



즉시 배포용: 2026년 1월 5일

KATHY HOCHUL 주지사

더 적은 교통량, 더 나은 대중교통: HOCHUL 주지사, 첫 번째 기념일을 맞아 혼잡 통행료 프로그램의 획기적인 성공 기념

혼잡 완화 구역에 진입한 차량 2,700만 대 감소, 교통량 11% 감소, 통과 속도 최대 51% 증가, 대중교통 이용률 7% 증가

혼잡 통행료, 더 깨끗한 공기와 더 안전한 거리 제공 해당 구역 내 오염 22% 감소, 지역 전체적으로도 감소, 교통사고 7% 감소, 교통 부상 8% 감소

번창하고 있는 맨해튼 경제: 23년 만에 최고의 오피스 임대 실적, 2024년 대비 유동 인구 증가, 판매세 수입 6% 이상 증가

새로운 철도 차량, 신호 업그레이드 및 세컨드 애비뉴 지하철을 포함한 주요 교통 개선을 추진하기 위해 150억 달러의 자금 확보

[혼잡 통행료 첫 해에 대한 MTA 보고서는 여기에서 확인 가능](#)

Kathy Hochul 주지사는 오늘 뉴욕시의 전국 최초 혼잡 통행료 프로그램(Congestion Pricing Program)이 시행 1주년을 맞아 교통량 감소, 삶의 질 향상, 수십억 달러 규모의 대중교통 개선 지원 등 획기적인 성공을 거두었다고 발표했습니다. 첫 해에 혼잡 통행료 프로그램은 맨해튼 60번가 남쪽의 혼잡 완화 구역(Congestion Relief Zone, CRZ)에 진입하는 차량 수를 2,700만 대 줄였으며, 이는 교통량이 11% 감소한 수치입니다. 교통 체증이 줄어들면서 지역 전역의 통근 시간이 개선되었으며, 특히 CRZ로 진입하는 교차로에서 일부 운전자는 편도 기준으로 최대 15분까지 시간을 절약하고 있습니다. 혼잡 통행료 프로그램은 배출가스를 줄이고, 도로를 더 안전하게 만들었으며, 삶의 질을 향상시켰고, 첫 해에 순수익 5억 5,000만 달러 이상을 창출하여 MTA가 150억 달러 규모의 대중교통 개선 사업을 추진할 수 있게 했습니다. Hochul 주지사는 또한 불법적인 연방 정부의 프로그램 종료 시도에 맞서 혼잡 통행료 프로그램을 굳건히 방어해 왔습니다. 1년이 지난 지금, 혼잡 통행료 프로그램은 효과를 내고 있으며 합법적으로 시행되고 있습니다.

Hochul 주지사는 이렇게 말했습니다. "결과가 나왔고, 단 1년 만에 혼잡 통행료 프로그램이 뉴욕에서 전례 없는 성공을 거두었다는 것이 분명한 사실입니다. 모든 지표에서 이 프로그램은 기대를 충족하거나 초과 달성했습니다. 교통량과 교통 체증이

크게 감소했고, 사람들이 더 빠르게 이동하며, 대기질이 개선되고, 도로가 더 안전해졌으며, 우리의 경제도 더 강해졌습니다. 뉴욕 주민들은 매일 혼잡 통행료 프로그램의 혜택을 받고 있으며, 이러한 이유로 우리는 이 프로그램을 종료하려는 불법적인 연방 정부의 시도에 맞서 싸워왔습니다. 그리고 앞으로 더 많은 혜택이 기다리고 있습니다. 이미 주요 프로젝트가 진행 중인 150억 달러 규모의 대중교통 업그레이드를 통해 수백만 뉴욕 주민들의 통근 환경이 개선될 것입니다."

Zohran Mamdani 뉴욕시 시장은 이렇게 말했습니다. "혼잡 통행료가 시행된 지 1년이 되는 오늘, 그 혜택이 그 어느 때보다도 분명해졌습니다. 교통 사고와 소음 민원은 감소하고 있는 반면, MTA에 대한 자금 지원과 대기질은 향상되고 있습니다. 일하는 뉴욕 주민들은 더 적은 교통 혼잡, 잘 지원되는 대중교통 시스템, 그리고 더 안전하고 조용한 보금자리를 누릴 자격이 있습니다. 혼잡 통행료 프로그램이 그 약속을 실현하는 모습을 보게 되어 자랑스럽습니다."

MTA 의장 겸 최고경영자인 Janno Lieber는 이렇게 말했습니다. "수년간 이 프로그램에 참여한 모든 분들께 감사의 말씀을 전합니다. 혼잡 통행료 시행 경험은 새로운 MTA가 주 및 시 파트너들과 협력하여 무엇을 이룰 수 있는지를 보여줍니다. 여기서의 결과는 완벽한 실행과 모든 뉴욕 주민들에게 전례 없는 혜택을 가져다줍니다."

뉴욕주와 MTA는 혼잡 통행료에 대한 반복적인 법적 도전을 성공적으로 물리쳤으며, 미국 교통부(United States Department of Transportation, USDOT)와 Trump 행정부가 이 프로그램을 종료하려는 불법적인 시도를 막아냈습니다. 5월에 Metropolitan Transportation Authority 대 Duffy 사건에서 예비 금지 명령이 발령되어, 추가 법원 절차가 진행되는 동안 혼잡 통행료 프로그램을 유지하도록 하고, 이에 대한 보복 조치를 연방 정부가 취하는 것을 금지했습니다.

2025년 1월 5일 자정(오전 12시)에 혼잡 통행료가 시행된 이후, MTA와 여러 비즈니스 단체, 정부 기관, 학술 기관의 보고서에 따르면 다양한 혜택이 제공되고 있습니다.

