

目錄

执行摘要	2
概述	2
交通运输系统特点	3
拥挤管理流程	4
联邦要求	4
战略框架	5
分析和预测方法	5
规划区域分析	7
预测表现	9
预测年度严重拥挤的道路	11
县/区分析	14
拥挤管理策略及系统改进投资	17
相关愿景目标、目的、战略和行动	17
系统改进投资	20

執行摘要

概述

紐約大都會運輸委員會（NYMTC）的規劃區域符合聯邦對交通管理區的定義。因此，紐約大都會運輸委員會必須系統地預測其規劃區域內的交通擁堵情況，產生具體的性能測量，以確定擁堵水準，並制定方案來減少擁堵。紐約大都會運輸委員會的擁堵管理程式（CMP）滿足了這些要求，並確定了通過其區域交通規劃（規劃）和交通改進規劃（TIP）定義的減少擁堵策略。

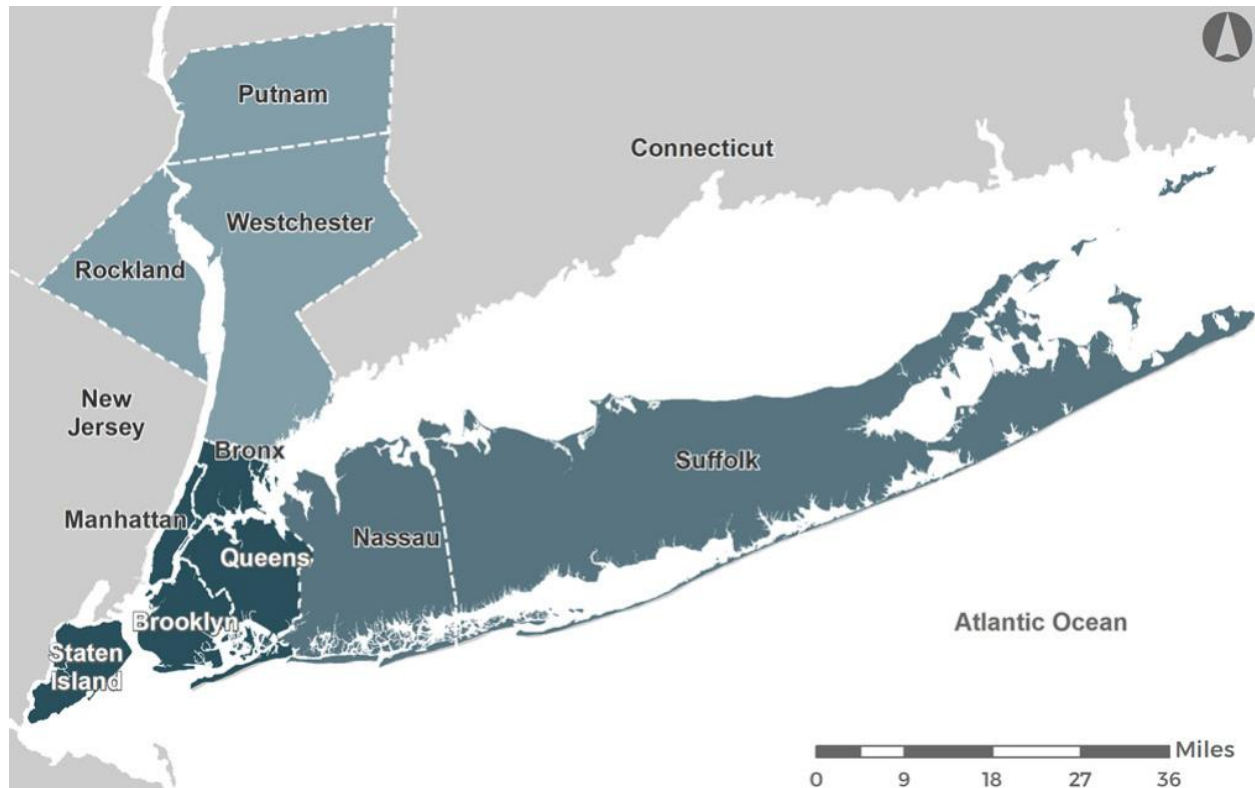
紐約大都會運輸委員會的規劃“*前進*”認為鑒於預測的人口、就業和經濟增長對交通系統的需求增加，道路擁堵將繼續成為紐約大都會運輸委員會規劃區域的一個主要問題。擁堵管理程式旨在說明紐約大都會運輸委員會的成員：

- (1) 通過建立一套客觀的性能措施來定義和量化交通系統的擁堵情況，對區域規劃流程進行監測和建議。
- (2) 提供解決擁堵情況的策略工具箱。
- (3) 提供方法評估和優先考慮減少擁堵的專案和戰略；以及
- (4) 提供機制定期評估所實施的戰略相對於之前建立的性能措施的有效性。

紐約大都會運輸委員會的 2021 年擁堵管理程式現狀報告提供了擁堵管理程式的概述；描述了紐約大都會運輸委員會規劃區域的交通特點和與紐約大都會運輸委員會的擁堵管理程式有關的聯邦法規；描述了擁堵管理程式所使用的方法；介紹了擁堵管理程式在區域和縣/區層面的分析和預測結果；並描述了在“*前進*”中承諾和進一步討論的戰略。

交通運輸系統特點

圖 1
紐約大都會運輸委員會規劃區域



紐約大都會運輸委員會的擁堵管理程式涵蓋其規劃區域，包括紐約市的五個區，長島的兩個縣，以及下哈德遜山谷的三個縣。規劃區域和更大的各州都市區的交通系統是龐大、複雜和老化的，並由公路、鐵路線、橋樑、隧道和其他基礎設施組成的網路連接在一起。作為美國最大的都市區，各州都市區有許多主要的有限公路和鐵路線穿越。毗鄰紐約大都會運輸委員會的規劃區域，新澤西州北部和康涅狄格州西南部次區域包含與紐約次區域密不可分的交通基礎設施。

在一個平常的工作日，紐約大都會運輸委員會規劃區域的多式聯運網路承載數百萬人次的乘客出行和數千噸的貨物運輸。值得注意的是，這些出行者中使用公共交通的比例遠遠高於美國其他地區。

當車輛數量超過道路的可用容量時就會發生交通擁堵。一般來說，交通擁堵可以分為經常性的和非經常性的。經常性的交通擁堵是由可預測的日常工作、學校、服務以及家庭和休閒活動的道路使用造成的。由於人口和工作的增長，土地使用密度的下降，汽車持有率的提高，以及卡車貨運的快速增長，對道路空間的需求持續增長，經常性的擁堵就會加劇。相比之下，非經常性的交通擁堵是由非典型事件引起的，如公路車禍，其他封閉車道或道路的事件，天氣狀況，或特殊事件引起的交通需求增加。

有幾個具體的因素/問題造成了紐約大都會運輸委員會規劃區域的交通擁堵，其中包括：

- 區域地形。紐約大都會運輸委員會的規劃區域包括三個大島（斯塔滕島、曼哈頓島和長島），與哈德遜河和長島灣一起，為公路、鐵路和水運服務提供了大量的水上通道。這些跨境設施的容量限制是造成擁堵的主要原因。
- 主要的交通樞紐，如紐約大都會運輸委員會規劃區域內及周邊的區域和國際機場，以及主要的鐵路和公車站和港口設施。往返於這些交通樞紐的交通，在公路和鐵路線上造成了嚴重的擁堵問題。
- 大型活動場所，如體育場、競技場和會議中心，有大量的車輛、交通和步行交通。
- 旅遊和休閒景點，在公共交通系統、行人和自行車網路以及公路上產生大量的遊客流量。
- 重要的貨物運輸，無論是通過卡車、鐵路還是駁船，都會進入、離開、在紐約大都會運輸委員會規劃區域內或通過該區域。

