

目录

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

执行摘要

概述

纽约大都会运输委员会（NYMTC）的规划区域符合联邦对交通管理区的定义。因此，纽约大都会运输委员会必须系统地预测其规划区域内的交通拥堵情况，产生具体的性能测量，以确定拥堵水平，并制定方案来减少拥堵。纽约大都会运输委员会的拥堵管理程序（CMP）满足了这些要求，并确定了通过其区域交通规划（规划）和交通改进规划（TIP）定义的减少拥堵策略。

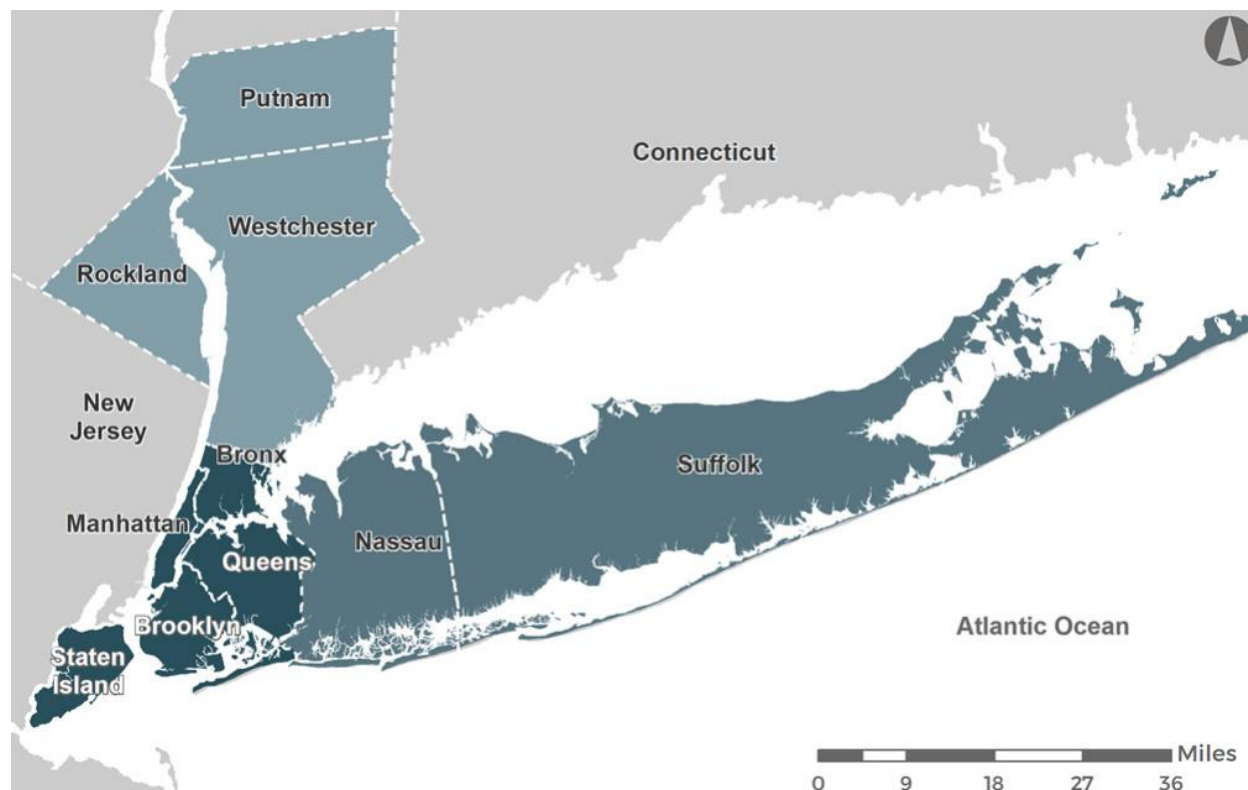
纽约大都会运输委员会的规划“*前进*”认为鉴于预测的人口、就业和经济增长对交通系统的需求增加，道路拥堵将继续成为纽约大都会运输委员会规划区域的一个主要问题。拥堵管理程序旨在帮助纽约大都会运输委员会的成员：

- (1) 通过建立一套客观的性能措施来定义和量化交通系统的拥堵情况，对区域规划流程进行监测和建议。
- (2) 提供解决拥堵情况的策略工具箱。
- (3) 提供方法评估和优先考虑减少拥堵的项目和战略；以及
- (4) 提供机制定期评估所实施的战略相对于之前建立的性能措施的有效性。

纽约大都会运输委员会的 2021 年拥堵管理程序现状报告提供了拥堵管理程序的概述；描述了纽约大都会运输委员会规划区域的交通特点和与纽约大都会运输委员会的拥堵管理程序有关的联邦法规；描述了拥堵管理程序所使用的方法；介绍了拥堵管理程序在区域和县/区层面的分析和预测结果；并描述了在“*前进*”中承诺和进一步讨论的战略。

交通运输系统特点

图 1
纽约大都会运输委员会规划区域



纽约大都会运输委员会的拥堵管理程序涵盖其规划区域，包括纽约市的五个区，长岛的两个县，以及下哈德逊山谷的三个县。规划区域和更大的各州都市区的交通系统是庞大、复杂和老化的，并由公路、铁路线、桥梁、隧道和其他基础设施组成的网络连接在一起。作为美国最大的都市区，各州都市区有许多主要的有限公路和铁路线穿越。毗邻纽约大都会运输委员会的规划区域，新泽西州北部和康涅狄格州西南部次区域包含与纽约次区域密不可分的交通基础设施。

在一个平常的工作日，纽约大都会运输委员会规划区域的多式联运网络承载数百万人次的乘客出行和数千吨的货物运输。值得注意的是，这些出行者中使用公共交通的比例远远高于美国其他地区。

当车辆数量超过道路的可用容量时就会发生交通拥堵。一般来说，交通拥堵可以分为经常性的和非经常性的。经常性的交通拥堵是由可预测的日常工作、学校、服务以及家庭和休闲活动的道路使用造成的。由于人口和工作的增长，土地使用密度的下降，汽车持有率的提高，以及卡车货运的快速增长，对道路空间的需求持续增长，经常性的拥堵就会加剧。相比之下，非经常性的交通拥堵是由非典型事件引起的，如公路车祸，其他封闭车道或道路的事件，天气状况，或特殊事件引起的交通需求增加。

