

অবিলম্বে প্রকাশের উদ্দেশ্যে: 1/13/2019

গভর্নর অ্যাঙ্কু এম. কুওমো

**মেট্রোপলিটন পরিবহন কর্তৃপক্ষ (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY,  
MTA) এর ব্যাপারে বাজেট পরিচালক রবার্ট মুহিকার বিবৃতি**

"আমরা নতুন শুরু করতে যাচ্ছি,আমার পরামর্শ হল: চলুন তথ্য ভিত্তিক বিশ্লেষণে ফিরে যাওয়া যাক। ওয়াশিংটন, ডিসির রাজনৈতিক সংলাপের অধঃপতন হয়ে টুইটের মাধ্যমে পলিসি পর্যায়ে এসে পড়েছে। নিউ ইয়র্কের উত্তম পন্থা প্রদর্শন করা উচিত। চলুন একটি বাস্তব আলোচনা করা যাক যার শুরু হবে MTA দিয়ে। এবং চলুন একটি স্পষ্টবাদী সত্যনিষ্ঠ আলোচনা করা যাক। L ট্রেন টানেল (L Train tunnel) সংক্রান্ত সাম্প্রতিক পরিস্থিতি একটি সমন্বয়মূলক এন্ড্রি পয়েন্ট।

ক্যাথি ওয়াইন্ডের সভাপতিত্বের সব স্টেট সরকারের শাখা নিয়ে গঠিত "মেট্রোপলিটন পরিবহন টেকসইতা পরামর্শক ওয়ার্কগ্রুপ (Metropolitan Transportation Sustainability Advisory Workgroup)" এর 18 ডিসেম্বর, 2018 এ প্রকাশিত সর্বশেষ প্রতিবেদন প্রায় সেই একই কথা বলছে যা গত তিন দশকের প্রতিবেদন বলেছে। MTA-এর আরো প্রতিবেদনের জন্য কারো বইয়ের তাকে - যা পরিষ্কার বলে দিচ্ছে যে কোনো একটি পদক্ষেপ নেওয়ার সময় এসে গেছে।

প্রতিবেদনে দুইটি মূল বিষয় নিয়ে বলা হয়েছে। প্রথম, MTA-এর একটি নিবেদিত রাজস্ব ব্যবস্থা প্রয়োজন। একটি বিশ্বাসযোগ্য তহবিলের প্রয়োজনের ব্যাপারে প্রতিবেদনটি সঠিক এবং এটিও সত্য যে আমাদের ম্যানহাটনের কেন্দ্রীয় ব্যবসা জেলার ভিড় কমাতে হবে। একমাত্র সম্ভাব্য স্থায়ী উপায় হল, ভিড়ের উপর অর্থ নির্ধারণ করা, যেমনটি প্রতিবেদনের উপসংহারে বলা হয়েছে। রাজনীতিবিদেরা যারা অন্যান্য উপায়ের কথা বলছেন তারা শুধুই রাজনীতি করছেন।

যদি এই বিধানিক অধিবেশনে ভিড়ের উপর অর্থ নির্ধারণ করা পাশ, বিগত বছরগুলির মতই সিস্টেমটির ক্ষয় চলতে থাকবে। বিধানসভার উচিত দায়িত্বের সাথে কাজে করা এবং এটি পাশ করা।

গভর্নর প্রস্তাব করেছেন যে ভিড়ের উপর নির্ধারণ করা অর্থ এবং নিউ ইয়র্ক শহর ও স্টেট তহবিলের যেকোনো ঘাটতি আধাআধি ভাগ করে নিবে। আজকে ডেইলি নিউজ উল্লেখ করেছে যে, সকল ট্রানজিট সম্পদ শহরের মালিকানাধীন এবং শহর "সকল ক্যাপিটাল ব্যয়ের জন্য দায়বদ্ধ।" একটি সমান ভাগ উদারতার বেশি। গত বছর সাবওয়ে পদক্ষেপ পরিকল্পনার (Subway Action Plan) তহবিলের জন্য স্টেটের বিধানসভা এটিই পাশ করেছিলো।

