

立即發布：2019 年 2 月 15 日

州長安德魯 M. 葛謨

葛謨州長宣佈作為 2020 財政年度行政預算修正案的內容，採取新變革措施對紐約大都會運輸署 (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA) 設立責任制

預算修正案提供措施用來保障紐約大都會運輸署獲得專項資金流、增派專家監督紐約大都會運輸署的財務和運作、改革紐約大都會運輸署委員會和管理層、改進大型機構項目過程

安德魯 M. 葛謨州長今日宣佈 2020 財政年度行政預算案實施一系列修訂以設立責任制、提供新資金並全面整頓紐約大都會運輸署陳腐的官僚制度。預算修正案向議會概括介紹了一系列提議，這些提議將整頓數十年來支離破碎的系統，包括提出措施通過征收交通擁堵費來提供專用資金流、增派專家監督紐約大都會運輸署的財務和運作、改革紐約大都會運輸署委員會和管理結構、給新的委員會成員授權，以及改進大型機構項目過程。

「紐約大都會運輸署的職能障礙已經不再是秘密，幾十年來，該機構因為缺乏投資、責任制和創造性思維而處於困境，」州長葛謨表示。「今天，我們給行政預算案補充特定措施，這將延續我們的工作以實現真正的改革。紐約大都會運輸署迫切需要資金，但也需要以問責制和新理念為根基的結構，這將確保該機構最終按照應有的方式和紐約民眾的需求運作。」

州長提出對預算案做下列修正：

- 設立專家委員會來確定交通擁堵費率，並對紐約大都會運輸署的財政和運作提供關鍵監督：預算修正案將設立紐約大都會運輸署專家監督小組，該小組將由六位在重要領域有廣泛背景知識的成員組成，包括審核、公共財政、工程、交通/運輸、企業重組、風險管理。該小組將負責履行多項重要職責，包括設定並批准提議的交通擁堵收費區的費率，該費率隨後將由三區大橋與隧道管理局 (Triborough Bridge and Tunnel Authority, TBTA) 實施。該小組還將負責監督審核紐約大都會運輸署的運營預算和基建預算、審批紐約大都會運輸署下一項基建計畫和運營預算、分析並最終批准紐約大都會運輸署的重組計畫。

- **設立可變定價制度和交通擁堵費收入用鎖箱：**預算修正案將規定規定交通擁堵費計畫必須使用可變定價制度設定費率，該制度將考慮車輛類型、每週的時段和具體日期、在其他橋樑和隧道繳納的各類通行費，此外，其他重要因素將通過與議會溝通確定。預算修正案還規定設立專用鎖箱，以確保交通擁堵費收入 100% 用於紐約大都會運輸署基建預算，從而禁止把交通擁堵費收入用於非基建支出。該計畫創造的預期收入將給紐約大都會運輸署下一項基建預算提供 150 億美元資金，該預算從 2020 年開始實施，並運作至 2024 年末。
- **規定紐約大都會運輸署制定重組計畫：**預算修正案規定紐約大都會運輸署制定全面的重組計畫，從而終結該機構數十年管理不善的局面和官僚作風。紐約大都會運輸署制定的計畫將由專家小組審批。
- **確保紐約大都會運輸署委員會成員的任期與對其實施任命的實體保持一致：**預算修正案設立條款，確保紐約大都會運輸署委員會成員的任期與對其實施任命的官員的任期保持一致。任命的個人任期屆滿時，委員會成員將延期留任，到新選舉的官員向該委員會任命繼任者為止。該提案旨在建立額外和必要的問責制，這樣一來，委員會成員就能夠直接對任命他們的機構負責。
- **對大型基建項目採取設計-建造模式：**預算修正案將規定紐約大都會運輸署所有大型基建項目使用設計-建造模式。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。

###

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](#)