



立即發布：2019 年 2 月 7 日

州長安德魯 M. 葛謨

葛謨州長要求州議會征收交通擁堵費以阻止紐約大都會運輸署 (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA) 票價增長 30% 或該系統持續退化

州長還建議州議會採取行動，最終建立問責制、全面改革官僚體制並糾正漏洞百出的系統

除了征收交通擁堵費，還採取了必要的措施，包括對項目採用設計-建造模式、制止逃票、紐約大都會運輸署內部重組、開展審核以確定實物資本計畫的成本、對紐約大都會運輸署基本工程項目設立擁堵費收益鎖箱

數據顯示，紐約民眾只有一小部分人開車進入中心商業區，支付交通擁堵費的通勤人士有 25% 的人來自紐約州以外的地區

安德魯 M. 葛謨州長今日要求州議會實施交通擁堵費計畫，藉此資助紐約大都會運輸署資本計畫，從而阻止紐約大都會運輸署車票價格上漲近 30% 或交通系統進一步退化。州長在打造更好紐約協會 (Association for a Better New York) 發表演講時，州長稱若要給紐約大都會運輸署提供長期專門的收入流，唯一合理並切實可行的辦法就是征收交通擁堵費，州長在其 2020 年行政預算案 (Executive Budget) 提案中提出了這一措施。否則，州議會將使紐約民眾面臨風險，被紐約大都會運輸署收取激增的通行費和車票費用。

除了交通擁堵費，州長還簡要介紹了一系列提議的措施，供州議會建立問責制並治理數十年來漏洞百出的系統。這些提議包括改善重大項目的設計流程與竣工流程、解決日益增加的預算和運營缺陷、確定實物資本計畫的成本，並全面整頓紐約大都會運輸署的陳舊結構。

「紐約大都會運輸署數十年來深受組織職能障礙和投資縮減困擾，我們需要更好的管理和更多資金來扭轉局面，」州長葛謨表示。「交通擁堵費是滿足紐約大都會運輸署資金需求的唯一合理可行的方案，必須由一人擁有充足的權力用來做決定、僱用、解僱和重組。讓州議會對切實可行的選擇方案投票——征收交通擁堵費或把車票價格或通行費上調 30%。這是單項選擇題，因為沒有第三個選擇。如果公眾了解其民選官員做出的重要選擇，征收交通擁堵費會成為首選。」

紐約大都會運輸署急需可靠的資金流，用來支持改造並保障年度預算。因缺少可行的替代方案，唯一可行的選擇是征收交通擁堵費。交通擁堵費將對進入曼哈頓中心商業區 (Manhattan Central Business District) 60 街以下區域的駕駛員征收通行費，並藉此給紐約大都會運輸署的下一項資本計畫籌集 150 億美元資金。『修復紐約市』小組 (Fix NYC Panel) 採用各種靈活費率，在特定時段減收通行費來獎勵駕駛員在非擁堵時段出行，並利用電子收費方式征收通行費。資金將放入紐約大都會運輸署基本工程項目鎖箱。

州長在講話時指出，交通擁堵費對外地乘客造成的影響微乎其微。他引用數據，指出紐約民眾只有一小部分人開車進入中心商業區，支付交通擁堵費的通勤人士將僅有 25% 的人來自紐約州以外的地區。

開車進入曼哈頓區 (Manhattan) 的居民的百分比（數據來自美國人口普查局 (U.S. Census Bureau) 2012-2016 年美國社區調查 (American Community Survey) 5 年期概數）

布魯克林區 (Brooklyn) - 1.3%
皇后區 (Queens) - 2.2%
布朗克斯區 (Bronx) - 1.9%
斯塔頓島 (Staten Island) - 2.3%
韋斯特徹斯特郡 (Westchester) - 2.2%
拿騷郡 (Nassau) - 1.8%
薩福克郡 (Suffolk) - 0.8%

州長向州議會提出下列行動建議：

1. **批准交通擁堵費**：紐約大都會運輸署急需可靠的資金流，用來支持改造。因缺少可行的替代方案，唯一可行的選擇是征收交通擁堵費或把通行費或車票價格上調 30% 並聽憑該系統繼續退化。葛謨州長堅定支持征收交通擁堵費，但該提議必須獲得州議會批准。交通擁堵費將對進入曼哈頓中心商業區 60 街以下區域的駕駛員征收通行費，並藉此給紐約大都會運輸署的下一項資本計畫籌集 150 億美元資金。決定最終要由州議會做出，州長正在敦促立法人員選擇征收交通擁堵費、大幅上調通行費和車票費用或放任這個有百年歷史的系統繼續退化。
2. **對所有項目採取設計-建造模式**：葛謨州長在 2011 年批准了紐約州首部《設計-建造法 (Design-Build Law)》。設計-建造模式把設計服務和建造服務融合進單個合同，從而減少官僚主義和重大基礎設施項目的費用，並把責任轉移給私人部門。紐約州對所有重大項目採用設計-建造模式，包括馬里奧 M. 葛謨州長大橋 (Governor Mario M. Cuomo

Bridge)，這是美國近年來一個最大規模的公共基礎設施項目，以及新柯西邱思科大橋 (Kosciuszko Bridge)，這座大橋將於 2020 年竣工，比原計畫提前整整四年。紐約大都會運輸署建設項目極少按時完工，它們不採用設計-建造模式，該模式無疑是最高效的施工方法。紐約州只採用設計-建造模式建設大型項目。

3. **阻止逃票事件激增**：紐約市捷運局 (New York City Transit Authority, NYCTA) 近期發現地鐵逃票事件激增。近年來，逃票人數增加了一倍，導致紐約大都會運輸署每年損失共計 2.15 億美元資金，比 2015 年增加了 1.1 億美元。
4. **在內部重組紐約大都會運輸署**：紐約大都會運輸署的各分支機構，包括紐約市捷運局、紐約大都會運輸署橋樑和隧道、長島鐵路 (Long Island Rail Road, LIRR)、大都會北方鐵路公司 (Metro-North)，都有自己的後台運作，包括人員、廣告、工程、法律、會計，並由成千上萬個員工組成。州長認為這些多餘的員工是一種巨大的浪費、非常低效並且需要簡化和更好的協調。
5. **審核紐約大都會運輸署資本計畫**：根據工作組的意見，紐約大都會運輸署的五年期資本計畫估計成本範圍為 400 至 800 億美元。州長要求執行法務審計，確定資本計畫的真實成本。
6. **重組紐約大都會運輸署委員會 (MTA Board) 並提供單方面否決權 (Unilateral Veto)**：紐約大都會運輸署委員會由 23 個成員組成；但是，每個人都未獲得絕對多數的提名。州長選擇主席和另外五個成員，這並未構成多數。在餘下的成員當中，市長選擇四個成員，紐約市 (New York City) 以外的地區郡長選擇七個成員。此外，紐約大都會運輸署委員會並不控制該機構的資本計畫。即使在委員會批准後，州長、參議會主席、眾議會發言人都有權單獨否決紐約大都會運輸署計畫的全部或部分內容，市長如果認為紐約大都會運輸署影響到紐約市的運作，可以全盤否決計畫內容。全面整頓官僚制度和單人責任制將帶來重大改革。明確賦權並保障資金，紐約大都會運輸署將成為紐約民眾應得的機構，作為高效、有效的全球典範運作。
7. **交通擁堵費鎖箱**：設立交通擁堵費收益流鎖箱，專供紐約大都會運輸署資本項目使用。

###

網站 www.governor.ny.gov 有更多新聞
紐約州 | 行政辦公室 | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418

[退出訂閱](#)