দ্বিতীয় বিষয়টি হল - এবং এই ব্যাপারে প্রকাশিত সব প্রতিবেদনে এই একই উপসংহার পাওয়া গেছে - MTA বিশৃঙ্খল এবং একে অবশ্যই পুনর্বিদ্যমান করতে হবে। 1960 এর দশকে MTA সমবেত করা হয়েছিল, মূলত চারটি সাবডিভিশনের জন্য একটি হোল্ডিং কর্পোরেশন হিসেবে: মেট্রো উত্তর, লং আইল্যান্ড রেল রোড (Long

Island Rail Road, LIRR), নিউ ইয়র্ক সিটি ট্রানজিট অথোরিটি (New York City Transit Authority, NYCTA) এবং ট্রাইবরো ব্রিজ অ্যান্ড টানেল অথোরিটি (Triborough Bridge and Tunnel Authority, TBTA)। প্রতিটি সাবডিভিশন পৃথক আইন অফিস, আহরণ, মানবসম্পদ, এবং প্রকৌশল বিভাগ নিয়ে একেকটি স্বাধীন ফিফডম জায়গীর। এখানে ব্যাপক বিশৃঙ্খলা এবং খুব কম জবাবদিহিতা রয়েছে। মৌলিকভাবে, কেউ "দায়িত্বে" নেই। নিয়োগপ্রাপ্ত "পর্ষদ" টির কোনো রাজনৈতিক দায়বদ্ধতা নেই। প্রতিটি সমস্যার ফলাফল হয় শুধুই একে অন্যকে দোষ দেওয়া।

L ট্রেন টানেলের সব সম্ভাব্য বিকল্প পরীক্ষা না করে দেখার জন্য কাকে দায়ী করা হবে? পর্ষদের সকল সদস্য, NYCTA-এর কারিগরি পেশাদার প্রধান অ্যান্ডি বাইফোর্ড, মেয়র ডি ব্ল্যাজিও যিনি ক্যাপিটাল বাজেটে পরিকল্পনাটি অনুমোদন করিয়েছেন এবং যার DOT কমিশনার ও MTA পর্ষদ সদস্য কোর্সের পরিকল্পনাটি ব্যবস্থাপনা করছিলেন, গভর্নর কুওমো যিনি সভাপতি ও বোর্ডের অন্য 5 সদস্যের নাম ঘোষণা করেছেন? অ্যাসেম্বলি স্পীকার কার্ল হিস্টি যিনি ক্যাপিটাল পরিকল্পনা অনুমোদন করেছেন? সিনেটর ক্ল্যানগেন যিনি ক্যাপিটাল পরিকল্পনা অনুমোদন করেছেন? উত্তরটি হল সবাই। কিন্তু যখনই কোনো কিছুর উত্তর "সবাই" হয়ে যায় তখন উত্তর হয় "কেউ না"। গভর্নর কুওমোর ব্যবস্থাপনার মৌলিক নিয়ম হল কোনো একজনকে দায়িত্ব গ্রহণ করতে হবে।

MTA-এর নিয়ন্ত্রণের সমস্যাটি ক্লাস্তিকর হয়ে উঠেছে, এবং তাদের প্রতিবেদন সত্ত্বেও কেউ ব্যাপারগুলি বৃদ্ধিতে পারছে না। রাজনৈতিক বিতর্কে মনে হচ্ছে পলিসির বিস্তারিতের জন্য খুব কম সহনশীলতা রয়েছে। তাই নতুন বিধানিক অধিবেশন করার আগে, চলুন তথ্যের উপর একেবারে সম্মত হই এবং এরপর সবাইকে যার যার "মতামত" দিতে দেই - প্রয়াত মহান সিনেটর ময়নিহানের ভাষায়।

