



STATE OF NEW YORK | EXECUTIVE CHAMBER

ANDREW M. CUOMO | GOVERNOR

즉시 배포용: 2013년 10월 29일

**CUOMO 주지사와 PRENDERGAST MTA 회장, SANDY 발생 후 뉴욕의 트랜짓 인프라를 보강하고
보호하기 위한 활동에 대해 상세히 알리다**

**향후 폭우 발생 시 MTA 시스템의 침수 피해를 예방하기 위해 진행 중인 Sandy 피해 복구 투어
프로젝트의 일환으로 Whitehall St.**

및 South Ferry 지하철 역의 복원 모습을 보여주다

Andrew M. Cuomo 주지사와 Thomas F. Prendergast MTA 회장 겸 CEO는 오늘 미 주택도시개발부의 Shaun Donovan 장관 및 기타 공무원들을 대동하고 MTA(Metropolitan Transportation Authority)가 향후 폭우 발생 시 시스템을 보호하기 위해 기관의 종합적인 경화 및 복원 활동의 일환으로 고려하고 있는 기존의 기술 일부를 직접 확인하기 위해 로어 맨해튼(Lower Manhattan)을 방문하였습니다. MTA는 또한 전세계적으로 사용하고 있는 기존의 홍수 완화 및 복원 시스템과 관련하여 뉴욕에서의 채택 가능성을 위해 연구와 조사를 실시해왔습니다.

MTA는 현재 로어 맨해튼에 있는 약 600개의 진입 지점과 기타 홍수 발생 취약 지역에서의 환기시설 및 입구 부분에서 침수가 급속히 확산되는 것을 완전히 막기 위한 솔루션을 설계하고 있습니다. MTA 뉴욕시 트랜짓(New York City Transit)은 또한 침수된 물이 시스템에 들어갈 수 있는 중요 지점이 보호되도록 모든 지하철 지점도 분석하고 있습니다.

“초강력 태풍 Sandy로 인한 파괴가 매일 MTA 시스템에 의존하는 수 백만 명의 통근자들에게 피해를 주고 있습니다. 열차 운행 서비스의 신속한 재개가 놀라운 일이기도 했지만 향후 발생할 폭우에 대비해 네트워크를 굳건하게 보호하는 것이야말로 실질적인 장기적 업적이 될 것입니다”라고 Cuomo 주지사가 말했습니다. “오늘 우리는 극한 기후 발생 시 우리의 열차, 지하철, 버스, 다리 및 터널을 보다 잘 보호하기 위해 진행 중인 많은 프로젝트의 일환으로 MTA가 트랜짓 시스템을 침수로부터 보호하기 위해 탐색 중인 첨단 기술 일부를 보았습니다. Sandy 발생 후 1년이 지난 지금, MTA가 네트워크를 보다 튼튼하게 보강한 것을 보게 되어 기쁘게 생각합니다. 이로써 뉴욕 주민들은 앞으로도 이동을 자유롭게 할 수 있을 것입니다.”

“Sandy 발생 후의 과제는 폭풍 해일로부터 효과적으로 대처하는 방안을 신속히 마련하는

Korean

것이었습니다. MTA는 기존의 인력으로 해낼 수 있는 방법을 신속하게 배치함으로써 이러한 과제에 정면으로 대처해나가고 있습니다”라고 Prendergast 회장이 말했습니다. “동시에 Cuomo 주지사의 리더십으로 우리는 우리 시스템의 다양한 범위 내에서 대체 전략이 효과가 있는지 확인하기 위해 이러한 전략을 구상 중에 있습니다. 우리는 보다 훌륭하고, 튼튼한 상태로 구축하고 있습니다.”

주지사와 공무원들은 로어 맨해튼에서 최소 13개의 취약한 계단통을 보호하기 위해 Whitehall St. 지하철 역에서 RSA Protective Technologies가 개발한 출입문 프로토타입을 살펴보았습니다. 이 계단 뚜껑은 기계화 장비의 도움 없이도 신속하게 설치할 수 있습니다.

이번 시찰에서 Cuomo 주지사와 공무원들은 NASA에 대한 미 국토안보부의 판매업체 겸 공급업체인 ILC Dover가 그레이드 레벨 트랙(grade level tracks)이 지하철 밑으로 전환되는 지하철 포털을 보호하기 위해 개발 중인 터널 플러그를 살펴보기 위해 새로운 South Ferry 지하철 역사를 방문하기도 했습니다. 이 역사는 초강력 태풍 Sandy가 1,400만여 갤런의 부식성 바닷물로 완전히 침수되어 폐쇄된 곳입니다. 역사 내부에서 보이는 터널 플러그는 지하철 시스템 내부에서 사용하기 위해 설계된 것은 아니지만 Sandy 발생 당시 침수되었던 Inwood의 207번가(207th Street) 입구에 사용할 목적으로 ILC가 개발하고 있는 혁신적인 설계의 모범 사례입니다. 207 번가에서는 현재 “TC(Tensioned Curtain)”(플러그 기술의 파생물)의 초기 개발품이 이러한 과제에 대처하기 위해 시공 중에 있습니다. 일반적인 거리 계단통 입구에 맞는 이와 유사한 프로토타입도 개발 중에 있습니다. 이 프로토타입이 성공적으로 테스트가 완료된다면 MTA는 이 기술을 전 시스템의 입구와 계단통 위치에 적용할 수 있게 되기를 바라고 있습니다.

