

2013 交通改善方案(TIP)

九縣舊金山灣區

2013 年 7 月 18 日

MTC 決議案 4075 號

卷 I: 概述和項目列表

MTC 項目專員

Alix Bockelman
主任， 程序和分配

Ross McKeown
基金經理

Sri Srinivasan
項目經理

程序和分配組專員
Marcella Aranda
Adam Crenshaw
Craig Golsblatt
Kenny Kao
Anne Richman
Theresa Romell
Glen Tepke
Peg Yamada

交通運輸改善方案(TIP)

聯邦政府要求的交通運輸改善方案(TIP)是一項灣區陸路交通重大項目組合方案，此類項目接受聯邦撥款當地或受聯邦規限的行動制約或具有區域重要性。大都會交通運輸委員會(MTC)作為三藩市灣區九個縣區域而受聯邦政府指定的大都市規劃機構(MPO)，該委員會每六年至少要有一次編制和採納 TIP。TIP 為期六年，必須受年度財務方案的制約，即是指定用(亦稱為「規劃」)項目的金額不得超過估計可用金額。TIP 必須包括列明能夠透過財務方案而可實施的方案項目。TIP 的採納必須附帶空氣品質合格評估和其調查結果。聯邦規則還要求在 TIP 批准之前必須為公眾提供給予意見的機會。

TIP 中列有公交、公路、當地道路、自行車和行人等各項投資項目。除了部分本區域的機場、海港和私人擁有公車和路軌設施改善項目之外，所有具有當地重要性的交通運輸項目或受到聯邦行動措施要求的項目均屬 TIP 的一部分。所有包括在 MTC 制定的 TIP 中的項目必須與灣區的區域交通運輸方案(RTP)保持一致。

2013 年 TIP：特色與重點

- 2013 年 TIP 達到現今的聯邦交通法案：21 世紀邁步向前進步(MAP-21)的要求。國會在 2012 年 7 月通過了 MAP-21。
- 2013 年 TIP 包括大約 880 項交通運輸項目，其中包括某些方案類別的數份分類表，例如州公路維修保養方案。
- 2013 年 TIP 規劃為期為期六年，從 2012-2013 財政年度至 2017-2018 財政年度。
- 2013 年 TIP 包括聯邦、州和當地的項目規劃，在 6 年 TIP 期間總共花費約\$170 億。
- 2013 年 TIP 包括總項目撥款\$520 億(包括六年 TIP 階段之前、TIP 階段期間和之後的撥款)。
-

可在以下 MTC 網站查閱 2013 年 TIP 內容：<http://www.mtc.ca.gov/funding/tip>。

作為一項附加特色，還可透過 MTC 的網上(網路為主)撥款管理系統(FMS)以互動方式查看 TIP 個別項目的最新資訊：http://www.mtc.ca.gov/funding/fms_intro.htm。

部分項目用圖示方法向網上讀者列明項目的地點。無法上網的讀者可在奧克蘭 MTC-ABAG 圖書館查閱項目目錄影印本，該圖書館位於 101 Eight Street，亦可在灣區的主要公立圖書館查閱。

Plan Bay Area (RTP) 和 TIP

區域交通規劃(RTP), *Plan Bay Area*, 是今後二十八年內指引灣區交通運輸投資項目的綜合性指南。RTP 透過瞭解解決緊要的交通需求而提供撥款金額以及針對交通需求制定該筆撥款應如何使用, 藉此為我們灣區的交通運輸系統投入多少當地而奠定財務基礎。RTP 根據對未來收入的實際預測每四年更新一次, 以反映新的規劃重點和不斷改變的項目增設與交通流量需求設想。RTP 中的項目方案還必須有助於保障區域空氣品質。可在 MTC-ABAG 圖書館和以下網站查閱 *Plan Bay Area*: <http://onebayarea.org/>。

可持續社區策略(SCS)

*Plan Bay Area*是一個全新的與以往RTP不同的文件, 因為立法第一次要求MTC和ABAG採納可持續社區策略, 這將在區域交通規劃中協調土地使用和交通。合並起來, 土地使用模式和交通投資目標旨在減少9個縣區域內汽車和輕型卡車的溫室氣體排放量。*Plan Bay Area*順承加州2008年參議院375號法案提出了新要求, 它要求州內的18個大都會地區減少由汽車和輕型卡車排放的溫室氣體。這一點相當重要, 因為交通占溫室氣體污染的百分之40, 而科學家表示溫室氣體導致氣候變化。

*Plan Bay Area*也提到了如何容納灣區未來增長的挑戰。我們的人口預計從2011年的700萬增長到2040年的大約900萬。我們需要作出交通, 住房, 和土地使用的決定, 從而保證現代人和下一代人在灣區的高品質生活。可持續社區策略促進密集混合用途的商業和居民住房開發, 便於步行和騎車, 並且接近公共交通, 工作, 學校, 購物, 公園, 休閒和其他設施。

2011年三月, MTC和ABAG在塑造可持續社區策略中邁出了第一步, 他們介紹了最初遠景場景, 表現了區域該如何向哪種方向發展, 才能可持續的容納到2035年增長的200萬人口。土地使用分配強調了在169個當地提議的優先發展地區(PDAs)的增長, 通過沿區域核心公共交通網絡容納百分之百的城市和城市邊緣的新增長。一個關鍵的PDA策略部分是在朝著創建滿足現有和新增居民和勞動者需求的完整社區過程中, 避免無規劃的 “一個一個項目來” 的增長方式。土地使用分配也強調了保護區域農業景觀和自然資源區域, 包括優先保護地區(PCAs)。優先保護地區包含了超過100個區域重要意義的空地, 它們有著長期保護的共識, 同時也面臨近期發展壓力。PCAs和 PDAs互補: 促進PDAs內的密集型發展減少了區域空地和農業用地的發展壓力。如果成功了, *Plan Bay Area*將為人們提供更多交通選擇, 創造更多適宜居住的社區和減少那些造成氣候變化的污染。規劃也展望了如何保護空地和其他自然資源。

*Plan Bay Area*遠景由三 “E” 的 “經濟, 環境和公平” 原則而來。這個遠景旨在支持一個繁榮和具有國際競爭力的經濟, 提供一個健康和安全的環境, 並且為所有灣區居民提供平等的共享那些維護良好高效的區域交通系統的機會。這7個委員會為*Plan Bay Area*採納的目標為區域對於三個 “E” 的原則給出了具體表達。目標包括氣候保護, 足夠的住房, 健康和安全的社區, 空地和農業保護, 平等的使用, 經濟活躍性, 和交通系統的效率。*Plan Bay Area*的政策和投資被指定去幫助實現這些目標和去推進三個 “E” 原則。一個

以表現為基礎的規劃方式被用來幫助聚焦在可衡量的潛在投資結果和它們支持政策目標的力度。在2012年1月，MTC完成了對於一些提議被包含進Plan Bay Area的特定項目的評估。性能分析考慮是否這些項目支持了規劃的性能指標和每個項目的成本效益水平。分析的結果，被稱為“交通項目性能評估”，連同2012年冬季的公共參與，幫助形成權衡討論和Plan Bay Area交通投資策略的發展，於2012年4月發布。交通投資策略之後與ABAG的“工作-住房聯系策略”相結合，創造了一個針對Plan Bay Area的首選土地使用和交通投資策略。這兩個機構在2012年5月17日採納了首選策略。首選策略將被當作由加州環境質量法案(CEQA)要求的環境影響報告(EIR)的一部分進一步評估。

工作人員還完成了一項投資項目分析，該分析著重低收入和少數族裔人口(附錄 A-2)。投資分析報告中提出的一個主要問題是：「低收入和少數族裔人口是否在 TIP 的財務投資中公平的分享到利益？」

鑒於分析報告的某些局限性，該分析報告嘗試對低收入家庭分配投資(或「利益」)採取相對保守的方法。結果表明，根據幾項指標，2013 年 TIP 為低收入和少數族裔社區，與該區域人口或整體行程相比，相對地分配較多的公共撥款。

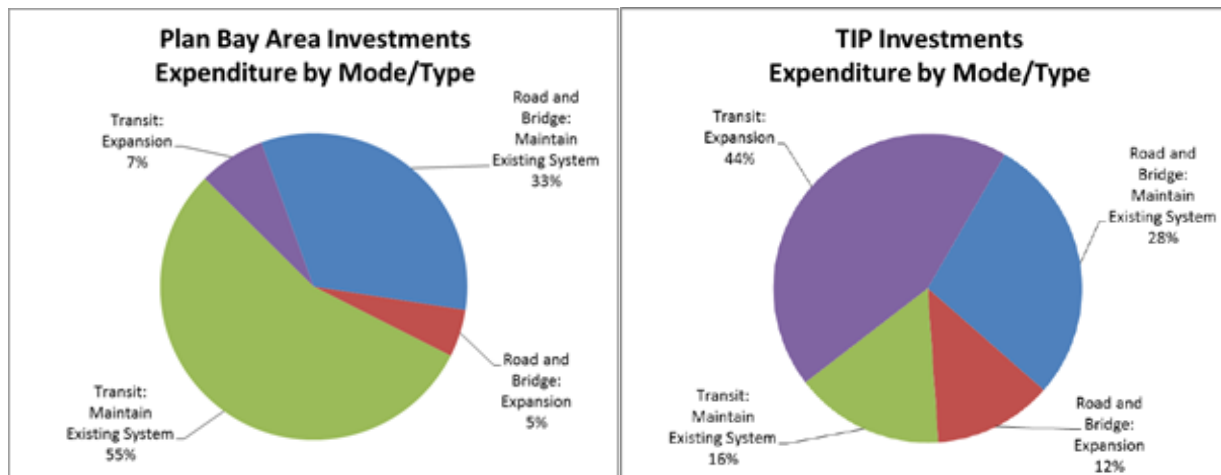
- 分析總結概述在 2013 年 TIP，有著更高比重的投資，相比於少數族裔和低收入人口出行的比重。
- 進一步鉅研按方式的投資，會發現結果類似。例如，對於公共交通，結果表明對於低收入人群，投資比重（百分之 57）略高於出行比重(百分之 55)。少數族裔公共交通出行投資比重（百分之 63）高於少數族裔人口比重，也高於少數族裔的公共交通出行比重（百分之 62）。對於街道和道路投資，這些結果證實了關於少數族裔出行，但沒有證實關於低收入司機的車行距離。然而，在任何情況下，這些結果都沒有證明一個系統的低收入和少數族裔的不滿狀況。
- 第五章分析發現，在 2013 年 TIP 內，聯邦和州在少數族裔和大多數群體或乘車人公共交通目的撥款的分配上沒有不同的影響。

這項分析是 TIP 的補充內容，將使更多便於用戶使用的投資數據對公眾開放。工作人員設想這個分析將是動態的並由利益相關方的反饋而進一步發展。除了加強低收入和少數族裔人口的聚焦型投資分析外，未來的分析還會關注不同的方面。

投資決定

Plan Bay Area 將百分之 87 的未來 28 年內 2890 億交通財政收入致力於維持和管理區域的現有交通網絡，包括公共交通，橋梁，高速路和當地街道和道路。如下述所闡述，其他投資欄目包括公共交通的擴展；橋梁，高速路和完整街道，共占百分之 13。

Plan Bay Area 的政策，灣區的區域交通規劃，支持對現有交通系統的維護和管理，作為第一需要，通過對百分之 90 的灣區公共交通提供者的公共交通運營和資金重置成本撥款和對百分之 56 的灣區路網當地街道和道路的維修。



投資類別	預計支出 YOES 十億	TIP 支出 YOES 十億
公共交通：維持現有系統	\$159	\$3
公共交通：擴展	\$21	\$7
道路和橋梁：維持現有系統	\$94	\$5
道路和橋梁：擴展	\$15	\$2
限額和貿易儲量	\$3	\$0
总计	\$292	\$17

Plan Bay Area 全部內容可在 MTC 網站上瀏覽

<http://onebayarea.org/regional-initiatives/plan-bay-area.html>

通過比較，TIP 覆蓋了一個六年的時間段，並且包括了 170 億的項目。對於 TIP，支出可以被大概分類為：

- 維修現有系統-80 億，或百分之 44。
- 系統擴展—90 億，或百分之 66

TIP 僅限於聯邦感興趣的項目和方案；當地的公交營運和維修保養項目以及當地街道和道路的維修保養項目通常不歸納在 TIP 中。

下文簡述了 RTP 的三個主要投資類別和 TIP 近期更具體的撥款策略。如需進一步了解，請見 Appendix A-40, Plan Bay Area 中的投資計劃，“Financial Plan.”。

對現有系統的維修和管理：投資類別包括公共交通車輛的更換和維修，以及高速路和當地道路的保養。也包括通過系統運營方案對於系統的管理。

為確保適當維修保養，該區域目前正在進行一些最重大的項目，包括海灣大橋東段加固和 BART 路軌車更換方案，以及對於 AC Transit 和 Santa Clara VTA 的預防性維修(請參閱下文中的「2013 年 TIP 花費超過兩億的項目」的內容)。

2013 年 TIP 中的街道和道路投資標準預計為將路面保持在與目前相同的「尚可」狀況。TIP 和 *Plan Bay Area* 的其中一個主要差異是街道和道路修復的大部分收入是透過煤氣稅津貼提供，該項撥款已經包括在長遠方案中，不要求成為 TIP 的一部分，因為此類項目是使用當地撥款。就近期規劃而言，將在為期四年的期間，「一個灣區撥款方案」(One Bay Area Grant Program)向灣區九縣提供\$3.2 億的 STP/CMAQ 撥款。當地街道和道路修復是本項撥款的合格項目類別之一。另外，行政管轄處接受 One Bay Area 報款，被要求通過董事會決議或一個與加州完整街道 2008 法案相一致的方案來執行完整街道政策，從而確保非機動車人士的需求在項目發展中被考量。

為了滿足公交重大維修保養項目需求，*Plan Bay Area* 投資將解決公車、路軌電車和渡輪更新的撥款，和百分之 76 的其他優先投資需求，例如復原軌道，橋梁和列車控制系統。另外，MTC 公交重大項目優先方案十年需求和收入評估表明，如果公交重大項目更換與修復項目規劃符合聯邦公交管理局的十年期方案撥款要求，需求將在該十年期的中段(2017-2019 年)達到高峰，BART、Caltrain 的主要列車更換以及其他車輛的更換支出在該階段將達到高峰(請參閱附錄 A-11)。鑒於上述需求，為了使該十年期的現金流轉趨於平緩，MTC 設計了一種建立儲備金的方法，指引\$1.5 億到車輛更換儲備金，以滿足今後的規劃需求。此外，MTC 還撥出\$1.5 億的 STP 撥款，用於為 FTA 方案提供額外費用，支持今後的主要車隊更換、固定的導向修復和其他首要的重大項目需求並且支持 TSP 項目的實施。

