



立即發佈：2023 年 5 月 12 日

凱西·霍楚爾州長

霍楚爾州長宣佈「中央商務區收費計劃最終環境評估」和「無重大影響調查結果」草案
現已公佈

全國首個中央商務區收費計劃授權流程的里程碑進展；將能改善地區空氣品質、解決紐約市的嚴重擁堵問題，同時提供關鍵的交通資金

環境評估更新以環境正義社區承諾作為基礎

發佈文件的同時啟動為期 30 天的正式公示期

交通流動審查委員會將就收費標準和結構提出建議

凱西·霍楚爾州長今天宣佈，大都會交通署 (Metropolitan Transportation Authority, MTA)、紐約州交通廳 (New York State Department of Transportation, NYSDOT) 和紐約市交通廳 (New York City Department of Transportation, NYCDOT) 已經公佈「中央商務區收費計劃最終環境評估 (Final Environmental Assessment for the Central Business District Tolling Program)」和聯邦公路管理局 (Federal Highway Administration, FHA) 編寫的「無重大影響調查結果 (Finding of No Significant Impact, FONSI)」草案。

「這是一個重要的里程碑，令我們向著未來邁進一步，可為紐約民眾提升空氣品質、交通環境和緩解交通擁堵問題。」**霍楚爾州長表示**。「這項計劃是紐約市長期成功的關鍵工作，有助確保市內通勤者和企業蓬勃發展。」

今天發佈文件也啟動了為期 30 天的公示期限，文件在這段時間內正式在網上公佈，以供公眾查閱，詳見[此處](#)。需要紙質版本的民眾可前往網站所列地點查閱。30 天過後，聯邦公路管理局將會做出最終決定，完成潛在環境影響審查，允許制定中央商務區收費計劃。在與聯邦公路管理局簽訂收費協定後，公路在最多 310 天後即可開始收費，在此期間，承包商將會設計、建造、測試和啟用收費設備。

在此期間，由六名成員組成的交通流動審查委員會 (Traffic Mobility Review Board, TMRB) 將會制定擬議收費標準，以及任何可能提供的折扣、過路積分和/或減免等。提議將會提交給 MTA 董事會，這個董事會是三區橋樑與隧道管理局 (Triborough Bridge and Tunnel Authority) 董事會的法律代表，而三區橋樑與隧道管理局則是一間 MTA 機構，將

會負責收取通行費。在提交和公佈擬議的收費結構和公眾意見徵集期之後，MTA 在採納任何收費結構之前都會舉行公開聽證會。

紐約市市長埃裡克·亞當斯 (Eric Adams) 表示，「聯邦政府已經再次同意擁堵收費舉措，而我們也已準備就緒，能夠出色完成工作。這不僅僅是為了減少交通流量。我們將會投資交通系統，淨化污染最嚴重社區的空氣。建設更強大未來需要確保取得進步，包括每位民眾的進步，而我們不能讓受忽視的社區承擔後果。這項計劃將會服務於所有紐約民眾，不會遺留任何一位民眾。我要感謝美國交通部部長布蒂吉格 (Buttigieg)、霍楚爾州長、國會議員托雷斯 (Torres)，以及始終致力於推動這項工作的所有宣導者。」

MTA 主席兼執行長詹諾·利伯 (Janno Lieber) 表示，「擁堵收費能夠減少交通流量，提升路面安全和空氣品質，也能創造更多的經濟機會和帶來更順暢的交通。」

紐約州交通廳廳長瑪麗·特蕾絲·多明格茲 (Marie Therese Dominguez) 表示，「交通廳與 MTA 和紐約市交通廳合作，非常感謝聯邦公路管理局在認證『中央商務區收費計劃環境評估』方面所做的工作。這是一個嚴謹的審核流程，公共參與力度較大，雖然工作尚未完成，但我們將會繼續與合作夥伴和社區合作，推進這一進程。」

紐約市交通廳廳長亞達尼斯·羅德里格斯 (Ydanis Rodriguez) 表示，「擁堵收費將能改善我們的生活品質，提升公共汽車的速度，也能令我們的街道變得更加安全，空氣變得更加清潔。這是一個關鍵步伐，表明我們在制定以公平和環境正義為中心的計劃方面又前進一步。我們非常榮幸能夠參與擁堵收費的工作，也期待著與市政、州府和聯邦夥伴繼續合作，推進美國的首個同類計劃。」