擁擠管理流程

聯邦要求

擁堵管理程式要求(1)包括監測和評估性能的方法，(2)確定擁堵管理目標，(3)建立資料獲取和系統性能監測計畫，(4)確定和評估管理策略的性能和效益，(5)確定實施時間表和責任，以及(6)包括定期評估實施策略有效性的程式。

擁堵管理程式還包括在特定的走廊或地點增加道路容量的要求，包括：

- 所有合理的、多模式的交通系統管理和運行（TSM&O）策略必須在建議增加道路容量的走廊中進行分析；
- 如果分析表明交通系統管理和運行策略無法抵消增加容量的需要，擁堵管理程式必須確定所有合理的策略來有效管理增加的道路容量；
- 在擁堵管理程式中確定的所有交通系統管理和運行策略必須納入公路容量專案或由州和大都市規劃組織承諾；以及
- 除非基於已批准的擁堵管理程式，否則聯邦資金不得用於非達標交通管理區的任何道路容量專案。

根據聯邦要求，紐約大都會運輸委員會的擁堵管理程式是一個系統化的規劃程式，通過探索哪裡、何時、在何種程度上發生擁堵等基本問題來解決系統級和走廊級的擁堵。擁堵管理程式還確定了紐約大都會運輸委員會成員可以考慮的減少和管理擁堵的策略。紐約大都會運輸委員會的擁堵管理程式是都市交通規劃程式的一個組成部分，擁堵問題雖然非常重要，但在規劃交通改進的優先次序時，並不是唯一考慮的因素。擁堵管理程式的適當作用是作為一個具體的元素，通過為機構、公眾和決策者提供一個工具，使擁堵問題能夠得到更詳細的審查和更有效的解決，從而增加規劃程式的價值。

戰略框架

擁堵管理程式現狀報告是在紐約大都會運輸委員會的區域交通共同願景的背景下提出的，該願景在“*前進*”——其 2022-2050 年聯邦財政年度（FFYs）區域交通規劃中有所描述。共同願景確立了區域戰略目標、指導原則和目的，為紐約大都會運輸委員會的區域規劃進程提供了一個戰略框架。

分析和預測方法

分析工具

為了分析現有條件，擁堵管理程式現狀報告採用了奧爾巴尼視覺化和資訊學實驗室（AVAIL）系統。由紐約州立大學奧爾巴尼分校利用紐約州交通部的資金開發，AVAIL 提供了一個基於網路的應用程式，以編制紐約大都會運輸委員會規劃區域及其下屬縣和區的性能措施。它還提供了視覺化工具來確定道路網路性能和分析道路走廊。AVAIL 的來源是國家性能管理研究資料集（NPMRDS）。NPMRDS 提供了一個匯總的資料集，由從多個來源獲得的資料彙編而成，包括手機、車輛和可攜式導航設備。

在預測方面，紐約大都會運輸委員會的擁堵管理程式使用了紐約最佳實踐模型（NYBPM）和擁堵管理程式的出行需求模型後處理器。NYBPM 是一套基於活動的出行需求預測子模型，包含了紐約州、新澤西州和康涅狄格州 28 個毗連縣的交通系統的編碼表示，包括 10 個縣的紐約大都會運輸委員會規劃區域的道路和交通服務。NYBPM 中的公路網路由 60,000 多條公路連接線表示，交通網路由 8,000 多條交通路線表示，包括所有形式的公共交通的路線變化，如通勤鐵路、地鐵、快速公交、本地公交和渡輪。

性能措施

下列介紹了從 AVAIL 獲得的與擁堵管理程式有關的性能措施：

- **出行時間可靠性水準（LOTR）** 表示從一天到一天或一天中不同時間的出行時間的一致性或可靠性。
- **卡車出行時間可靠性（TTTR）** 表示卡車從一天到一天或一天中不同時間的出行時間的一致性或可靠性。
- **出行時間指數（TTI）** 是高峰期出行時間與自由流動出行時間的比率。TTI 表示高峰期與輕交通量時期相比所需的平均額外時間。
- **規劃時間指數（PTI）** 表示在包括足夠的緩衝時間時，應該規劃的總出行時間。計算包括典型的和意外的延誤。因此，PTI 將最壞情況下的出行時間與輕度或自由流動交通中的出行時間進行比較。

從NYBPM獲得的與擁堵管理程式有關的性能措施描述如下：

- **需求—容量比（DC）** 是反映一條道路或一段道路的流動性水準和出行品質的措施。DC比率比較了道路容量和直接由出行需求模型產生的估計出行需求。
- **車輛延誤時長（VHD）** 是網路上所有車輛經歷的延誤總和。延誤被定義為估計的實際行駛速度和自由流動的行駛速度之間的差異；因此，VHD是一個很容易被出行者理解的衡量標準。
- **人員延誤時長（PHD）** 是通過將VHD乘以平均車輛佔用率來計算的。

- **平均出行速度（ATS）**是對速度的加權平均的計算。
- **擁堵車道英里數（LMC）**衡量高峰期以低於自由流動速度運行的道路空間，並將實際道路流量與該道路的最大可承受流量進行比較。
- **出行時間指數（TTI）**的定義如上。
- **車輛行駛里程（VMT）**是指特定區域內所有機動車行駛距離的總和。
- **可靠性**是指每個路段在一天的時間段內出行時間的一致性或可靠性。可靠性的計算方法是在一個縣或區的每個道路段（高速公路、幹道和當地街道）上的出行時間的平均標準差。

規劃區域分析

據美國人口普查局的定義，紐約-紐華克-新澤西-北卡羅來納州城市化地區（UZA）是全國人口最多的地區，比洛杉磯-長灘-加州阿納海姆城市化地區多出近 700 萬居民。在同行的城市化地區中，紐約-紐華克的人均每日 VMT 最低，但 TTI 高於平均水準。人均 VMT 較低可能是由於整個紐約城市化地區有更多的公共交通工具，而且使用得更多。