有几个具体的因素/问题造成了纽约大都会运输委员会规划区域的交通拥堵，其中包括：

- 区域地形。纽约大都会运输委员会的规划区域包括三个大岛（斯塔滕岛、曼哈顿岛和长岛），与哈德逊河和长岛湾一起，为公路、铁路和水运服务提供了大量的水上通道。这些跨境设施的容量限制是造成拥堵的主要原因。
- 主要的交通枢纽，如纽约大都会运输委员会规划区域内及周边的区域和国际机场，以及主要的铁路和公交车站和港口设施。往返于这些交通枢纽的交通，在公路和铁路线上造成了严重的拥堵问题。
- 大型活动场所，如体育场、竞技场和会议中心，有大量的车辆、交通和步行交通。
- 旅游和休闲景点，在公共交通系统、行人和自行车网络以及公路上产生大量的游客流量。
- 重要的货物运输，无论是通过卡车、铁路还是驳船，都会进入、离开、在纽约大都会运输委员会规划区域内或通过该区域。

拥挤管理流程

联邦要求

拥堵管理程序要求(1)包括监测和评估性能的方法，(2)确定拥堵管理目标，(3)建立数据采集和系统性能监测计划，(4)确定和评估管理策略的性能和效益，(5)确定实施时间表和责任，以及(6)包括定期评估实施策略有效性的程序。

拥堵管理程序还包括在特定的走廊或地点增加道路容量的要求，包括：

- 所有合理的、多模式的交通系统管理和运行（TSM&O）策略必须在建议增加道路容量的走廊中进行分析；
- 如果分析表明交通系统管理和运行策略无法抵消增加容量的需要，拥堵管理程序必须确定所有合理的策略来有效管理增加的道路容量；
- 在拥堵管理程序中确定的所有交通系统管理和运行策略必须纳入公路容量项目或由州和大都市规划组织承诺；以及
- 除非基于已批准的拥堵管理程序，否则联邦资金不得用于非达标交通管理区的任何道路容量项目。

根据联邦要求，纽约大都会运输委员会的拥堵管理程序是一个系统化的规划程序，通过探索哪里、何时、在何种程度上发生拥堵等基本问题来解决系统级和走廊级的拥堵。拥堵管理程序还确定了纽约大都会运输委员会成员可以考虑的减少和管理拥堵的策略。纽约大都会运输委员会的拥堵管理程序是都市交通规划程序的一个组成部分，拥堵问题虽然非常重要，但在规划交通改进的优先次序时，并不是唯一考虑的因素。拥堵管理程序的适当作用是作为一个具体的元素，通过为机构、公众和决策者提供一个工具，使拥堵问题能够得到更详细的审查和更有效的解决，从而增加规划程序的价值。

战略框架

拥堵管理程序现状报告是在纽约大都会运输委员会的区域交通共同愿景的背景下提出的，该愿景在“*前进*”——其 2022-2050 年联邦财政年度（FFYs）区域交通规划中有所描述。共同愿景确立了区域战略目标、指导原则和目的，为纽约大都会运输委员会的区域规划进程提供了一个战略框架。

分析和预测方法

分析工具

为了分析现有条件，拥堵管理程序现状报告采用了奥尔巴尼可视化和信息学实验室（AVAIL）系统。由纽约州立大学奥尔巴尼分校利用纽约州交通部的资金开发，AVAIL 提供了一个基于网络的应用程序，以编制纽约大都会运输委员会规划区域及其下属县和区的性能措施。它还提供了可视化工具来确定道路网络性能和分析道路走廊。AVAIL 的来源是国家性能管理研究数据集（NPMRDS）。NPMRDS 提供了一个汇总的数据集，由从多个来源获得的数据汇编而成，包括手机、车辆和便携式导航设备。

在预测方面，纽约大都会运输委员会的拥堵管理程序使用了纽约最佳实践模型（NYBPM）和拥堵管理程序的出行需求模型后处理器。NYBPM 是一套基于活动的出行需求预测子模型，包含了纽约州、新泽西州和康涅狄格州 28 个毗连县的交通系统的编码表示，包括 10 个县的纽约大都会运输委员会规划区域的道路和交通服务。NYBPM 中的公路网络由 60,000 多条公路连接线表示，交通网络由 8,000 多条交通路线表示，包括所有形式的公共交通的路线变化，如通勤铁路、地铁、快速公交、本地公交和渡轮。

性能措施

下列介绍了从 AVAIL 获得的与拥堵管理程序有关的性能措施：

- **出行时间可靠性水平（LOTR）** 表示从一天到一天或一天中不同时间的出行时间的一致性或可靠性。
- **卡车出行时间可靠性（TTTR）** 表示卡车从一天到一天或一天中不同时间的出行时间的一致性或可靠性。
- **出行时间指数（TTI）** 是高峰期出行时间与自由流动出行时间的比率。TTI 表示高峰期与轻交通量时期相比所需的平均额外时间。
- **规划时间指数（PTI）** 表示在包括足够的缓冲时间时，应该规划的总出行时间。计算包括典型的和意外的延误。因此，PTI 将最坏情况下的出行时间与轻度或自由流动交通中的出行时间进行比较。

从NYBPM获得的与拥堵管理程序有关的性能措施描述如下：

- **需求—容量比（DC）** 是反映一条道路或一段道路的流动性水平和出行质量的措施。DC比率比较了道路容量和直接由出行需求模型产生的估计出行需求。
- **车辆延误时长（VHD）** 是网络上所有车辆经历的延误总和。延误被定义为估计的实际行驶速度和自由流动的行驶速度之间的差异；因此，VHD是一个很容易被出行者理解的衡量标准。

- **人员延误时长（PHD）** 是通过将VHD乘以平均车辆占用率来计算的。
- **平均出行速度（ATS）** 是对速度的加权平均的计算。
- **拥堵车道英里数（LMC）** 衡量高峰期以低于自由流动速度运行的道路空间，并将实际道路流量与该道路的最大可承受流量进行比较。
- **出行时间指数（TTI）** 的定义如上。
- **车辆行驶里程（VMT）** 是指特定区域内所有机动车行驶距离的总和。
- **可靠性**是指每个路段在一天的时间段内出行时间的一致性或可靠性。可靠性的计算方法是在一个县或区的每个道路段（高速公路、干道和当地街道）上的出行时间的平均标准偏差。

规划区域分析

据美国人口普查局的定义， 纽约-纽瓦克-新泽西-北卡罗来纳州城市化地区（UZA）是全国人口最多的地区， 比洛杉矶-长滩-加州阿纳海姆城市化地区多出近 700 万居民。 在同行的城市化地区中， 纽约-纽瓦克的人均每日 VMT 最低， 但 TTI 高于平均水平。 人均 VMT 较低可能是由于整个纽约城市化地区有更多的公共交通工具， 而且使用得更多。

