



立即發佈：2023 年 1 月 10 日

凱西·霍楚爾州長

霍楚爾州長宣佈擴大公共交通，以提升道路環境、可負擔性和安全性

**MTA 將「城市車票」延長至高峰時段，為長島鐵路和北方大都會鐵路乘客提供紐約市內
統一的低票價**

區間特快在規劃和環境研究之後將會啟用輕軌

投資 1,000 萬美元的「創新出行」計劃將把區域交通擴展到非 MTA 的交通機構

凱西·霍楚爾州長今天在「2023 年州情諮文 (2023 State of the State)」中宣佈將會採取系列行動以擴大紐約交通，提升交通的安全性、平價度和方便度，造福所有民眾。包括為非 MTA 的交通機構提供新的資金，以擴大客戶服務，更新區間特快 (Interborough Express)，並將城市車票 (City Ticket) 擴展為全天候票價。

「我致力於提升州內交通的便利性、平價度和安全性。」霍楚爾州長表示。「這些行動將以我們已經取得的成功作為基礎，為紐約民眾拓寬交通資源。」

MTA 主席兼執行長嘉諾·利博 (Janno Lieber) 表示，「推進區間特快輕軌，可以令皇后區 (Queens) 和布魯克林 (Brooklyn) 的約 90 萬紐約民眾獲得更好的就業、教育和經濟機會。我要感謝霍楚爾州長對於這項重要專案的領導工作，亦期待著與利益攸關者和地方社區合作，推動擬定專案向前發展。」

擴大「城市車票」以包含高峰時段

霍楚爾州長今天宣佈，MTA 城市車票將從原來的非高峰時段擴大到高峰時段，為北方大都會鐵路 (Metro-North) 和長島鐵路 (Long Island Railroad, LIR) 的客戶提供低成本的固定票價。延長票價時段將能大幅造福通勤民眾和前往紐約市的遊客，每個工作日有超過 10,000 次的出行將能從中受益。

[由霍楚爾州長和亞當斯 \(Adams\) 市長召集的新紐約工作小組](#)建議擴大城市車票時段，作為提高城市鐵路使用率和加速紐約復興的重要步驟。在目前，高峰時段的鐵路出行成本最高可達 10.75 美元，對於通勤路程較短的出行而言，這個價格與公交車或地鐵相比過高。

本次延長票價時段將能大幅降低北布朗克斯 (Northern Bronx) 區韋克菲爾德 (Wakefield) 和伍德隆 (Woodlawn) 居民的出行成本，以及亨茨波音特 (Hunts Point)、派克切斯特 (Parkchester)/范內斯特 (Van Nest)、莫裡斯公園 (Morris Park) 和合作城市 (Co-Op City) 居民的費用。在 2022 年 12 月，[霍楚爾州長主持動工儀式](#)，在這些地方開始建設北方大都會鐵路的新車站。在皇后區東南部，延長城市票價將能直接惠及羅斯代爾 (Rosedale) 和勞雷爾頓 (Laurelton) 的居民，同時促進福德姆 (Fordham)、牙買加 (Jamaica) 和法拉盛 (Flushing) 週邊街區中心的發展。

區間特快

凱西·霍楚爾州長今天宣佈，在經過規劃和環境關聯研究之後，區間特快專案將會使用輕軌。[州長在「2022 年州情諮文 \(2022 State of the State\)」中公佈這項變革性交通專案](#)，以將布魯克林和皇后區各個社區中的 17 條地鐵線路和長島鐵路連接起來，從而極大縮短兩個區內和區間 14 英哩廊道的通行時間。

區間特快將使用現有的灣脊支線 (Bay Ridge Branch) 和弗里蒙特二級 (Fremont Secondary) (一條從灣脊支線到傑克遜高地 (Jackson Heights) 的貨運鐵路) 路權，以連結布魯克林和皇后區的不同社區。MTA 根據規劃研究結果確定了最有效的交通方式，制定初步車站清單，同時實施其他重要的規劃和工程分析工作，以推進專案發展。