表 1

人均每日 VMT 比較

來源：德克薩斯農工交通大學，2019 城市流動計分卡

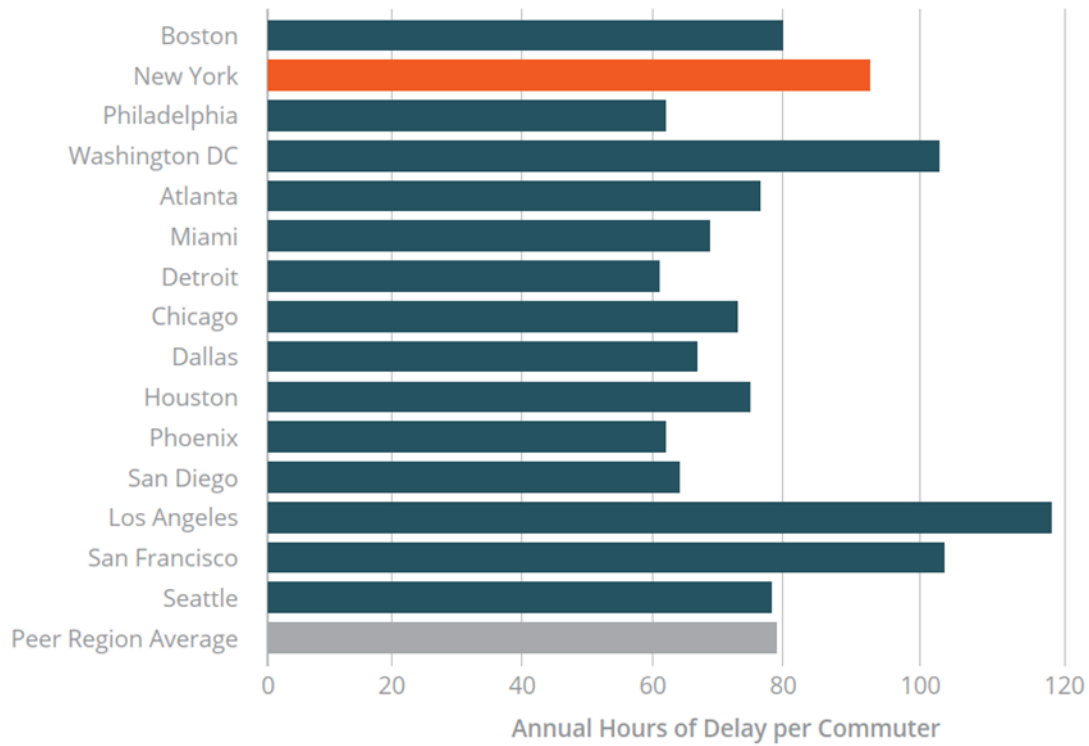
Metropolitan Area	Population (million)	Daily VMT/Capita (Freeway + Arterial)	Travel Time Index
Boston	4.50	19.13	1.30
New York City	19.10	12.05	1.35
Philadelphia	5.57	15.55	1.25
Washington D.C.	5.02	17.90	1.35
Atlanta	4.90	22.41	1.30
Miami	6.04	16.58	1.31
Detroit	3.83	21.09	1.24
Chicago	8.72	15.54	1.32
Houston	5.18	20.82	1.34
Dallas	5.63	21.20	1.26
Phoenix	4.00	18.29	1.27
San Diego	3.20	19.51	1.35
Los Angeles	12.67	19.75	1.51
San Francisco	3.54	17.12	1.50
Seattle	3.40	17.15	1.37
Peer Region Average	6.35	18.27	1.33

按人均計算，紐約-紐華克-新澤西-北卡羅來納州城市化地區（紐約大都會運輸委員會規劃區域是其中的重要部分）**每年的出行時間延遲水準**在全國排名第四。

圖 2

每位通勤者每年的延誤時長

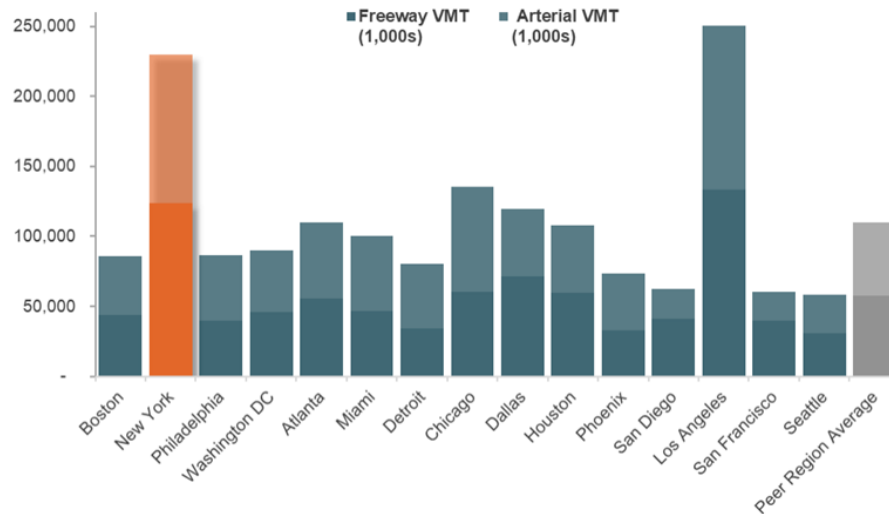
來源：德克薩斯農工交通大學，2019 城市流動計分卡



至於出行總量，只有洛杉磯-長灘-阿納海姆城市化地區的出行總量超過了紐約-紐華克-新澤西-北卡羅來納州城市化地區的出行總量。

圖 3
車輛行駛里程比較

來源：德克薩斯農工交通大學，2019 城市流動計分卡



預測表現

預測的性能措施顯示了未來幾年擁堵的增長程度。例如，VMT 和 PHD 的增長表明了總體車輛出行和縣/區的交通擁堵的增長。

圖 4
預測年度各縣/區出行的車輛行駛里程變化

Source: NYBPM

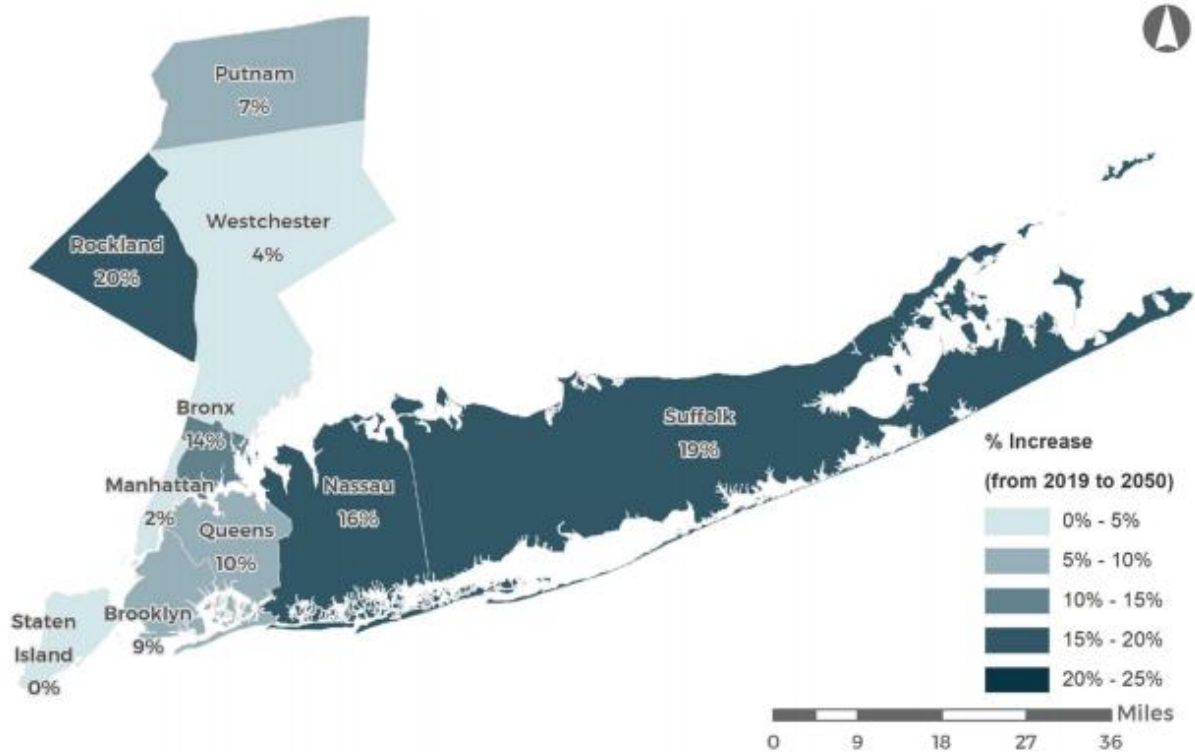
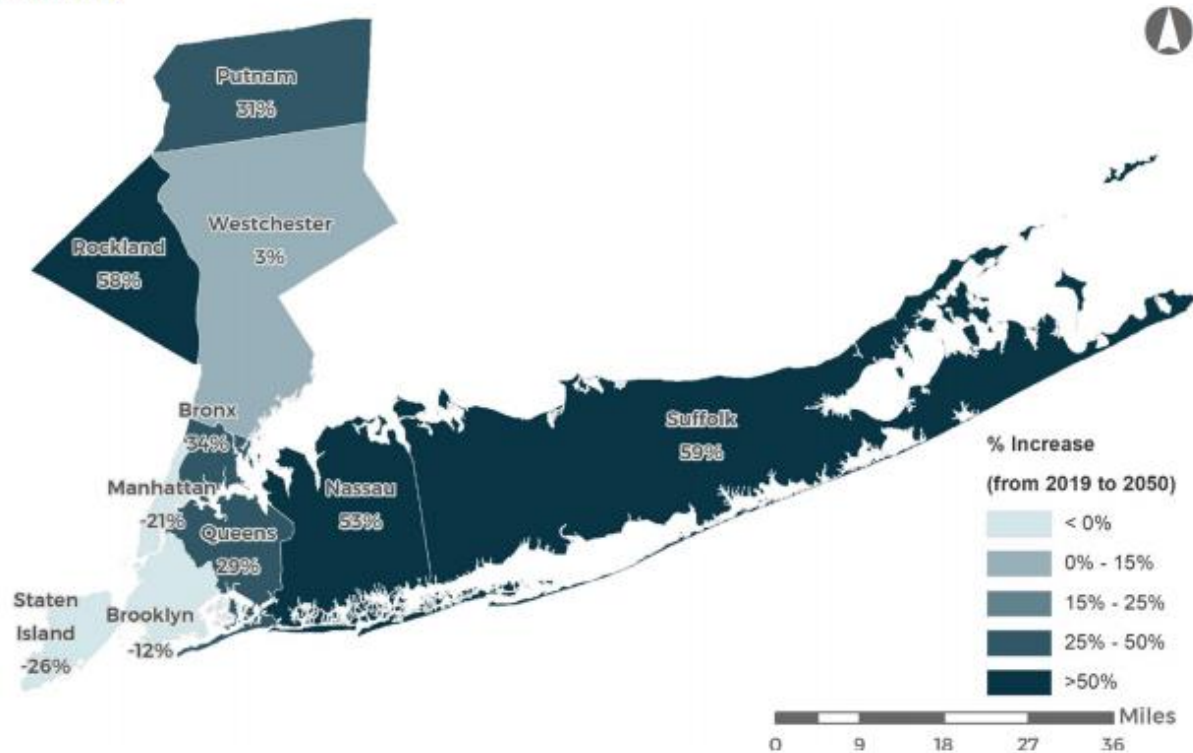


