



STATE OF NEW YORK | EXECUTIVE CHAMBER

ANDREW M. CUOMO | GOVERNOR

即時發佈：2013年10月29日

州長 CUOMO 與 MTA 主席 PRENDERGAST 詳述在 SANDY 後為加強和保護紐約州交通運輸基礎設施所開展的工作

作為 Sandy 災後恢復能力視察的一部份，在 Whitehall St. 和 South Ferry 地下鐵站檢視恢復能力示範專案

正在進行的專案可防止洪水在未來風暴期間侵入 MTA 系統

州長 Andrew M. Cuomo 和 MTA 主席兼執行長 Thomas F. Prendergast 在美國住房和城市發展部(U.S. Department of Housing and Urban Development)部長 Shaun Donovan 及其他官員的陪同下，於今日視察了曼哈頓下城，瞭解大都會交通管理局(Metropolitan Transportation Authority, MTA)所考量採用之新興技術。該機構正在採取全面鞏固和災害應對措施，以保護其系統免受未來風暴之影響，而採用該等技術正是其行動的一部份。另外，MTA 已正在研究和調查全世界範圍內現有的防洪和災害應對體系，並依據紐約現狀相應調整後加以利用。

MTA 正在設計解決方案，防止曼哈頓下城約 600 個入口點以及易受洪水威脅之其他脆弱洩洪設施遭遇洪水入侵。MTA 紐約市捷運局(New York City Transit)亦正在分析地下管道的分佈，以保護可導致系統進水的關鍵位置。

「超級風暴 Sandy 影響了每日依靠 MTA 系統通勤的數百萬乘客，而快速恢復地鐵服務是一項了不起的成就，我們的長期目標是鞏固整個網路，以應對未來風暴，」州長 Cuomo 說。「今日，我們視察了 MTA 正考量的些許前沿和創新防洪技術。如今 MTA 正在執行諸多專案，以更好地保護我們的火車、地下鐵、巴士、橋樑和隧洞，幫助它們抵禦極端天氣的影響，而考察防洪技術正是其行動的一部份。我很高興地看到，為使其網路更強大，更具恢復能力，MTA 已在 Sandy 過去一年後取得顯著進展，令紐約人可在未來恢復順暢通行。」

「Sandy 過後，我們面臨的挑戰是迅速建立有效的保護體系，防止風暴侵襲。MTA 正在利用現有力量快速部署可行方法，以應對該挑戰，」主席 Prendergast 說。「與此同時，在州長 Cuomo 的領導下，我們正在試行各種替代策略，考察其是否能在本系統的不同領域內湊效。我們正在實施重建，以期建設得更智能、更強大，且更具恢復能力。」

Chinese

州長和各官員在 Whitehall St.地下鐵站視察了入口頂棚的原型設計，該原型由 RSA Protective Technologies 研發，用於保護曼哈頓下城至少 13 個脆弱的樓梯井。該樓梯井頂棚無需機械化設備即可快速安裝。

另外，州長 Cuomo 和各官員亦視察了新的 South Ferry 地下鐵站。在超級風暴 Sandy 中，超過 1400 萬加侖腐蝕性鹽水灌入該地鐵站，導致全站關閉。視察期間，各官員考察了由國土安全部 (Department of Homeland Security)和 NASA 供應商 ILC Dover 開發的、用於保護進入地下隧洞的遮進式地下鐵入口。作為 ILC 為 Inwood 中第 207 街入口開發的創新設計之一（儘管並非專為地下鐵系統設計），該地下鐵站內試點使用的隧洞堵頭於 Sandy 期間遭到洪水損壞。在第 207 街，為解決該問題，「張緊簾」（Tensioned Curtain，堵頭技術的一種衍生技術）的開發工作正在進行。另外，相關部門亦在為一處典型的街道樓梯井入口開發類似原型。如成功開發原型並通過測試，MTA 希望將該技術套用於系統中的所有入口和樓梯井。