表 1
人均每日 VMT 比较

来源：德克萨斯农工交通大学， 2019 城市流动计分卡

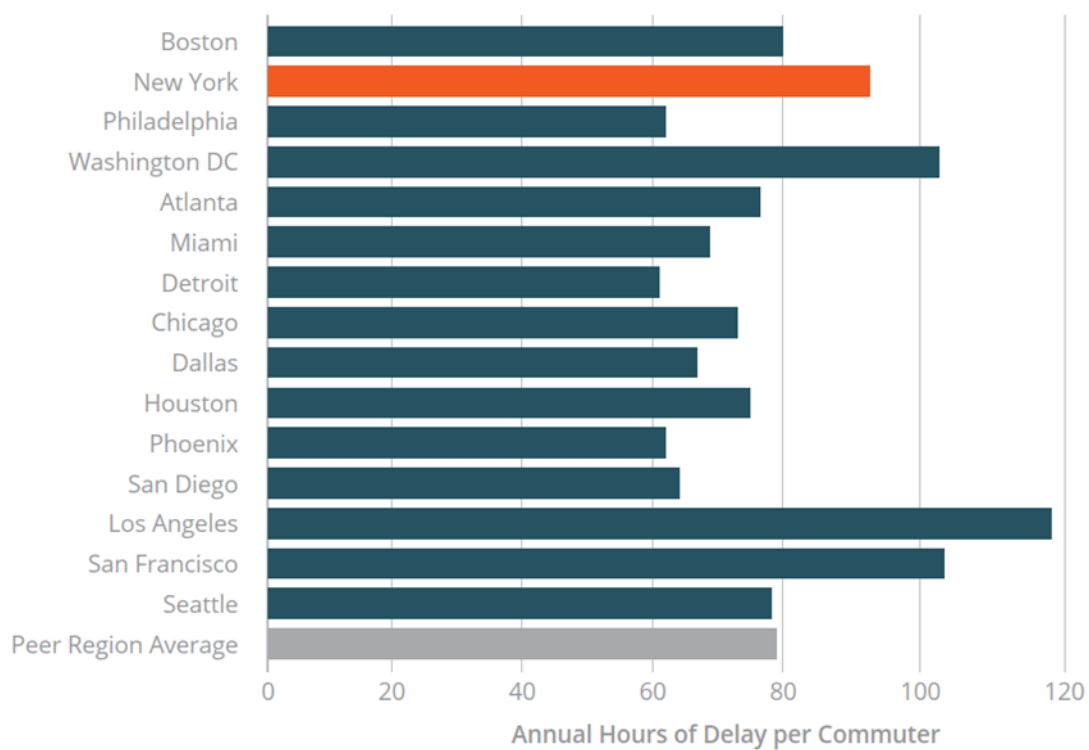
Metropolitan Area	Population (million)	Daily VMT/Capita (Freeway + Arterial)	Travel Time Index
Boston	4.50	19.13	1.30
New York City	19.10	12.05	1.35
Philadelphia	5.57	15.55	1.25
Washington D.C.	5.02	17.90	1.35
Atlanta	4.90	22.41	1.30
Miami	6.04	16.58	1.31
Detroit	3.83	21.09	1.24
Chicago	8.72	15.54	1.32
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

