



立即發表：2017年6月20日

州長安德魯 M. 葛謨

州長葛謨推進立法，旨在賦予本州對大都會運輸署 (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA) 董事會之控制權以及應對當下危機

州長安德魯 M. 葛謨今日推進立法，旨在賦予紐約州對大都會運輸署董事會之多數控制權，以及應對當下危機的責任與權限。

該立法將在大都會運輸署董事會內增加兩個由州長委任的州席位，以及為主席再增設一票表決權。在新董事會內具有表決權的所有成員中，本州將擁有八位被任命人以及九票投票權。

大都會運輸署董事會內目前並無多數表決權。紐約州目前有六個席位，紐約市有四個，剩餘席位歸拿騷縣 (Nassau)、薩福克縣 (Suffolk)、韋斯切斯特縣 (Westchester)、達奇斯縣 (Dutchess)、奧蘭治縣 (Orange)、洛克蘭縣 (Rockland) 以及帕特南縣 (Putnam) 佔有，具有表決權的席位總計十四個。

大都會運輸署的組織架構原本創立於 1965 年。雖然董事會含括紐約大都會運輸署地區內的所有政府，但其亦造成運輸署內眾多政治領袖的責任分散。如此環境導致董事會缺乏問責，因此若要執行行動，需要不斷地在董事會內部達成立場一致。而不幸的是，過去十幾年來他們內部的標準操作程序就是彼此指責。

州長葛謨聲明

「紐約大都會運輸署正處在危機之中。由於長期以來的資金不足，該署還在使用著上世紀四十年代的過時設備。這間機構已經陷入癱瘓。賓州車站緊 (Penn) 急軌道的近期關閉（七月八日）將是諺語中的那根『壓垮駱駝背的稻草』。長島鐵路公司 (Long Island Rail Road, LIRR) 及新澤西捷運公司 (New Jersey Transit) 的線路取消將於七月八日生效，迫使更多的人在炎炎夏日搭乘地鐵。但是要想拯救紐約大都會運輸署，我們沒有捷徑可走，也不可能只付出微小的代價。我們將為紐約大都會運輸署資本計劃注資 320 億美元，這是前所未有的投資手筆，但是必須得到執行：現在我們需要購買新的車輛，安裝新的信號燈，採購新的設備以及招聘新的人員。我們將於下週召開國際會議，以期尋覓最佳供應商。

紐約大都會運輸署的董事會架構採納了大都會地區運輸系統的區域參與模式，但缺乏能夠掌控局勢的那個人。雖然紐約州在十四個具有表決權的席位中佔據六席，但這還不足以掌控局勢。由於目前還不存在需要作出重大改革的轉型計劃，因此可能有更多的投資需要由其各自需求彼此不相讓的多個政治團體達成一致。複雜的項目無法得到大型政治集團之一致同意的有效管理。我們沒有十年的時間來實現這一目標。紐約州將承擔任務與責任，但州需要獲得權限。

本州對港務局 (Port Authority) 亦採取了類似的處理方法。紐約州負責拉瓜迪亞機場 (LGA) 和約翰·菲茨傑拉德·肯尼迪國際機場 (JFK Airport) 的重建。此外，本州還負責監理塔潘澤大橋 (Tappan Zee Bridge)、科希丘什科大橋 (Kosciuszko Bridge) 以及眾多其他項目。本州勇於面對挑戰，但我們需要具備大展拳腳的能力和權限。

比如在第二大道地鐵線項目上 (Second Avenue Subway project)，紐約大都會運輸署的行動就顯得有些錯亂。最後是本州動用自身人員負責了項目。由於不在自身地區範圍之內，或是他們無意參與一項看似沒有前景的項目，紐約州大都會運輸署董事會的其他成員對本州所扮演的角色並沒有異議。第二大道地鐵線項目曾延期多年，而且預計會再次超過截止工期。然而在本州的干預下，我們得以如期完成工程。

有些人認為本州擁有的六個具有表決權的席位即屬多數，並因此聲稱本州擁有控制權。但在十四個具有表決權的席位中佔據六個顯然不屬於多數，而且許多問題所產生的爭議能夠導致其他司法管轄區推翻本州的六票表決。在增加當地政府運作開支供款的問題上我們就已經遇到過這種情況，但如果他們的立場是本州擁有控制權，而不是該控制權的授予者，那麼這個爭論點是不成立的。畢竟在邏輯上他們不能一面聲稱本州擁有控制權，同時又對此持反對意見。

總的來說，我們現在要修正最初的那個根本性的錯誤—『讓一個人來掌控局勢』。本州顯然是負責管理地區網絡的合適之選，而且本州也為眾多其他司法管轄區的融資投入了資金。最簡單而直白的事實是，如果沒有人敢於承擔責任並獲賦予權限，那麼任何文化或系統的根本性以及迅速轉變就無從談起。」

###