規劃包括了不同的策略，從而有效地管理系統，引導向更高的生產力和現有區域交通設施上的更大承載量。在該六年期間，本區域已經為Lifeline交通運輸方案項目撥出撥款；氣候關注方案；灣區公交營運業者安全專案和保安專案；區域營運方案，例如511、公交業績方案、區域共乘方案、交通運輸行銷、重點保護區、公路營運(包括公路業績方案、事故管理和區域信號定時和技術協助)。在2013年TIP中已經規劃將約\$2.7億的STP和CMAQ撥款用於支持此類活動。此外，還透過OBAG方案在四年期間向灣區九個縣的部分自行車和行人項目，和可居住社區交通(TLC)之類的合格項目類別提供\$3.2億的STP/CMAQ撥款。

公共交通，橋梁，高速路和完整接到擴展：本投資類別將投資款項用於擴展高生產率項目的交通設施。此類投資包括高交通流量/收費車道、公路和路軌擴展、以公交為主導的制定政策、貨物交通運輸、快速公車路線/公車快線服務等。TIP 中的所有主要公交擴展項目

均是 MTC 第 3434 號決議(附錄 A-7「區域公交擴展方案」)的其中一部分，該決議代表該區域對灣區公交擴展項目的共識協議。

在 2013 年 TIP 中的主要策略擴展項目，以先後順序列明：

- BART 擴展服務路段，從 Warm Springs 站至 Berryessa 站
- 新三藩市中央地鐵
- 三藩市跨灣總站/Caltrain 市中心擴展服務路段 — 第一階段工程
- BART Warm Springs 站擴展服務路段
- 索諾瑪縣—馬林縣地區路軌通道
- Capitol Expressway 輕軌公交(LRT)擴展服務路段

如需瞭解 2013 年 TIP 中，總項目成本超過兩億的項目完整列單，請參閱下文中的「2013 年 TIP 超過兩億的項目」和「2013 年 TIP 超過兩億的分類項目表」。

如上所述，TIP 對區域空氣品質帶來的影響也必須要進行評估。在灣區，須由 MTC 依照聯邦《清淨空氣法案》的要求和環保署(EPA)規則作出 TIP 的空氣品質合格狀況決定。「2013 年 TIP 的空氣品質合格決定」作為附錄 A-38 隨附。

區域交通運輸方案(RTP)的一致性

聯邦法律規定，僅限與區域交通運輸方案(RTP)要求一致的項目才可納入 2013 年 TIP。這就意謂如果項目與 RTP 的要求不一致，即使是全資撥款的項目，也不能被納入 2013 年 TIP。當向各種不同的當地方案提交項目和首次作為修訂項目納入 TIP 時，須審查項目是否符合 RTP 的規定。一致性還包括 TIP 中的項目成本不得超過 RTP 的撥款限制投資方案規定的金額。

交通阻塞管治程序

根據 SAFETEA 的要求，MTC 大約每兩年更新一次交通阻塞管治程序(CMP)。CMP 的方法是確實現有的規劃程序，該程序結合了灣區改善流動性和管治交通阻塞狀況的基礎。灣區交通阻塞管治程序透過常規監管；透過確實、評估和選擇策略來解決交通阻塞和流動性的問題；以及實施選擇的策略。此類策略包括性能監管、縣交通阻塞管治計劃、短期捷運計劃、主要通道探究工作、交通運輸改善方案(TIP)、區域交通運輸方案(RTP)和其他規劃活動。CMP 有一份核心任務表(從現有解決交通阻塞管治和流動性問題的多樣化活動中制定的項目和探究工作)，這些任務最終是為了提供有關確實交通投資重點的情況，然後將意見反映到區域規劃程序和 TIP 項目規劃中。在 2010 年已採納了最新的 CMP，隨附在附錄 A-47 中。

系統保留、營運和維修保養成本

TIP 和方案均須考慮維修保養和營運總體交通運輸系統的估算成本。2013 年 TIP 是 *Plan Bay Area* 中負責實施政策、策略和項目的規劃文件。*Plan Bay Area* 強調對於現有交通系

統的維護和保持。首先，由 MTC 直接規劃的項目會被挑選出來作為重要的方案，用於解決 *Plan Bay Area* 中明確指明的各種交通需求。例如，*OneBayArea* 撥款方案向項目主辦單位提供撥款，解決方案中指明它們的系統保護。FTA 方案計算撥款方案(以及其他撥款方案)解決公交營辦業者提出的所需維修保養項目。TIP 中列明為本區域規劃負責項目撥款的其他機構(除了 MTC 之外，例如州政府)。尤其是州公路營運和保護方案(SHOPP)的撥款已被納入 TIP，以便達到州公路系統的營運和維修保養要求。下列是 TIP 的重要方案，針對解決交通運輸系統保留、營運和維修保養需求：

- **州公路：州公路營運和保護方案(SHOPP)：**SHOPP 是一項由 Caltrans 管理的項目方案，目的是為了保留和保護現有的州公路系統。加州交通運輸部必須要為所有州公路和橋樑修復和重建制定十年制的方案。此後，該方案成為制定 SHOPP 的基準。SHOPP 項目分為六個主要類別：減少事故、橋樑維修保養、道路維修保養、路邊維修保養、交通運輸流動性和應急措施。根據在全加州進行競爭的項目列單中，將經批准的方案納入 SHOPP，由 Caltrans 區域辦事處開始實施，安全是首要的考量因素。
- **當地街道和道路：**三藩市灣區當地道路基礎設施(路面、非路面和當地擁有的橋樑)的維修保養成本，使用一項結合由司法管轄區完成的路面管理方案和分析程序來確定。有關當地街道和道路的資料需要被納入區域交通運輸方案做需求評估，而且作為基準為街道和道路修復項目(TIP 的規劃)分配撥款。請參閱附錄 A-48，瞭解進一步詳情以及街道和道路需求和分析。
- **公交營運和修復：**TIP 列有本區域各個公交機構的財務能力評估，該評估是對本區域的公交營辦業者的財務狀況進行評估，並且實施保留現有重大項目方案和服務營運措施。這個評估被包括在 TIP 文件第二節。同時，在公共交通性能倡導(TPI)下，MTC 也創建了一個激勵計劃，去獎勵那些使乘車人數量增加和生產力提高改善的公共交通機構，以及按照性能基礎分配撥款給那 TIP 項目，這樣鼓勵了更高的效率和更好的公共服務。

TIP 的制定和時間表

MTC 與灣區合作夥伴機構及其成員機構共同合作編制 TIP，其中包括各個城市和縣、公交營辦業者和其他項目主辦單位。合作夥伴機構包括聯邦和州機構、縣交通阻塞管治機構(CMA)、公交服務提供業者以及市和縣的公務局代表。董事會為本區域的交通運輸系統的高層管理人員提供論壇，以便對制定 MTC 政策和撥款安排活動發表意見，並改善區域內的各方互動合作。夥伴機構，透過其委員會和特別工作組的共同合作，在為 2013 年 TIP 挑選規劃項目過程中，一向都扮演著至關重要的角色。

編制 TIP 的關鍵，是 MTC 要確定如何投資「可調動的」聯邦撥款，此指那些撥款可用在各項交通需求方面，可用之處有當地街道、公車更換、路軌擴展、新高速公路立交道或自行車和行人設施。為了制定一項可將撥款用於聯邦陸路交通運輸方案(STP)，以及緩解交通阻塞和空氣品質改善方案(CMAQ)，MTC 與當地合作機構及其由市民組成的政策顧問

委員會密切合作，制定區域所需的工作重點。工作重點依據長遠方案而定 — *Plan Bay Area*。

2013 年的 TIP 中的大多數項目源自 2011 年的 TIP。爲了確定哪些項目可以繼續實施，MTC 要求 2011 年 TIP 項目主辦單位說明：哪些項目已完成、哪些項目大部分完成以及哪些項目正在進行或仍然在規劃或及早實施階段。在 TIP 的初步審查階段，還允許項目主辦單位提出納入 2013 年 TIP 的新項目。在把新項目加入 TIP 之前，須向空氣品質合格執行專責組(MTC 的空氣品質管理機構內設立的顧問小組)提交所有新項目列單。可在附錄 A-41 中查閱該新項目列單。

一旦完成 2013 年 TIP 的編制，則須發佈供公眾審閱和給予意見。作為公眾審閱過程的其中一部分，文件則會被送到全灣區 30 間主要圖書館以及 MTC-ABAG 圖書館。此外，還會向相關各方發出通知，其中包括交通運輸機構、其他的州、聯邦和各個族裔機構以及對此感興趣的其他與交通運輸相關關連的各方組織，目的是針對灣區交通規劃和投資方面的事宜繼續諮詢程序)。還會透過政府與政府間的審查而提交 2013 年 TIP，經由灣區政府協會的區域資訊交流中心，該中心負責通知所有灣區的當地機構並搜集他們的評論意見。該文件可從 MTC 的網站下載，網址(www.mtc.ca.gov)。還安排召開一次公眾聽證會，徵詢公眾的意見。公眾意見發表階段結束後，MTC 針對關鍵意見而給予的答覆已編納入 2013 年 TIP 終稿附錄 A-51。該審閱過程依照 MTC 採納的公眾參與方案(PPP)程序進行。下文中有 PPP 的詳細說明。

公眾意見發表階段結束後，會將 2013 年 TIP 文件呈交給委員會常委。委員會審查後會將文件轉交給全體委員會批准徵求採納。2013 年 TIP 被送交給 Caltrans 的聯邦方案辦事處，以便被採納入加州聯邦全州範圍交通運輸改善方案(FSTIP)或全州 TIP。意見發表階段結束後，Caltrans 就會審查和批准，然後 FSTIP 就會被轉交給聯邦公路管理局(FHWA)和聯邦公交管理局(FTA)負責審查和批准。獲得 FHWA/FTA 的批准就意味著有助於 TIP 獲得最終批准。2013 年 TIP 時間表如下：

- 2013 年 3 月 29 日： 2013 年 TIP 草案和規劃的空氣質量符合性分析草案面向公眾評論。
- 2013 年 4 月/5 月： 九縣舊金山灣區的公眾聽證會。會議日期和地點會在 www.onebayarea.org 公佈。
- 2013 年 5 月 3 日： 2013 年 TIP 草案和規劃的符合性分析公眾評論截止。
- 2013 年 7 月 12 日 MTC 委員會審閱 TIP 和空氣質量符合分析，並且轉介給委員會。
- 2013 年 7 月 18 日： 委員會制定了通過 2013 年最終 TIP 和最終符合性分析的日程
- 2013 年 8 月： 2013 年 TIP 被 FHWA / FTA 通過（預計日期）

公眾參與過程

MTC 致力於安排公眾參與的過程均為透明化、積極踴躍並提供全面的資訊、及時發出公眾通知、讓公眾得悉重要決定以及繼續有機會參與其中。更新和修訂交通運輸改善方案(TIP)的程序，是根據 MTC 公眾參與計劃(PPP)中的規定程序為指引。依照 MTC 公眾參與計劃第 3821 號決議中的規定，MTC 提供多種方法達成此承諾。該計劃已列明在附錄 A-3 中，
http://www.mtc.ca.gov/get_involved/participation_plan.htm。

此外，聯邦公交法律，以及聯合聯邦公路管理局(FHWA)/聯邦公交管理局(FTA)規劃規則，管治大都會規劃程序，要求當地如有制定大都市的長遠交通計劃和其大都市的 TIP 時，要求有當地公眾參與其中並對此發表意見。FTA 已決定，當收款方遵守 FHWA/FTA 規劃規章所定的公眾參與程序時，收款方則達到了項目方案(POP)制定相關的公眾參與要求，即是收款方必須符合第 5307 節的撥款規定。因應 POP 的規定，TIP 和公眾參與方案達到其要求。有關公眾參與的活動事宜會發出通知，並制定時間讓公眾能夠審閱 TIP 內容和發表意見，此舉就達到方案第 5307 節 POP 要求。

讓公眾參與有關交通運輸改善方案的方法

MTC 在制定目前區域交通計劃時，*Plan Bay Area*—已經與受交通決定影響的各個部門和部落族裔進行廣泛的徵詢。對於 2013 年 TIP，該徵詢程序按照以下方式進行：

- § 項目主辦單位包括加州運輸部，(Caltrans)當地司法機構和公交營辦業者：項目主辦單位及其縣交通阻塞管治機構(CMA)審查了 TIP 內各自的項目並與 MTC 進行諮詢。此外，這些機構還透過灣區合作夥伴機構參與 MTC 方案的每一個步驟，包括制定、項目準則選擇和 TIP 中列有的交通項目。
- § MTC 和其他區域機構工作人員定期就區域交通計劃以及相關規劃程序，與本區域的部落族裔進行徵詢。於 2012 年 3 月 20 日(在發佈最初 TIP 草案之前)針對 RTP 更新召開了一次部落峰會，討論在灣區交通計劃中，MTC 和部落各自扮演的角色。在峰會上派發了 TIP 指南。
- § 有關空氣品質問題的空氣品質徵詢，透過空氣品質合格工作組進行，包括 BAAQMD 以及美國環保署(US EPA)、加州空氣資源委員會(ARB)的代表、聯邦公路管理局、聯邦公交管理局以及州和當地的交通運輸機構，該工作組審查了 2013 年 TIP 及其空氣品質合格分析報告。
- § 已經寄出 2000 多份通知，其中包括有關 2013 年 TIP 草案以及如何在 MTC 網站上查閱 2013 年 TIP 草案，和對該草案發表意見的。郵寄對象為參與交通計劃而做準備的機構，其中包括部落民族。另外還透過各個政府間審查程序(灣區政府協會區域資訊交流中心)向州立機構和當地機構進行諮詢。
- § MTC 已經向公眾發佈了最新的三藩市灣區 2013 年 TIP 指南。該指南目的是更好地講解 TIP 在更大規模的規劃和項目制定撥款程序當中的意義。自從兩年前刊登了第一版指南以來，指南一直在 MTC 的網站上刊登，並在各種不同的專題討論會上派發給公眾，包括在公共聽證會上和其他活動中。作為我們 2013 年 TIP 制定協商程序的一部分，MTC 還將指南派發給州、當地和聯邦資源機構以及部落民族。已將更新的指南納入附錄 A-37，可在 MTC 網站上查閱，http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/Guide_to_TIP.pdf。