按人均计算， 纽约-纽瓦克-新泽西-北卡罗来纳州城市化地区（纽约大都会运输委员会规划区域是其中的重要部分） 每年的出行时间延迟水平在全国排名第四。

图 2

每位通勤者每年的延误时长

来源：德克萨斯农工交通大学，2019 城市流动计分卡

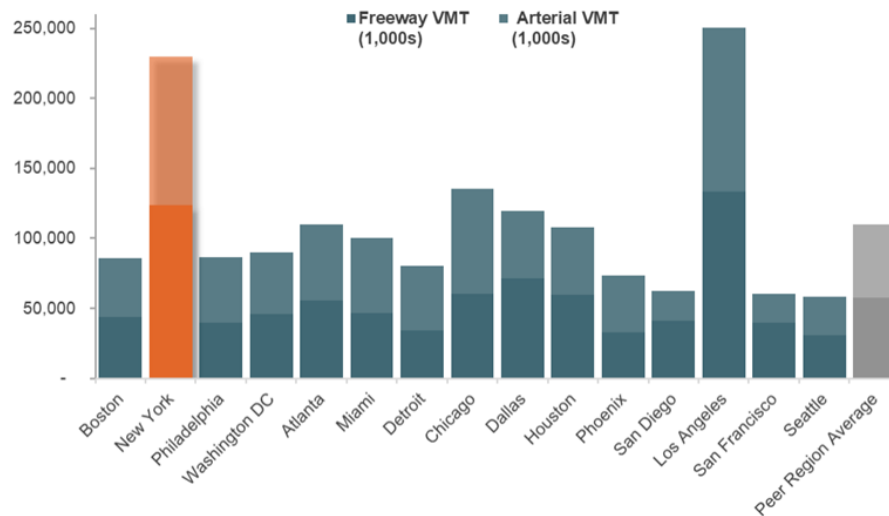


至于出行总量，只有洛杉矶-长滩-阿纳海姆城市化地区的出行总量超过了纽约-纽瓦克-新泽西-北卡罗来纳州城市化地区的出行总量。

图 3

车辆行驶里程比较

来源：德克萨斯农工交通大学，2019 城市流动计分卡



预测表现

预测的性能措施显示了未来几年拥堵的增长程度。例如，VMT 和 PHD 的增长表明了总体车辆出行和县/区的交通拥堵的增长。

图 4

预测年度各县/区出行的车辆行驶里程变化

Source: NYBPM

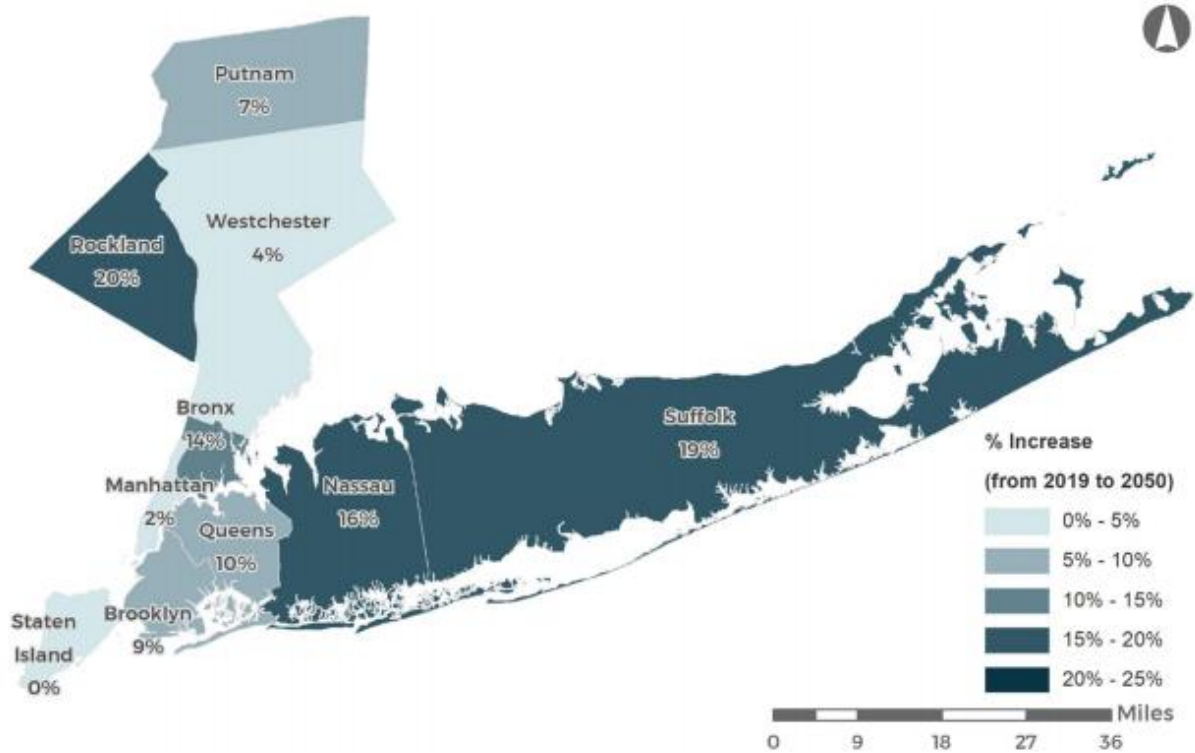
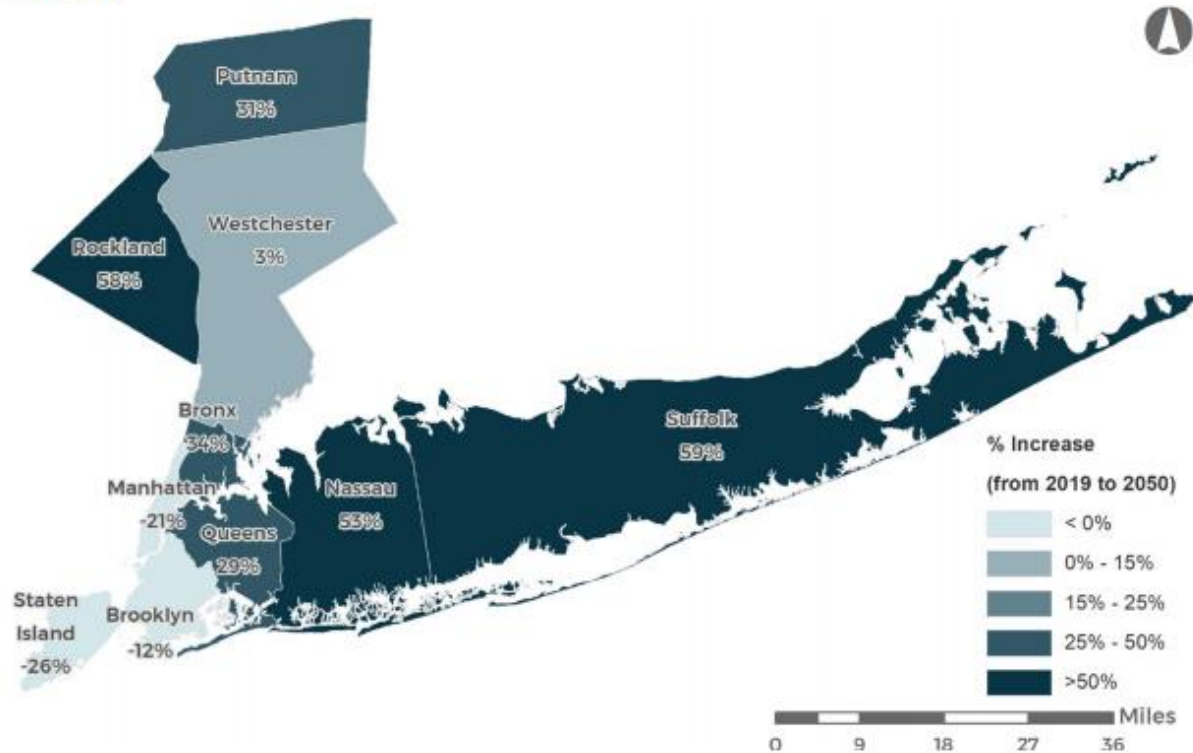