圖 5
預測年度按縣/區劃分的每日人員延誤時長的變化

Source: NYBPM

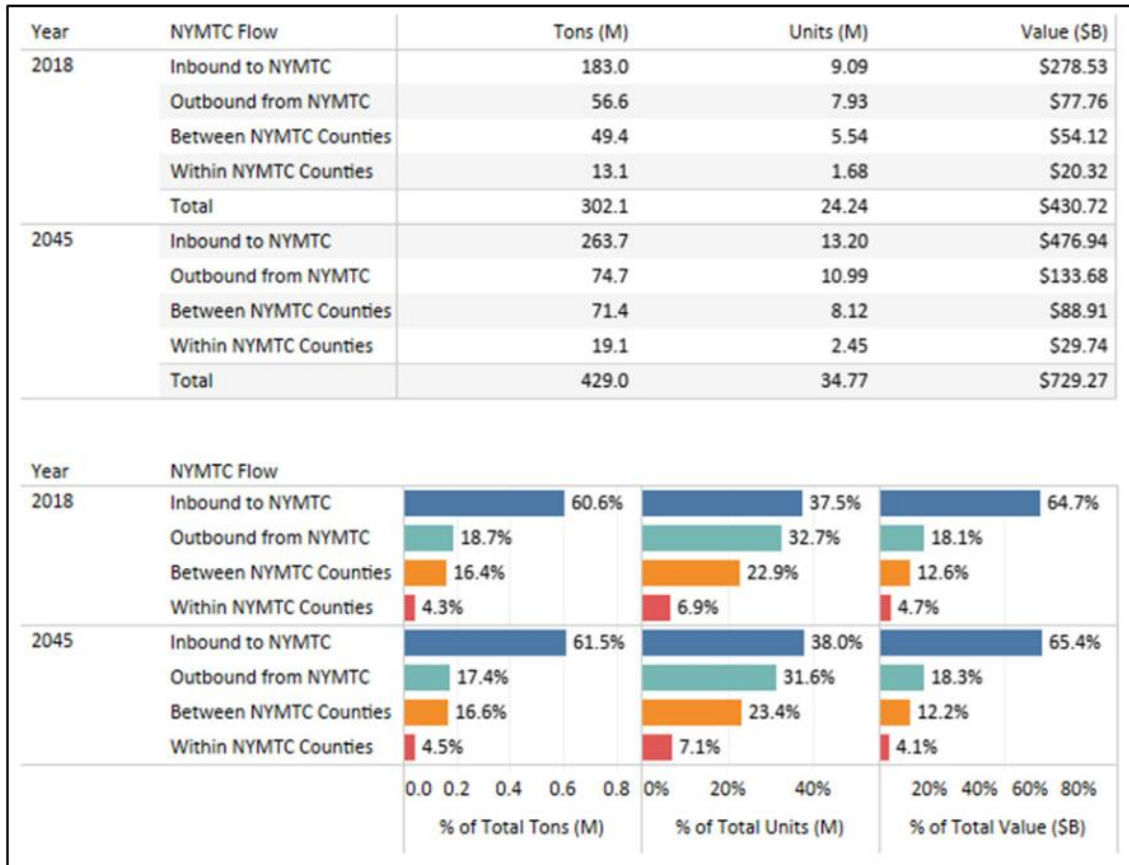


關於貨物運輸，紐約大都會運輸委員會規劃區域的貨運噸位預計將從 3.021 億噸增加到 4.290 億噸，而這些商品的價值預計將從 4307.2 億美元增加到 7292.7 億美元。