規劃研究以概述的方式提供廣泛的規劃和工程分析，有力地支援了 MTA 選擇輕軌的決定，因為輕軌能夠以最低的人均成本為客戶提供最好的服務。這一決策的關鍵因素包括：

- **容量：**輕軌能夠快速加速，停留時間較短，是三種交通選項中速度最快的選項。加上可容納多達 360 人的列車，輕軌完全可以滿足需求。
- **可靠性：**在現有鐵路通行權中，輕軌可以通行的廊道達到 96%，而不是在地面街道上運行，因此將能提供可靠服務。
- **可施工性：**輕軌車輪體積較小、更為靈活，能夠滿足現有廊道的限制。輕軌也可以在街道上短距離通行，可以避免在某些關鍵路段建造複雜而昂貴的隧道。
- **車輛專業化：**輕軌車輛可以「現貨」採購，無需改裝，與傳統的 MTA 機車車輛相比，可以選擇其他潛在供應商。
- **相對成本：**預計輕軌的工作日載客量高達可達 11.5 萬人次，加上 55 億美元的成本效益建設預算，輕軌的性價比最高，每天乘客的成本為 48,173 美元。

規劃研究表明，在工作日，每天將有多達 11.5 萬名乘客使用這條 14 英哩長的線路，每年乘客量約為 3,460 萬名。布魯克林區和皇后區的單程通行時間最多可減少 30 分鐘（視出行距離而定）。區間特快是促進交通系統公平的一大進展。在所服務的人群中，多達七成的民眾屬於有色人種，其中約有一半的家庭沒有汽車，且約有三分之一的人群來自聯邦貧困線 150% 或以下的家庭。

規劃研究所包括的早期車站，將會連接區間特快與 17 條地鐵線路，包括 **2/3/5/7/A/B/C/D/E/F/J/L/M/N/Q/R/Z** 線。這些新的車站將能給眾多街區帶來巨大效益，如灣脊、日落公園 (Sunset Park)、博羅公園 (Borough Park)、肯辛頓 (Kensington)、米德

伍德 (Midwood)、弗萊布希 (Flatbush)、弗萊特蘭茲 (Flatlands)、新地段 (New Lots)、布朗斯維爾 (Brownsville)、東紐約 (East New York)、布希維克 (Bushwick)、里奇伍德 (Ridgewood)、中村 (Middle Village)、馬斯佩斯 (Maspeth)、埃姆赫斯特 (Elmhurst) 和傑克遜高地等社區。專案將會在目前互通路線不足的街區增加線路，此外還有幾個缺乏通往曼哈頓區 (Manhattan) 線路的社區。

擬議服務在高峰期的班次間隔最多為 5 分鐘，其他非高峰時段的班次間隔則最多為 10 分鐘。目前的規劃研究亦包括 14 英哩廊道沿途的車站數量和位置。

開展規劃研究時，公眾意見亦是一個重要因素。MTA 去年舉行市民會議，網站在六個月間也收到 700 多條評論。公眾宣傳活動將會隨著專案一起推進。

創新出行計劃

霍楚爾州長今天公佈「創新出行計劃 (Innovative Mobility Initiative)」，將為非 MTA 的交通機構提供 1,000 萬美元資金，助其擴大服務範圍。這項計劃將會為新的交通替代方式或技術產品提供資金，為無法乘坐傳統交通工具的乘客提供支援。

這項為期五年的試點計劃將向七個最大的非 MTA 系統各分配 100 萬美元，較小的系統享有共同資格，可以獲得 300 萬美元的競爭性基金。這些資金可用於：

- 與聯邦政府資金配套，最高可達 20%
- 購買新技術，用於應用程式型的本地出行或票價付款
- 購買輔助交通的小型車輛
- 建立和發展微型交通和輔助交通產品

這項計劃將能為全州各地的公交乘客提供重要幫助，同時促進公平，提高環境效益。

###

可造訪網站 www.governor.ny.gov 瀏覽更多新聞
紐約州 | 州長辦公室 | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418