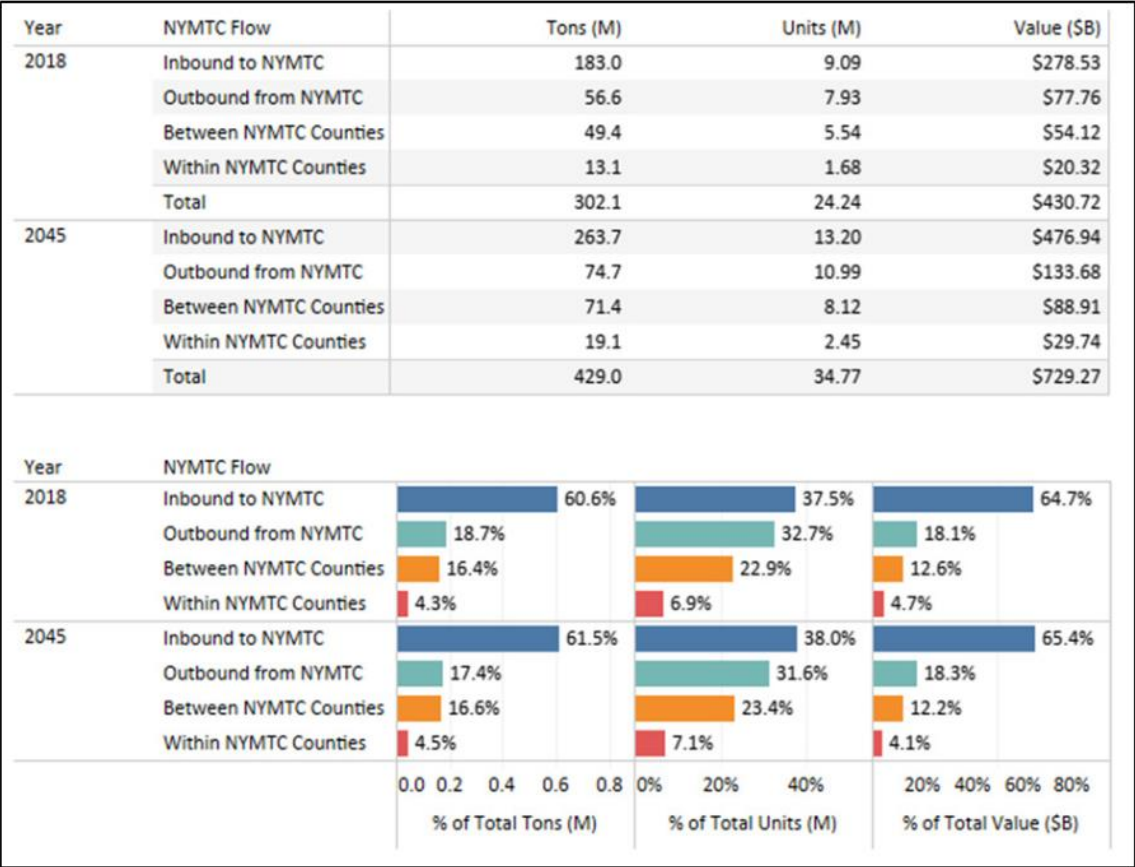
图 5
预测年度按县/区划分的每日人员延误时长的变化

Source: NYBPM



关于货物运输，纽约大都会运输委员会规划区域的货运吨位预计将从 3.021 亿吨增加到 4.290 亿吨，而这些商品的价值预计将从 4307.2 亿美元增加到 7292.7 亿美元。