議員裡奇·托雷斯 (Ritchie Torres) 表示，「我在出任公職之初就支援擁堵收費舉措，希望這項舉措能夠遏制擁堵問題，改善空氣品質，降低哮喘發病率，讓 MTA 這一美國最大城市的命脈保持穩定。我同樣也說過，任何擁堵收費計劃都必須理解和尊重布朗克斯區 (Bronx) 獨特的環境和公共衛生需求。能夠在五年內成功爭取到 1.55 億美元的新投資，用於大幅緩解空氣污染和溫室氣體排放，包括更換柴油卡車的運輸製冷裝置，建設電動汽車基礎設施，制定學校哮喘計劃，改造地方公園和綠地，以及加強空氣質量監測，對此我感到非常自豪。感謝霍楚爾州長、MTA 主席利伯、亞當斯市長和拜登政府 (Biden Administration) 傾聽我們社區的心聲，並與我共同推進環境正義擁堵收費計劃，開始改寫歷史，改變布朗克斯區和其他地區令人不堪且長期存在的環境種族主義問題。」

國會議員吉拉德·納德勒 (Jerrold Nadler) 表示，「聯邦公路管理局批准擁堵收費，這是紐約民眾在爭取更清潔空氣、更安全街道和更優質公共交通方面所取得的勝利。我從一開始就致力於推動擁堵收費舉措，因為這是讓汽車離開過度擁擠道路的最好方法，也能幫助我們重新規劃街道，建設公園綠色空間，保護自行車道和專用公交車道，縮短通勤時間和提高效率。我為我的工作感到自豪，這項工作令紐約成為全國首個實施這種舉措的城市，將能為 MTA 提供急需的資金。這個計劃現在已經獲得聯邦政府許可，我也期待著與 MTA、交通流動審查委員會和社區領導人繼續合作，盡快實施擁堵收費舉措。」

議員丹·戈德曼 (Dan Goldman) 表示，「紐約市已經做好準備，將會成為全國典範，以擁堵收費的方式奠定重要基礎，改善空氣品質和公共交通系統。這項經過驗證的政策意義重大，將能減少交通流量，提升環境效益，也能改善本地的交通基礎設施和街道的安全環境。擁堵收費是一大步，令我們更加接近目標，讓紐約成為法治之地，走向未來。我們可以完成這項工作。」

議員阿德利阿諾·艾斯巴拉特 (Adriano Espaillat) 表示，「大都會交通署、紐約州交通廳和紐約市交通廳發佈『中央商務區收費計劃最終環境評估』，我感到非常高興。在這個敏感時期，我們需要繼續全面評估收費計劃的各個因素，這一點非常重要。我期待著在聯邦一級與這些機構進一步合作，確保在利益相關者充分參與的情況下成功實施這項計劃，確保為紐約的勞動者提供重要的最新資訊。」

州參議員莉茲·克魯格 (Liz Krueger) 表示，「我們這些在曼哈頓生活和工作的人非常清楚交通擁堵對於日常生活的負面影響——空氣污染、噪音、街道過度擁擠造成的行人風險，以及需要使用汽車或計程車時被堵在路上的無奈。我們也知道資金充足且可靠快速的公共交通的優勢。擁堵收費是一種經過驗證的方式，能夠緩解擁堵情況，改善曼哈頓居民的生活品質，並提供急需資金，以支援絕大多數紐約民眾每天依賴的地鐵和公共汽車。很高興看到這一進程最終得以向前推進，同時提供多次公眾意見徵詢機會；我期待著這一舉措能夠儘快全面實施。」

州參議員布拉德·霍伊爾曼 (Brad Hoylman) 表示，「擁堵收費在 2019 年就已經是一個勢在必行的理念了。而在 2023 年，擁堵收費則是一項早該實施的工作。能夠投票支持國內首個中央商務區收費計劃，我感到非常自豪，因為這項計劃能為所有紐約民眾提供更好的交通環境，為我的選民帶來更加清潔的空氣和更為安靜的街道，並為所有道路使用者帶來更多便利。感謝霍楚爾州長和 MTA 迅速發佈『最終環境評估』，以便我們能夠最終實施這項關鍵計劃。」

曼哈頓區區長馬克·萊文 (Mark Levine) 表示，「曼哈頓是全國汽車持有率最低的地區之一，但也是交通環境最為惡劣的地區之一。擁堵收費將能幫助減少城市街道上的車輛數量，同時也為公共交通系統提供急需資金。MTA 正在履行重要承諾，以確保這項工作不會帶來嚴重的負面影響，這是一個很大的進步。但是，我們仍然需要關注一些細節問題，因此我呼籲紐約民眾參與公眾意見徵詢流程。現在正是確保這項計劃成功實施的時機。」

