



立即發布：2019 年 7 月 16 日

州長安德魯 M. 葛謨

**葛謨州長致函大都會運輸署 (METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA) 董事會，要求其在《重組計畫 (REORGANIZATION PLAN)》中規定績效評估責任**

安德魯 M. 葛謨州長今日致函紐約大都會運輸署董事會，敦促其在《重組計畫》中囊括工作竣工日期和績效評估的內容。

信函全文請見下文：

致：紐約大都會運輸署董事會

我已了解貴司的《重組計畫》初稿。我也表示《重組計畫》的終稿對於解決紐約大都會運輸署的主要突出問題很重要；即體制內無家可歸人數不斷增加的問題。

《重組計畫》初稿中還有個重大遺漏，即其中沒有囊括工作竣工日期和績效評估。計畫可在兩年內完成實施，這一建議只有在其與總體計畫竣工掛鉤時才可行。然而，立即取得重大進展更為總要。

《重建計畫》包括採納過去兩年中在《地鐵行動計畫 (Subway Action Plan)》已經使用並證明有效的課程、方式、方法並使其制度化。紐約大都會運輸署的職能是在已經完成的工作基礎上繼續取得進展，並採納有效的體系。《地鐵行動計畫》利用紐約大都會運輸署集中的自上而下管理模式、來自州政府官員的直接協助和充分利用外部承包商的優勢避免了受紐約大都會運輸署官僚主義的影響。儘管還會有額外財政資源和州政府官員的支持，但紐約大都會運輸署的管理層現在必須全力參與其中。現在紐約大都會運輸署的負擔變為建立有效的管理體系，並開展之前無法執行工作。

除對持續開展的《地鐵行動計畫》方式進行制度化改革以外，紐約大都會運輸署必須立即實施今年初頒佈的法律改革。紐約大都會運輸署董事會必須實施這些改革，否則是違法行為。還公佈了數項重要計畫和改革，或已取得進展但還需改進的計畫和改革。

- 宣佈成立逃票與工人安全工作組 (**Fare Evasion and Worker Safety Taskforce**)，其將於數週內開展全面工作。
- 還宣佈成立管控火車速度與安全工作組 (**Train Speed and Safety Taskforce**)，其需在數月內完成工作。
- 供應商運營工作範疇以外的車站和機車清潔工作需在年底完成。
- 生物識別設備的安裝將彌補失效的「考勤」系統，這一工作將在三個月內完成。
- 康奈爾大學 (**Cornell**) 和以色列理工學院 (**Technion**) 聯合舉辦的會議將吸引新的供應商參加和火車導航系統技術的應用，這一工作將於 9 月完成。
- 根據法律規定，目前法務審計和資本計畫審查委員會 (**Capital Plan Review Board**) 需已經開展相關工作。這些工作完成之前不會制定新的資本計畫。
- 根據法律要求，若這些工作還沒有開始實施，則需履行清除「不良承包商」的程序，且紐約大都會運輸署也違反了法律規定。
- 運輸工人工會 (**Transport Workers' Union, TWU**) 合約已到期，且福伊 (**Foye**) 主席應為商討簽訂新合約負直接責任。商討新合約的重要環節是決定工會是否會採納成功獨立承包商實施的方式、方法、程序和對設備的使用。
- 紐約大都會運輸署在招聘新人才方面的表現不佳。對於任何一個機構來說，吸收「新鮮血液」和先進知識都非常重要。該計畫要求任命首席運輸官、首席運營官、支持服務部主任、質量控制董事、研究與開發董事、採購董事、人力資源董事、殘障人士顧問和信息技術董事。這些新崗位對於開展工作非常重要。據我所知，計畫要求這些人員要在三個月內上任。

除此之外，我們已經討論過無家可歸人士面臨的危機必須在計畫的最終階段立即得到解決。

委員會成員在所有的問題上不僅有法定的受信責任，還必須要有特定的專業技能對紐約大都會運輸署進行指示。紐約大都會運輸署不會獨自完成變革。運轉不利的風氣已根深蒂固。官僚主義拒絕變革，並希望維持現狀。變革只能藉助外部力量。這就是法律特別要求該委員會為《重組計畫》負責的原因。這一委員會的職能也延伸到需實施《重組計畫》。《地鐵行動計畫》是克服紐約大都會運輸署管理和官僚主義後取得的成就。只有抵制官僚主義才能實現重組和改革。

紐約大都會運輸署在重組過程中面臨的最具挑戰性的工作是資本項目凸顯出來的主題，我確信貴司也讚同這一點。我認為難度最大的工作有：東側通道 (**East Side Access**)、第二大道 (**2nd Avenue**) 地鐵擴建、布朗克斯 (**Bronx**) 的四個新車站、貝爾蒙特 (**Belmont**) 車站、長島鐵路局 (**Long Island Rail Road, LIRR**) 第二和第三軌

道、L 型火車隧道等。這些項目會分別開展，以防止超過組建工作的承受能力。我將指示州政府官員在紐約大都會運輸署開展這些資本項目時提供幫助。但委員會也需對這些項目進行監管。《重組計畫》的重點是運營管理基本系統。這並非難事，而是基本的執行和實施工作。然而，紐約大都會運輸署長期以來的工作失職表現在無法進行有效管理和執行。

《重組計畫》終稿必須包含明確標準、日期、可衡量的績效指標和時間軸。

沒有明確標準的變革計畫和沒有明確指標的組織績效計畫都是不切實際的，這一點我確信艾利克斯夥伴公司 (AlixPartners) 或任何可靠的管理顧問公司都會認可。最終計畫應包括已討論過工作的完成日期和重組過程中的特定事項。

總而言之，雖然《地鐵行動計畫》的特別干預工作缺乏可持續性，但也不是不必要的。如果紐約大都會運輸署做好其本職工作，2017 年的危機也就不會發生了。

紐約民眾透過付出高昂的費用、高速公路過路費和出行不便已為系統貢獻了數十億美元。紐約民眾再也無法忍受。紐約大都會運輸署必須立即繼續實施《地鐵行動計畫》並取得進展。我建議貴司在每月召開的會議中對計畫的實施進行具體更新，從而對時間線、截止日期和完成進度進行監控。若實施過程減緩或慢於進度，則公眾有權立即獲知這一情況。

我要求對大都會運輸署工作進行的全面評估在 6 個月之內完成，從而可對未來政策和項目決策進行通知。

無法按期實施工作不應有任何理由、政策干涉、藉端生事、替罪羊或容忍。管理層需完成其工作，否則愧對其公共職責。

此致，

州長安德魯 M. 葛謨

###

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](#)