MTA-এর একটি 17-সদস্যের পর্ষদ আছে: গভর্নর ছয়জন সদস্য বাছাই করেন যাদের মধ্যে একজন সভাপতি, সভাপতির কেবল একটি ভোট আছে; মেয়র চারজন সদস্য বাছাই করেন; এবং কাউন্টি নির্বাহীরা সাতজন সদস্য বাছাই করে যাদের মোট চারটি ভোট আছে।

MTA-এর মূল প্রশাসনিক ও পলিসি নির্দেশনা - যথারীতি - ক্যাপিটাল বাজেটের অনুমোদন দ্বারা নির্ধারিত হয়। অধিকাংশ "অবগত উৎস" বিশ্বাস করে যে MTA পর্ষদ বাজেটটি পাশ করে। যেটি সত্যি নয়। পর্ষদ একটি ক্যাপিটাল বাজেট পাশ করে যেটিকে কমপক্ষে চার জন ব্যক্তি নজিরহীন একতরফা ভাবে ভেটো দিতে পারে। গভর্নর, স্পীকার কার্ল হিস্টি, সিনেটর নেতা, এবং নিউ ইয়র্ক শহরের মেয়র সাবওয়ে বাজেটে ভেটো দিতে পারেন। এটি আর কোনো সরকারি এনটিটির জন্য নেই। ভেটোর যেকোনো ভিত্তি থাকতে পারে। কোনো যুক্তি প্রদর্শন করতে হয় না, এটি সম্পূর্ণ রাজনৈতিক হতে পারে। যারা মনে করে অ্যালবেনিতে "সসেজ বানানো" একটি কুৎসিত প্রক্রিয়া, তাদের উচিত MTA বাজেট প্রক্রিয়া দেখা যদি তারা সত্যিই অবাধ হতে চায়।

দায়িত্বশীলতার অভাব ও অতিরিক্ত-রাজনৈতিক প্রক্রিয়ার সাথে যুক্ত হয়েছে কিছু সংখ্যক ঠিকাদারের উপর অতি নির্ভরতা যাদের সাথে বলতে গেলে MTA-এর দীর্ঘমেয়াদি অজাচারী সম্পর্ক রয়েছে। গভর্নর MTA-এর এইসব ঠিকাদার ও বিক্রেতাদের এই ছোট দলকে পরিবহন শিল্পের জটিলতা হিসেবে নামকরণ করেছেন। এখানে বলতে গেলে কোনো প্রতিযোগিতা বা উদ্ভাবন নেই। আমলাতান্ত্রিক সূত্র যে "আমরা সবসময় এভাবেই কাজ করেছি" MTA-এর জন্য বহাল তবিয়তে জীবিত আছে।

অপারেশনগতভাবে, MTA সাবডিভিশনগুলির মধ্যে এবং ব্যাক অফিসের মধ্যে কর্মকাণ্ডের ডুপ্লিকেশন আছে। বহু সংখ্যক পুলিশ বিভাগ ও অগ্নিনির্বাপক বিভাগ "ঘটনা ব্যবস্থাপনা" ব্যবহার করে যা তাদের MTA-এর কর্মকর্তাদের অগ্রাহ্য করে ট্রেন থামানো ও চালানোর নিয়ন্ত্রণ দেয়। সেবার উপর এটির নাটকীয় প্রভাব পড়ে। এটি MTA-পুলিশের জন্যও ডুপ্লিকেটিভ যাদের একটি শক্তি আছে যাদের পুরোপুরি সহবর্তী আইনগত অধিকার রয়েছে। MTA কর্মীদের প্রতিনিধিত্ব করে এমন 32টি ইউনিয়ন আছে যারা নির্বাচিত কর্মকর্তাদের পর উল্লেখযোগ্য রাজনৈতিক চাপ প্রদান করে যারা 17-সদস্যের পর্ষদ এবং একতরফা ভোটের অধিকার পাওয়া 4 রাজনীতিবিদকে নিয়োগ দেয়। যদি কোনো ইউনিয়ন কোনো ব্যাপারের বিপক্ষে যায়, পর্ষদ পর্যায়ে তা পাশ করানো খুবই কঠিন হয়ে যায় এবং এটির ভেটো প্রক্রিয়া পার হওয়ার সম্ভাবনা খুব ক্ষীণ। এইরকম অদ্ভুত সংগঠনের সাথে সংযোজন, সাবওয়ের সব কর্মীর নিয়োগ দেয় নিউ ইয়র্ক শহরের সিভিল সার্ভিস সিস্টেম (New York City Civil Service System) এবং নিউ ইয়র্ক শহর সব সাবওয়ে ট্রেন ও স্টেশনের মালিক!