- § MTC 區域交通計劃遵從《加州環境品質法案》(CEQA)合格規定，也視為可用於與聯邦、州和當地資源機構徵詢有關土地使用管理、自然資源、環境保護、保留和古蹟保存等議題的項目內容框架(如適用)。作為 RTP 更新版(亦稱為 Plan Bay Area)的其中一部分，MTC 與灣區政府協在 2012 年 6 月為 Plan Bay Area 計劃共同召開了四次會議，誠邀各個機構和公眾發表意見。在此類徵詢意見會議上，以演示說明的方式講解 TIP 的制定狀況，並重點強調與 RTP 的關係。

TIP 期限

2013 年 TIP 覆蓋了 6 年期間，由聯邦財年 2012-2013 到 2017-2018。所有撥款僅用作說明目的。估計未來撥款（在 2013 年 TIP 涵蓋的 6 年之外）和之前支出的撥款（顯示為“之前”）因提供資訊為目的。所有包含進 TIP 的項目必須表明全部項目成本。在預計成本進一步計算並且通過環境過程后項目可被修改。

經費限制

TIP 必須受經費限制，即規劃撥款金額不得超過估計可合理提供的撥款金額。在制定 2013 年 TIP 時，MTC 已經考慮到 TIP 六年期限內(2012-2013 聯邦財政年度至 2017-2018 聯邦財政年度)預計可提供的交通撥款收入，並認為 2013 年 TIP 已受方案和年度經費的限制。

此外，該限制要求適用於六年期限方案年度中的每一個年度，因為三藩市灣區屬於空氣品質非達標的區域，只限具有確定撥款或可合理提供確定撥款的項目才可納入 TIP 的頭兩年規劃中。MTC 對 TIP 的每一次修訂均須重新證明其項目是否符合經費限制規定。

經費限制要求，包括 TIP 重大項目的營運和維修保養，以及整體維修保養和營運交通運輸系統的估算費用。MTC 目前的 RTP 和 2013 年 TIP 項目內容框架均符合此項要求。

2013 年 TIP 編制了大多數以前規劃的項目，反映 MTC 以前的規劃行動，其中包括選民批准灣區調漲通行費、區域 2 號議案和灣區九個縣中的七個縣為交通而征收的縣銷售稅。區域交通改善方案(RTIP)，聯邦公交撥款項目(第 5307 節和第 5309 節)，陸路交通項目(STP)，透過 SAFETEA 擴展授權和 MAP-21 設定的緩解交通阻塞方案、空氣品質方案(CMAQ)以及交通增強活動(TE)。以及區域重要性的當地項目(此指由交通運輸機構合作夥伴和/或公投批准的項目)，其中包括選民批准灣區調漲通行費、區域 2 號議案和縣銷售稅。

受限制的 2013 年 TIP 經費還包括可供使用的州撥款，包括 1B 主張和州交通運輸改善方案(STIP)撥款，利用最新撥款估算方法和州政府撥款行動。

根據 TIP 項目列單，MTC 繼續監管獲撥款方案的進度和交通運輸項目的撥款需求。任何重大更改均須由 MTC 及其交通合作夥伴負責審查；如有必要，MTC 將採取適當的行動措施(例如 TIP 修訂)，以確保 TIP 的經費處於受制狀況。關於 FSTIP 金融限制，請見附錄 A-54。

修訂 TIP

TIP 被採納後，會不定時的根據具體情況對 TIP 進行改動。如果改動程序符合聯邦對 TIP 制定和批准的要求，而且符合聯邦全州範圍交通運輸改善方案(FSTIP)的聯邦修訂程序，聯邦規則就規則允許對 TIP 進行改動。MTC 將在客觀情況迫切需要對 TIP 進行改動時才會考慮此類修訂，但改動不得對 TIP 的空氣品質合格或經費限制調查結果產生不利影響。所有改變必須與區域交通規劃相一致。

TIP 修訂程序的詳情已列於附錄 A-46 中的 MTC TIP 修訂程序和程序文件中，並列於附錄 A-3 中的 MTC 公眾參與計劃中。

TIP 與其他聯邦和州交通運輸方案的關係

聯邦全州範圍交通運輸改善方案

如同每個都市區域都必須制定 TIP 一樣，每個州必須按照聯邦規則的要求制定聯邦全州範圍交通運輸改善方案(FSTIP)。FSTIP 包括全州範圍內所有使用聯邦撥款的項目、要求採取聯邦行動措施的項目以及具有區域重要性的交通項目。在加州，區域 TIP 一旦獲得相關大都市規劃機構(在灣區則為 MTC)的批准，以及在聯邦公路管理局(FHWA)和聯邦公共交通管理局(FTA)作出要求的經費限制和空氣品質調查之後，則無需經過修改就可納入 FSTIP。項目必須在提供撥款的部門，例如 FTA、FHWA 或加州運輸部(Caltrans)，“起負義務”分配撥款(例如，承諾對合約撥款)之前，被納入 FSTIP，否則主辦單位不能夠實際花費任何此類撥款。

州交通運輸改善方案

加州運輸委員會(CTC)必須每兩年就有通過一次州交通運輸改善方案(STIP)，並將通過的方案送交給立法機構和州長。STIP 是一份列有全部主要項目綜合方案列單，由指定的州撥款方案為其提供撥款，包括某些直接向各州提供的聯邦撥款。因此，列於 STIP 中的很多項目最終還必須列明在區域 TIP 和 FSTIP 中。

STIP 的絕大部分(75%)列明全加州區域級別制定的開支方案，稱為「區域交通運輸改善方案」(RTIP)。CTC 公佈撥款估算，通知每個區域預計可從各種撥款來源可收到的金額。該項估算是以法規要求為基準在全州分配撥款。

Caltrans 提議了 STIP 的另一部份供 CTC 採納，稱為「各區域間的交通運輸改善方案」，簡稱 ITIP。ITIP 持有 STIP 剩餘的 25%撥款，用於應對各大都市跨界和連接州交通運輸系統的交通基礎設施需求；例如，各城市間互通的路軌、各區域間互通的公路等。

在 TIP 中規劃得來的撥款來源

2013 年 TIP 透過多種不同的撥款來源獲得交通撥款，其中幾個主要撥款來源是：

聯邦公交管理局(FTA)方案

- 第 5307 節，城市化地區模式
- 第 5309 節「固定導向公交服務」
- 第 5309 節巴士和巴士設施(BUS)
- 重大項目投資項目的撥款
- 第 5337 節良好維修狀態
- 第 5339 節巴士和巴士設施
- 第 5310 節「長者和殘障人士計劃」
- 第 5316 節「工作機會和反向通勤計劃」(JARC)
- 第 5317 節「新自由計劃」
- 聯邦自主決定方案(特定用途方案)

聯邦公路管理局(FHWA)方案

- 陸路交通運輸方案(STP)
- 緩解交通阻塞和空氣品質改善方案(CMAQ)
- 交通替代方案
- 其他聯邦自主決定方案，包括重要的項目和其他特定用途方案

州、區域和當地方案

並非所有的州和當地撥款均須納入 TIP。但是，如果此類撥款在使用時與上述聯邦撥款相符，或者與要求獲得聯邦批准或其他正式聯邦行動措施的項目有關連，或者當地的項目被視為具有區域重要性，則必須納入 TIP。此類州和當地撥款可包括以下各項：

- 州交通改善方案(STIP)，包括區域交通改善方案(RTIP)和各區域間交通改善的方案(ITIP)；
- 2006 年選民通過的 1B 號債券基金議案，包括交通通道流動性改善帳戶計劃(CMIA)、貿易通道改善撥款 (TCIF)以及公交設施現代化、改善和強化服務帳戶計劃(PTMISEA)撥款；

- 州公路營運和保護方案(SHOPP);
- 《交通運輸發展法案》(TDA)和州立公交協助(STA)撥款;
- 來自縣的 0.5¢ 交通銷售稅和用於公交的銷售稅收入;
- 區域 1 號議案(RM 1)和區域 2 號議案(RM 2)橋樑通行費撥款;

有其他各類撥款分配給區域重大項目(獲得撥款的當地項目)。。

項目撥款選擇

制定項目提案

透過市級、縣級、公交營辦業者和區域級別等各方的集思廣益才會籌劃出各個項目的構想。項目的一些主要構思是涉及縣交通阻塞管治方案、全縣範圍的交通運輸計劃、公交營辦業者的短期公交計劃或類似公共交通資本和服務工作，以及由 Caltrans 負責進行的州公路規劃程序。然後將這些項目構思與區域交通計劃的規劃工作結合一起。當完全確定好項目的規模、時間表和預算之後，就可以提交項目申請撥款。

項目的主辦單位(被指定實施項目的機構)須負責提出 TIP 規劃的申請、申請規劃撥款和完成項目。在灣區，實施機構包括公交營辦業者、Caltrans、MTC、灣區空氣品質管轄區、交通阻塞管治機構、灣區內的九個縣、幾個攜手合作的機構以及每個縣內的各個城市。有關 TIP 中所列項目具體細節的問題，請向項目主辦單位查詢。

項目揀選程序

使用到聯邦、州和區域撥款的規劃項目揀選程序將取決於項目的類別和具體撥款的來源。項目一旦被揀選，則有資格被納入 TIP。以下描述了揀選程序的主要步驟和 MTC 對揀選程序的決議。可在 MTC 網站 <http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/> 和本文的附錄中查閱各決議內容。

協調公交服務-人民服務的交通計劃，

第 3787 號決議.....	附錄 A-6
區域公交擴展方案，第 3434 號決議.....	附錄 A-7
2012 年區域交通運輸改善方案(RTIP)，	
第 4028 號決議.....	附錄 A-11
公交重大項目的優先事項，第 3908 號決議.....	附錄 A-13
Lifeline 交通方案指南，第 4033 號決議.....	附錄 A-19
《新交通授權法案》— STP/CMAQ — 週期 1，	
第 3925 號決議.....	附錄 A-24
《新交通授權法案》— STP/CMAQ — 週期 2，	
第 4035 號決議.....	附錄 A-25
FTA 長者和殘障人士計劃，第 4005 號決議.....	附錄 A-28

2012 年和 2013 年 FTA 非都市化地區區域規劃項目方案， 第 4048 號決議.....	附錄 A-29
新自由方案，第 4041 號決議.....	附錄 A-31

空氣品質合格

CAA 第 176(c) (42 U.S.C. 7506(c)) 節要求交通一致性，從而確保聯邦撥款或批准的高速路和公共交通活動與州空氣品質實施計劃(SIP)一致。與 SIP 目標一致性表示公共交通活動將不會引起或導致新的空氣質量違規，惡化現有違規現象，或延遲相關的 NAAQS 或任何間接里程碑的達標。EPA 的交通一致性規則(40 CFR Parts 51 and 93)建立了決定是否大都會交通規劃，TIPs,和聯邦支持的高速路和公共交通項目與 SIP 相一致的標準和過程。交通一致性應用於未達標和維護區域，對於交通相關的污染指標：抽樣，PM2.5, PM 10, 一氧化碳，和二氧化氮。

透過使用最新的規劃假設措施，MTC 為 2013 年 TIP 進行了新的空氣品質合格分析。根據 2001 年一小時臭氧達標計劃的臭氧預測指數和 2000 年一氧化碳維持計劃，而制定機動車輛廢氣排放配額，作出合格標準的決定。為 2006 個 24 小時 PM2.5 標準整合進行中期檢驗合格證明。在已獲批准的 2001 年臭氧達標計劃中的交通管制議案(TCM)A 至 E 項均已全面實施。有關合格報告中提到的所有 TCM 均及時實施的事項內容仍然適用。分析報告的副本已在 TIP 文件中的附錄 A-38，公眾可前往 MTC-ABAG 圖書館(地址：101 Eighth Street, Oakland)和瀏覽 MTC 網站 <http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/> 查閱。

TIP 分類(總覽)列單

《聯邦規則集》(CFR)第 23 章第 450.216 節和第 450.324 節，允許根據《聯邦規則集》第 40 章第 93.126 節和第 127 節中的表 2 和表 3 的規定，無需接受空氣品質合格分析的項目已列於 TIP 中分類列單。分類(總覽)列單中不論是項目歸納或修改的程序，均必須遵從州政府管理分類項目列單的程序和步驟(附錄 A-43)，即是依照加州聯邦規劃小組(CFPG)、加州交通部(Caltrans)、聯邦公路管理局(FHWA)和聯邦公交管理局(FTA)等協定。的。TIP 中的 MTC 分類(總覽)列單按照並遵循州政府管理分類項目列單的程序條款。

可在 MTC 的 TIP 網站查閱 TIP 中的分類列單備份，
<http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/2013/grouped.htm>。

一些分類列單的範例，包括但不限於以下各項：

- 公路橋樑方案(HBP)
- 公路安全改善方案(HSIP)
- 通往學校的安全路線(SR2S)

實施《美國殘障人士法案》(ADA)的項目

為了達到聯邦的要求，2013 年 TIP 確定了凡實施《美國殘障人士法案》(ADA)規定的項目均必須具備有輔助客運服務和主要車站的計劃。

《美國殘障人士法案》(ADA)規定，凡公交服務和設施(包括列車站和路軌車站)均可讓殘障人士使用。聯邦規則允許每個路軌服務系統的營辦業者要指定某些車站作為主要車站，並可讓殘障人士(包括輪椅使用者)便於使用這些車站。在主要車站計劃中被採納的大多數項目均已實施此規定。附錄 A-44 中列出部分正在實施 ADA 規定的公交項目。

實施 TIP 項目

聯邦規則要求 TIP 列明其以前實施的主要項目。附錄 A-42 是一份列單當中列有 2011 年 TIP 已完成的所有 419 個項目，並在 2011 年 TIP 修訂版中存檔或在制定 2013 年 TIP 過程中存檔。該列單不包括 2013 年 TIP 的某些項目(此指沒有在 2013 年 TIP 期限內獲得撥款的項目，但純屬以說明為目的而編列在此 TIP 中，亦不包括因撥款獲重新分配而被除名的項目或因實施問題而未能開展的項目)。

除了要達到聯邦規則的規定，此舉也有助於監管規劃程序的有效性。下列是已存檔的項目列單(以聯邦、州、區域和當地撥款作分類)：

撥款類別	TIP 期間內撥款 (FY 2013 - FY 2018)		總撥款 (all Years)	
	(百萬\$)	%	(百萬 \$)	%
聯邦	\$3,074	30%	\$279	19%
州	\$4,979	49%	\$945	65%
區域	\$307	3%	\$13	1%
當地	\$1,770	17%	\$217	15%
總計	\$10,130	100%	\$1,454	100%