图 6
按 2018 年和 2045 年趋势划分的区域级国内货运量
来源：NYSDOT Transearch 数据库



预测年度严重拥挤的道路

利用纽约大都会运输委员会通过其 NYBPM 的模拟能力，出行预测被用来定量确定纽约大都会运输委员会规划区域内**拥堵最严重的道路走廊**，如下图所示。

图 7
拥堵最严重的走廊，纽约市

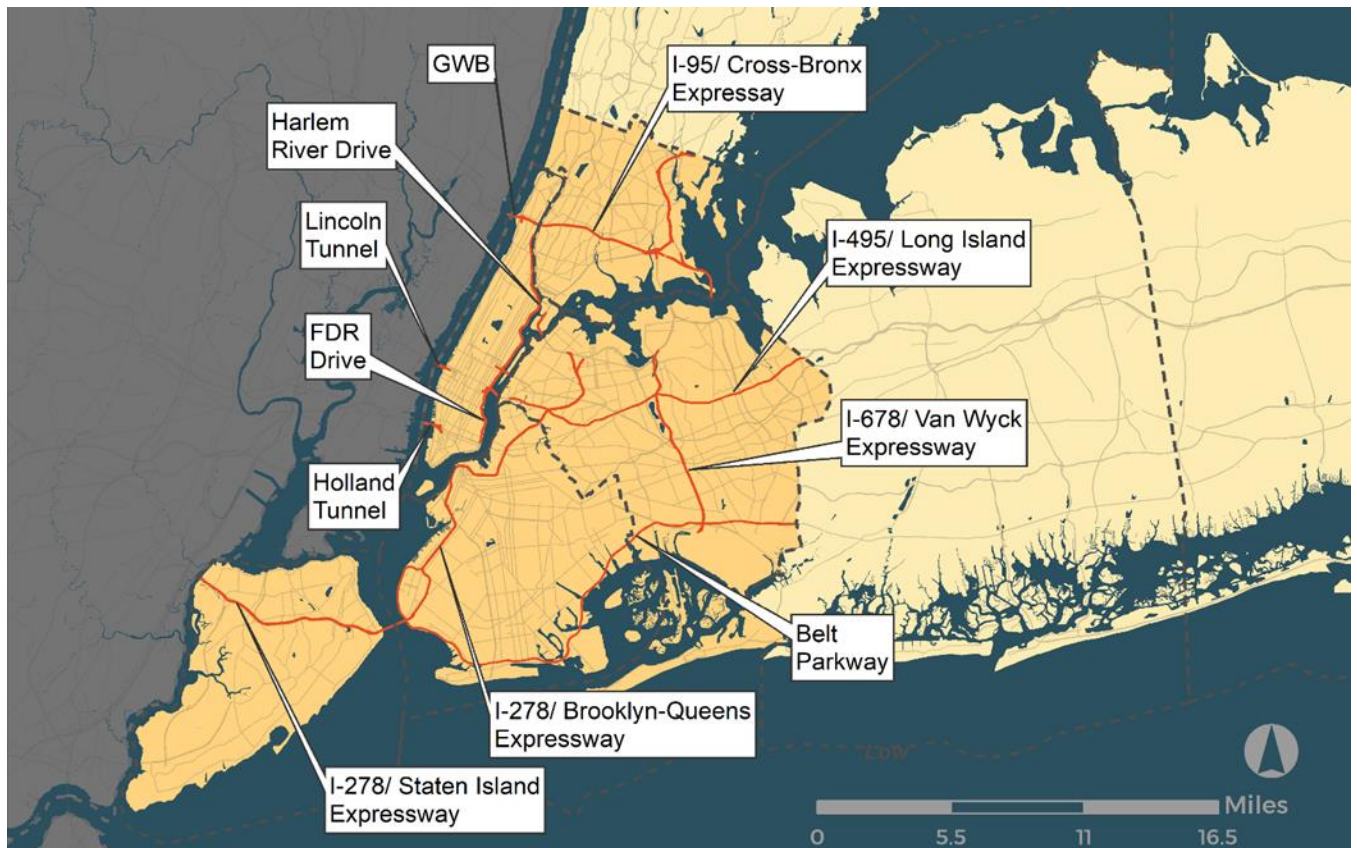


图 8

拥堵最严重的走廊，长岛

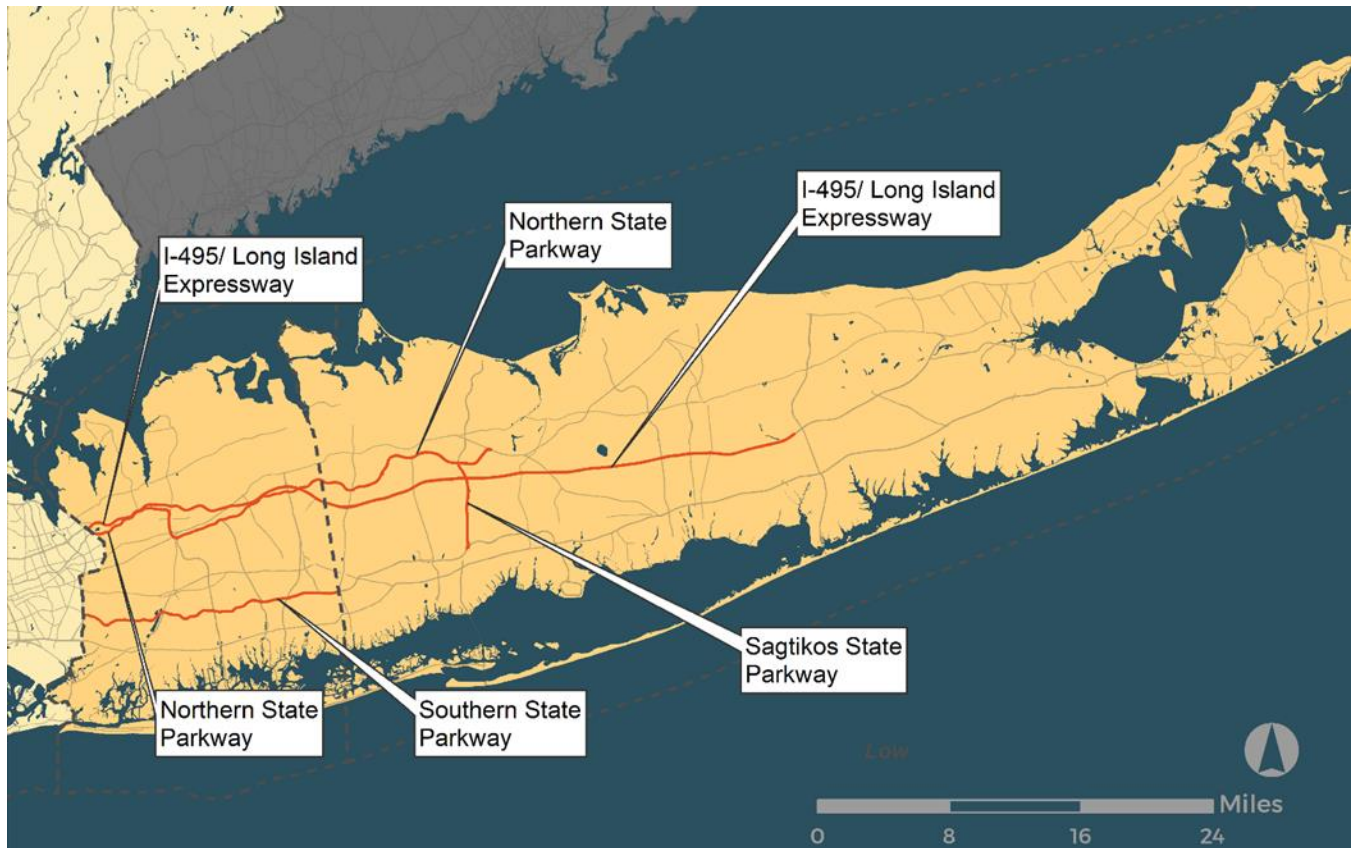
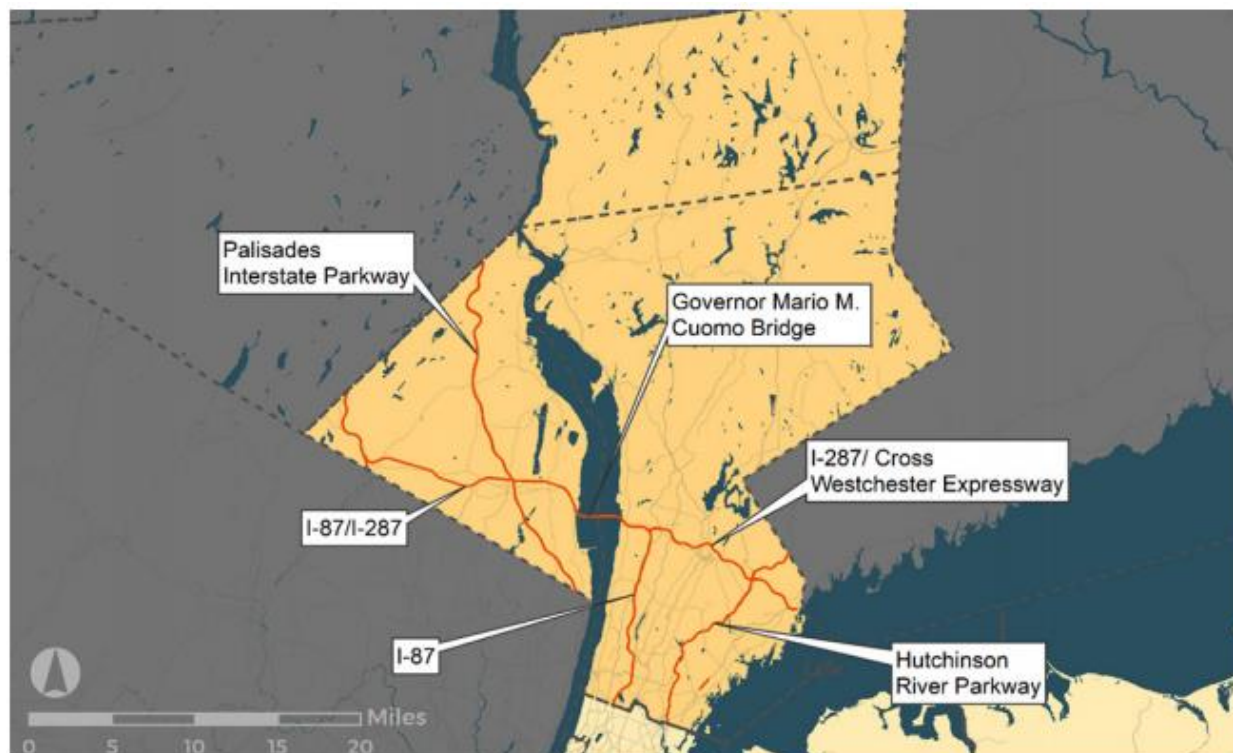


图 9
拥堵最严重的走廊，下哈德逊山谷



县/区分析

除了整个纽约大都会运输委员会规划区域的拥堵预测，还为纽约大都会运输委员会规划区域的每个县和区制定了**县级拥堵预测**。这些预测假定纽约大都会运输委员会在 2020-2024 年财政年度 TIP 和“*前进*”的财政限制因素中规划了所有的交通改进措施。在基准年，使用从 AVAIL 系统获得的 2019 年数据的出行时间可靠性水平（LOTR）指标，确定了当前各个出行时期的关键交通瓶颈问题。

