



立即發表：2019年1月13日

州長安德魯 M. 葛謨

## 預算主任羅伯特·穆希卡 (ROBERT MUJICA) 針對紐約大都會運輸署 (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA) 發表講話

「當我們開啟新的一年，這裡有一個建議：讓我們回到以事實為導向的分析。華盛頓特區 (Washington, D.C.) 的政治對話已經被推文貶斥為政策。紐約州應該展示更好的方式。讓我們從紐約大都會運輸署開始實質討論。我們來開誠佈公地討論一下。L 火車隧道的近期情況是一個及時的切入點。

凱西·維爾德 (Kathy Wylde) 擔任主席並由各州政府部門組成的大都會交通可持續發展諮詢工作組 (Metropolitan Transportation Sustainability Advisory Workgroup) 於 2018 年 12 月 18 日發佈了一份最新報告，該報告基本上與此前 30 年的報告內容相同。任何人的書架上都放不下紐約大都會運輸署所有的報告——這表明我們該採取行動了。

該報告提出了兩個要點。首先，紐約大都會運輸署需要一個專門的收入來源。報告正確地描述了可靠資金的需求度，並且真實地展現我們需要減輕曼哈頓 (Manhattan) 中央商務區的交通擁堵問題。報告的結論是，唯一可行的方案是徵收擁堵費。提出其他方案的政客只是在玩弄政治。

如果這次立法會議不批准征收擁堵費，該系統將延續過去幾十年的衰敗趨勢。議會應當負責任地採取行動並通過該方案。

州長建議徵收擁堵費，由紐約市 (New York City) 和紐約州對半分攤短缺的資金。正如《每日新聞》今天指出的，紐約市擁有交通資產，並應『負擔所有資本支出』。對半分攤是非常慷慨的。資助地鐵行動 (Subway Action Plan) 也是州議會去年通過的的法案。

第二點，也是關於這一問題的每份報告得出的結論，是紐約大都會運輸署功能失調，必須重新組織。紐約大都會運輸署成立於 20 世紀 60 年代，本質上是四個分支機構的控股公司：大都會北方鐵路公司 (Metro North)、長島鐵路 (Long Island Rail Road, LIRR)、紐約市捷運局 (New York City Transit Authority, NYCTA)、三區橋樑及隧道管理局 (Triborough Bridge and Tunnel Authority, TBTA)。每個分支機構都

各自為政，分別設有法律部門、採購部門、人力資源部門和工程部門。職能障礙問題猖獗，幾乎沒有問責制。從根本上說，沒有人最終『負責』。指定的『委員會』不是負擔政治責任的實體。每次出問題似乎都造成相互指責。

誰應該為沒有檢查 L 列車隧道的各種可行替代方案負責？委員會的每個成員，紐約市捷運局技術負責人安迪·拜福德 (Andy Byford)，批准了資本預算計畫的白思豪 (de Blasio) 市長，這位市長負責管理關閉計畫的交通局 (Department of Transportation, DOT) 局長和紐約大都會運輸署委員會成員，任命了主席和其他 5 個委員會成員的葛謨州長？眾議員卡爾·希斯蒂 (Carl Heastie) 批准了資本計畫 (Capital Plan)？參議員弗拉納根 (Flanagan) 批准了這項資本計畫？答案是每個人。但當答案是『每個人』時，答案就變成了『沒有人』。葛謨州長的基本管理原則是，必須由一個人負責。

紐約大都會運輸署的控制權問題已經變得令人厭煩，但儘管有這麼多報道，事實仍然不為人知。政治辯論似乎不能容忍政策細節。因此，在我們開始新立法會議前，借用已故偉大參議員莫伊尼漢 (Moynihan) 的話，讓我們徹底接受這些事實，然後讓每個人維持自己的『意見』。

紐約大都會運輸署委員會由 17 人組成：州長選舉六人，其中一人為主席，主席只有一票；市長選出四人；郡長選出七人，這些人總共有四張選票。

與往常一樣，紐約大都會運輸署的主要管理和政策方向由資本預算批准決定。大多數『知情人士』認為紐約大都會運輸署委員會批准了預算。這在技術上是不正確的。該委員會批准了一項資本預算，該預算隨後受到至少四人史無前例的單方面否決。州長可以否決、發言人卡爾·希斯蒂 (Carl Heastie) 可以否決、參議會領袖可以否決、紐約市市長可以否決地鐵預算。這種陰謀不存在於任何其他政府實體。他們可以基於任何理由投出否決票。否決不需要任何理由，可以是純政治動機。如果有人認為奧爾巴尼市 (Albany) 的『火腿製作』是個醜陋的過程，若真的想體會震驚感，應該看看紐約大都會運輸署的預算過程。