下列是已存檔的項目列單(以使用各種通勤方式作分類)：

通勤方式	項目數量		總撥款 (所有年份)		TIP2011 年前撥款(FY 2011- FY 2014)	
	#	%	(百萬 \$)	%	(百萬\$)	%
自行車/行人	64	15%	\$142	1%	\$31	2%
當地道路	174	42%	\$892	9%	\$223	15%
州立公路	1	0%	\$2	0%	\$0	0%
公交	51	12%	\$7,004	69%	\$1,102	76%
自行車/行人	129	31%	\$2,089	21%	\$98	7%
總計	419	100%	\$10,130	100%	\$1,454	100%

交收項目撥款政策

本區域針對某些FHWA管理的撥款已制定撥款截止日期，包括陸路交通運輸方案(STP)，緩解交通阻塞及空氣品質改善(CMAQ)撥款，以確保依州和聯邦撥款列明的截止日期前按時交收項目。本區域的交收項目撥款政策(MTC第3606號決議)制定了標準的政策，適用於強制執行項目撥款截止

日期，以及其他獲FHWA管理的撥款項目。被揀選出可獲得聯邦撥款的項目必須表明其有能力可以在指定的區域、州和聯邦撥款的截止日期內使用到撥款。該項標準將用於揀選可獲撥款的項目，以及用於在特定TIP年度的撥款分配。

為了更進一步實行項目交付和確保所有區域撥款符合聯邦和州規定和截止日期，FHWA管理的撥款接受者需要確認一個工作人員的職位，充當實施機構內所有管理FHWA撥款實施過程的聯繫人。該職位上的工作人員必須有足夠關於聯邦交付過程的知識和見識，從而協調在項目開始到結束內可能發生的所有問題。在聯邦TIP的撥款方案啟動時，機構需要確認該職位工作人員的聯繫方式。該名工作人員將會與FHWA, Caltrans, MTC 和相關的 CMA密切合作，處理與FHWA撥款項目相關的所有聯邦撥款事宜。

項目贊助人如果持續延誤交付里程碑和撥款截止日期，並且在 MTC 批准未來周期編程或包括任何機構在聯邦 TIP 的撥款更改之前，被要求參與縣 CMA,MTC 和 Caltrans 的諮詢會，則需要準備和更新一個關於所有他們管理與參與的 FHWA 撥款項目交付狀態報告。狀態報告和諮詢的目的是為了確保當地公共機構有資源和技術能力去交付 FHWA 聯邦支持的項目，同時非常在意支付截止日期，並且已經開發了支付時間表，再現有資源內考慮進要求和聯邦資助過程的遞交時間。

MTC的工作人員時常進行監管並將是否有履行項目責任的情況彙報給灣區合作夥伴機構。該合作夥伴機構的工作組將監管項目交收遇到的問題，並在必要時提出建議。區域的交收項目撥款政策的具體條款內容列明在MTC第3606號決議中，該決議列於附錄 A-35中。

管理撥款

TIP 中列明的聯邦撥款，要視乎那年財政年度的撥款來源的分配水平而定，在該財政年度內由聯邦公路管理局(FHWA)負責/調動該撥款，或由聯邦公交管理局(FTA)負責該撥款或作為 FTA 補助金授予。此舉改善了區域內的聯邦責任機構 (OA)的整體管理狀況，並確保 OA 可為某一特定財政年度內規劃的項目提供撥款。

被揀選出可獲得聯邦撥款的項目必須表明其有能力可以在指定的區域、州和聯邦撥款的截止日期內使用到撥款。該項標準將用於揀選可獲撥款的項目，以及用於在特定TIP年度的撥款分配。

通行費信貸

《21 世紀交通公平法》(TEA21)的第 1111(c) 節、《美國法典》第 23 章、《聯運陸路交通效率法案》(ISTEA)第 1044 節的第 120(j) 分節，允許各州可使用某些通行費收益用作信貸，計入第 23 標題授權方案的非聯邦配對份額(除緊急救濟方案外)和第 49 標題第 53 章授權的公共交通方案，被稱為交通運輸發展的信用。

通行費信貸並非額外的撥款，但可用於代替非聯邦配對撥款，使聯邦能夠參與到項目 100%的經費。當使用通行費信貸代替非聯邦配對撥款時，TIP 在財政上必須受到限制。透過 MTC 的撥款管理系統(FMS)進行跟進追查通行費信貸的狀況。可參閱附錄 A-20 和附錄 A-21 瞭解州立和區域的通行費信貸政策和程序。

有責任提供撥款的項目之年度列單

根據聯邦規則的要求，MTC 在每個日曆年底時須發佈一份記錄前一年已完成項目的年度列單。該表依照《美國法典》第 23 章的第 134(j)(7)(B) 款、第 23 章第 135(g)(4)(B) 款、第 49 章第 5303(j)(7)(B) 款和第 49 章第 5304(g)(4)(B) 款以及《安全、義務、可變通、有效的交通運輸公平法案：留給使用者的需知》(SAFETEA)修訂的要求發佈，內容要求“... 項目年度列單，包括人行道和自行車交通設施投資，在前一年授予聯邦撥款的項目，應該予以公佈或由州、公交營辦業者和大都會規劃組織共同合作提供此資料供公眾審閱。該列單必須與每份大都會交通運輸改善方案(TIP)中所列的撥款類別內容一致。”

當項目達到撥款需要支出的某階段時，須由 Caltrans 向聯邦交通運輸部提交申請，要求確認有提供可用作報銷的撥款。該可用撥款確定“有責任提供”該撥款以備使用(一旦開始有支出)。撥款責任是一種衡量項目取得進展的方法。已經獲得有責任提供撥款的項目不一定需要在該計劃年度開始或完成，而為項目負責提供的撥款金額也不一定要等於項目的總費用。有可能會出現當項目階段完成時仍有未使用到的撥款金額，這筆金額就會退還並列為不需負責提供的撥款金額。對於聯邦公交管理局(FTA)的項目來講，當有 FTA 資助金時就有責任要提供撥款。

該列單的目的也是要公眾提高意識，瞭解政府在交通項目方面的支出情況。可從以下 MTC 網站取得該列單副本：<http://www.mtc.ca.gov/funding/delivery/>，或者致電給 MTC 圖書館索取該列單，電話是 510.817.5836。有關最近財政年度列單，請參閱附錄 A-36。

加快項目揀選程序

聯邦規則(CFR)第 23 章的第 450.330 部分，允許在 TIP 和 FSTIP 期限內有項目變動，但須受制於合作機構(包括本區域內的州和公交營辦業者)批准程序。MTC 作為三藩市灣區九個縣的大都會規劃機構(MPO)已經制定了一項程序(見下文)，透過與區域內的交通機構合作夥伴，互相徵詢制定允許項目的變動要符合 CFR 第 450.330 部分規定的加快項目揀選程序。TIP 中所列的所有項目均依照 CFR 第 23 章第 450 部分的規定揀選。聯邦規則(CFR)第 23 章第 450.330 部分，允許在 TIP/FSTIP 中有項目變動，但須受合作各方同意的程序制約。以下是該項程序說明。

所有的變動必須與區域交通計劃 (RTP)保持一致；不得對交通管制措施(TCM)的加快實施有不利影響；必須符合第六章條款的規定；不得對區域交通計劃中的其他預計項目交收產生負面影響；不得影響 TIP 的合格調查結果。。

對於區域陸路交通運輸方案(STP)、緩解交通阻塞和空氣品質改善方案(CMAQ)的撥款，以及由聯邦公路管理局(FHWA)負責的其他撥款，MTC 透過與區域交通合作夥伴(包括灣區公交營辦業者、交通阻塞管治機構(CMA)、各縣、FHWA、FTA 和 Caltrans)的廣泛徵詢，制定了項目撥款交收政策。區域項目撥款交收政策(MTC 第 3606 號決議)詳細說明如何強制執行項目撥款截止日期和撥款管理要求，以及項目如何在採納的 TIP 時限內作時間變動。該項政策符合 CFR 第 450.330 部分的加快項目揀選程序要求。項目撥款交收政策亦納入 TIP 修訂程序，與 2013 年 TIP 一起採納。雖然項目做出變動時不要求對 TIP 進行修訂，為了使 TIP 符合經費限制要求，在每一個聯邦財政年度之後可能需要對 TIP 進行修訂。

對於州交通運輸改善方案(STIP)中的項目，MTC 將在獲得加州交通運輸委員會(CTC)的修訂或批准分配後對項目作出變動。Caltrans 可能會對 TIP/FSTIP 期限內的州公路營運保護方案(SHOPP)文件中的項目作出變動，不需修訂 TIP(通知 MTC)。

Caltrans 當地協助分部已經為當地公路橋樑方案(LHBP)、公路安全改善方案(HSIP)、州政府負責的其他當地協助方案實施項目揀選程序，以便制定 TIP 項目列單。該程序是與實施機構、FHWA、MPO 和當地高速橋梁顧問委員會共同合作制定。MTC 和公交營辦業者同意，Caltrans 當地協助分部可對 LHBP、HSIP 和 TIP/FSTIP 期限內的州政府管理的其他當地協助方案項目作出變動，不需修訂 TIP(通知 MTC)。

對於 FTA 負責的撥款，可應眸機構的請求對 TIP/FSTIP 期限內的項目作出變動，只要有撥款即可，而且改動不會對向其他準備接受有責任提供撥款的項目交收或提供撥款產生負面影響。

希望在聯邦撥款可供使用之前先使用自己當地撥款推動項目發展的實施機構，可向 Caltrans 申請提前施工授權(ACA)，或向 FTA 的預先資助機構申請，以便有 OA 和分配可供使用撥款之前先使用當地撥款推行項目。根據區域項目撥款交收政策(MTC 第 3606 號決議)的規定，凡使用 FHWA 負責的撥款(ACA 或 FTA 撥款資助機構)的項目，當責任機構的撥款有限時，該些項目享有優先使用撥款的權利。

主要撥款方案

介紹說明和提供撥款總結

TIP 必須受經費限制，即規劃撥款金額不得超過估算可提供的撥款金額。在制定 2013 年 TIP 時，MTC 已經考慮在 TIP 四年期(2012-2013 聯邦財政年度至 2015-2016 聯邦財政年度)預計可提供的交通撥款收入，並確定 2013 年 TIP 受經費限制。以下是 TIP 四年期內主要撥款來源財政總結(所有美元金額單位均以千計算)。對於 FSTIP 金融限制，請見附錄 A-54。

聯邦撥款

聯邦公交管理局第 5307 節 — FTA 第 5307 節的撥款是根據 三藩市市-奧克蘭市、聖荷西市、Concord 市、Antioch 市和 Santa Rosa 市等五大都市的人口和服務要素，以及 Vallejo 市、Fairfield 市、Vacaville 市、納帕市、Livermore 市、Gilroy-Morgan Hill 市和 Petaluma 市等七個小都市區域的人口要素，由聯邦公交管理局負責分配給各個都市。MTC 針對公交重大替換項目以優先次序安排撥款，例如可帶來收益的公交服務車輛和固定導向服務，而有一些撥款則用於公交營運和加強公交系統的項目以及工作和反向通勤項目。MTC 在 2013 年一月採納了一個初步 5307 節項目方案，針對 2012-13 財年和 2013-14 財年，以及預計的下一個 2014 項目周期完成。下一個方案包含的年數將在 2014 年由聯邦授權決定。

FTA 5307	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$224,644	\$207,295	\$213,513	\$219,919	\$226,516	\$233,312	\$1,325,199
規劃金額	\$192,619	\$206,808	\$15,265	\$0	\$0	\$0	\$414,692
結餘	\$32,025	\$487	\$198,248	\$219,919	\$226,516	\$233,312	\$910,507

聯邦公交管理局第 5309 節—固定導向服務(FG)— FTA 第 5309 節 FG 也是一項方案撥款，根據大城市各地區的固定導向服務要素而分配撥款。MTC 使用與 FTA 第 5307 節撥款相同的標準和時間

表規劃 FTA 5309 FG 撥款。但是，這些撥款的資格僅限於本區域的固定導向公交服務系統，包括第 23 章提及的專用路權上的路軌、渡輪和公車營運。第 5309 節 FG 方案被新的第 5337 節 State of Good Repair 方案取代，由 MAP-21 自 2012-13 財年開始（見下）。2012-13 財年可用撥款是來自于 2011-12 財年。另外，幾個在 TIP 中的項目包括第 5309 節 FG 撥款被編入之前的年份。

FTA 5309 FG	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$1,684	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$1,684
規劃金額	\$1,684	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$1,684
結餘	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

聯邦公交管理局第 5309 節—公車和公車設施 — FTA 第 5309 節公車撥款方案通常透過 FTA 的良好修理狀況計劃、公車適用性和其他競爭力及授權方案，由 FTA 直接授予公交營運業者和其他機構。該項撥款還可由國會透過專項撥款分配。第 5309 節的公車撥款是用於公車和公車設施更換、更新、擴展和加強項目而提供撥款。第 5309 節巴士方案由 MAP-21 被第 5339 節巴士和巴士設施模式方案取代，自 2012-13 財年起（見下）。幾個在 TIP 中的項目包括第 5309 節巴士撥款被編入之前的年份。

聯邦公共交通管理第 5309 節資本投資撥款—FTA 重大項目投資撥款方案是一項在全國內經由競爭而獲撥款的方案，為新的和擴展的固定導向公交服務系統提供撥款，包括公車快捷公交系統。該項方案包括新興設的和小型興設的撥款方案。

FTA 5309 CIG	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$151,182	\$154,077	\$854,291	\$520,721	TBD	TBD	\$1,680,271
規劃金額	\$151,182	\$154,077	\$854,291	\$520,721	\$0	\$0	\$1,680,271
結餘	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

聯邦公交管理局第 5310 節增強的長者和殘障人士行動力— FTA 第 5310 節的撥款是提供給州和當地政府，非牟利機構，或者資本和運營項目的公共交通運營者，服務那些有特殊需求的公共交通依賴群體，在傳統的公共交通服務和美國殘疾人法案(ADA)補充的輔助客運系統服務之外。在加州，Caltrans 是小額城市區域(UA)和鄉村撥款撥款的指定收款方，現正在群人大額城市區域(UA)撥款的制定收款方。交通委員會預計在 2013 年 9 月才拿 2012 財年的項目表。MAP-21 要求項目是由一個協調的公共交通人力服務交通計劃（“協調計劃”）派生而來的。灣區的協調計劃在 2013 年三月被採納。

