



姓名： Charles Komanoff

单位： 美国培育自然基金会

职称： 主任； 能源政策分析师

电话： (212) 260-5237

邮箱： kea@igc.org

Charles Komanoff是美国著名的能源政策分析师，他在纽约交通经济政策和环保活动中做了大量工作。他目前的主要工作是与著名的社会活动家怀特·科尔一起，从事针对纽约市交通定价和免费公共交通的建模和宣传。他还是美国碳税研究中心主任，研究和宣传采取收入中性的碳税政策来应对气候危机。

20世纪80年代，Charles Komanoff重新启动了纽约市自行车行动的宣传；20世纪90年代，他作为发起人之一创建了行人权力组织“Right Of Way”，撰写和编纂了以下具里程碑意义的重要著作：《补贴公共交通》、《自行车蓝图》、《汽车肇事》。查尔斯·考曼诺夫还撰写了富有远见的节油报告——《终结石油时代》。Charles Komanoff毕业于哈佛大学的数学与经济专业。

纽约市征收交通拥堵费

之前 (2007-08) 失败了,
将来 (2014-15) 会成功吗?

缓解交通拥堵、改善空气质量
经济政策国际研讨会

2013年12月12-13日

中国·浙江·杭州

查尔斯·考曼诺夫· 培育自然基金会·纽约市

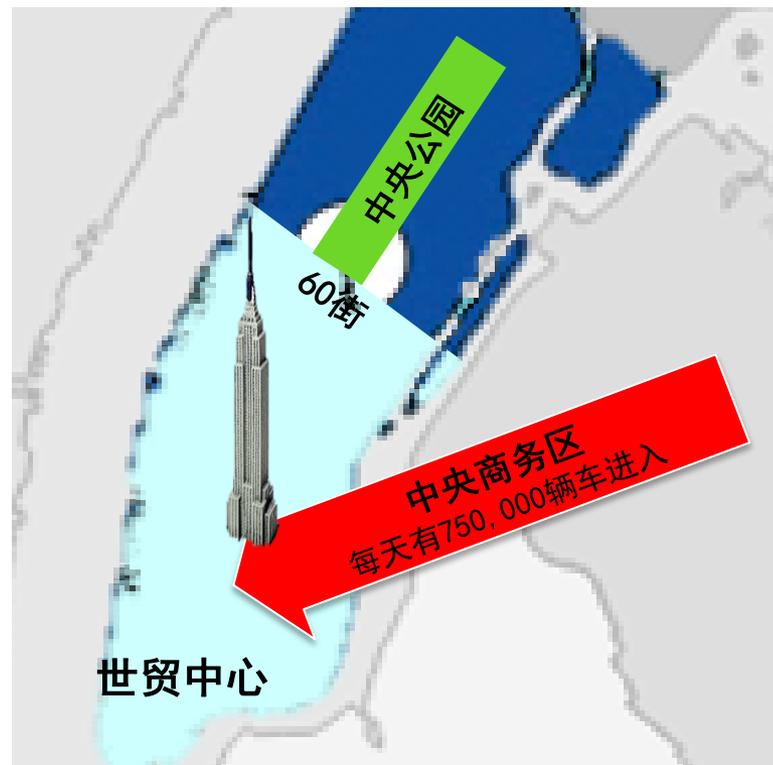
纽约市地图

人口

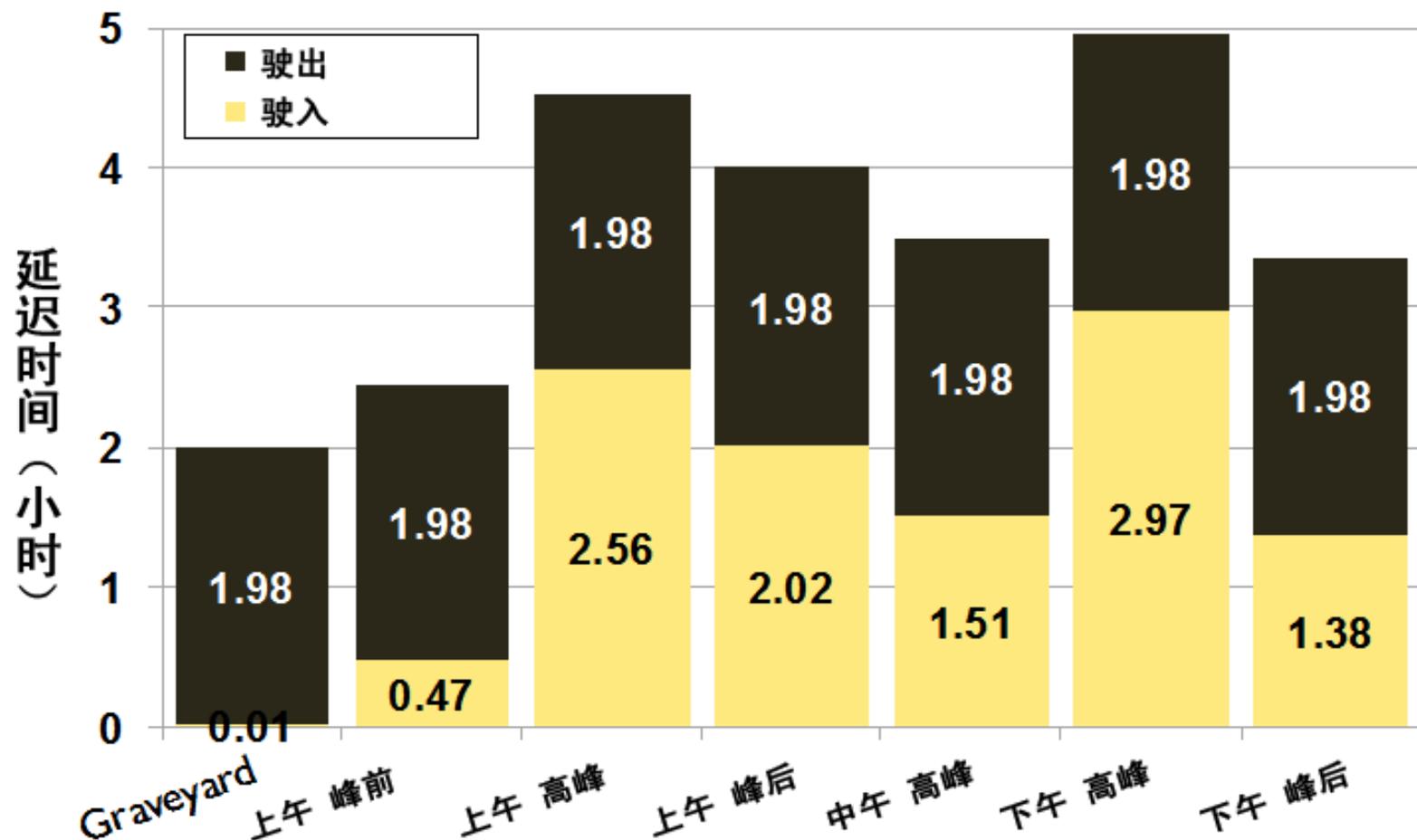
曼哈顿: 160万

纽约市: 830万

纽约都会区: 2000万

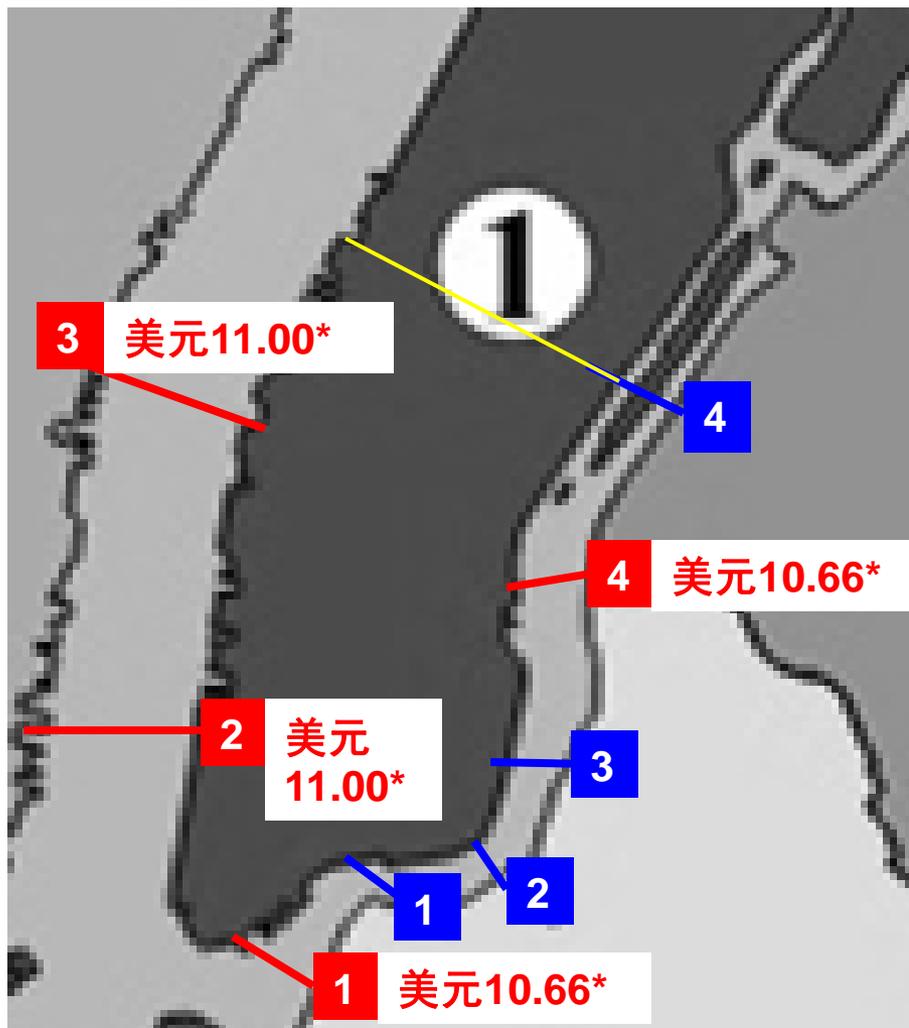


驾车前往中央商务区严重影响了 其他道路使用者的道路出行



车辆驶入警戒区的时间周期

通往中央商务区的桥梁和隧道



桥梁 (免费)

