)
- MetroWest 地区性协作组织 (MWRC)
- 关于本地地区之间协作的 Minuteman 顾问团体
- 北岸任务小组 (NSTF)
- 北部郊区规划委员会 (NSPC)
- 南岸联盟 (SSC)
- SouthWest 咨询规划委员会 (SWAP)
- 三河本地地区间委员会 (TRIC)

ES.5 文档概览

本 UPWP 文档的结构如下：

- 第 1 章提供了有关本文档的更多背景信息、撰写本文档的目的、其能够如何帮助 MPO 实现地区性交通目标，以及 FFY 2019 的可用基金。
- 第 2 章提供了有关大都会区交通规划流程和波士顿地区 MPO 成员机构的背景信息。
- 第 3 章提供了相关法规框架的详细信息，这一法规框架可指导 UPWP 制定过程和规划接收基金的研究和活动。
- 第 4 章描述了在 FFY 2019 年需要完成的认证要求活动（包括向 MPO、其委员会以及相关流程和活动提供的支持），同时也描述了分配至各计划和活动的现有预算。
- 第 5 章不仅列出了工作成品，还列出了截至 2018 年 9 月末已完成或预计完成的 FFY 2015–18 UPWP 研究的汇总表格，包括报告和技术备忘录；汇总了将会从 FFY 2018 延至 FFY 2019 的 MPO 规划研究和技术分析；对获选可在 FFY 2019 接收资助的新规划研究进行了描述；并且包括 MPO 员工针对各市区和地区开展的持续性技术分析和支持工作的更新版描述。
- 第 6 章对由相关机构资助的相关交通规划研究和技术分析进行了描述，这些研究和分析将会由 CTPS 在 FFY 2019 完成。这些内容包括重复性合约，例如 MassDOT 的《全州规划和研究》(SPR) 拨款；持续性合约，例如 MassDOT 第六条计划以及 MBTA 的国家公共交通数据库：数据收集和分析；以及新合约。
- 第 7 章针对资源管理和由 MPO 员工开展的支持活动提供了详细信息和 FFY 2019 预算。
- 第 8 章包括相关预算汇总表格，列出了联邦大都会区规划基金将会如何分配至本 UPWP 中所记录的支持活动、研究和计划。本章为联邦官员和州官员提供了必要的信息，以便其能够批准使用基金和管理合约。
- 附件 A 列出了在波士顿地区正在开展的（或即将开展的）非 MPO 交通规划项目/研究的项目汇总信息。这些项目适用单独的审阅和批准流程，不受 MPO 权限的管辖。之所以将这些内容也包括在 UPWP 之内，是为了提供将在波士顿地区开展的计划和研究的全景图，也可确保 MPO 规划工作与其他持续性工作进行协调。
- 附件 B 描述了用于制定和审阅 UPWP 初版文件的公众参与流程。此附件同时还包括在公共审阅期间收到的关于 UPWP 初版文件的书面意见的总结，也包括 MPO 对这些意见的回复。

- 附件 C 包括 FFY 2019 《拟议新研究大全》，同时也描述了 UPWP 委员会和 MPO 用于筛选新研究的评估流程。
- 附件 D 包含对通过 UPWP 规划的具体地点研究的地理分布进行的更新版分析。
- 附件 E 包含缩略词词汇表。