拥堵管理程序现状报告提供了纽约市五个区和五个郊区县的概述；概述包括背景信息以及基准年和预测年的出行特征。出行特征包括：

- **车辆出行—VMT**
- **交通拥堵—VHD**
- **起点和终点**—各县/区或州之间的每日出行
- **性能措施**—如报告第 5.1.3 节所述
- **拥堵模式和瓶颈**—每个县/区的拥堵通道和瓶颈问题

现状报告还包括每个区和郊区县的拥堵评估。这些评估包括对特定出行时段的预测和按道路设施类型的性能测量，以下是一个示例。

表 2
预测年度性能测量，威彻斯特县

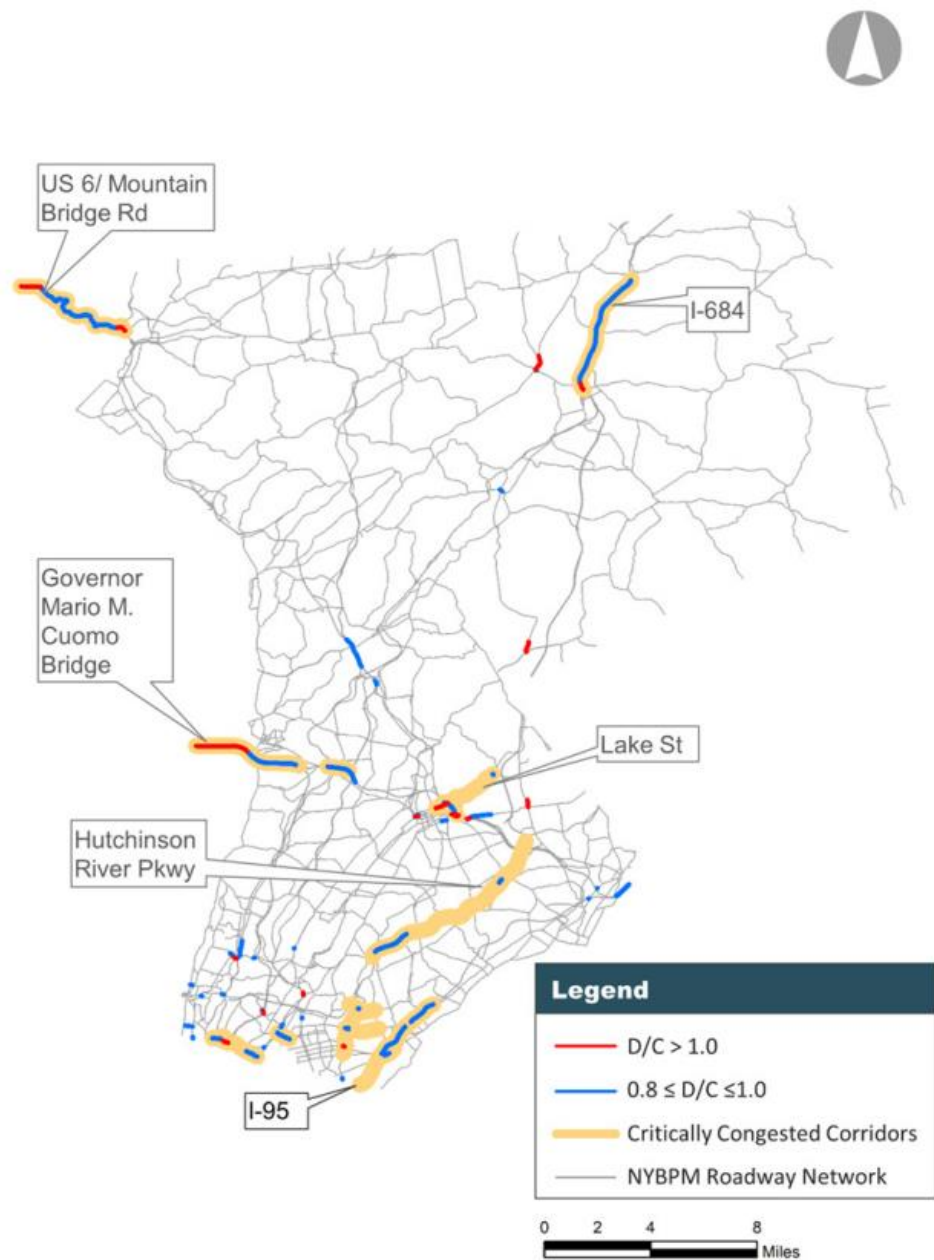
Facility Type	DC	0.8<=DC<=1	DC>1	LMC	TTI	Reliability	ATS	VHD	PHD	VMT
AM Period (6-10 AM)										
Rural Unrestricted Access	0.00	0%	0%	0.0	1.17	0.47	36.50	30	44	5,892
Urban Restricted Access	0.43	7%	8%	585.2	1.72	3.76	27.20	68,305	98,359	3,581,267
Urban Unrestricted Access	0.39	3%	4%	264.1	1.07	1.21	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

Source: NYBPM

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).

最后，县/区级的评估根据 NYBPM 的输出结果，按出行时间确定拥挤的道路段，如下图所示。

图 10
预测年度拥堵走廊(AM 高峰期), 威彻斯特县



Source: NYBPM

拥挤管理策略及系统改进投资

按照联邦法规的要求，拥堵管理程序现状报告包括了缓解纽约大都会运输委员会规划区域内拥堵的潜在策略。报告通过一个可以在规划过程中考虑的策略工具箱，描述了解决流动性挑战的广泛方法。工具箱提供了以下几类拥堵管理策略：

1. 交通需求管理
2. 交通系统管理和运行
3. 交通
4. 可达性
5. 自行车和行人
6. 可达性管理
7. 土地使用
8. 停车
9. 监管
10. 道路容量

相关愿景目标、目的、战略和行动

“前进”是纽约大都会运输委员会的区域交通计划，其中包含了区域交通的共同愿景，为纽约大都会运输委员会的规划过程提供了战略框架。构成共同愿景的几个愿景目标与拥堵管理程序特别相关。这些目标以及它们的目的和相关策略和举措描述如下。

愿景目标：维护、运行和协调交通系统，以更好地实现整个区域公平、可靠、便捷、易接触、无障碍的出行。

目标旨在通过系统性和战略性地运行、维护和更换交通资产，使现有的交通系统在现有的资源下达到最大的使用寿命。还力求确保纽约大都会运输委员会规划区域内交通系统各组成部分的整合，以实现人员和货物的可靠、便捷和无障碍流动。