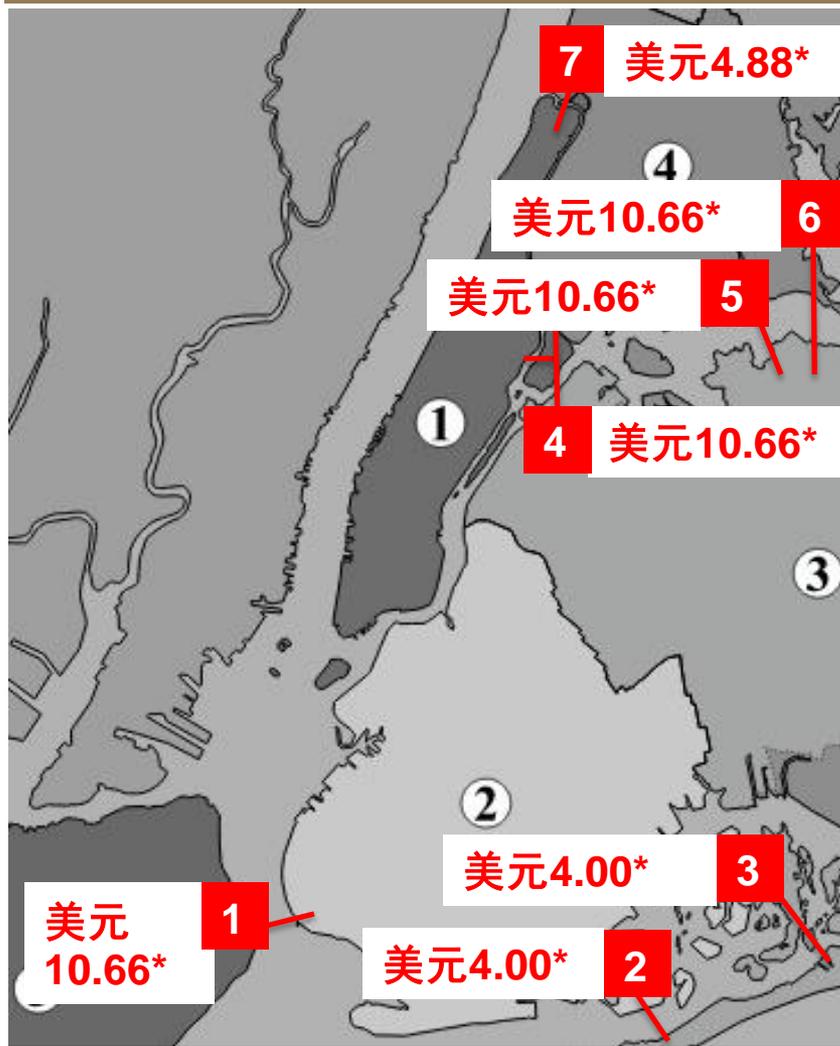
1. 布鲁克林大桥
2. 曼哈顿大桥
3. 威廉斯堡大桥
4. 皇后区大桥

隧道

1. 布鲁克林巴特里隧道
2. 荷兰隧道
3. 林肯隧道
4. 皇后区中城隧道

* 费用是基于往返里程而定的。

曼哈顿桥梁 (远离中央商务区)



1. 韦拉扎诺海峡大桥
2. 海洋公园-吉尔哈吉斯纪念大桥
3. 跨湾退伍军人纪念大桥
4. 罗伯特·肯尼迪大桥
5. 布朗克斯白石大桥
6. 斯罗格斯·内克桥
7. 亨利哈德逊大桥

* 费用是基于往返里程而定的。

纽约市存在的交通运输问题是什么？

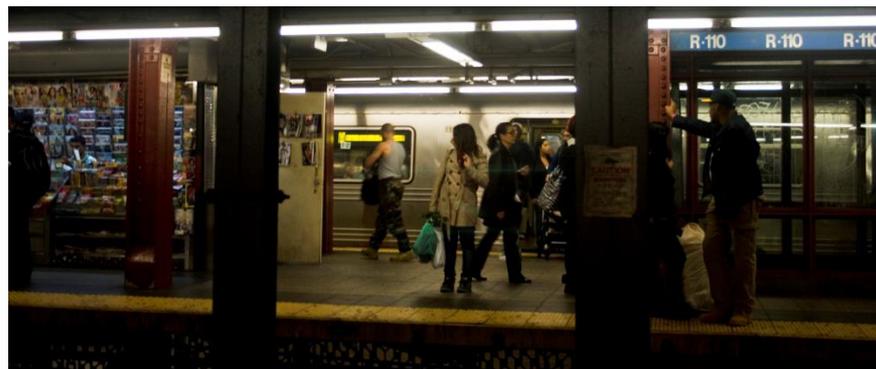
1. 交通瘫痪

(中央商务区上午8:00-下午6:00
平均: 每小时9英里)