過度依賴少數與紐約大都會運輸署有長期不當排外關係的承包商，加劇了問責制的缺失和高度政治化過程。州長把紐約大都會運輸署的承包商和供應商形成的閉環稱為『運輸產業綜合體』。幾乎沒有競爭或創新。『我們一直都是這樣做的』這句官僚主義格言在紐約大都會運輸署中依然盛行。

在業務上，紐約大都會運輸署各分部和後勤部門的工作是重複的。多個警察部門和消防部門對『事故管理』行使管轄權，這使他們能夠超越紐約大都會運輸署官員來控制列車啟停。這對服務產生了重大影響。這也是紐約大都會運輸署警察局 (MTA Police) 的翻版，該警察局是擁有全面並行管轄權的全職能警察機構。32 個工會代

表紐約大都會運輸署員工對在任官員行使重要政治權力，這些官員任命委員會的 17 個成員和 4 個擁有單邊否決權的政客。如果某項行動遭到某個工會反對，那麼在委員會層面通過該行動將變得非常困難，而且不太可能通過否決程序。除了這個匪夷所思的組織，所有地鐵員工都是通過紐約市公務員制度 (New York City Civil Service System) 聘用的，紐約市擁有所有的地鐵列車和車站！

怎麼會這樣？紐約大都會運輸署專門成立用於幫助個體政治官員免于責任和問責。其主要動機是保護政治官員免於對票價激漲和經營不善承擔責任。錯綜複雜的混合結構已經做到了這一點，對乘客不利。

正如州長所說，以及在這次立法會議上重申的，如果議會賦予州長權力，他將承擔相應的責任。但他只會對權力承擔責任。基本行政權力是依賴委員會任命的大多數成員，其他在任官員不得對預算進行獨立的單方面否決，也不得招聘/解僱和行使其他組織職權。沒有比這更合理了，也沒有哪個可靠的高管會提出比這更少的要求。

未曾有其他州長或市長願意承擔責任。歷史表明，大多數工作都完全否認與紐約大都會運輸署有關聯。即使不是為了他自己的最大政治利益，州長也會站出來。

但是州長不會在並不屬實的情況下，向本州人民表明他對紐約大都會運輸署負責。

真正的問題是，如果像政客們宣稱的那樣，州長已經擁有了權力，那麼立法機關為什麼不授予他權力？這個問題揭示了這種情況的虛偽。

葛謨州長八年的政績是不可否認的，恰恰相反，他從來沒有拒絕承擔責任。他的執政風格始終是，介入解決長期惡化的問題。他完全可以簽名。

他為莫尼漢火車站 (Moynihan Train Station) 長達 20 年的傳奇故事負責。他對紐約港務局 (Port Authority) 做的每件事負責，儘管港務局委員會事務在兩州中各占一半，並在運營上一直是個噩夢。同樣，他還負責拉瓜迪亞機場 (LaGuardia Airport)、塔潘澤大橋 (Tappan Zee Bridge)、柯西邱思科大橋 (Kosciuszko Bridge)、電子收費、長島鐵路 (Long Island Rail Road) 雙軌鐵路和第三軌道 30 年的嘗試、紐約州北部地區機場的重建、皇后區中城隧道 (Queens Midtown Tunnel) 和布魯克林炮臺隧道 (Brooklyn Battery Tunnel) 的重建，以及每次自然災害後的重建工作。此外，他還負責紐約大都會運輸署的一些具體項目，他獲得了這些項目的控制權，比如第二大道地鐵 (Second Avenue Subway)，這也是一個持續了數十年的失敗項目，他每天都在努力，花了兩年時間加以修復。在這些具體的項目上，他有能力控制整個過程，因為坦率地說，沒有任何其他在任官員希望沾上這些項目。

簡言之，立法機構應該批准征收擁堵費、規定城市和州分攤短缺的資金，並賦予州長運營責任。

在此期間，葛謨州長將竭盡全力批准征收擁堵費以及紐約大都會運輸署的重組計畫。他將運用現有的職權盡力而為，並隨時準備介入，協助任何他有權介入的紐約大都會運輸署具體項目。但是，只有建立專門的資金流，並且管理結構和管理責任一致的情況下才會發生真正的改革。」

###

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](#)