圖 6

按 2018 年和 2045 年趨勢劃分的區域級國內貨運量

來源：NYSDOT Transearch 資料庫



預測年度嚴重擁擠的道路

利用紐約大都會運輸委員會通過其 NYBPM 的模擬能力，出行預測被用來定量確定紐約大都會運輸委員會規劃區域內擁堵最嚴重的道路走廊，如下圖所示。

圖 7

擁堵最嚴重的走廊，紐約市

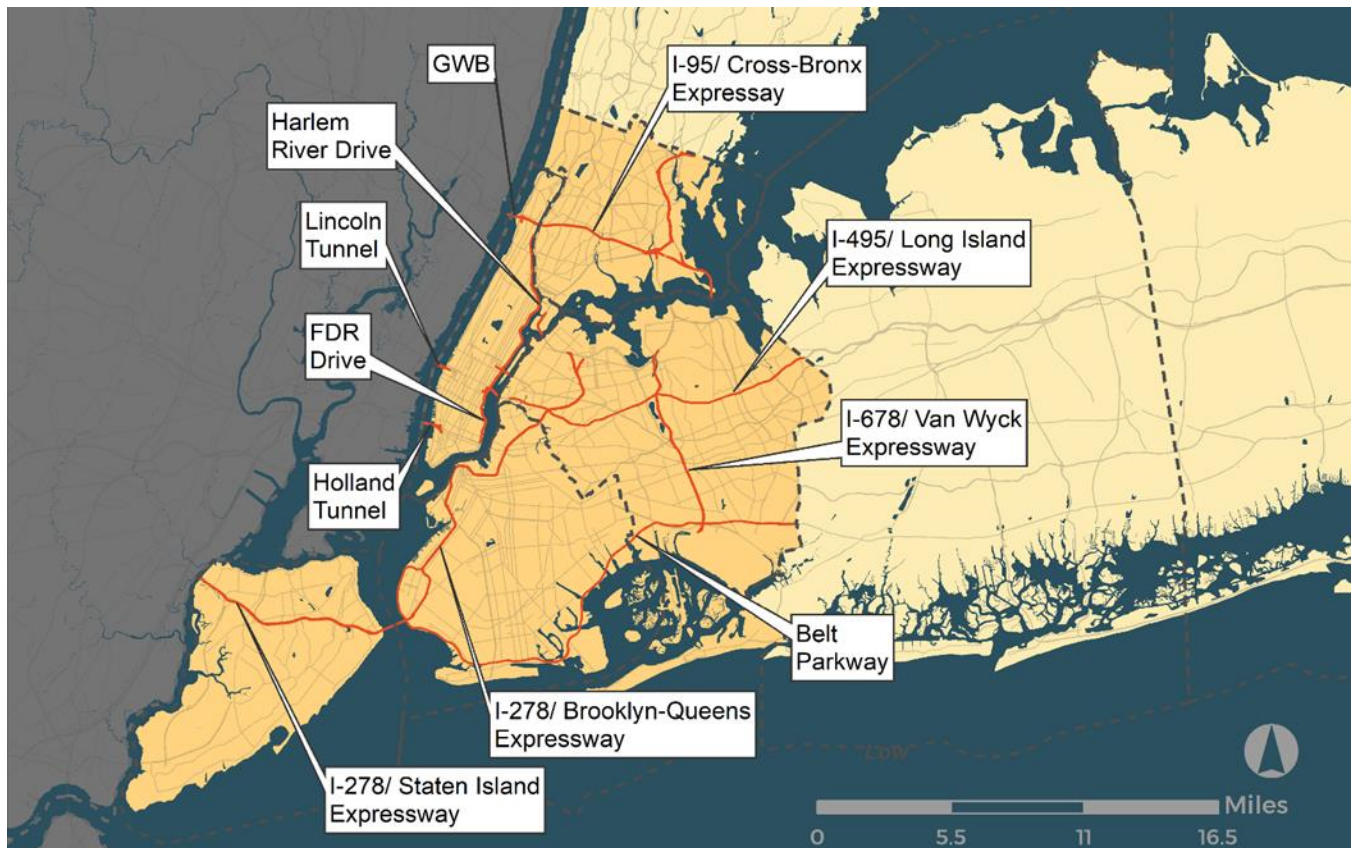


圖 8

擁堵最嚴重的走廊，長島

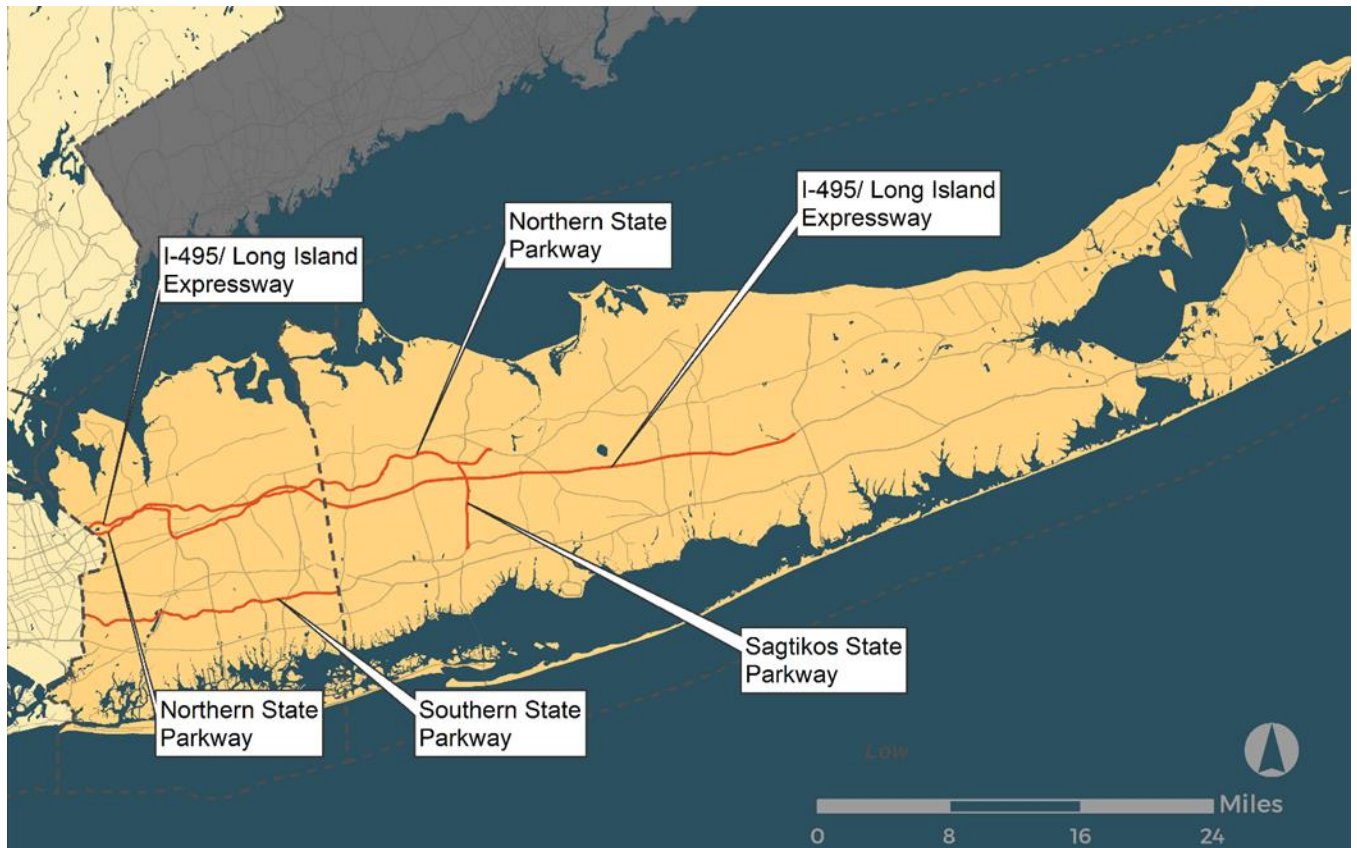
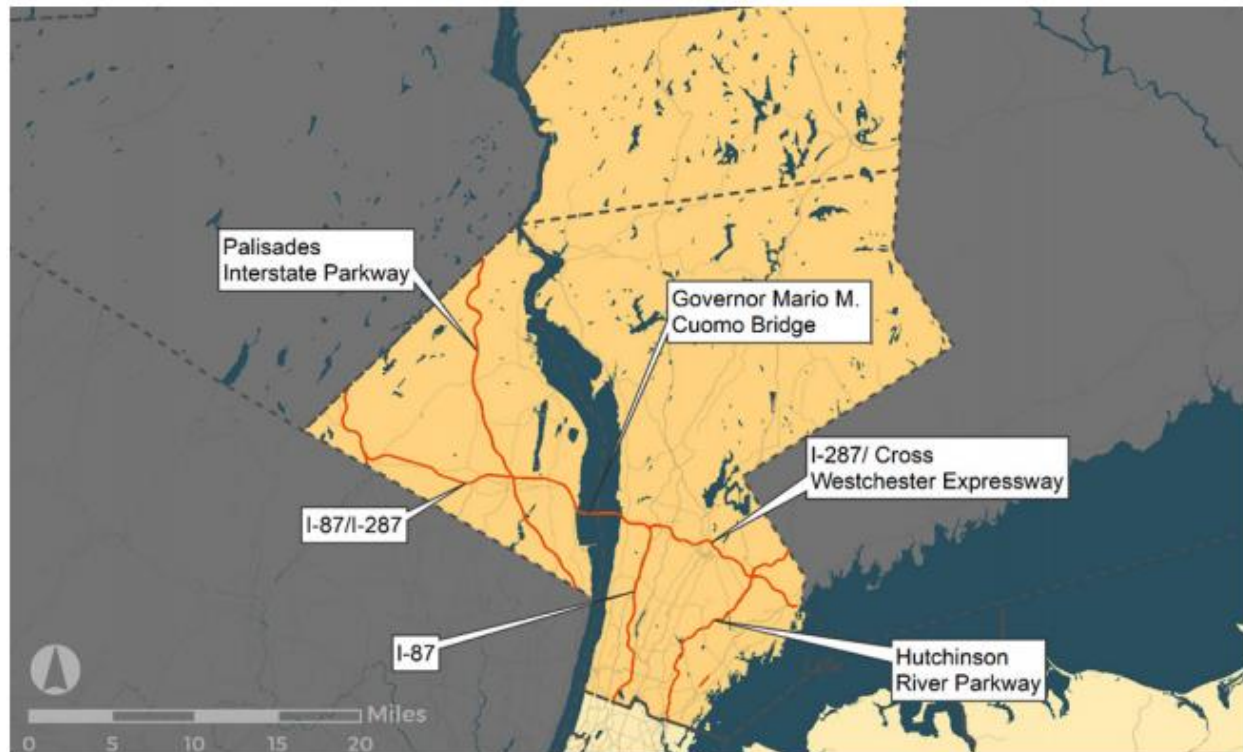