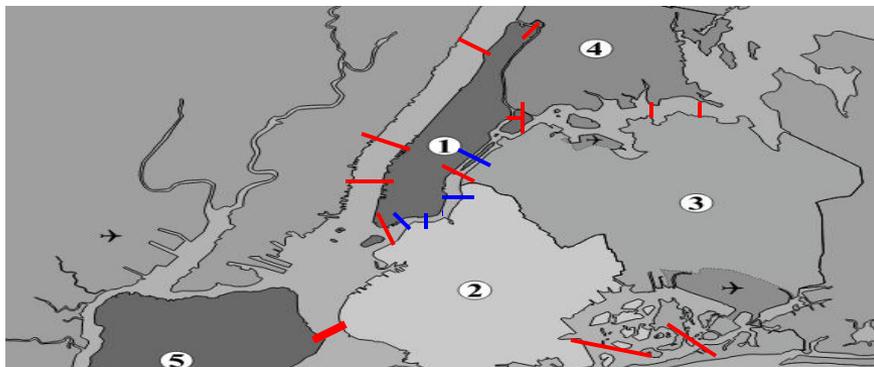
2. 资金短缺的公共交通系统

(老化的公交和地铁)



3. 收费不平衡

(低效和不公平)



4. 尾气污染

(很大程度上已得到解决)



市长布鲁伯格于2007-2008年 关于征收交通拥堵费的提案是什么？

- 所有驶入曼哈顿中心商务区的私家车都应支付8.00美元（往返旅程）。对“上行”桥梁和隧道的收费给予退款。
- 大型货车需支付额外费用。
- 所有收取的通行费仅限于 12 x 5时段内（上午6-下午6，周一-周五）。
- 出租车单程收费0.25美元（平均）以代替驶入通行费。
- 曼哈顿桥梁通行费保持不变。

对比

布鲁伯格2007-2008年: 摘要

关键词

- 环保

支持者

- 亿万富翁市长

特点

- 8.00美元往返, 12 x 5
- 小型出租车附加费
- 曼哈顿大桥保持不变

结果

- 中央商务区速度提高: 11%
- 净收入: 5.2亿美元/年
- 曼哈顿支付: 总量的13%
- 中央商务区曼哈顿车辆占17% (现在19%)

“移动纽约” 通行费调整提案是什么？

- 所有驶入曼哈顿中心商务区的私家车都应支付10.66美元（往返旅程）—曼哈顿通往中心商务区的隧道也是如此。
- 大型货车需支付额外费用，但每天只征收一次。
- 出租车支付拥堵附加费平均单程1.70美元以代替驶入费。
- 所收取通行费的时段为 24 x 7（全年每时）。
- 所有“主要的”曼哈顿桥梁往返通行费减少了5.00美元（“次要”的MTA桥梁：减少了2.00美元）。