FTA 5310	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$5,707	\$5,787	\$5,961	\$6,140	\$6,324	\$6,514	\$36,433
規劃金額	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
結餘	\$5,707	\$5,787	\$5,961	\$6,140	\$6,324	\$6,514	\$36,433

聯邦公交管理局第 5311 節—非都市規劃方案 — FTA 第 5311 節的撥款是提供給在非都市化的地區提供交通服務的公交營運商。MTC 與 Caltrans(指定的撥款收款方和撥款管理機構)共同為了灣區制定撥款重點項目。MTC 依照每個公交服務營運業者的非都市化區域人口和非都市化區域道路計算距離向公交營運業者進行灣區區域分配。收款方必須確定重大項目設備更換的重點，以及優先針對目前公交服務所需的重大項目安排維修保養。如果收款方能夠證明不需要使用到此類撥款來進行維修保養或更換重大項目設備，則可將此類撥款用於營運。目前，撥款規劃至 2012-2013 財政年度。

FTA 5311	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$2,035	\$1,892	\$1,948	\$2,007	\$2,067	\$2,129	\$12,078
規劃金額	\$2,035	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$2,035
結餘	\$0	\$1,892	\$1,948	\$2,007	\$2,067	\$2,129	\$10,043

聯邦公交管理局第 5316 節—工作就業和反向通勤方案(JARC)— FTA 第 5316 節的撥款是提供給有助於工作就業的交通項目，那些為領取福利的人士和其他符合資格的低收入個人提供便利通勤服務的公交項目(不論該些人士是往返工作地點還是前往其他與工作相關的受聘地點)。MAP-21 將單獨作為一個方案的 5316 節取消，將它的功能和撥款與 5307 節合併（見下）。幾個 TIP 項目包括了 5316 節在之前年份的撥款。

聯邦公交管理局第 5317 節—新自由方案 — FTA 第 5317 節是 SAFETEA 建立的一項新方案，為新設的公交服務和替代公交服務的交通項目提供撥款，這些交通項目雖未在 ADA 要求範圍內，但卻是專為殘障人士提供協助而設。MAP-21 將單獨作為一個方案的 5317 節取消，將它的功能和撥款與 5310 節合併（見下）。幾個 TIP 項目包括了 5317 節在之前年份的撥款。

聯邦公交局第 5337 節良好維修方案 —FTA 第 5337 節是一個新撥款方案，由 MAP-21 所創建，去取代第 5309 節固定導向現代化方案（見上）。可用的撥款用途是類似的：更換和復原固定導向資產，包括列車車廂，輪渡船，在 HOV 車道上運行的巴士，和相關的設施。撥款由 FTA 下放，分配給舊金山-奧克蘭四大城市化區域，San Jose, Concord 和 Antioch，根據服務因素。MTC 通過使用與 FTA 第 5307 節撥款同樣的標準和議程去編制第 5337 節撥款。

FTA 5337	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$168,551	\$170,886	\$176,013	\$181,293	\$186,732	\$192,334	\$1,075,809
規劃金額	\$142,128	\$148,041	\$0	\$0	\$0	\$0	\$290,169
結餘	\$26,423	\$22,845	\$176,013	\$181,293	\$186,732	\$192,334	\$785,640

聯邦公交局第 5339 節巴士和巴士設施方案 —FTA 第 5339 節是一個由 MAP-21 創建的新撥款方案，去取代第 5309 節巴士和巴士設施方案（見上）。可用的撥款用途是類似的：巴士和巴士設施更換，復原，擴展，和增強項目。撥款由 FTA 下放，根據人口和服務因素分配給 12 個城市化區域。MTC 通過使用與 FTA 第 5307 節撥款同樣的標準和議程去編制第 5339 節撥款。

FTA 5339	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$12,689	\$12,864	\$13,249	\$13,647	\$14,056	\$14,478	\$80,983
規劃金額	\$12,512	\$12,387	\$0	\$0	\$0	\$0	\$24,899
結餘	\$177	\$477	\$13,249	\$13,647	\$14,056	\$14,478	\$56,084

區域陸路交通運輸方案(STP): 聯邦交通運輸立法機構授權加州根據州內都市化人口比例，向加州的各地區分配區域陸路交通運輸方案(STP)撥款。MTC 將來自三藩市灣區的 STP 撥款與 CMAQ 撥款集中使用，制定綜合性和多模式的方案 — 稱為 One Bay Area 撥款(OBAG)方案。MTC 已經與我們的交通合作夥伴機構(由 STP/CMAQ 提供撥款)共同合作制定了各種方案。一般而言，STP 方案是為當地街道和道路修復方案、公交重大項目修復撥款短缺方案和區域營運方案提供撥款；但在本 TIP 限期內，各縣還可以要求將該撥款用於自行車和行人方案以及適宜居住社區的交通方案等類似的方案，此類方案以前僅限使用 CMAQ 撥款。規劃是基於 Caltrans 和聯邦公路管理局(FHWA)提供的分陪比例而定。超出 SAFETEA 延期的 TIP(2008-2009 財政年度至 2011-2012 財政年度)分配比例的 STP，已完全規劃在 STP/CMAQ One Bay Area 撥款方案第二個週期中。雖然使用 STP 的區域方案已經包括在 TIP 中，一旦縣政府完成項目徵集和揀選程序，縣政府揀選的項目將在稍後時間透過 TIP 的修訂內容列於其中。

STP	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$85,297	\$94,533	\$94,533	\$94,533	\$94,533	\$94,533	\$557,962
規劃金額	\$84,065	\$89,170	\$14,956	\$0	\$0	\$0	\$188,191
結餘	\$1,232	\$5,363	\$79,577	\$94,533	\$94,533	\$94,533	\$369,771

緩解交通阻塞和空氣品質改善方案(CMAQ): 聯邦交通立法機構授權加州使用緩解交通阻塞和空氣品質改善方案(CMAQ)撥款(即使是在不達標的聯邦空氣品質標準的空氣品質區)。加州根據特定空氣品質區的空氣品質標準未達標的人口和嚴重程度, 將 CMAQ 撥款分配給都市規劃機構(MPO)。MTC 將來自三藩市灣區的 CMAQ 撥款與 STP 撥款集中使用, 制定綜合性和多模式方案 — OneBayArea 撥款(OBAG)方案。CMAQ 方案為制定空氣品質策略的方案提供撥款, 例如適宜居住社區交通運輸方案(TLC)、自行車和行人方案、通往學校的安全路線方案、氣候倡議方案、公路性能倡議方案和 Clipper 卡^(SM)(普及使用的車費卡, 俗稱路路通卡)。

可供規劃的撥款金額由 Caltrans 和聯邦公路管理局(FHWA)負責提供。超出 SAFETEA 延期的 CMAQ (2008-2009 財政年度至 2011-2012 財政年度)分配比例的, 已完全規劃在 STP/CMAQ OneBayArea 撥款方案第二個週期中。雖然使用 CMAQ 的區域方案已經包括在 TIP 中, 一旦縣政府完成項目徵集和揀選程序, 縣政府揀選的項目將在稍後時間透過 TIP 的修訂內容列於其中。

CMAQ	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$69,061	\$86,561	\$86,561	\$86,561	\$86,561	\$86,561	\$501,866
規劃金額	\$45,833	\$83,837	\$10,984	\$0	\$0	\$0	\$140,654
結餘	\$23,228	\$2,723	\$75,577	\$86,561	\$86,561	\$86,561	\$361,211

州的撥款

SHOPP: 州公路營運和保護方案(SHOPP)之目的是適當地維修保養和營運州公路系統。按照《政府條例》第 14526.5 節和《街道和公路條例》第 164.6 節的規定, SHOPP 是一項四年期的項目方案, 其目的是減少車輛事故、橋樑保養、道路保養、路邊保養、交通流動性或與州公路系統相關的設施。最新規劃是 2012 年 SHOPP, 為期四年, 從 2012-2013 財政年度至 2015-2016 財政年度; 與 RTIP 一樣, SHOPP 每兩年更新一次。可供規劃的撥款金額和年度規劃撥款金額反映了加州交通運輸委員會(CTC)批准的可向該區域提供的 SHOPP 撥款。

SHOPP	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$447,788	\$353,602	\$359,872	\$162,042	TBD	TBD	\$1,323,304
規劃金額	\$447,788	\$353,602	\$359,872	\$162,042	\$0	\$0	\$1,323,304
結餘	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

區域交通運輸改善方案(RTIP): RTIP 是一項為期五年的州公路系統(內/外)的重大項目改善方案, 由交通運輸改善撥款(TIF)和其他撥款收入來源提供撥款。RTIP 佔州交通運輸改善方案(STIP)的 75%。按照加州交通運輸委員會(CTC)的估算, MTC 根據人口和道路計算距離提交灣區的 RTIP。RTIP 每兩年更新一次。可供規劃的撥款金額和實際規劃撥款金額反映了縣的分配比例餘額、2012 年 STIP 撥款估算規劃目標以及加州交通運輸委員會(CTC)於 2012 年 3 月 29 日採納的承諾給本區域的撥款。更新 STIP 內容的下一個週期將在 2014 年。

RTIP	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$162,103	\$20,595	\$54,040	\$97,304	\$45,507	TBD	\$379,549

規劃金額	\$162,103	\$20,595	\$54,040	\$97,304	\$45,507	\$0	\$379,549
結餘	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

各區域間交通運輸改善方案(ITIP): ITIP 是一項為期五年的州公路系統(內/外)的重大項目改善方案, 由交通運輸改善撥款(TIF)和其他撥款收入來源提供撥款。ITIP 佔 STIP 的 25%, 針對各個大都市間的交通基礎設施需求, 並連接本州的交通運輸系統。可供規劃的撥款金額和實際規劃撥款金額反映了加州交通運輸委員會(CTC)於 2012 年 3 月 29 日採納的承諾給本區域的 STIP 撥款。更新 STIP 內容的下一個週期將在 2014 年。

ITIP	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$760	\$22,284	\$65,610	\$0	\$0	TBD	\$88,654
規劃金額	\$760	\$22,284	\$59,773	\$0	\$0	\$0	\$82,817
結餘	\$0	\$0	\$5,837	\$0	\$0	\$0	\$5,837

當地/區域撥款

橋樑通行費(州政府擁有橋樑通行費)— 橋樑通行費撥款是從灣區七座由州政府擁有的收費橋樑通行費而收集的撥款。灣區交通管理局(BATA)負責管理來自七座由州政府擁有的橋樑的基本通行費, 並分配給 Caltrans 用作這些橋樑的日常營運、維修保養和管理費用, 以及這些橋樑的重大改善項目和修復費用。BATA 還擔任區域 2 號議案(RM2)橋樑通行費撥款的中介機構, 向選民批准的具體項目分配撥款, 用作在橋樑通道緩解交通阻塞、州政府擁有的收費橋樑的抗震加固項目以及與加固工程相關的其他交通緩解項目。其他橋樑通行費撥款方案包括緩解橋樑通道交通阻塞狀況的區域 1 號議案(RM1)項目; AB 664 橋樑通行費淨收入(MTC 的政策規定將該項收入用於配對給緩解三藩市-奧克蘭海灣大橋、聖馬刁-Hayward 大橋和 Dumbarton 大橋等的交通阻塞狀況的聯邦和州撥款公交重大項目費用); 以及 2%橋樑通行費收入(該收入來自 RM1 的公交部分, 為具體渡輪重大項目提供撥款)。

過橋費	財年 2012-13	財年 2013-14	財年 2014-15	財年 2015-16	財年 2016-17	財年 2017-18	總計
財政收入	\$629,011	\$632,132	\$635,268	\$638,420	\$641,588	\$644,773	\$3,821,193
TIP 方案	\$376,826	\$286,070	\$97,174	\$98,213	\$23,828	\$34,358	\$916,467
投入維修/債務服務/ETC	\$252,185	\$346,062	\$538,094	\$540,207	\$617,760	\$610,415	\$2,904,725
結餘	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

其他當地撥款 — 包括阿拉米達縣、三藩市縣、康特拉科斯塔縣、聖塔克拉拉縣、聖馬刁縣、索諾瑪縣和馬林縣等各縣公交和其他公路改善方案的 1/2¢銷售稅。不包括待審批的銷售稅議案, 例如納帕縣和索拉諾縣的議案。其他當地撥款還包括由當地機構、汽油稅津貼和用於公交營運當地和重大項目的《交通發展法案》(TDA)第 4 條和第 8 條(1/4¢銷售稅)而提供撥款的 Garvee 債券。當地撥款規劃由當地收費機構授權。

當地其他	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$3,416,505	\$3,493,090	\$3,620,040	\$3,738,563	\$3,861,727	\$3,988,720	\$22,118,645
規劃金額	\$1,190,351	\$1,585,140	\$1,484,852	\$732,648	\$439,571	\$1,340,058	\$6,772,621
結餘	\$2,226,154	\$1,907,950	\$2,135,188	\$3,005,915	\$3,422,156	\$2,648,662	\$15,346,024

創新籌資

加強施工 — 加強施工(AC)是一強化項目使之符合方案目標和項目交收日期的財務管理工具，該項工具使用非聯邦撥款，但仍然具備符合日後接受聯邦撥款的資格。一旦有聯邦撥款可供使用，AC 項目可全部或部分轉為普通接受聯邦撥款。以前花費的撥款則用聯邦報銷金額填補。

預期稅收撥款債券 — 預期稅收撥款(GARVEE)債券方案允許使用獲聯邦撥款支持的免稅債務證券籌資機制，透過為路權和施工費用提供撥款而推動重要的交通基礎設施項目。此類項目必須符合州和聯邦法律規定的 GARVEE 籌資條件，並由加州交通運輸委員會(CTC)指定接受 GARVEE 籌資。此外，以這種方式籌資的項目必須獲得完整項目設計和環境審核批准，包括符合《美國環境保護法案》(NEPA)的規定。依照憲法的限制規定，州撥款不得用 GARVEE 債券來償債付款。因此，未來的聯邦資助的撥款將用於償還債務，州和當地配對的撥款則用於償債之外的用途。

GARVEE	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$89,100	\$16,100	\$16,100	\$0	\$0	\$0	\$121,300
規劃金額	\$89,100	\$16,100	\$16,100	\$0	\$0	\$0	\$121,300
結餘	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

