



立即發布：2019 年 2 月 26 日

州長安德魯 M. 葛謨

## 葛謨州長和德布拉西奧 (DE BLASIO) 市長公佈 10 點計畫用於改造和資助紐約大都會運輸署 (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA)

安德魯 M. 葛謨州長和比爾·德布拉西奧 (Bill de Blasio) 市長今日公佈提案，用於改造紐約大都會運輸署，並給該機構設立可持續的專用資金流。該提案包括共同支持交通擁堵費和紐約大都會運輸署重組計畫。

1. 紐約大都會運輸署將制定重組計畫，用於提高該機構的效率。陳舊的體制將徹底改革，從而集中分佈在 6 個現有實體的共同職能。目前，紐約市捷運局 (New York City Transit Authority, NYCTA)、長島鐵路公司 (Long Island Rail Road, LIRR)、大都會北方鐵路公司 (Metro-North)、大都會北方鐵路公司基建公司 (MTA Capital Construction)、紐約大都會運輸署巴士公司 (MTA Bus)、斯塔頓島鐵路 (SI Railway) 作為 6 個獨立的實體運營。這個在 1968 年設立的『控股公司』體制導致協作變得更加困難和昂貴。所有共同職能將整合，並採用集中運作實現簡化，例如營建管理、法律、工程、採購、人力資源、廣告，等等。這些獨立的部門將關注其主要業務的日常管理。重組計畫將在今年六月前完成。重組計畫必須配合文化變革，新近從私營部門和其他市州招聘並任命的中管理層將產生新思路和新觀點。

2. 紐約大都會運輸署改造計畫 (Transformation Plan) 將包括交通擁堵費融資模式。曼哈頓區 (Manhattan) 61 街以南街道的中央商務區 (Central Business District, CBD) 周界將安裝電子收費設備。中央商務區不包括羅斯福大道車道 (Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive)。電子收費系統將征收駕駛員此前從指定的交叉路口進入曼哈頓區時繳納的費用。該系統將按照紐約市 (City of New York) 與紐約大都會運輸署簽訂的《諒解備忘錄 (Memorandum of Understanding, MOU)》安裝並運營，確保及時完成安裝交通擁堵基礎設施以執行交通擁堵費計畫，認可三區大橋與隧道管理局 (Triborough Bridge and Tunnel Authority, TBTA) 的專業知識以運營非現金收費系統，並認可市機構的專業知識以啟用安裝在該市街道上的基礎設施並使之發揮效用。通行費按照可變費率征收，給非高峰時段的出行提供折扣。應急車輛不必繳納交通擁堵費。其他免費和折扣政策將提供給進入中央商務區的特定車輛組別，包括由殘疾人運營的車輛、運載殘疾人和經辨認難以進入中央商務區醫療場所的人員的車輛。交通擁堵費補充以州和市從紐約市銷售活動產生的定額新互聯網銷售稅收益、增長因素以及大麻消費稅產生的州市收入。交通擁堵費收入和這兩項賦稅收入將放置在『鎖箱』內，用於提供必要的資金源以保障紐約大都會運輸署的資金需求

得到滿足，並優先資助地鐵系統、新訊號設備、新地鐵車輛、軌道和汽車修理、無障礙設施、巴士與巴士系統改進活動，此外還將進一步投資加強公共交通能力有限的外圍行政區的交通能力。電通行費將在基礎設施安裝到位且資金計畫 (Capital Plan) 敲定后確立，但最遲不晚於 2020 年 12 月前確立。

3. 紐約大都會運輸署征收的公共交通票價在今後必須利用成本控制措施和改進管理來加以控制。紐約大都會運輸署應當能夠在把公共交通票價限定在每年 2% 浮動增幅的前提下運營。

4. 紐約大都會運輸署委員會 (MTA Board) 任命的全體人員將做調整，以便所有條款持續到任命的在任官員的任期結束為止。

5. 州市需開展合作以打擊逃票行為。我們無法在使用自願票價系統的同時維持能夠保障運營穩定性的體制。本州將與紐約大都會運輸署、紐約市以及地方檢察官合作制定執行策略，調整人員和車站設計，這些調整不會把逃票確定為刑事犯罪，相反，會預防逃票、處罰逃票人員並加強執法力度。

6. 紐約大都會運輸署將接受獨立審核以確定其實際資產和債務。初審最遲將在 2020 年 1 月前結束。預測、推測和資本計畫已經導致資本可靠度承壓。

7. 資本計畫將由交通專家、工程專家以及政府專家組成的委員會審核，這些人目前與紐約大都會運輸署沒有財務關係（地區交通委員會 (Regional Transit Committee, RTC)）。該委員會的成員將由州長、市長、州參眾兩會以及代表地鐵乘客及駕車通勤人士的組織任命。地區交通委員會還將審核紐約大都會運輸署提議的資助資本計畫所需施行的通行費增幅和票價增幅。

8. 紐約大都會運輸署將對所有大型建設項目和規劃的項目啟用『設計-建造』方法。紐約大都會運輸署將僅按照在私營部門競賽中競標項目所需的程度，主要根據項目的成本和期限提供初步圖紙。項目將根據績效獎懲措施進行選擇。所有大型建設項目將由建設專家和工程專家審核，這些人與紐約大都會運輸署或其顧問沒有關聯。建設審核小組將由康乃爾工程學院 (Cornell School of Engineering) 院長以及哥倫比亞工程學院 (Columbia School of Engineering) 院長擔任領導，確保採用尖端設計和技術。該小組還將審核訊號系統升級方法計畫，並確定最佳系統以供使用，尤其是對比通訊列車控制 (Communications Based Train Control, CBTC) 和超寬帶 (Ultra-Wide-Band, UWB) 技術在安全性、時限和成本方面的優劣。紐約大都會運輸署將更積極地淘汰不合格的承包商。

9. 紐約大都會運輸署將立即加快完成地鐵行動計畫 (Subway Action Plan)，包括：訊號設備修理；水管理；車站改善；鐵軌焊接；安裝摩擦塊；加強翻修工作；其他服務改進。

10. 州長和市長將與州議會密切合作，執行本框架內的規定。

###

網站 [www.governor.ny.gov](http://www.governor.ny.gov) 有更多新聞  
紐約州 | 行政辦公室 | [press.office@exec.ny.gov](mailto:press.office@exec.ny.gov) | 518.474.8418

[退出訂閱](#)