区域交通系统是一项巨大的公共投资，对纽约大都会运输委员会规划区域的环境、经济和生活质量至关重要。保护这项投资意味着保持整个系统的良好维修状态。最大化这一投资意味着优化系统，使其尽可能地整合和无障碍。这样可以确保基础设施、设施和设备在其整个设计寿命期间良好运作，并在其生命周期内将成本降至最低，同时提供可靠且无障碍的出行。

相关目的

1. 改善第一和最后一英里的交通状况。
2. 提供更频繁和可靠的交通服务。
3. 为各种用户改善交通系统的可达性。

4. 投资改善多式联运网络的整合。
5. 改善运输模式和设施的整合。

与拥堵管理程序有关的策略和举措

- 研究建议：
 - 评估整个规划区域的交通服务，以确定增加服务频率和/或可靠性的机会。
 - 评估跨辖区的交通服务协调需求，以及联运连接。
 - 列举潜在的资金来源，以促进交通运行和改善交通可达性。
- 规划方案建议：
 - 为整个规划区域制定一个交通接入计划，并对全国的交通系统进行交通接入、服务频率和服务可靠性的基准测试。
 - 确定整个规划区域的优先多式联运走廊，并优化这些走廊的项目选择。
 - 通过交通协调委员会召集机构间工作小组，以解决优先的多式联运走廊。
- 计划建议：
 - 全面整合交通地图/行程规划资源，加强郊区服务与区域公共信息门户的整合。
- 交通可达计划：
 - 通过微型交通和共享交通来增加交通可达性。
 - 加强郊区交通供应商和MTA服务之间的费用和服务整合。
- 交通服务改进计划：
 - 扩大共享交通服务的可达性，包括自行车共享、汽车共享和骑行共享，以支持安全、经济和可持续的出行选择。

愿景目标：有效地服务于目前的人口，并为不断增长的居民、工人和不断增加的货物数量进行规划的交通系统。

鉴于“*前进*”预测的人口、工人和货物在纽约大都会运输委员会规划区域内的长期增长，这一目标旨在通过尽可能地确定和资助可行的、具有成本效益的投资，确保交通系统的效率。此外，效率将通过实施必要的交通系统管理和运行策略来实现。纽约大都会运输委员会的拥堵管理程序的应用对于确保交通系统继续有效地服务于预计的人员和货物的增长也很重要。

相关目的

1. 对系统能力进行投资，以满足需求和缓解过度拥堵，重点是核心市场和活动中心。
2. 将系统的覆盖范围扩大到服务匮乏的社区和新兴市场，解决客运以及货物和运输服务的获取。

3. 鼓励步行和骑自行车、以交通为导向的发展、完整的街道、停车和路边管理，以及其他支持客运和货运的长期可持续土地使用战略。
4. 使当地运输网络现代化，以有效规划产品交付量的增长和变化。
5. 将新兴和创新运输服务和工具纳入高效的网络设计。

与拥堵管理程序有关的策略和举措

- 研究建议：
 - 利用“*前进*”中的协调发展重点地区（CDEAs）、社会经济和人口预测以及第六章/环境正义评估，确定核心市场、新兴市场、活动中心和服务匮乏的社区，为确定的地区制定多式联运计划。
 - 确定为新兴市场和服务匮乏的社区提供服务的最有效方式，特别是在低密度发展地区，固定路线的公交服务未必有效。
 - 为解决所有交通服务中低收入乘客和老年人的票价问题制定基准技术。
- 规划流程建议：
 - 通过多式联运规划研究，继续解决拥堵管理程序（CMP）确定的拥堵环节。
 - 鉴于对未来需求的预测，为规划区域内的每个郊区系统制定或更新交通服务计划。
 - 鼓励共享数据，以更好地管理整个区域的卡车流动。
 - 通过交通协调委员会召集机构间工作小组，确定并解决优先的多式联运走廊；包括探索技术选择。
- 计划建议：
 - 通过安装公交车优先处理措施，如公交车道、交通信号优先化和摄像执法，改善公交网络。
 - 扩大自行车道网络，改善自行车到桥梁的可达性。
 - 将 OMNY 票价系统与整个纽约大都会运输委员会规划区域的郊区公交系统和轮渡服务整合起来。
 - 扩大共享交通服务的可达性，包括共享自行车、共享汽车和共享乘车，以支持安全、经济和可持续的出行选择。

愿景目标：可以尽量减少其温室气体排放和对环境的其他影响，特别是对气候变化的影响的交通系统。

这一目标旨在继续加强区域交通系统，通过追求下列目标，最大限度地减少对环境的影响。作为运营机构的纽约大都会运输委员会成员有各自的政策来解决交通对环境的影响，他们的目标与这一共同愿景目标相一致，并对其提供支持。

相关目的

1. 鼓励单人车辆（SOV）出行的替代方案。

2. 有效地管理有限的道路容量，以缓解拥堵和车辆排放。

与拥堵管理程序有关的策略和举措

- 计划建议：
 - 在社区规划活动计划中包含单人车辆（SOV）出行的替代方案。
 - 加强和协调整个纽约大都会运输委员会规划区规划区域的用人单位通勤计划。
 - 加强对主要用人单位、商业社区、医院、大学和其他机构的宣传，以鼓励单人车辆出行的替代方案。
 - 制定用于办公园区、医疗设施和大学校园等开发的示范项目，包括共享交通和微型交通等新兴和创新交通服务。
- 公共信息和营销计划：
 - 采取鼓励使用公共交通的方案；鼓励老年人报名参加减价交通服务。
 - 提高511NY服务及其各组成部分的公众知名度。

系统改进投资

系统增强投资包括拟资助的项目和策略，以通过增加新的组成部分或显著扩展现有组成部分的能力来扩大交通系统的能力。这些项目包括主要的系统增强项目——一般定义为符合这一定义的交通项目或计划，其估计成本为 1 亿美元或以上，和/或具有区域范围或影响的项目，以及估计成本较低和/或范围或影响较小的小型系统增强项目。一般来说，主要的系统增强项目包括在“*前进*”和/或 2020-2024 年财政年度 TIP 的财政限制因素中。

作为“*前进*”和 2020-2024 年财政年度 TIP 的财政限制因素的一部分，建议资助的系统增强项目和策略如下，到 2050 年规划水平年的支出总额为 380 亿美元。

表 3

财政限制 TIP 和规划中的系统增强项目的财务摘要

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: NSSC650C	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				\$ 0.435					\$ 0.435
			Project-specific: federal	\$ 1.000								\$ 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: MHSDM708C, 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: MHSMC767C	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