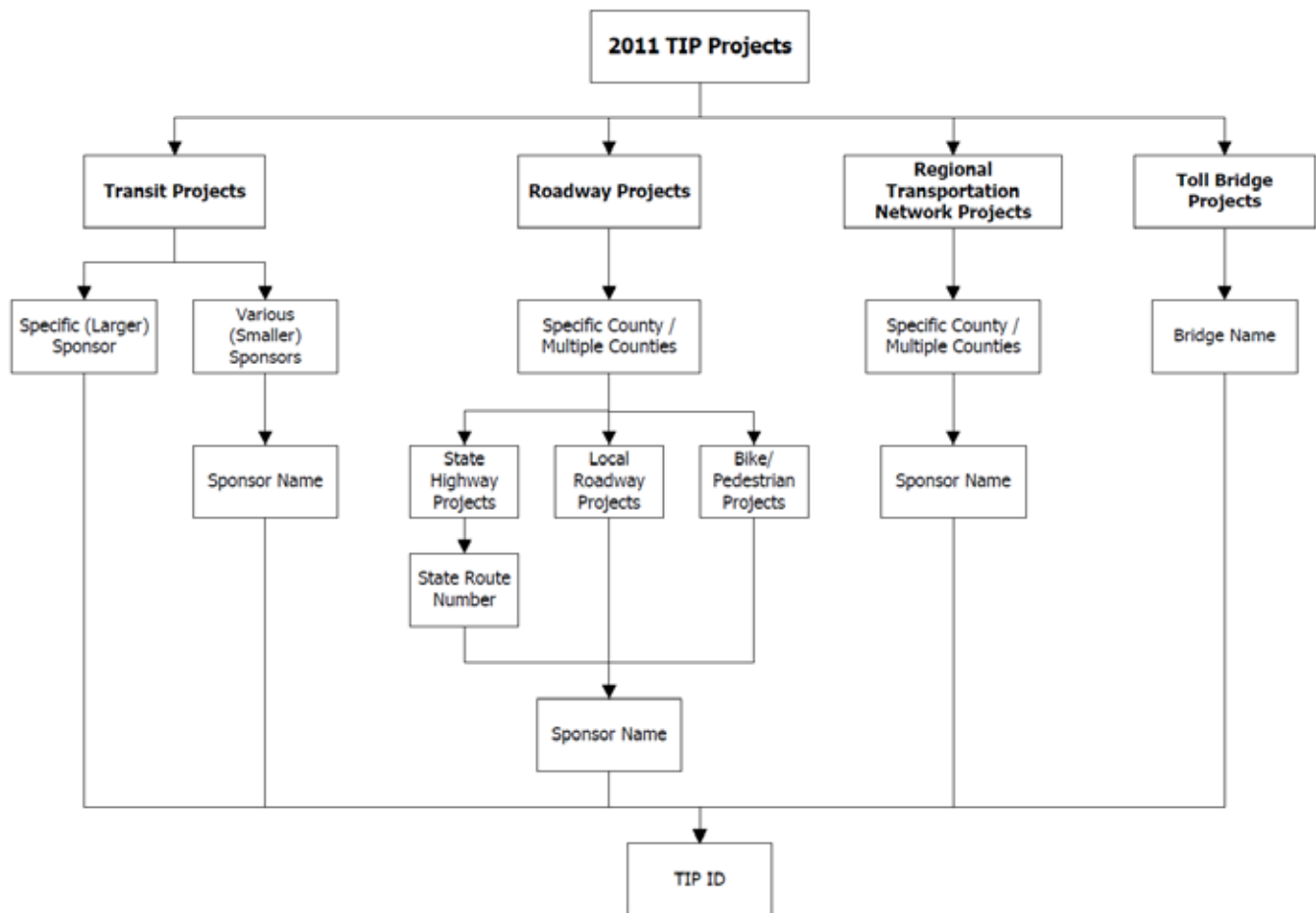
《交通基礎設施財務與創新法案》— 《交通基礎設施財務與創新法案》(TIFIA)在為具有區域和聯邦重要性的陸路交通項目,成本最少 5000 萬元或是百分之 33 的年度合理聯辦撥款，以少的為準。智能交通系統(ITS)項目有最低要求至少 1500 萬，根據 TIFIA 以抵押貸款、貸款擔保或備用信貸證等方式提供的聯邦信貸援助為償債條款提供更多的靈活性，並且可能比私人資本市場選擇提供更優惠的利率。

TIFIA	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	2016-2017 財政年度	2017-2018 財政年度	總計
財政收入	\$0	\$0	\$0	\$171,000	\$0	\$0	\$171,000
規劃金額	\$0	\$0	\$0	\$171,000	\$0	\$0	\$171,000
結餘	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

如何閱覽項目列單表

排列方式

項目列單表針對 2013 年 TIP 所列的每個項目均提供了詳細說明。TIP 中的項目按照公交機構以字母順序排列，然後按照各縣名稱以字母順序排列道路項目。在每個縣的道路項目列單表中，首先列出州公路項目(按照公車路線編號順序)，自行車和行人項目，碼頭和火車項目，以及公共空地和野外小徑項目，然後按照主辦單位名稱以字母順序列出當地道路項目。



2013 年 TIP 在第 1 卷第 2 節內容的結束列明索引，有助於查找每個項目的頁號。索引按照各縣名稱和 TIP 代碼排列。

格式標記

每個項目均有下述詳細說明內容：

項目資訊		
#	資料標記	定義
1	TIP 代碼	用於識別 TIP 中項目的獨特號碼。前三個字符代表項目實施地點，並指明具體縣、各個縣或整個區域。接下來的兩位數字代表項目最初列明的 TIP 版本(例如，項目第一次列明在 2013 年 TIP 中，這兩位數則為 13)。最後四位數字代表項目最初列明在 TIP 中的順序。
2	縣	項目所在縣。項目亦可能在「各個」縣或是「區域」項目。
3	系統	項目改善所屬的交通運輸系統：公交(捷運服務)、當地街道和道路(當地公路)、州公路系統或州際系統(州公路)和收費橋(橋樑)。
4	RTP 代碼	RTP 代碼指 MTC 區域交通計劃中描述的獨特總項目。
5	CTIPS 代碼	用於識別加州交通運輸改善方案系統(CTIPS)中的項目的獨特號碼。
6	主辦單位	負責管理項目的代理機構。
7	共同主辦單位/實施機構	與主辦單位合作負責管理或實施項目的代理機構。
8	項目名稱	項目名稱或標題。
9	項目說明	項目地點和施工範圍的簡要說明。
10	空氣品質豁免代碼	聯邦環保署(EPA)規定的空氣品質豁免狀況。可在附錄 A-45 中查找空氣品質豁免代碼表。
11	公路	州公路系統(SHS)或州公路(SR)號碼(如適用)
12	起點里程	項目在州公路系統或州公路上的起點限制(如適用)。
13	終點里程	項目在州公路系統或州幹綫公路上的終點限制(如適用)。
14	通行費信貸	在項目中使用的通行費信貸金額。有關通行費信貸使用的進一步詳情，請參閱附錄 A-20 和附錄 A-21。

撥款細節

請注意，在項目表的撥款細節一欄中提及的年份表明聯邦財政年度。TIP 中的聯邦財政年度(FY)從 10 月 1 日到下一個日曆年的 9 月 30 日。2013 年 TIP 為期六年，分別是 2012/2013 財政年度、2013/2014 財政年度、2014/2015 財政年度，2015/2016 財政年度，2016/2017 財政年度 2017/2018 財政年度。

#	資料標記	定義
15	階段	已經針對項目階段規劃好指定的撥款。階段包括：環境(ENV)、設計工程(PSE)、初步工程設計(PE)、獲得路權 (ROW)、Caltrans 配合路權(ROW-CT)、施工(CON)和 Caltrans 配合施工 (CON-CT)。
16	撥款來源	原本指定的撥款用於某方案、法律或其他來源。可在附錄 A-39 中查找截至 2013 年 TIP 採納使用的所有撥款代碼表。
17	以前的年份	在 2013 年 TIP 四年期之前規劃的撥款(即 2011/2012 聯邦財政年度 [FY] 及以前的年份)。這些撥款內容僅視作可查閱的資料，並非 2013 年 TIP 四年期的任何一部分。
18	2013 年 TIP 的六年期	規劃的撥款用作 2013 年 TIP 包括的年份。
19	2016/2017 財政年度及今後的年份	在 TIP 六年期之後規劃的撥款。這些撥款內容僅視作可查閱的資料，並非 2013 年 TIP 六年期的任何一部分。
20	規劃總額	對撥款細節表的橫行是計算結果，表明為某一特定階段規劃的撥款總金額來自某一特定撥款來源。在細節表的列行計算結果，表明在特定年份，所有階段的撥款總金額撥款是來自所有撥款來源。左下方的計算結果，表明對某一項目給予的總撥款金額，包括其所有撥款來源、年份和階段。

項目列單範本:

1 2 3 4 5 6 7

TIP ID: **ALA030002** County: **Alameda** System: **LOCAL RD** RTP ID: **21139** CTIPS ID: **20600002386**

8 Project Name: **Alameda: Vasco Road Safety Improvements** Implementing Agency: **Alameda County**

9 Description: **Livermore: On Vasco Road from Livermore to CC County line; Realign roadway, provide standard shoulder widths, install median barriers and add truck-climbing lanes. (Total length of truck lanes is .9 miles). Project is phased.**

10 Air Quality Exempt Code: **1.17 - EXEMPT (40 CFR 93.126) - Truck climbing lanes outside the urbanized area**

Route: Post Mile From: Post Mile To: Toll Credits:

11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Phase	Fund Source	Prior Years	FY 2012/13	FY 2013/14	FY 2014/15	FY 2015/16	FY 2016/17	Future Years	Total Programmed
ENV	OTHER LOCAL	\$ 337							\$ 337
ENV	TCRP	\$ 150							\$ 150
PE	EARMARK	\$ 755							\$ 755
PE	OTHER LOCAL		\$ 58						\$ 58
PE	STP		\$ 230						\$ 230
PSE	OTHER LOCAL	\$ 510							\$ 510
ROW	OTHER LOCAL	\$ 80	\$ 59						\$ 139
ROW	STP	\$ 3,900	\$ 235						\$ 4,135
ROW	XTRAN	\$ 1,500							\$ 1,500
CON	AC	\$ 320							\$ 320
CON	OTHER LOCAL	\$ 6,183		\$ 2,000					\$ 8,183
CON	RIP	\$ 4,600							\$ 4,600
CON	STP	\$ 8,885							\$ 8,885
CON	TCRP	\$ 6,350							\$ 6,350
20	Total Programmed Funding:	\$ 33,570	\$ 582	\$ 2,000					\$ 36,152

瀏覽網頁

如何在網上查閱 TIP

大都會交通運輸委員會(MTC)已經將整個交通運輸改善方案(TIP)上載到其網站，以便項目主辦單位和公眾可查看自己所在區域和 MTC 區域規劃的交通運輸項目。

亦可用互動的方法查看具體項目列單及其最新資訊，透過 MTC 的網站可在以下網址瀏覽網上(以網路為主)經撥款管理系統(FMS)修訂的 TIP：

http://www.mtc.ca.gov/funding/fms_intro.htm

如需在網上查閱 TIP，使用者需要有一台具有上網功能的電腦，使用者亦可前往灣區內任何一間公立圖書館並詢求使用圖書館內有上網功能的電腦。一旦看到電腦的頭版頁，就可透過網路瀏覽器的網址行打入以下統一資源標識符(URL)：

<http://www.mtc.ca.gov>

從 MTC 的主頁，使用螢幕左面的「網址索引」(Site Index)欄，並點選「撥款」(Funding)一詞。使用者即可進入 MTC 的撥款網頁。在該網頁中可找到 TIP 的資料。點選「交通運輸改善方案」(Transportation Improvement Program, TIP)的鏈結即可引導使用者進入 TIP 網頁。使用者還可以使用「撥款」(Funding)下方，螢幕左面的功能表進入 TIP 頁面。

使用者在該頁面可遵循網上指示步驟查看實際 TIP 項目列單或 TIP 的其他內容。如需更簡便及更快地進入 TIP 網頁，請瀏覽以下網頁：

<http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/index.htm>

查詢有關個別項目的詳細內容，請直接與相關項目主辦單位或主要執行機構聯絡。

用互動的方法查看 TIP 的項目地點

為了提供項目的可視化效果，已經為某些所列的項目製圖，向網上讀者提供以視覺效果展現的項目地點。某些項目例如，公交營運和維修保養項目、規劃項目和某些無法以圖示說明的探究。如需查閱所列的項目，請在下述網址瀏覽 FMS 的申請：http://www.mtc.ca.gov/funding/fms_intro.htm。

一旦進入 FMS 主頁畫面，可選擇「項目搜索」(Project Search)，並點選「搜索」(Search)，則會調出 2011 年 TIP 項目的完整列單，將會顯示一份列有所有 TIP 項目的列單。能夠用互動方法製圖的項目就會顯示在「製圖」(Map It)標題下方，最左邊的豎行出現一個按鈕。如果點選該按鈕，就會出現列有項目範圍圖的新視窗。

如果您在 MTC 的網站上遇到瀏覽 TIP 的問題，請聯絡：

Srikalyani Srinivasan

電話: 510-817-5793

電郵: ssrinivasan@mtc.ca.gov

或

Adam Crenshaw

電話: 510-817-5794

電郵: acrenshaw@mtc.ca.gov

2013 年 TIP 超過兩億美元的項目分類表

TIP 代碼	縣	初始TIP	主辦單位	項目名稱	項目總費用 (百萬)	TIP階段內項目費用 (百萬)
ALA977038	Alameda	1997	Caltrans	San Francisco-Oakland Bay Bridge	\$5,706	\$41
BRT030001	Santa Clara	2003	VTA	BART - Berryessa to San Jose Extension	\$3,962	\$840
SF-050002	San Francisco	2005	TBJPA	Transbay Terminal/Caltrain Downtown Ext: Ph. 2	\$2,596	\$562
SCL110005	Santa Clara	2011	VTA	BART - Warm Springs to Berryessa Extension	\$2,522	\$1,897
SF-991030	San Francisco	1999	SF County TA	US 101 Doyle Drive Replacement	\$1,974	\$1,370
SF-010015	San Francisco	2001	TBJPA	Transbay Term/Caltrain Downtown Ext - Ph.1	\$1,589	\$701
SF-010037	San Francisco	2001	SFMTA	SF Muni Third St LRT Phase 2 - New Central Subway	\$1,570	\$1,009
SF-010028	San Francisco	2001	Caltrain	Caltrain Electrification	\$1,225	\$632
SF-070029	San Francisco	2007	TBJPA	Transbay Transit Center - TIFIA Loan Debt Service	\$1,075	\$4
REG090037	Regional	2009	BART	BART: Railcar Replacement Program	\$1,026	\$367
ALA050015	Alameda	2005	BART	BART - Warm Springs Extension	\$890	\$136
SOL070020	Solano	2007	STA	I-80/I-680/SR 12 Interchange Project	\$718	\$92
REG130002	Regional	2013	MTC	Toll Bridge Rehabilitation Program	\$629	\$399
REG050020	Regional	2005	BART	BART Car Exchange (Preventive Maintenance)	\$603	\$186
SCL990046	Santa Clara	1999	VTA	VTA: Preventive Maintenance	\$571	\$92
SON090002	Sonoma	2009	SMART	Sonoma Marin Area Rail Corridor	\$532	\$361
SCL090019	Santa Clara	2009	San Jose	San Jose International Airport People Mover	\$508	\$56
SM-979013	San Mateo	1997	Caltrans	SR 1 Devils Slide Bypass	\$505	\$0
BRT990002	Alameda	1999	BART	BART Oakland Airport Connector	\$484	\$106
CC-050025	Contra Costa	2005	BART	E-BART - East Contra Costa Rail Extension	\$460	\$167
CC-010023	Contra Costa	2001	CCTA	I-680 / SR 4 I/C Reconstruction - Phases 1-5	\$425	\$22
SCL110002	Santa Clara	2011	VTA	Santa Clara County - US 101 Express Lanes	\$425	\$4
CC-010002	Contra Costa	2001	Caltrans	SR 24 - Caldecott Tunnel 4th Bore	\$420	\$5