建設更好紐約協會 (Association for a Better New York) 主席史蒂文·魯賓斯坦 (Steven Rubenstein) 表示，「MTA 採取這些重要措施，推進工作，讓期待已久的擁堵收費得到批准和實施，我們對此深表讚賞。為了促進城市及市內企業實現蓬勃發展，紐約民眾既需要可靠的公共交通，也需要沒有交通堵塞問題的街道。擁堵收費可以提高本地的經濟競爭力、永續發展能力和居住環境。」

改造奧爾巴尼 (Reinvent Albany) 高級政策顧問瑞秋·福斯 (Rachael Fauss) 表示，「我們認為，聯邦政府初步批准交通擁堵收費，這對紐約民眾而言是一個利好消息。我們期待著霍楚爾州長繼續發揮強有力的領導作用，確保這項計劃能夠儘快啟動，為 MTA 的

資本計劃提供所需的 150 億美元資金。現在則輪到交通流動審查委員會發揮作用，利用事實和常識向 MTA 董事會建議收費標準，以及實施擁堵收費法律。」

MTA 常設公民諮詢委員會 (Permanent Citizens Advisory Committee, PCAC) 執行主任麗莎·達格利安 (Lisa Daglian) 表示，「聯邦交通管理局的法律充分性證明書 (Letter of Legal Sufficiency)，以及『最終環境評估』和『無重大影響調查結果』草案中詳述的緩解方案表明，擁堵收費舉措正在順利推進。這是我們邁出的首個步伐，以此增加地區的交通投資、減少交通流量和改進空氣品質；對於乘客和數以百萬計的其他民眾而言——包括行車人員，這是一個巨大的勝利，這些民眾將能從擁堵收費工作中受益。我們讚賞美國交通部、霍楚爾州長、MTA 及其合作夥伴紐約州交通廳和紐約市交通廳能夠大力推動這項工作，以此確保實施交通緩解工作，解決審查過程中提出的潛在公平影響，包括低收入行車人員優惠、計程車和租用車輛的收費限額、空氣品質改善，從而造福環境正義社區，特別是布朗克斯區。只要紐約州領先實施，其他地區也會效仿。」

區域規劃協會 (Regional Plan Association, RPA) 主席兼執行長湯姆·懷特 (Tom Wright) 表示，「紐約市幾十年來飽受嚴重交通擁堵的困擾，交通擁堵不僅污染到我們所呼吸的空氣，也堵塞道路、破壞社區和影響經濟。自冠狀病毒 (COVID) 疫情以來，問題愈加嚴重，因為更多的通勤者選擇使用個人汽車。發佈『擁堵收費環境評估』令我們向前邁進一步，得以接近最終目標，以解決這個問題和實施能夠造福行車人員、公交乘客和社區的政策。區域規劃協會祝賀霍楚爾州長和 MTA 到達這個重要的里程碑，我們亦期待著與 MTA、紐約市和整個三州地區合作，以減少收費購物激勵、限制免費和資助緩解措施的方式，確保這項計劃能夠充分發揮潛力。如果能夠妥當實施，那擁堵收費舉措將能建設更為健康的城市和地區，為交通升級和改進提供重要資金，從而促進地區繁榮發展。」

交通替代方案宣傳和組織 (Transportation Alternatives Advocacy & Organizing) 高級總監伊麗莎白·亞當斯 (Elizabeth Adams) 表示，「交通擁堵收費是一項全民獲益的工作——無論是步行、騎單車、乘坐公交車，或是開車前往中央商務區。獲得聯邦政府批准之後，現在則是紐約州盡快實施交通擁堵收費的時候，並在今天採取措施，永久地向汽車奪回這一空間。如果能夠緩解街道空間的擁堵問題，我們就能建設真正服務於紐約市民的街道——更多的綠色空間、更好的交通和更清潔的空氣。」

乘客聯盟 (Riders Alliance) 執行董事貝茜·普盧姆 (Betsy Plum) 表示，「凱西·霍楚爾州長終於獲得所需授權，得以籌集資金來修復我們的地鐵，並為每位紐約民眾提供其所應得的可靠和無障礙服務，這令乘客深感振奮。在多年延誤之後——公交乘客對此已經司空見慣——聯邦政府終於做出決定，讓數百萬紐約民眾、通勤者和本市遊客最終得以獲益。擁堵收費是最大的資金來源，可用於升級導致長期延誤的地鐵訊號、購買先進可靠的新地鐵車廂，以及新裝車站電梯，用於招待進入系統的每位紐約民眾。擁堵收費也能緩解交通堵塞問題，交通堵塞每年浪費約 200 億美元，也令公共汽車速度變慢；而家庭可以利用這筆資金購買更加昂貴的商品和服務。擁堵收費的理由和各種效益，在今天愈顯突出。」