圖 9
擁堵最嚴重的走廊，下哈德遜山谷



縣/區分析

除了整個紐約大都會運輸委員會規劃區域的擁堵預測，還為紐約大都會運輸委員會規劃區域的每個縣和區制定了**縣級擁堵預測**。這些預測假定紐約大都會運輸委員會在 2020-2024 年財政年度 TIP 和“*前進*”的財政限制因素中規劃了所有的交通改進措施。在基準年，使用從 AVAIL 系統獲得的 2019 年資料的出行時間可靠性水準（LOTTR）指標，確定了當前各個出行時期的關鍵交通瓶頸問題。

擁堵管理程式現狀報告提供了紐約市五個區和五個郊區縣的概述；概述包括背景資訊以及基準年和預測年的出行特徵。出行特徵包括：

- 車輛出行—VMT
- 交通擁堵—VHD
- 起點和終點—各縣/區或州之間的每日出行
- 性能措施—如報告第 5.1.3 節所述
- 擁堵模式和瓶頸—每個縣/區的擁堵通道和瓶頸問題

現狀報告還包括每個區和郊區縣的擁堵評估。這些評估包括對特定出行時段的預測和按道路設施類型的性能測量，以下是一個示例。

表 2
預測年度性能測量，威徹斯特縣

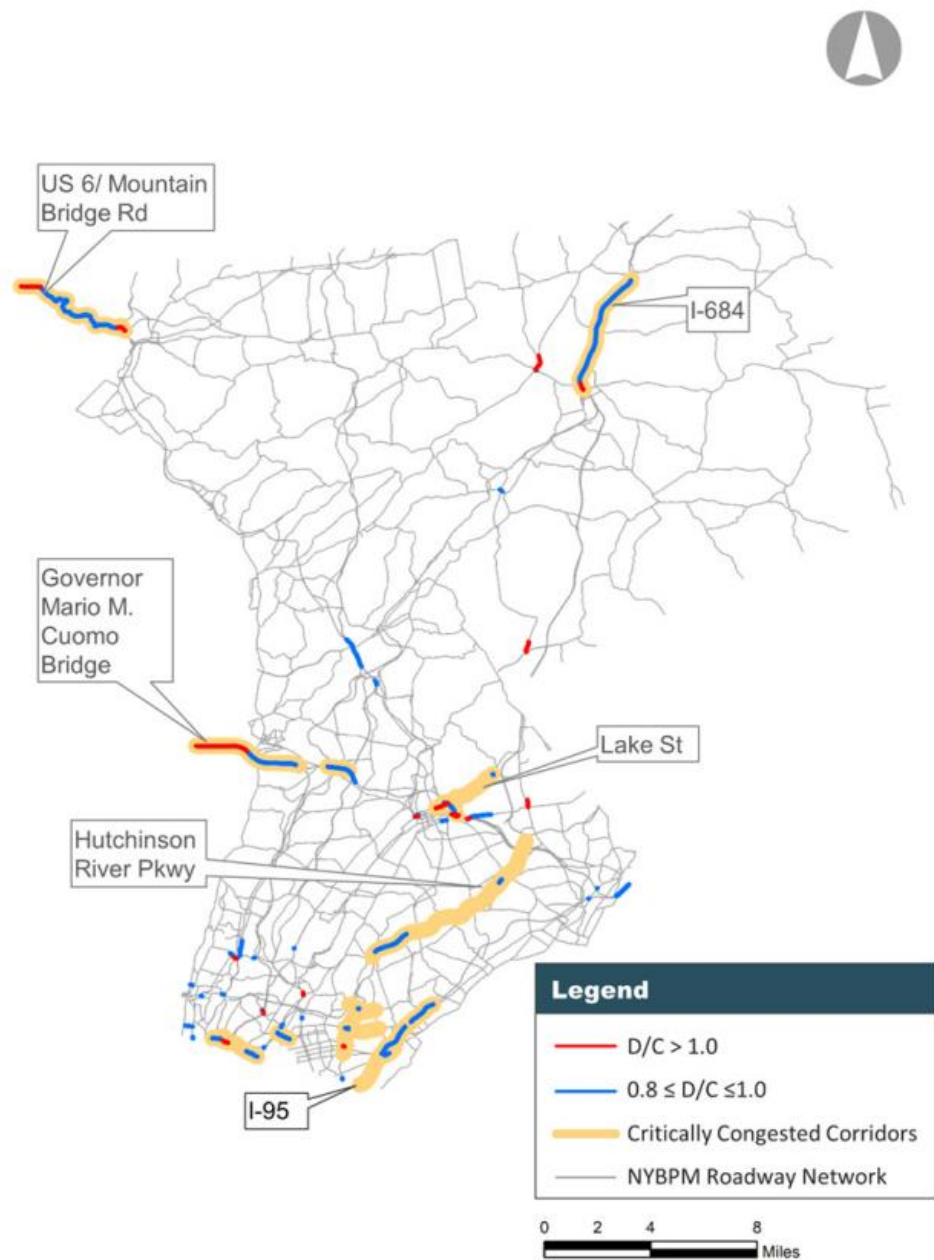
Facility Type	DC	0.8<=DC<=1	DC>1	LMC	TTI	Reliability	ATS	VHD	PHD	VMT
AM Period (6-10 AM)										
Rural Unrestricted Access	0.00	0%	0%	0.0	1.17	0.47	36.50	30	44	5,892
Urban Restricted Access	0.43	7%	8%	585.2	1.72	3.76	27.20	68,305	98,359	3,581,267
Urban Unrestricted Access	0.39	3%	4%	264.1	1.07	1.21	29.60	11,803	16,997	2,467,409
Daily Total										
Rural Unrestricted Access	0.31	2%	0%	1.8	1.09	0.44	38.60	92	133	24,356
Urban Restricted Access	0.30	4%	3%	1,168.2	1.30	3.32	36.70	138,302	199,155	14,343,628
Urban Unrestricted Access	0.27	2%	2%	889.7	1.04	1.22	30.50	36,427	52,455	10,153,543
Total								174,821	251,743	24,521,527

Note: DC = average Demand to Capacity for the particular facility type and period. The "0.8<=DC<=1" and "DC>1" are the percent of travel that occurs in various conditions (somewhat congested and very congested).