2013 年 TIP 超過兩億美元的項目分類表(繼續)

TIP 代碼	縣	初始TIP	主辦單位	項目名稱	項目總費用 (百萬)	TIP階段內項目費用 (百萬)
ALA991070	Alameda	1999	AC Transit	AC Transit: Preventive Maintenance Program	\$392	\$0
CC-030028	Contra Costa	2003	CCTA	SR 4 East Widening from Somersville to SR 160	\$385	\$20
SON070004	Sonoma	2007	Son Co TA	US 101 Marin/Sonoma Narrows (Sonoma)	\$373	\$4
MRN050034	Marin	2005	TAM	US 101 HOV Lanes - Marin-Sonoma Narrows (Marin)	\$341	\$80
SF-110006	San Francisco	2011	SF DPW	Hunters Pt Shipyard and Candlestick Pt Local Roads	\$338	\$7
REG090003	Regional	2009	MTC	Freeway Performance Initiative (FPI)	\$328	\$130
SM-050002	San Mateo	2005	SMCTA	Dumbarton Rail Service (PE and ROW only)	\$301	\$212
SCL050009	Santa Clara	2005	VTA	Capitol Expressway LRT Extension- Phase II	\$294	\$216
BRT050003	Regional	2005	BART	BART Transbay Tube Seismic Retrofit	\$276	\$0
MRN970016	Marin	1997	GGBHTD	Golden Gate Bridge Seismic Retrofit, Ph: 1-3A	\$274	\$0
SF-130006	San Francisco	2013	SF DPW	Southeast Waterfront Transportation Improvements	\$254	\$106
SCL110009	Santa Clara	2011	VTA	El Camino Real Bus Rapid Transit	\$234	\$232
SF-070027	San Francisco	2007	SF County TA	Yerba Buena Island (YBI) Ramp Improvements	\$233	\$218
REG110030	Regional	2011	Caltrain	Caltrain Positive Train Control System	\$231	\$206
SF-95037B	San Francisco	1995	SFMTA	SF Muni Rail Replacement Program	\$223	\$83
ALA090027	Alameda	2009	Port of Oakland	7th Street Grade Separation and Roadway Improvemen	\$221	\$2
ALA110046	Alameda	2011	Oakland	Oakland Army Base Infrastructure Improvements	\$215	\$205
SF-990022	San Francisco	1999	SFMTA	SFMTA: ADA Paratransit operating support	\$207	\$29
SF-130001	San Francisco	2013	SF DPW	SF- Better Market Street Transportation Elements	\$206	\$2
ALA050017	Alameda	2005	AC Transit	Enhanced Bus - Telegraph/Intl/East 14th	\$205	\$93
總計					\$35,947	\$10,894

Grouped Listings in the 2013 TIP Over \$200 Million

TIP 代碼	縣	初始TIP	主辦單位	項目名稱	項目總費用 (百萬)	TIP階段內項目費用 (百萬)
VAR110004	Regional	2011	Caltrans	GL: Safety Imprv. - SHOPP Collision Reduction	\$221	\$221
VAR110005	Regional	2011	Caltrans	GL: Emergency Repair - SHOPP Emergency Response	\$287	\$287
VAR110044	Regional	2011	Caltrans	GL: Bridge Rehab and Reconstruction - SHOPP	\$499	\$499
VAR110045	Regional	2011	Caltrans	GL: Bridge Rehab/Recon. - Local Hwy Bridge Program	\$389	\$389
總計					\$1,397	\$1,397

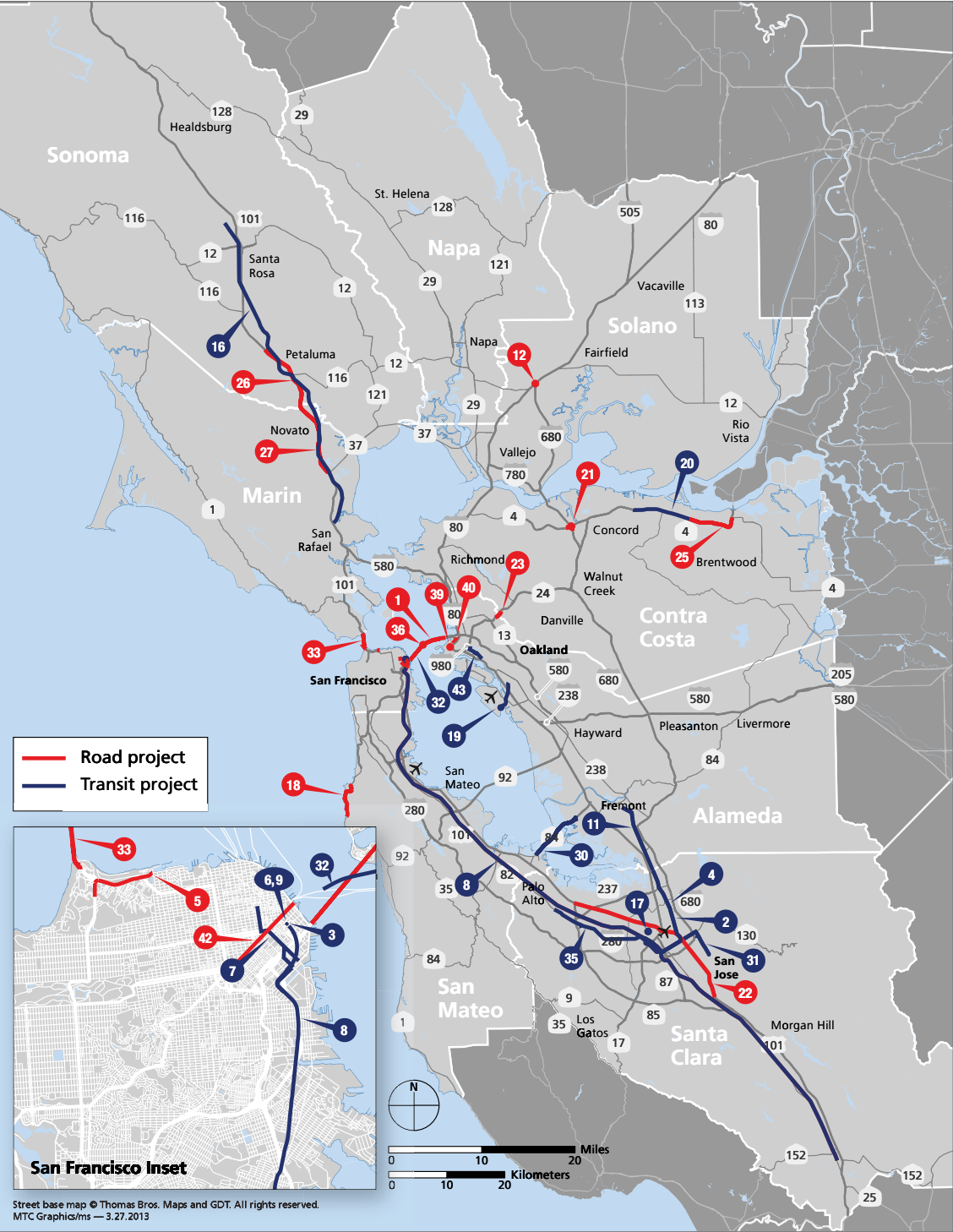
Projects in the 2013 TIP Over \$200 Million

BLUE Transit Project
RED Road Project

- 1. San Francisco-Oakland Bay Bridge East Span Replacement**
Alameda County
\$5.71 billion
- 2. BART – Berryessa to San Jose Extension**
Santa Clara County
\$3.96 billion
- 3. Transbay Terminal/Caltrain Downtown Extension, Phase 2**
San Francisco County
\$2.60 billion
- 4. BART – Warm Springs to Berryessa Extension**
Santa Clara County
\$2.52 billion
- 5. US-101 Doyle Drive Replacement**
San Francisco County
\$1.97 billion
- 6. Transbay Terminal/Caltrain Downtown Extension, Phase 1**
San Francisco County
\$1.59 billion
- 7. SF Muni Third St LRT Phase 2 Central Subway**
San Francisco County
\$1.57 billion
- 8. Caltrain Electrification**
Multiple Counties
\$1.23 billion
- 9. Transbay Transit Center – TIFIA Loan Debt Service**
San Francisco County
\$1.08 billion
- 10. BART Railcar Replacement Program****
Multiple Counties
\$1.03 billion
- 11. BART – Warm Springs Extension**
Alameda County
\$890 million
- 12. I-80/680/12 Interchange Project**
Solano County
\$718 million
- 13. Toll Bridge Rehabilitation Program****
Multiple Counties
\$629 million
- 14. BART Car Exchange (Preventative Maintenance)****
Multiple Counties
\$603 million
- 15. Valley Transportation Authority: Preventative Maintenance****
Santa Clara County
\$571 million
- 16. Sonoma Marin Area Rail Corridor**
Sonoma/Marin Counties
\$532 million
- 17. San Jose International Airport People Mover**
Santa Clara County
\$508 million
- 18. SR-1 Devils Slide Bypass Tunnel**
San Mateo County
\$505 million
- 19. BART Oakland Airport Connector**
Alameda County
\$484 million
- 20. E-BART – East Contra Costa County Rail Extension**
Contra Costa County
\$460 million
- 21. I-680/SR-4 Interchange Reconstruction, Phases 1-5**
Contra Costa County
\$425 million
- 22. US-101 Express Lanes in Santa Clara County**
Santa Clara County
\$425 million
- 23. SR-24 – Caldecott Tunnel Fourth Bore**
Alameda/Contra Costa Counties
\$420 million
- 24. AC Transit: Preventative Maintenance Program****
Alameda County
\$392 million
- 25. SR-4 East Widening from Somersville Rd to SR-160**
Contra Costa County
\$385 million
- 26. US-101 Marin-Sonoma Narrows (Sonoma)**
Sonoma County
\$373 million
- 27. US-101 Marin-Sonoma Narrows (Marin)**
Marin County
\$341 million
- 28. Hunters Point Shipyard and Candlestick Point Local Roads****
San Francisco County
\$338 million
- 29. Freeway Performance Initiative (FPI)****
Multiple Counties
\$328 million
- 30. Dumbarton Rail Service (PE and ROW only)**
Alameda/San Mateo Counties
\$301 million
- 31. Capitol Expressway LRT Extension, Ph. 2**
Santa Clara County
\$294 million
- 32. BART Transbay Tube Seismic Retrofit**
Multiple Counties
\$276 million
- 33. Golden Gate Bridge Seismic Retrofit, Ph. 1-3A**
Marin/San Francisco Counties
\$274 million
- 34. Southeast Waterfront Transportation Improvements****
San Francisco County
\$254 million
- 35. El Camino Real Bus Rapid Transit**
Santa Clara County
\$234 million
- 36. Yerba Buena Island (YBI) Ramp Improvements**
San Francisco County
\$233 million
- 37. Caltrain Positive Train Control****
Multiple Counties
\$231 million
- 38. SF Muni Rail Replacement Program****
San Francisco County
\$223 million
- 39. 7th Street Grade Separation and Roadway Improvement**
Alameda County
\$221 million
- 40. Oakland Army Base Infrastructure Improvements**
Alameda County
\$215 million
- 41. SFMTA ADA Paratransit Operating Support****
San Francisco County
\$207 million
- 42. Better Market Street Transportation Elements**
San Francisco County
\$206 million
- 43. Enhanced Bus – Telegraph/International/ East 14th**
Alameda County
\$205 million

** These projects not shown on map

Projects in the 2013 TIP With Costs Greater Than \$200 million



有關 TIP 的任何問題，請聯絡相關人士

如有任何關於 TIP 的問題，您可聯絡：

Srikalyani Srinivasan

電話：510-817-5793

電郵：ssrinivasan@mtc.ca.gov

或

Adam Crenshaw

電話：510-817-5794

電郵：acrenshaw@mtc.ca.gov

如需瞭解有關個別項目的詳細內容，請直接與相關主辦單位或主要執行機構聯絡。有關交通運輸財務程序的一般資訊，可查閱下述兩份 MTC 出版物：《交通費：灣區的交通運輸撥款指南》(Moving Costs: A Transportation Funding Guide for the Bay Area) 和《MTC 的基本認識》(ABC's of MTC)。兩份出版物均刊載在 MTC 的網站上：<http://www.mtc.ca.gov/publications>。如需索取印刷版本，可從 MTC/ABAG 圖書館索取；或發電郵至 library@mtc.ca.gov；或傳真至 510.817.5848；或致電 510.817.5836 索取。