環境保護基金 (Environmental Defense Fund) 紐約州和新澤西州主任瑪麗·巴伯 (Mary Barber) 表示，「聯邦批准紐約市的交通擁堵收費計劃，令紐約市得以繼續推進緩解交通擁堵、減少排放和資助紐約公共交通系統基本升級的工作，我們對此感到非常高興。擁堵收費是支援紐約邁向永續發展未來的一項基礎政策。我們期待著見證霍楚爾州長在氣候和清潔能源方面繼續發揮領導作用，確保盡快實施這項計劃和其他補充政策，如卡車和公共汽車電氣化，從而優先考慮並確保弱勢社區的利益。」

三州交通運輸宣傳活動 (Tri-State Transportation Campaign) 執行主任雷納·雷諾茲 (Rena Reynolds) 表示，「擁堵收費將給我們的城市和地區帶來許多效益。MTA 和霍楚爾州長公佈的交通緩解計劃令我們深感振奮。實施計劃，包括加強電氣化基礎設施和大幅減少像布朗克斯南區此類污染嚴重環境正義社區的柴油排放，將有助於推動我們的工作，以建設公平、永續、健康和宜居的地區。」

旨在將擁堵定價引進紐約市的推動紐約宣傳活動 (Move NY Campaign) 創始人兼主任亞曆克森·馬蒂森 (Alex Matthiessen) 表示，「聯邦批准擁堵收費舉措是紐約市區和整個國家的巨大勝利，因為其他城市也希望採用這種創新計劃來減少交通流量和改善公共交通。尤其重要的是紐約承諾採取的一系列強大的擁堵緩解措施，這些措施應該能夠幫助啟動這項拖延已久的工作，從而建設更加公平、公正和永續的紐約市。」

紐約單車協會 (Bike New York) 宣傳總監喬恩·奧卡特 (Jon Orcutt) 表示，「紐約單車協會對於擁堵收費的進展表示讚賞，也期待著能夠實施收費系統，以及紐約中央商務區和周邊地區所急需的交通緩解措施。擁堵收費令倫敦街道的安全性得以大幅提升，而今天在紐約，我們則能利用在這方面所能獲得的各種幫助。」

「**最終環境評估**」以之前的環境正義社區承諾作為基礎，MTA 和兩個交通廳共同承諾，將在五年內投入 **2.075 億美元**，用於主要面向環境正義 (Environmental Justice, EJ) 社區和人口的交通緩解措施。其中包括預留 **4,750 萬美元**，用於向低收入人群提供新的優惠，以及 **500 萬美元**，用於對交通、空氣品質和交通站要素進行額外監測。

正如「**最終環境評估**」所述，交通緩解措施將能解決環境正義社區可能遭遇的負面影響。

「**最終環境評估**」中的新承諾包括：

- 低收入行車人員優惠計劃將為經常開車的低收入人群提供 **CBD E-ZPass 全額收費 25%** 的折扣，期限是在每個日曆月（不包括過夜時間）的前 **10 次** 出行之後。
- 計程車和租用汽車每天的收費不得超過一次
- 區域交通緩解措施
 - 至少在上午 **12 點** 至凌晨 **4 點** 這個時間段內，為卡車和其他車輛提供至少 **50%** 的高峰收費折扣。
 - 擴大紐約市交通廳的清潔卡車計劃，加速舊柴油卡車換低排放車的進度
 - 擴大紐約市交通廳的非工作時間運輸計劃
- 基於位置的交通緩解措施
 - 將亨特角市場 (Hunts Point Market) 冷藏拖車的不清潔柴油換為清潔的混合柴油

- 擴大電動卡車充電基礎設施
- 在環境正義社區翻新公園和擴大公路沿途的植物屏障
- 在高速公路附近的學校安裝空氣過濾裝置
- 擴大紐約市健康與心理衛生局 (New York City Department of Health and Mental Hygiene) 的學校哮喘病例管理計劃，並在布朗克斯區建立新的哮喘中心

交通流動審查委員會可以就超過「環境評估」範疇的折扣和減免政策提出建議。

這些工作承諾是先前所述承諾的擴展，如優先考慮位於布朗克斯和上曼哈頓環境正義社區公共汽車站的電氣化，為調整後總收入低於 6 萬美元的低收入中央商務區居民提供稅收優惠，以及取消 10 美元的 E-ZPass 標籤押金。如需查閱完整的承諾清單，請見[此處](#)。