Source: NYBPM

最後，縣/區級的評估根據 NYBPM 的輸出結果，按出行時間確定擁擠的道路段，如下圖所示。

圖 10
預測年度擁堵走廊(AM 高峰期)，威徹斯特縣



Source: NYBPM

擁擠管理策略及系統改進投資

按照聯邦法規的要求，擁堵管理程式現狀報告包括了緩解紐約大都會運輸委員會規劃區域內擁堵的潛在策略。報告通過一個可以在規劃過程中考慮的策略工具箱，描述了解決流動性挑戰的廣泛方法。工具箱提供了以下幾類擁堵管理策略：

1. 交通需求管理
2. 交通系統管理和運行
3. 交通
4. 可達性
5. 自行車和行人
6. 可達性管理
7. 土地使用
8. 停車
9. 監管
10. 道路容量

相關願景目標、目的、戰略和行動

“前進”是紐約大都會運輸委員會的區域交通計畫，其中包含了區域交通的共同願景，為紐約大都會運輸委員會的規劃過程提供了戰略框架。構成共同願景的幾個願景目標與擁堵管理程式特別相關。這些目標以及它們的目的和相關策略和舉措描述如下。

願景目標：維護、運行和協調交通系統，以更好地實現整個區域公平、可靠、便捷、易接觸、無障礙的出行。

目標旨在通過系統性和戰略性地運行、維護和更換交通資產，使現有的交通系統在現有的資源下達到最大的使用壽命。還力求確保紐約大都會運輸委員會規劃區域內交通系統各組成部分的整合，以實現人員和貨物的可靠、便捷和無障礙流動。

區域交通系統是一項巨大的公共投資，對紐約大都會運輸委員會規劃區域的環境、經濟和生活品質至關重要。保護這項投資意味著保持整個系統的良好維修狀態。最大化這一投資意味著優化系統，使其盡可能地整合和無障礙。這樣可以確保基礎設施、設施和設備在其整個設計壽命期間良好運作，並在其壽命週期內將成本降至最低，同時提供可靠且無障礙的出行。

相關目的

1. 改善第一和最後一英里的交通狀況。
2. 提供更頻繁和可靠的交通服務。
3. 為各種使用者改善交通系統的可達性。

4. 投資改善多式聯運網路的整合。
5. 改善運輸模式和設施的整合。

與擁堵管理程式有關的策略和舉措

- 研究建議：
 - 評估整個規劃區域的交通服務，以確定增加服務頻率和/或可靠性的機會。
 - 評估跨轄區的交通服務協調需求，以及聯運連接。
 - 列舉潛在的資金來源，以促進交通運行和改善交通可達性。
- 規劃方案建議：
 - 為整個規劃區域制定一個交通接入計畫，並對全國的交通系統進行交通接入、服務頻率和服務可靠性的基準測試。
 - 確定整個規劃區域的優先多式聯運走廊，並優化這些走廊的項目選擇。
 - 通過交通協調委員會召集機構間工作小組，以解決優先的多式聯運走廊。
- 計畫建議：
 - 全面整合交通地圖/行程規劃資源，加強郊區服務與區域公共資訊門戶的整合。
- 交通可達計畫：
 - 通過微型交通和共用交通來增加交通可達性。
 - 加強郊區交通供應商和MTA服務之間的費用和服務整合。
- 交通服務改進計畫：
 - 擴大共用交通服務的可達性，包括自行車共用、汽車共用和騎行共用，以支持安全、經濟和可持續的出行選擇。

願景目標：有效地服務於目前的人口，並為不斷增長的居民、工人和不斷增加的貨物數量進行規劃的交通系統。

鑒於“*前進*”預測的人口、工人和貨物在紐約大都會運輸委員會規劃區域內的長期增長，這一目標旨在通過盡可能地確定和資助可行的、具有成本效益的投資，確保交通系統的效率。此外，效率將通過實施必要的交通系統管理和運行策略來實現。紐約大都會運輸委員會的擁堵管理程式的應用對於確保交通系統繼續有效地服務於預計的人員和貨物的增長也很重要。

相關目的

1. 對系統能力進行投資，以滿足需求和緩解過度擁堵，重點是核心市場和活動中心。
2. 將系統的覆蓋範圍擴大到服務匱乏的社區和新興市場，解決客運以及貨物和運輸服務的獲取。
3. 鼓勵步行和騎自行車、以交通為導向的發展、完整的街道、停車和路邊管理，以及其他支持客運和貨運的長期可持續土地使用戰略。

4. 使當地運輸網路現代化，以有效規劃產品交付量的增長和變化。
5. 將新興和創新運輸服務和工具納入高效的網路設計。

與擁堵管理程式有關的策略和舉措

- 研究建議：
 - 利用“*前進*”中的協調發展重點地區（CDEAs）、社會經濟和人口預測以及第六章/環境正義評估，確定核心市場、新興市場、活動中心和服務匱乏的社區，為確定的地區制定多式聯運計畫。
 - 確定為新興市場和服務匱乏的社區提供服務的最有效方式，特別是在低密度發展地區，固定路線的公交服務未必有效。
 - 為解決所有交通服務中低收入乘客和老年人的票價問題制定基準技術。
- 規劃流程建議：
 - 通過多式聯運規劃研究，繼續解決擁堵管理程式（CMP）確定的擁堵環節。
 - 鑒於對未來需求的預測，為規劃區域內的每個郊區系統制定或更新交通服務計畫。
 - 鼓勵共用資料，以更好地管理整個區域的卡車流動。
 - 通過交通協調委員會召集機構間工作小組，確定並解決優先的多式聯運走廊；包括探索技術選擇。
- 計畫建議：
 - 通過安裝公車優先處理措施，如公車道、交通信號優先化和攝像執法，改善公交網路。
 - 擴大自行車道網路，改善自行車到橋樑的可達性。
 - 將 OMNY 票價系統與整個紐約大都會運輸委員會規劃區域的郊區公交系統和輪渡服務整合起來。
 - 擴大共用交通服務的可達性，包括共用自行車、共用汽車和共用乘車，以支持安全、經濟和可持續的出行選擇。

願景目標：可以儘量減少其溫室氣體排放和對環境的其他影響，特別是對氣候變化的影響的交通系統。

這一目標旨在繼續加強區域交通系統，通過追求下列目標，最大限度地減少對環境的影響。作為運營機構的紐約大都會運輸委員會成員有各自的政策來解決交通對環境的影響，他們的目標與這一共同願景目標相一致，並對其提供支援。