TIP 概覽表

TIP 概覽表按照模式、目的和撥款類型，提供整個區域和區域中九個縣內每個縣的各種項目、TIP 撥款和項目總經費圖示摘要。請參閱圖表第36頁至第40頁。

單欄項目列單報告

以下四份單欄項目列單報告已在 TIP 附錄第 II 卷，列作附錄 A-52。

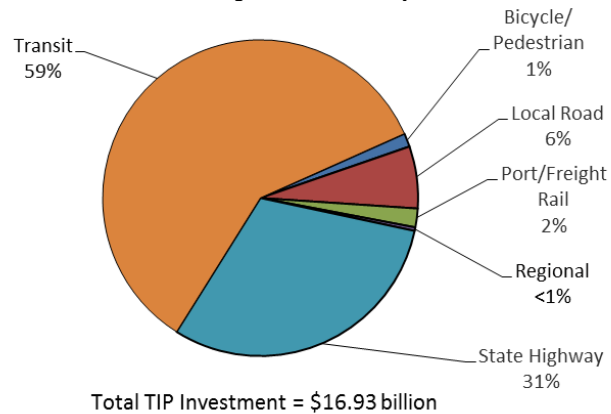
1. 按縣名稱劃分的單欄項目列單
2. 單欄項目撥款報告 – 按階段劃分撥款
3. 單欄項目撥款報告 – 按主辦當局劃分撥款
4. 單欄項目撥款報告 – 按財政年度劃分撥款

上述報告內容包括關鍵資料以及有關單欄中每個項目的綜合撥款資料。此類資料按照縣劃分，每個縣內的項目則按照項目主辦單位、交通運輸系統、項目目的和 TIP 代碼劃分。

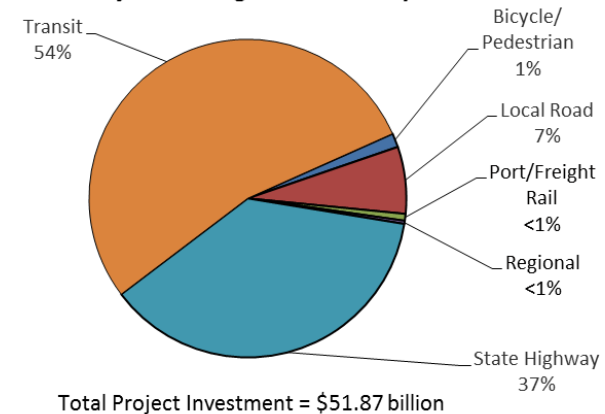
TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Mode for the Bay Area

Mode	# of Projects		TIP Period Funding (in 1000s)								Total Project Cost (in 1000s)	
			FY 12/13	FY 13/14	FY 14/15	FY 15/16	FY 16/17	FY 17/18	TIP Period Funding			
Bicycle/ Pedestrian	183	21%	\$95,977	\$73,650	\$19,398	\$9,324	\$36,000	\$0	\$234,349	1%	\$736,073	1%
Local Road	196	22%	\$313,034	\$234,614	\$99,625	\$89,837	\$319,131	\$18,800	\$1,075,040	6%	\$3,528,630	7%
Port/Freight Rail	5	<1%	\$297,095	\$27,700	\$0	\$0	\$0	\$0	\$324,795	2%	\$359,827	<1%
Regional	13	1%	\$13,620	\$45,663	\$589	\$609	\$632	\$0	\$61,112	<1%	\$168,087	<1%
State Highway	146	17%	\$1,364,119	\$977,526	\$1,003,418	\$393,992	\$414,061	\$1,023,978	\$5,177,094	31%	\$19,257,955	37%
Transit	330	38%	\$1,905,994	\$2,222,090	\$2,096,643	\$1,519,896	\$384,424	\$1,932,887	\$10,061,934	59%	\$27,824,146	54%
Total	873	100%	\$3,989,839	\$3,581,242	\$3,219,672	\$2,013,657	\$1,154,248	\$2,975,665	\$16,934,323	100%	\$51,874,717	100%

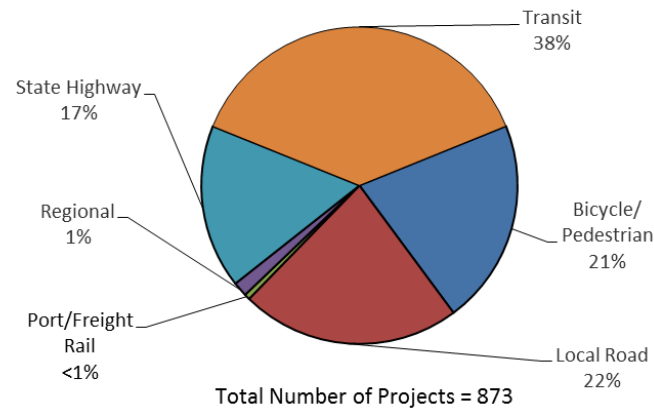
TIP Period Funding Distribution by Mode



Total Project Funding Distribution by Mode



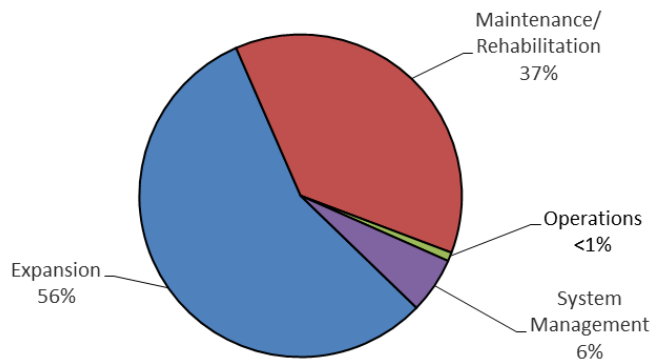
Share of Total Projects by Mode



TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Purpose for the Bay Area

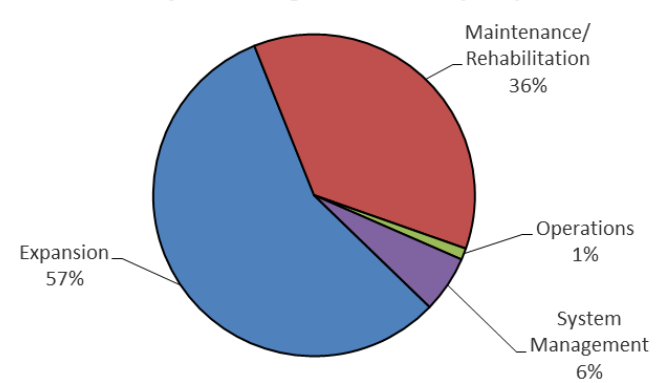
Purpose	# of Projects		TIP Period Funding (in 1000s)								Total Project Cost (in 1000s)	
			FY 12/13	FY 13/14	FY 14/15	FY 15/16	FY 16/17	FY 17/18	TIP Period Funding			
Expansion	352	40%	\$1,819,671	\$1,933,036	\$2,349,725	\$1,473,345	\$504,383	\$1,440,323	\$9,520,484	56%	\$29,422,294	57%
Maintenance/Rehabilitation	244	28%	\$1,712,988	\$1,235,953	\$776,981	\$485,647	\$616,700	\$1,487,871	\$6,316,139	37%	\$18,904,389	36%
Operations	41	5%	\$99,699	\$49,902	\$0	\$0	\$0	\$0	\$149,601	<1%	\$597,906	1%
System Management	236	27%	\$357,480	\$362,352	\$92,966	\$54,665	\$33,164	\$47,471	\$948,099	6%	\$2,950,129	6%
Total	873	100%	\$3,989,839	\$3,581,242	\$3,219,672	\$2,013,657	\$1,154,248	\$2,975,665	\$16,934,323	100%	\$51,874,717	100%

TIP Period Funding Distribution by Purpose



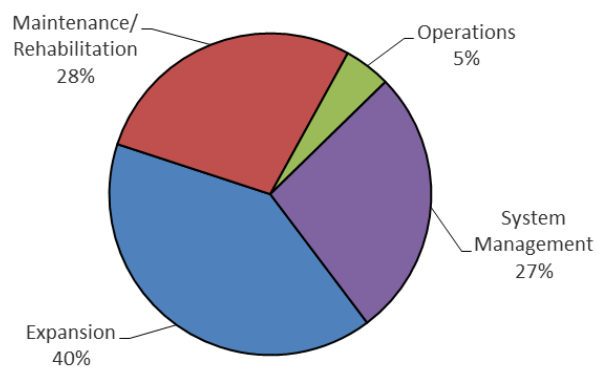
Total TIP Investment = \$16.93 billion

Total Project Funding Distribution by Purpose



Total Project Investment = \$51.87 billion

Share of Total Projects by Purpose

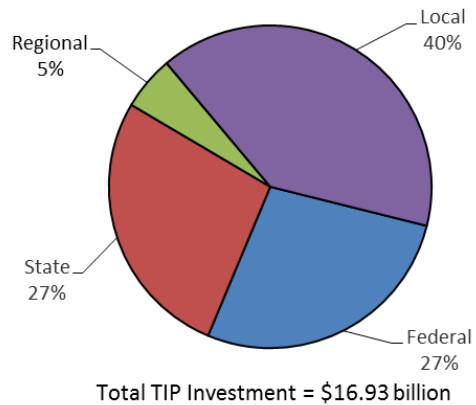


Total Number of Projects = 873

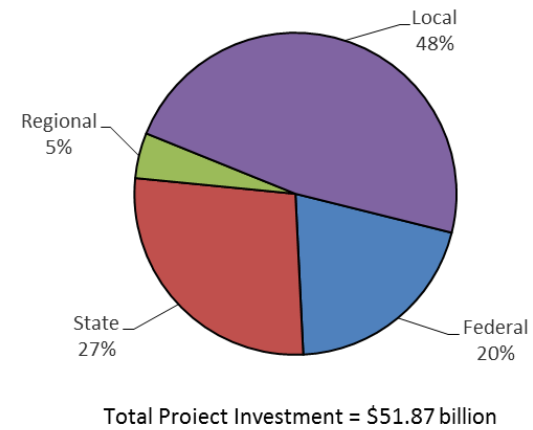
TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Type for the Bay Area

Type	TIP Period Funding (in 1000s)							Total Project Cost (in 1000s)		
	FY 12/13	FY 13/14	FY 14/15	FY 15/16	FY 16/17	FY 17/18	TIP Period Funding			
Federal	\$1,085,378	\$945,097	\$1,001,196	\$820,989	\$411,797	\$377,000	\$4,641,456	27%	\$10,551,719	20%
State	\$1,336,430	\$764,935	\$636,450	\$361,808	\$279,053	\$1,224,249	\$4,602,925	27%	\$14,175,386	27%
Regional	\$377,679	\$286,070	\$97,174	\$98,213	\$23,828	\$34,358	\$917,320	5%	\$2,366,899	5%
Local	\$1,190,351	\$1,585,140	\$1,484,852	\$732,648	\$439,571	\$1,340,058	\$6,772,621	40%	\$24,780,713	48%
Total	\$3,989,839	\$3,581,242	\$3,219,672	\$2,013,657	\$1,154,248	\$2,975,665	\$16,934,323	100%	\$51,874,717	100%

TIP Period Funding Distribution by Type



Total Project Funding Distribution by Type



TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Mode for Individual Counties and Regional Projects (in \$1,000s)

County	Bicycle/ Pedestrian	Local Road	Port/ Freight Rail	Regional	State Highway	Transit	Total TIP Period Funding
Alameda	\$78,798	\$58,910	\$303,425	\$0	\$350,204	\$705,491	\$1,496,828
Contra Costa	\$33,187	\$166,658	\$21,370	\$0	\$262,454	\$355,940	\$839,609
Marin	\$16,001	\$26,932	\$0	\$0	\$335,241	\$60,684	\$438,858
Napa	\$315	\$3,097	\$0	\$0	\$850	\$9,440	\$13,702
San Francisco	\$22,826	\$179,158	\$0	\$0	\$1,590,168	\$3,370,431	\$5,162,583
San Mateo	\$11,865	\$22,721	\$0	\$0	\$216,908	\$316,986	\$568,480
Santa Clara	\$29,224	\$102,342	\$0	\$0	\$268,014	\$3,639,095	\$4,038,674
Solano	\$10,851	\$57,483	\$0	\$0	\$99,745	\$100,334	\$268,413
Sonoma	\$4,844	\$39,826	\$0	\$0	\$17,654	\$404,042	\$466,366
Regional	\$26,437	\$417,914	\$0	\$61,112	\$2,035,857	\$1,099,491	\$3,640,811
Total Bay Area	\$234,349	\$1,075,040	\$324,795	\$61,112	\$5,177,094	\$10,061,934	\$16,934,323

**TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Purpose for Individual Counties and Regional Projects
(in \$1,000s)**

County	Expansion	Maintenance/ Rehabilitation	Operations	System Management	Total TIP Period Funding
Alameda	\$1,062,761	\$304,526	\$10,663	\$118,878	\$1,496,828
Contra Costa	\$717,053	\$78,400	\$7,522	\$36,634	\$839,609
Marin	\$256,972	\$169,225	\$4,320	\$8,341	\$438,858
Napa	\$3,515	\$2,703	\$6,013	\$1,471	\$13,702
San Francisco	\$2,557,977	\$2,497,054	\$30,542	\$77,010	\$5,162,583
San Mateo	\$374,711	\$142,586	\$3,846	\$47,337	\$568,480
Santa Clara	\$3,797,427	\$176,426	\$9,335	\$55,486	\$4,038,674
Solano	\$214,734	\$10,746	\$33,728	\$9,206	\$268,413
Sonoma	\$434,822	\$12,388	\$6,762	\$12,393	\$466,366
Regional	\$100,511	\$2,922,087	\$36,869	\$581,344	\$3,640,811
Total Bay Area	\$9,520,484	\$6,316,139	\$149,601	\$948,099	\$16,934,323

**TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Type for Individual Counties and Regional Projects
(in \$1,000s)**

County	Federal	State	Regional	Local	Total TIP Period Funding
Alameda	\$211,802	\$522,607	\$77,414	\$685,005	\$1,496,828
Contra Costa	\$178,995	\$77,793	\$105,505	\$477,317	\$839,609
Marin	\$128,896	\$82,877	\$47,392	\$179,693	\$438,858
Napa	\$7,774	\$0	\$2,350	\$3,578	\$13,702
San Francisco	\$1,910,101	\$1,904,225	\$50,818	\$1,297,439	\$5,162,583
San Mateo	\$106,005	\$66,074	\$33,600	\$362,800	\$568,480
Santa Clara	\$975,305	\$291,330	\$675	\$2,771,364	\$4,038,674
Solano	\$55,149	\$119,168	\$57,492	\$36,604	\$268,413
Sonoma	\$98,896	\$25,200	\$38,249	\$304,021	\$466,366
Regional	\$968,533	\$1,513,652	\$503,826	\$654,800	\$3,640,811
Total Bay Area	\$4,641,456	\$4,602,925	\$917,320	\$6,772,621	\$16,934,323