এটি কীভাবে হতে পারে? MTA কে বিশেষ করে এইভাবে নকশা করা কোনো একক রাজনৈতিক কর্মকর্তার উপর দায়িত্ব ও দায়বদ্ধতা না থাকে। এর মূল অনুপ্রেরণা ছিল ভাড়া বৃদ্ধি এবং দুর্বল অপারেশনের দায়িত্ব থেকে রাজনৈতিক কর্মকর্তাদের রক্ষা করা। এই জটিল, হাইব্রিড কাঠামো এটি করেছে - যাত্রীদের ক্ষতি করে।

গভর্নর যেরকম বলেছেন, এবং এই বিধানিক অধিবেশনেও পুনরাবৃত্তি করছেন, যদি বিধানসভা গভর্নরকে কর্তৃত্ব প্রদান করে তাহলে তিনি দায়িত্ব গ্রহণ করবেন। কিন্তু তিনি শুধু কর্তৃত্বের সাথেই দায়িত্ব গ্রহণ করবেন। মৌলিক নির্বাহী কর্তৃত্ব হবে পর্ষদের নিয়োগপ্রাপ্ত ব্যক্তিদের সংখ্যাগরিষ্ঠতা, অন্য কোনো নির্বাচিত কর্মকর্তার কোনো স্বাধীন একতরফা বাজেট ভেটো থাকবে না, এবং নিয়োগ/চাকরিচ্যুত করার ও সাংগঠনিক কর্তৃত্ব। এর থেকে যৌক্তিক কিছু হতে পারে না, এবং কোনো বিশ্বাসযোগ্য নির্বাহীর এর থেকে কম দাবি থাকবে না।

এর আগে কোনো গভর্নর বা মেয়র দায়িত্ব গ্রহণে ইচ্ছুক ছিলেন না। ইতিহাস দেখায় বেশিরভাগই MTA-এর সাথে কাজ করতে একেবারে অস্বীকৃতি জানায়। গভর্নর এগিয়ে এসেছেন, যদিও এটি রাজনৈতিকভাবে তার নিজের স্বার্থের জন্য ভালো না।

কিন্তু গভর্নর স্টেটের মানুষের সামনে MTA-এর দায়িত্বের প্রতিনিধিত্ব করবেন না যখন তিনি প্রকৃতপক্ষে দায়িত্বাধীন নন।

মূল প্রশ্ন হল, বিধানসভা কেন গভর্নরকে কর্তৃত্ব দিচ্ছে না যখন রাজনীতিবিদরা দাবি করেছে যে গভর্নরের ইতিমধ্যে কর্তৃত্ব আছে? এই প্রশ্নটি পরিস্থিতির কপটতা উন্মোচিত করে।

তার আট বছর শাসনামলে, গভর্নর কুওমোর অর্জনকে অস্বীকার করা যাবে না এবং তিনি কখনো দায়িত্ব গ্রহণ অস্বীকৃতি জানাননি, বিপরীতটিই হয়েছে। তার প্রশাসনের ধরন হলে এগিয়ে এসে দীর্ঘদিনের পুরোনো সমস্যা সমাধানের প্রচেষ্টা করা। নির্ধারিত স্থানে সাক্ষর করতে তার কোনো সমস্যা হয়নি।