새로운 South Ferry 지하철 역사에서의 Sandy 피해 사진을 보려면 다음 사이트를 방문하십시오:

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8139707633/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8158486054/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8139738850/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8152151223/>

Sandy 발생 후 새로 문을 연 과거 South Ferry 지하철 역사의 사진을 보려면 다음 사이트를 방문하십시오:

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8620172538/>

새로운 South Ferry 지하철 역사의 복원력 있는 (resilient) 터널 플러그 사진을 보려면 다음 사이트를 방문하십시오:

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/10557932864/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/10557873216/>

또 다른 판매업체인 FloodBreak는 즉시 쉽게 폐쇄할 수 있고 침수 발생 시 환기구를 막을 수 있는 보도 환기 그레이팅 밑에 영구 삽입이 가능한 장치를 생산하고 있습니다. Rector Street에 있는 그레이팅에 프로토타입이 설치되어 있습니다. 이것의 효과가 입증된다면 뉴욕시의 대다수 취약한

지점에 있는 그레이팅에 수 백개의 장치를 사용할 수 있게 될 것입니다.

MTA 전반으로는 약 45억에 달하는 70여개의 프로젝트가 설계 중에 있습니다. 총 7,500만 달러에 달하는 5개 프로젝트는 조달 관련한 비용이고, 5억7,500만 달러에 달하는 16개 프로젝트는 이미 시공 중에 있습니다. MTA 뉴욕시 트랜짓(New York City Transit)에서는 신호기, 펌프실, 전력 및 통신설비, 터널 조명, 배관 작업을 비롯한 6개의 지하철 튜브 복구를 위한 설계가 시작되었습니다. 평일 기준으로 1백만여 명의 승객들이 평균 여섯 개의 이 지하철 차량을 이용합니다. 신호기 및 기타 시스템 설계 외에도, 뉴욕시 트랜짓은 지하철 시스템에서 물을 빼내는 데 필요한 시간을 줄여줄 두 대의 새로운 펌프 열차를 제작하고 있습니다.

새로운 South Ferry 역사의 영구 복원을 위한 전면적인 재설계가 진행 중에 있으며, Sandy 발생 당시 같이 심각한 피해를 입은 Staten Island Railway의 Clifton Shop과 St. George Terminal에 대한 수리 및 보호 조치가 진행되고 있습니다. 이 작업은 취약한 지하철 차량 기지를 보호하는 가장 좋은 방법을 파악하기 위한 뉴욕시 트랜짓 활동의 일환입니다. 이러한 조치에는 방벽과 향상된 배수 및 펌핑 작업이 포함됩니다.

공사 중인 뉴욕시 트랜짓 프로젝트에는 부르클린과 맨해튼을 연결하는 Montague R 튜브가 포함됩니다. 이 지하철은 파손된 환기시설, 조명, 펌프 제어, 신호 시스템을 교체하는 동안 14개월 동안 사용이 통제된 곳입니다. 부르클린 및 퀸즈를 연결하는 Greenpoint G 지하철 내에서 파손된 부품을 교체하는 강도 높은 작업은 7월에 시작되었습니다. 주말 폐쇄 기간에는 작업이 계속되고 있으며, 이 때 대체 버스 서비스가 제공되고 있습니다.

MTA의 철도를 보호하고 단단히 설치하는 대규모 작업도 진행 중에 있습니다. 롱아일랜드 철도(LIRR)의 롱비치 지점을 따라 설치된 세 대의 파손된 변전소 중 두 곳을 수리하고 지반을 올리기 위한 계약도 성사되었습니다. Penn Station을 보호하기 위한 터널 회복 작업, West Side Yard의 주변 보호, 펌프 및 배수 기능 향상과 관련된 설계도 진행 중에 있습니다. 이 설계에는 터널 입구에 홍수 방벽을 설치하는 것도 포함될 수도 있습니다.

Metro-North Railroad는 허드슨 라인(Hudson Line) 30 마일과 기타 홍수 취약 구역에 새로운 전력 및 통신 부품을 교체하기 위한 설계 작업을 시작하였습니다. 작업이 가능하다면 장비 설치 지반을 높이거나 재배치가 이뤄질 것입니다.

MTA Bridges and Tunnels은 전기, 기계, 조명, 통신 시스템, 교통 제어 장치, 구조적 수리, 패널, 환기 건물에 대한 작업을 비롯해 차량 전용 터널에 대대적인 수리를 하기 위한 설계를 진행 중에 있습니다. 물을 넣어 부풀리게 하는 임시 물막이는 터널 입구를 심각한 폭풍 해일로부터 보호하기 위해 고려 중에 있는 폭우 비상 대응 도구입니다. 튜브에 물이 차오르면 길이가 각기 85 피트나 되며, 소방 호수로 물을 주입해 부풀리면 4 피트의 높이까지 올라갑니다.

Hugh L. Carey Tunnel의 경우 Sandy 발생 당시 홍수로 불어난 물이 유입되었던 Morris Street의 야외

철책/피켓 펜스는 영구적인 옹벽이 마련될 때까지 현재 철골 임시 방벽 시스템으로 고정되어 있습니다. 지속적인 완화 작업으로는 터널 플라자 옹벽의 영구 증설 및 지반 높이기, 영구적인 홍수 방벽 및 방조문, 추가 비상 발전기, 전기 및 통신 장비의 지반 고도 재배치가 포함될 예정입니다.

###

다음 웹사이트에 가시면 더 많은 뉴스를 보실 수 있습니다: www.governor.ny.gov
뉴욕주 | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418