如想檢視 Sandy 對新 South Ferry 地下鐵站造成損壞的照片，請流覽：

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8139707633/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8158486054/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8139738850/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8152151223/>

如想檢視在 Sandy 後重開舊 South Ferry 地下鐵站的照片，請流覽：

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8620172538/>

如想檢視新 South Ferry 地下鐵站內正示範之具備恢復能力的隧洞堵頭的照片，請流覽：

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/10557932864/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/10557873216/>

另一家供應商 FloodBreak 正在生產一種永久植入裝置。該裝置安裝於人行道下方，如發生洪災，其可立即輕鬆關閉通風格柵，防止洪水侵入通風口。該原型產品已被安裝於 Rector 街的格柵下方。如成功，則會在該市最易遭受洪水地區的格柵下方安裝幾百套該裝置。

MTA 正在設計的專案超過 70 項，總價值約為 45 億美元。目前，共有價值 7500 萬美元的五項專案正處於採購階段，另有價值 5.75 億美元的 16 項專案已在建設中。MTA 紐約市捷運局已開始針對六條地下鐵線路的訊號、泵房、電力和通訊、隧洞照明和管道進行維修設計。在平日裡，該六條地下鐵線路的日均乘客量超過 100 萬人次。除設計訊號系統和其他系統之外，紐約市捷運局正在建造兩臺新泵車，以縮短從地下鐵系統中抽水所需的時間。

為對新 South Ferry 站進行永久性修復，目前相關部門正在進行全面設計，以維修和保護 Sandy 期間遭受重創的史丹頓島鐵路局轄下的 Clifton Shop 和 St. George 站。對於脆弱的地下鐵廣場，紐約市捷運局正在確定最佳保護方式，而該工作正是其行動的一部份。採取的措施包括豎立屏障，並

改善排水和抽水。

另外，紐約市捷運局亦在修建 Montague R 隧道的布碌崙至曼哈頓段。由於通風、照明、水泵控制和訊號系統受損，該段隧道被迫關閉 14 個月，以開展更換和加固作業。相關部門已於七月開始更換 Montague R 隧道之布碌崙至曼哈頓段的受損零件。施工於週末關閉期間進行，同時提供替代巴士服務。

各部門正在開展一系列廣泛工作，以保護和加固 MTA 鐵路。鐵路部門已簽署外包合同，修復長島鐵路局(Long Island Rail Road)長灘分局沿線三座受損變電站中的兩座，並提升其海拔位置。目前，相關部門正在針對保護 Penn 站所需進行的災難應對工作開展設計。該等工作可能包括在隧洞入口建立防洪屏障，在 West Side Yard 建設外圍保護設施，以及改善水泵和排水能力。

大都會北方鐵路局(Metro-North Railroad)已開始為 Hudson 線沿線 30 英哩的地區和其他洪水易發地區設計新的電力和通訊元件。相關設備將被儘可能提升至較高位置或搬遷至其他地區。

MTA 橋樑和隧道管理局(MTA Bridges and Tunnels)正在開展設計工作，以對行車隧洞進行全面維修，所涉施工包括電氣、機械、照明、通訊系統、交通控制設備、結構、路面、通風設施等。正在考量的一項風暴應急方法是建造水圍堰，保護隧洞口免受嚴重風暴潮之影響。每條充水管道長 85 英呎，消防水喉在其中灌滿水後可升至四英呎高。

在 Hugh L. Carey 隧洞的 Morris 街路段，Sandy 期間湧入洪水的開放式欄杆/柵欄現已使用鋼支撐的臨時圍牆系統加以固定，而在永久圍護牆完工前，該臨時圍牆不會被拆除。正在進行的減災工作將會包括對隧洞廣場圍護牆進行永久性擴展和提升、安裝永久防洪牆和防洪閘門、增配應急發電機，及將電氣和通訊設備搬遷至地勢更高的位置。

###

欲知詳情，請造訪 www.governor.ny.gov

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