



STATE OF NEW YORK | EXECUTIVE CHAMBER

ANDREW M. CUOMO | GOVERNOR

即時發佈：2013年9月18日

州長 CUOMO 宣佈撥款 18 億美元以為 LIRR 和大都會北方鐵路局新建造 676 臺列車

新型 M9 列車預計於 Yonkers 中組裝，可於紐約州中僱用 1,500 人

州長 Andrew M. Cuomo 今日宣佈大都會交通管理局(Metropolitan Transportation Authority, MTA)董事會已批准與 Kawasaki Rail Car, Inc. 的合同，撥款高達 18.3 億美元為長島鐵路局(Long Island Rail Road, LIRR)和大都會北方鐵路局(Metro-North Railroad)設計並建造下一代列車。MTA 預計將會在 Kawasaki 位於 Yonkers 的工廠中組裝最多 676 臺，並預計於紐約州中僱用高達 1,500 人。

「我們一直在努力改善本州的基礎設施和大眾交通系統，以更好地為紐約州民眾服務，」州長 Cuomo 說。「該合同不僅能夠改善大都會北方鐵路局和 LIRR 的效率和靈活性，而且將會於紐約州中組裝更多的列車，幫助創造就業及發展地方經濟。我感謝 Kawasaki Rail Car 的精誠合作，並期待著看到我們大眾交通系統的進一步升級。」

該等列車將用於取代 20 世紀 80 年代服役於 LIRR 之八條電氣化支線，及大都會北方鐵路局之 Harlem 和 Hudson 線的 M3 列車，同時用於擴大兩家鐵路局的車隊運載能力，以應對客流量的增長。該合同的一部份和相關開發成本由來自 MTA 之 2010-2014 年資本計畫的 3.555 億美元給予資助。初始合同將會為 LIRR 提供 92 臺列車。如即將實施的 2015-2019 年 MTA 資本計畫可提供資金，且鐵路局選擇執行未來選項，則 Kawasaki 將會為 LIRR 和大都會北方鐵路局分別再製造最多 304 臺和 280 臺列車。

該等列車將會採用鐵路局兩類最新電氣化列車的最為成功和流行的功能與特性，其中 M7 類型用於 LIRR 和大都會北方鐵路局的 Harlem 和 Hudson 線，M8 類型用於大都會北方鐵路局的 New Haven 線。該等列車擁有較將被取代之 M3 更大的車窗，車內和車外均採用自動化公共地址通知，並配備單扇車門以改善可靠性。另外，它們將會沿承 M7/M8 的採暖、通風和空調系統配置，而該等配置經證實可更靈活地應對極端天氣，並能更有效地在所有類型的氣候狀況中為乘客提供舒適的乘坐體驗。

「我非常高興地恭喜 Kawasaki Rail Car 贏得 M-9 合同，」參議院民主會議領袖 Andrea Stewart-Chinese

Cousins 說。「自從 Kawasaki 遷至 Yonkers 以來，我便一直擁有與其合作的特權。其落戶支援了地區經濟，並於本市市區保留了數百份工作。正因為該等原因，我非常驕傲能夠支援他們，並期待著更長年的合作。」

眾議員 J. Gary Pretlow 說：「對於本州來說，該合同是條好消息。作為 MTA 頂尖且受信賴的新型地下鐵列車提供商，該公司擁有聲譽卓越的過往記錄，因此，依賴於大都會北方鐵路局（和 LIRR）的乘客可確信，M9 列車的安全、可靠和高效將會提升他們的日常通勤體驗。令我興奮的是，Kawasaki Rail Car, Inc. 將會繼續為 Westchester 郡、紐約市和長島的民眾們服務。」

「雖然我們投入了大量的時間和精力來推進我們鐵路局之老化基礎設施的現代化，但更新我們的列車會帶來更為顯著，且更受乘客歡迎的改善，」MTA 主席兼執行長 Thomas F. Prendergast 說。「我們最近一次大型的鐵路局聯合列車採購計畫令我們獲得了高度可靠的列車，已幫助我們提升了準點效能，並正在提供長年的可靠和安全運輸。我們預計，本次對我們車隊的最近更新將會產生同樣的積極成效。」

與鐵路局之前的電氣化列車類型一樣，該合同中的大多數列車亦將會「成對」製造，由兩列永久相連，並共用同一個休息室、工程師或列車長艙室，及電氣系統的幾乎相同的列車組成。每一對列車皆採用 221 座設計，較 M7 列車對多八個座位。

MTA 從對該合同的激烈競爭中受益。MTA（由 LIRR 擔當領導機構）最初於 2012 年 6 月發佈了該等列車的方案徵求書(RFP)。十二家列車製造商從 MTA 收取了包含詳細列車技術資訊的最初 RFP 方案包。經首輪磋商後，MTA 確定其中六家公司有資格提交初始價格和技術提案，最終有三家提交。2013 年 8 月收到了來自各家答覆列車製造商的最優和最終報價。

隨後基於多項財務和技術標準對合同提案進行了評估，包括價格、列車中使用的紐約州本地材料比例，及列車中使用的美國國產鋼比例。最終，提案勝出者 Kawasaki 給出了最具吸引力的價格。

正由 M9 取代的 M3 列車於 1984 年至 1986 年間投入服役。當其退役時，它們將已為該地區服務 30 餘年。

欲知詳情，請造訪 www.governor.ny.gov

紐約州 | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418