



立即發布：2019 年 9 月 9 日

州長安德魯 M. 葛謨

葛謨州長發表致紐約大都會運輸署 (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA) 董事會信函勾勒未來資本計畫的優先項目

安德魯 M. 葛謨州長今日發表致紐約大都會運輸署董事會的信函，勾勒未來資本計畫的優先項目。

信函全文請見下文：

致：紐約大都會運輸署董事會：

紐約大都會運輸署在國際三年來達成了有目共睹，不容忽視的重要發展。

紐約大都會運輸署向前發展的道路有兩個方向。透過迅速實施紐約大都會運輸署的組織再造計畫 (Reorganization Plan) 和完成已展開的各項特別倡議計畫來使地鐵行動計畫 (Subway Action Plan) 的各項措施和方法得以制度化，達成短期的發展目標。於資本計畫通過時，將可達成長期的改善。隨著我們獲得包括交通堵塞收費計畫通過立法等新的專屬收入，本次的資本計畫將提供史無前例的機會。

短期的議題需要充滿活力的管理能力來完成雄心壯志的紐約大都會運輸署組織再造計畫的人力資源、組織調整、組織整合和特別倡議等工作。為推動紐約市捷運局 (New York City Transit Authority) 和安迪·拜福德 (Andy Byford) 的進度，管理上的短期目標最優先項目將有火車速度與安全工作小組 (Train Speed and Safety Task Force)、街友協助倡議計畫 (Help for the Homeless Initiative)、逃票與勞工安全工作小組 (Fare Evasion and Worker Safety Task Force) 以及車站與列車密集清洗倡議計畫。這些工作都必須及時徹底完成。

大都會北方鐵路公司基建公司 (MTA Capital Construction) 和嘉諾·利博 (Janno Lieber) 指揮下的重要資本建設專案必須加以支援並嚴格執行。L 線列車隧道的重新設計也顯示出實施新作法的可能性。

新的營業誠信法包含取消「不良承包商」的營業資格，也必須備妥時間與出席系統和鑑識會計人員。

由於資本計畫需要立法機關領袖和紐約市市長核可，因此為了納稅人和乘客的利益，以及不使大都會北方鐵路公司基建公司的未合規性成為資本計畫獲得核可的問題，這些立法授權工作必須加以完成。

該資本計畫提供歷史性的機會，也已確保新資金來支持耗資 250 億美元，包括州政府所通過的中央商業區堵塞收費法等各項資本計畫專案。紐約州議會 (State Legislature) 和紐約市市長均已透過其通過的法案和公開聲明釐清其優先的項目。

我想藉此機會，在該資本計畫完備並公諸於世之前，向大家說明我優先考量的項目。

我相信這項資本計畫必須達成下列目標：

1. 在讓車站能使行動不便者進入這方面，目前的進度還不足以接受。就法律和道德層面而言，紐約大都會運輸署都必須讓更多車站可使行動不便者輕易進入，並且加快腳步達成此目標。
2. 地下鐵的「生活品質」問題也已惡化。街友、危險的精神疾病患者、逃票者、緊迫盯人的「伸手族」和員工攻擊事件等數據均攀升新高。站體重新設計必須確保通往軌道的出入口安全，以及站內員工的安全。乘客必須能得到安全的環境，也必須進駐更多妥善裝備、訓練精良、設施齊全的紐約大都會運輸署警員。
3. 必須安裝最先進的信號系統來加速列車，而長期延宕的工程專案，例如東側出入口 (East Side Access)、中央車站 (Grand Central) 改善工程、摩尼翰法雷車站 (Moynihan Farley Station)、長島鐵路公司 (Long Island Rail Road) 的改善工程以及第二大街地下鐵 (Second Avenue Subway) 等都必須最優先處理。
4. 紐約州外圍區和長島鐵路公司以及大都會北方鐵路公司 (Metro-North Railroad) 都必須獲得同等分配的資源。
5. 新的客運巴士應採用油電混合車款或電動車款，並分配到整個紐約市，各位也必須和紐約市合作，以求改善客運的速度和服務。新的列車必不得像過去的採購合約一般，還得經過多年的延遲方能交車。

地鐵行動計畫的嚴格和積極行動，無疑獲得了相當可觀的進展。績效也獲得有目共睹的改善。如此的管理紀律和能力現在都應該透過組織再造計畫並搭配工作小組和特別倡議計畫來加以制度化。

一份足以獲得州議會和紐約市市長迅速核可的高明資本計畫，想必能確實獲得長足的進展。

此致，

州長安德魯 M. 葛謨

###

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](#)