对比

布鲁伯格2007-2008：摘要

关键词

- 环保

主要支持者

- 亿万富翁市长

特点

- 8.00美元往返，12 x 5
- 小型出租车需支付附加费
- MTA 大桥不变

结果

- 中央商务区速度提高：11%
- 净收入：5.2亿美元/年
- 曼哈顿支付：总量的13%
- 中央商务区曼哈顿车辆占17%（现在19%）

移动纽约2014-2015：摘要

关键词

- 交通/经济

主要支持者

- 商业 + 劳工 + 社区

特点

- 10.66美元往返，24 x 7
- 大型出租车需支付附加费
- MTA 大桥减少5.00美元

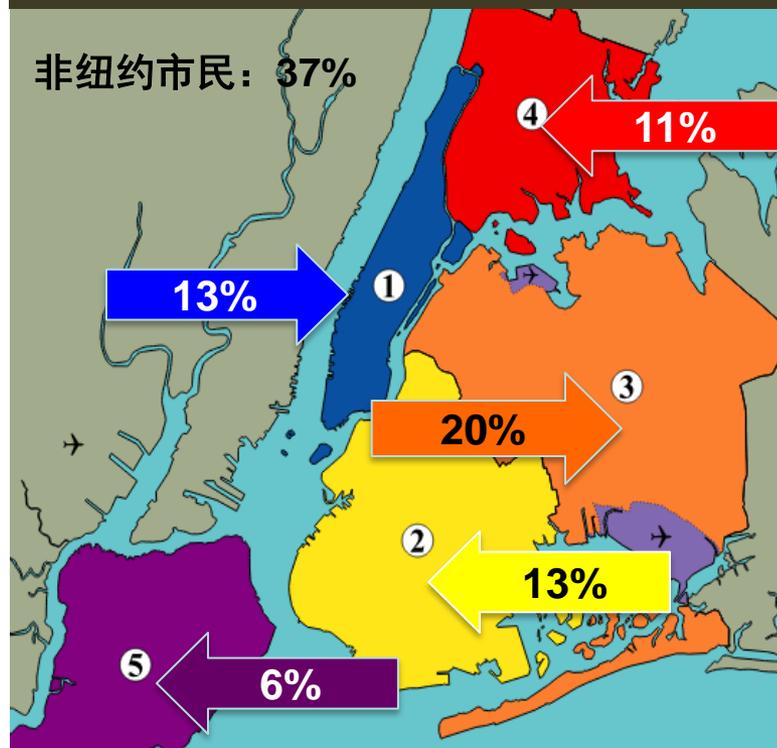