計劃福利

評估發現，在環境評估調查的 28 個郡中，曼哈頓中央商務區通勤人群的開車比例只有 11%，另外 85% 則使用公共交通。透過緩解交通擁堵和為公共交通創造收入，這項計劃每天可令數百萬人受益。透過一系列新的交通緩解措施，這項計劃還將大幅投資於環境正義社區的空氣品質。

緩解交通擁堵問題。紐約是美國交通最擁堵的城市之一。街道擁堵令公共汽車速度變慢，運輸服務延誤，商業成本提高，也降低了我們的生活品質。據「環境評估報告」估計，中央商務區的流入車輛數量將減少約 15-20%，即每天減少約 11 萬至 14.3 萬輛，相當於今天經布魯克林大橋進入曼哈頓的車輛數量。

與包括地鐵在內的其他交通方式相比，紐約市公共汽車的服務群體更多是低收入和少數族裔家庭。自 2010 年以來，中央商務區的本地巴士速度下降了 28%，而曼哈頓的精選巴士服務比其他區的精選巴士服務則慢了 19%。雖然 MTA 正在實施的舉措，如重新設計公共汽車網路等，已經出現提速跡象，但是，交通擁堵收費不僅能夠提升公共汽車的服務速度，也能改善輔助交通服務。

更為公平和便利的交通系統。這項計劃產生的淨收入將能讓 MTA 的 2020-2024 年資本計劃獲得 150 億美元的杠杆收益，其中包括轉型專案。MTA 的公交系統（特別是公交網路）為低收入和少數族裔社區提供服務，以此促進公平。這筆資金令 MTA 能夠推進其積極日程，完成無障礙設施的改進工作，並對這個運營了一個多世紀的交通系統進行必要的維修。

更為健康和永續的未來。交通擁堵收費將能改善整個地區的空氣品質，利用地區實施的一大最全面計劃，支援建設更為環保的未來。環境評估發現，在所有收費情況中，中央商務區和整個地區的車輛行駛里程數總體上有所減少，計劃也能促使部分通勤者從汽車轉向使用公共交通。

空前廣泛的外聯和社區參與範圍

在環境評估流程中，專案合作夥伴舉行了 19 次初期外聯會議，其中 9 次會議的主題是環境正義社區，也與環境正義技術諮詢和利益相關者工作組 (Environmental Justice Technical Advisory and Stakeholder Working Groups) 舉行了 10 次會議，並在 2022 年 8 月環境評估草案發佈後舉行了 6 次公共聽證會。共有近 950 名發言者參加了早期的外聯會議和公共聽證會。另外還與民選官員、社區委員會、交通和環境宣導者及其他相關各方舉行了專項會議。

MTA 和兩個交通廳收到並回復了 22,000 多條個人意見和 55,000 多份表格。公共聽證會線上視訊的觀看次數超過 2.5 萬次。

環境評估研究領域

「最終環境評估」納入並記錄所有公眾意見，分析了中央商務區收費的影響，涵蓋紐約州、新澤西州 (New Jersey) 和康涅狄格州 (Connecticut) 28 個郡的交通擁堵、交通、空氣品質和其他多項環境指標。研究區域的人口達到 2,200 萬，包括 1,230 萬居住在環境正義社區的居民，以及五個部落民族。

「環境評估報告」評估交通和公共交通的影響，所研究地區的交通網路包括：每個工作日 2,880 萬的平均出行人次；61,000 個公路連接點；4,600 個交通分析區；44,267 個公共汽車站或中轉站；4170 條交通路線；以及除了 MTA 之外的十多間公共交通服務機構，包括新澤西捷運公司 (NJ Transit)、紐新港務局過哈德遜河捷運 (The Port Authority Trans-Hudson, PATH)、渡輪和地區公交系統（包括威徹斯特郡蜜蜂線路系統 (Westchester County Bee-Line)、拿騷郡際快車 (The Nassau Inter-County Express, NICE) 和薩福克郡運輸公司 (Suffolk County Transit)）。

中央商務區收費計劃背景

中央商務區收費計劃在 2019 年 4 月獲得州府授權，以世界各地的城市擁堵收費計劃為模型，旨在緩解交通擁堵和籌集所需收入，以此改善公共交通。這項計劃將對駛入曼哈頓 60 街以南（包括 60 街）的車輛收取通行費，但不包括以下路段：弗蘭克林·D·羅斯福大道 (Franklin D. Roosevelt Drive)、西側高速公路 (West Side Highway)、炮臺公園地下通道 (Battery Park Underpass)，以及連接西街 (West Street) 的休·L·凱里隧道 (Hugh L. Carey Tunnel) 的道路路段。

###

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