相關目的

1. 鼓勵單人車輛（SOV）出行的替代方案。
2. 有效地管理有限的道路容量，以緩解擁堵和車輛排放。

與擁堵管理程式有關的策略和舉措

- 計畫建議：
 - 在社區規劃活動計畫中包含單人車輛（SOV）出行的替代方案。
 - 加強和協調整個紐約大都會運輸委員會規劃區規劃區域的用人單位通勤計畫。
 - 加強對主要用人單位、商業社區、醫院、大學和其他機構的宣傳，以鼓勵單人車輛出行的替代方案。
 - 制定用於辦公園區、醫療設施和大學校園等開發的示範專案，包括共用交通和微型交通等新興和創新交通服務。
- 公共資訊和行銷計畫：
 - 採取鼓勵使用公共交通的方案；鼓勵老年人報名參加減價交通服務。
 - 提高511NY服務及其各組成部分的公眾知名度。

系統改進投資

系統增強投資包括擬資助的專案和策略，以通過增加新的組成部分或顯著擴展現有組成部分的能力來擴大交通系統的能力。這些專案包括主要的系統增強專案——一般定義為符合這一定義的交通項目或計畫，其估計成本為 1 億美元或以上，和/或具有區域範圍或影響的專案，以及估計成本較低和/或範圍或影響較小的小型系統增強專案。一般來說，主要的系統增強專案包括在“*前進*”和/或 2020-2024 年財政年度 TIP 的財政限制因素中。

作為“*前進*”和 2020-2024 年財政年度 TIP 的財政限制因素的一部分，建議資助的系統增強專案和策略如下，到 2050 年規劃水準年的支出總額為 380 億美元。

表 3
財政限制 TIP 和規劃中的系統增強專案的財務摘要

No.	Plan ID# / PIN #	Category/Item	Funding category	TIP								Total \$ programmed (in billions)
				Pre-2022	2022-2024	2025-2026	2027-2031	2032-2036	2037-2041	2042-2046	2047-2050	
Minor Projects (from TIP & Plan)												
FFYs 2020-24 TIP			Formula federal	\$ 0.315	\$ 0.254							\$ 0.254
			Project-specific: federal	\$ 0.005	\$ 0.024							\$ 0.024
			Project-specific: state/local	\$ 0.505	\$ 0.230							\$ 0.230
FFYs 2022-2050 Plan			Formula federal	N/A		\$ 0.247	\$ 0.150	\$ 0.059	\$ 0.059	\$ 0.059	\$ 0.047	\$ 0.622
			Project-specific: federal	N/A								\$ -
			Project-specific: state/local	N/A		\$ 0.062	\$ 0.038	\$ 0.015	\$ 0.015	\$ 0.015	\$ 0.012	\$ 0.155
Major Projects (Itemized)												
1	PLAN ID: NSSCG50C	NY Route 347 Safety, Mobility and Environmental Improvements	Formula federal	\$ 0.080		\$ 0.009	\$ 0.369	\$ 0.071				\$ 0.449
			Project-specific: federal									\$ -
			Project-specific: state/local	\$ 0.064	\$ 0.019	\$ 0.024	\$ 0.070	\$ 0.018				\$ 0.130
2	PLAN ID: NYCM2663C	MTA NYCT Second Avenue Subway Phase 2	Formula federal									\$ -
			Project-specific: federal	\$ 1.000			\$ 0.435					\$ 0.435
			Project-specific: state/local	\$ 0.540			\$ 2.575					\$ 2.575
3	PLAN ID: NYCM2664C	MTA NYCT Second Avenue Subway Phase 3-4	Formula federal									\$ -
			Project-specific: federal					\$2.895	\$7.380	\$4.689		\$ 14.964
			Project-specific: state/local					\$2.895	\$7.380	\$4.689		\$ 14.964
4	PLAN IDs: MHSMD708C, NYCDM2304C	Transportation Systems Management & Operations Programs	Formula federal	\$ 0.482	\$ 0.337	\$ 0.909	\$ 1.014	\$ 0.894	\$ 1.260	\$ 1.118	\$ 6.015	
			Project-specific: federal	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	
			Project-specific: state/local	\$ 0.121	\$ 0.084	\$ 0.227	\$ 0.253	\$ 0.224	\$ 0.315	\$ 0.278	\$ 1.502	
5	PIN: X77338 PLAN ID: NYCQ2361C	Great Streets Vision Zero – Queens Boulevard	Formula federal	\$ 0.002	\$ 0.020	\$ 0.022						\$ 0.042
			Project-specific: federal									\$ -
			Project-specific: state/local	\$ 0.046	\$ 0.140	\$ 0.090						\$ 0.230
6	PLAN ID: MHSMD767C	Penn Station Access: New Haven Line via Amtrak's Hell Gate Line	Formula federal	\$ 0.065	\$ -							\$ -
			Project-specific: federal									\$ -
			Project-specific: state/local	\$ 1.575	\$ 0.186							\$ 0.186
8	PLAN ID: NYCBX2162C	Hunts Point Interstate Access Improvement	Formula federal	\$ 0.329								\$ -
			Project-specific: federal									\$ -
			Project-specific: state/local	\$ 0.946	\$ 0.486							\$ 0.486
9	PLAN ID: NYCQ386C	Woodhaven Boulevard Select Bus Service - Capital Improvements	Formula federal									\$ -
			Project-specific: federal									\$ -
			Project-specific: state/local				\$ 0.236					\$ 0.236
11	PLAN ID: NYCM85413C	Central Business District Tolling Program	Formula federal									\$ -
			Project-specific: federal									\$ -
			Project-specific: state/local	\$ 0.503								\$ 0.503
12	PIN: 082498; PLAN ID: NSNC1787C	Nassau Hub Transit Initiative	Formula federal									\$ -
			Project-specific: federal				\$ 0.016	\$ 0.164			\$ 0.180	
			Project-specific: state/local				\$ 0.079	\$ 0.141			\$ 0.220	
13	PIN: G609/01/AA 09; PLAN ID: NYCM82411C	Jamaica Capacity Improvements - Phase 2	Formula federal									\$ -
			Project-specific: federal									\$ -
			Project-specific: state/local						\$ 0.140			\$ 0.140
14	PLAN ID: NYCM85127C	ADA Accessibility at Subway Stations	Formula federal									\$ -
			Project-specific: federal		\$ 0.450							\$ 0.450
			Project-specific: state/local	\$ 1.165	\$ 3.490							\$ 4.655
15	PIN: G609/01/AA 09; PLAN ID: NYCM82411C	MTA LIRR East Side Access Project	Formula federal									\$ -
			Project-specific: federal									\$ -
			Project-specific: state/local	\$ 0.330								\$ 0.330
16	PLAN ID: NYCQ2707C	Van Wyck Expressway (Interstate 678) Capacity and Access Improvement to JFK Airport	Formula federal									\$ -
			Project-specific: federal									\$ -
			Project-specific: state/local	\$ 1.293								\$ 1.293
17	PLAN ID: NYCQ388C	AirTrain LaGuardia Project	Formula federal									\$ -
			Project-specific: federal									\$ -
			Project-specific: state/local	\$ 2.050								\$ 2.050
Subtotals			Formula federal	\$ 0.791	\$ 0.756	\$ 0.615	\$ 1.429	\$ 1.144	\$ 0.953	\$ 1.319	\$ 1.165	\$ 7.381
			Project-specific: federal	\$ 1.005	\$ 0.474	\$ -	\$ 0.451	\$ 3.059	\$ 7.380	\$ 4.689	\$ -	\$ 16.053
			Project-specific: state/local	\$ 7.349	\$ 2.849	\$ 3.750	\$ 3.225	\$ 3.322	\$ 7.759	\$ 5.019	\$ 0.290	\$ 26.213
TOTALS			\$ 9.145	\$ 4.080	\$ 4.365	\$ 5.104	\$ 7.525	\$ 16.092	\$ 11.027	\$ 1.455	\$ 49.648	