结果

- 中央商务区速度提高：20%
- 净收入：15亿美元/年
- 曼哈顿支付：总量的25%
- 中央商务区曼哈顿车辆占16%（现在19%）

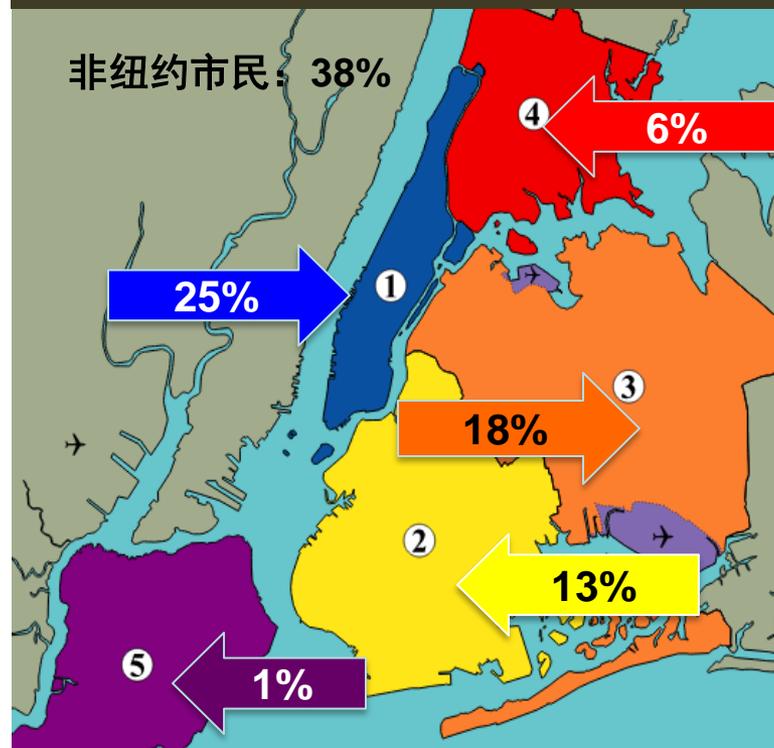
出租车需支付附加费、非中央商务区大桥通行费需消减以平衡交通负担

- 70% 的出租车是为曼哈顿居民服务的。
- 曼哈顿市民很少使用非中央商务区桥梁。

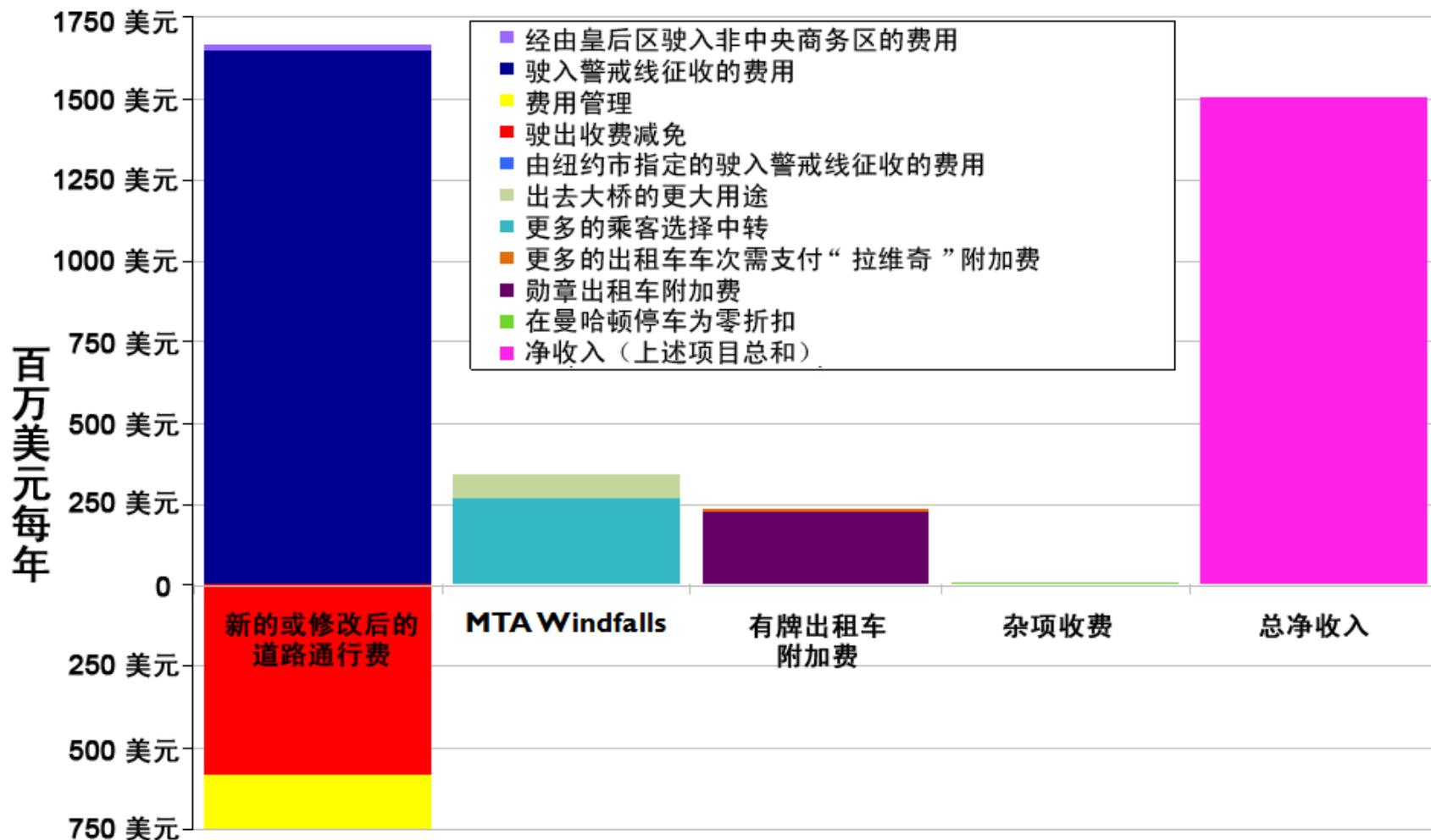
谁付钱: 布鲁伯格



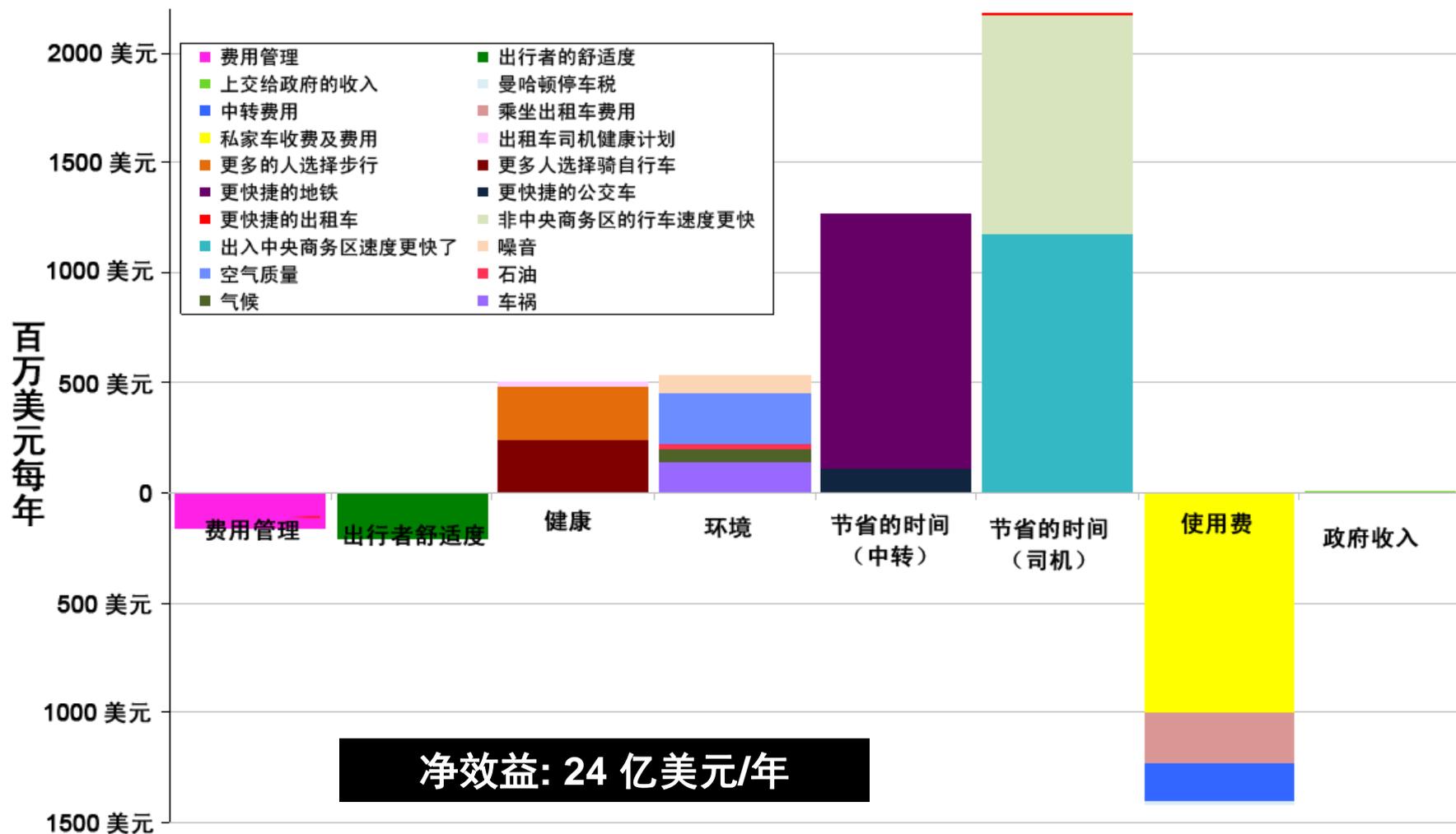
谁付钱: 移动纽约



收入来源：移动纽约计划



效益与成本：移动纽约计划



移动纽约活动：策略+计划

- 重点：
 - 收入 (40%)
 - 效率 (30%)
 - 收费权益(20%)
 - 环境(10%)
- 悄悄地 建立公众和政治支持。
- 2014年底-2015年初“窗口”：
 - 经纽约州选举（2014年11月）
 - 启动曼哈顿资本计划（始于2015年）

交通平衡分析(BTA)电子表格模型

- 5 兆 Excel工作表格（Excel 2007或以后的版本）。
- 62 个“格子”（互连的）。
- 修改的情景方案在几秒内可运行出结果。
- 开放资源：
 - http://www.nnyn.org/kheelplan/BTA_1.1.xls
 - 或谷歌搜索“BTA 1.1”。