তিনি ময়নিহান রেলস্টেশনের (Moynihan Train Station) 20-বছর-পুরোনো সমস্যার দায়িত্ব গ্রহণ করেন। তিনি নিউ ইয়র্ক পোর্ট অথোরিটি (Port Authority) যা যা করে সব কিছুর দায়িত্ব নিয়েছেন যদিও পর্ষদটি দুই স্টেটের মধ্যে সমানভাবে বিভক্ত এবং এটি অপারেশন দুঃস্বপ্নের মতো। একইভাবে, তিনি লাগার্ডিয়া বিমানবন্দর (LaGuardia Airport), টাপান জি সেতু (Tappan Zee Bridge), কসকিউজকো সেতু (Kosciuszko

Bridge), ইলেক্ট্রনিক টোল ব্যবস্থা, লং আইল্যান্ড রইল রোডের ডাবল ও তৃতীয় ট্র্যাক নির্মাণের 30-বছর পুরোনো প্রচেষ্টা, আপস্টেট বিমানবন্দরগুলির পুনর্নির্মাণ, কুইন্স মিডটাউন টানেল (Queens Midtown Tunnel) এবং ব্রুকলিন ব্যাটারি টানেলের (Brooklyn Battery Tunnel) পুনর্নির্মাণ এবং প্রতিটি প্রাকৃতিক দুর্যোগের পরবর্তী পুনর্নির্মাণের জন্য তিনি দায়িত্ব নিয়েছেন। এছাড়াও তিনি তার নিয়ন্ত্রণাধীন বিশেষ কিছু MTA প্রকল্পের দায়িত্ব গ্রহণ করেছেন, যেমন সেকেন্ড অ্যাভিনিউ সাবওয়ে (Second Avenue Subway), যার কয়েক দশক পুরোনো ঝামেলা রয়েছে, এবং য ঠিক করার জন্য তিনি দুই বছর ধরে প্রতিদিন কাজ করেছেন। এইসব বিশেষ প্রকল্পে, তার প্রক্রিয়া নিয়ন্ত্রণের ক্ষমতা ছিল কারণ, সত্যিকার অর্থে, নির্বাচিত আরো কোনো কর্মকর্তা এটির সাথে জড়িত হতে চাননি।

সংক্ষেপে, বিধানসভার উচিত ভিডেও উপর অর্থ নির্ধারণ পাশ করা এবং তহবিল ঘাটতি স্টেট ও শহরের মধ্যে ভাগ হওয়া আবশ্যিক করা এবং এছাড়াও গভর্নরকে অপারেশনের দায়িত্ব প্রদান করা।

অন্তর্বর্তীকালে, গভর্নর কুওমো ভিডেও উপর অর্থ নির্ধারণ পাশ করতে এবং MTA-এর জন্য একটি পরিকল্পনা সনাক্ত করতে কঠোর পরিশ্রম করবেন। তার যেইটুকু কর্তৃত্ব আছে তা ব্যবহার করে তার যা করা সম্ভব তিনি সেটাটাই করবেন এবং তাকে কর্তৃত্ব প্রদান করা হলে MTA-এর যেকোনো প্রকল্পে প্রয়োজনীয় হস্তক্ষেপ করবেন। কিন্তু একটি নিবেদিত তহবিল স্ট্রিম স্থাপিত পর্যন্ত এবং প্রশাসনিক কাঠামো ও ব্যবস্থাপনা দায়িত্ব বিন্যাস করার আগে পর্যন্ত প্রকৃত সংশোধন হবে না।"

###

অতিরিক্ত তথ্য পেতে দেখুন [www.governor.ny.gov](http://www.governor.ny.gov)  
নিউ ইয়র্ক স্টেট | এক্সিকিউটিভ চেম্বার | [press.office@exec.ny.gov](mailto:press.office@exec.ny.gov) | 518.474.8418

[আনসাবস্কাইব করুন](#)