혼잡 통행료로 교통 체증 감소

혼잡 통행료 프로그램이 도입된 이래, 2,700만 대 이상의 차량이 혼잡 완화 구역(CRZ)에 진입하지 않았습니다. 어느 날이든 평균적으로 73,000대 이상의 차량이 구역에 진입하지 않아, 평균 11% 감소했습니다. CRZ에 진입하고 나가는 교차로에서는 특히 두드러진 속도 향상이 나타났으며, 출근 시간대 교통 속도가 평균 23% 증가했습니다.

- 브루클린 브리지: 15% 더 빨라짐
- 홀랜드 터널: 51% 더 빨라짐
- 휴 엘 캐리 터널(Hugh L Carey Tunnel): 10.8% 더 빨라짐
- 링컨 터널: 24.7% 더 빨라짐
- 맨해튼 브리지: 6.7% 더 빨라짐
- 퀸즈버러 브리지: 29.3% 더 빨라짐
- 퀸즈-미드타운 터널: 18.4% 더 빨라짐

- 윌리엄스버그 브리지: 28.3% 더 빨라짐

교통 체증이 줄어들면서 운전자와 대중교통 이용객들의 이동 시간이 빨라지고 있습니다. CRZ 내에서 버스 속도는 2.3% 증가하여 2023년과 2024년에 나타났던 속도 감소 추세가 반전되었습니다. CRZ에서 평일 차량 속도는 2024년과 비교해 4% 증가했으며, 주말에는 6.2%가 향상되었습니다. CRZ 내에서의 배송 및 물류 이동도 더 빨라지고 있으며, 트럭 속도는 2024년과 비교해 5.6% 증가했습니다.

CRZ에서의 운전량도 감소했으며, 총 차량 주행 거리(Vehicle Miles Traveled, VMT)는 7.1% 감소했습니다. 혼잡 통행료 프로그램이 도입된 이후, 자동차, 픽업 트럭, 밴과 같은 개인 차량이 CRZ에 진입하는 비율은 6%포인트 감소했습니다.

혼잡 통행료 프로그램은 CRZ 외부, 즉 이전에 지정된 환경 정의 커뮤니티에서도 혜택을 가져왔습니다. BQE는 전체 교통량이 5% 감소했고, 트럭 교통량은 10.2% 감소했습니다. 크로스 브롱크스 고속도로는 전체 교통량이 7.4% 감소했고, 트럭 교통량은 4.3% 줄었습니다. 모트 헤이븐의 메이저 디건 고속도로(Major Deegan Expressway)에서는 전체 교통량이 7.1% 감소했으며, 트럭 통행량은 9.2% 감소했습니다.

CRZ로 접근하는 도로에서 속도가 더 빨라지고 있습니다. 맨해튼 브리지로 접근하는 플랫부시 애비뉴(Flatbush Ave) 구간에서는 속도가 6% 증가했으며, 뉴저지의 495번 주간 고속도로는 링컨 터널로 접근하는 구간에서 속도가 15% 증가했습니다. 또한, 고와너스 고속도로(Gowanus Expressway)는 베라자노-내로스 브리지(Verrazzano-Narrows Bridge)와 휴 엘 캐리 터널 사이에서 7%의 개선이 있었습니다.

번창하고 있는 뉴욕시 경제

혼잡 통행료 도입은 맨해튼 경제의 호황과 시기를 같이했습니다. 사무실 임대료에서 브로드웨이 티켓 판매에 이르기까지 다양한 지표에서 2025년에는 CRZ와 뉴욕시 전체에서 비즈니스가 증가했습니다.

맨해튼의 오피스 경제는 번창하고 있습니다. 2025년 7월, 뉴욕시는 [placer.ai](#)의 데이터에 따르면 팬데믹 이전 사무실 출근 인원을 초과한 최초의 미국 주요 도시가 되었습니다. 2025년에 오피스 임대가 급증했습니다. [Colliers](#)의 최근 보고서에 따르면, 2025년 3분기 오피스 임대 활동은 전년 대비 9.2% 증가했으며, 팬데믹 이전 수준을 넘어 2002년 이후 신규 오피스 임대 계약 건수로는 최고치를 기록할 전망입니다. 뉴욕시 경제개발공사(NYC Economic Development Corporation) 자료에 따르면, 프로그램이 시작된 이후 1년 동안 CRZ 내 공실 점포 비율이 1%포인트 감소했습니다. 일자리 수도 증가했으며, 뉴욕주 노동부(NYS Department of Labor) 통계에 따르면 8월 뉴욕시의 민간 부문 고용이 2.0% 증가해 전국 평균인 0.9%의 두 배를 넘었습니다.

경제 활동은 CRZ와 뉴욕시 전역에서 모두 증가했습니다. 뉴욕주 조세재정부(NYS Department of Taxation and Finance)의 자료에 따르면, 2025년 11월까지 뉴욕시의

판매세 수입은 **6.3%** 증가하여 주 평균을 웃돌았으며, 인근 웨스트체스터 카운티보다 세 배, 인근 나소 카운티보다 여섯 배 이상 높았습니다. **2025년**, 브로드웨이는 역사상 최고의 시즌을 보냈으며, 티켓 판매액이 **19억 달러**로 전 시즌 대비 **23%** 증가했습니다. 업계 보고서에 따르면, **CRZ** 지역에서 레스토랑 예약과 소매 판매도 증가했습니다.

혼잡 통행료 프로그램이 도입된 이후 더 많은 사람들이 일하거나 방문하기 위해 **CRZ**로 들어오고 있습니다. 해당 구역의 유동 인구는 **3.4%** 증가했으며, 이는 자치구 전체 증가율인 **1.4%**에 비해 높은 수치입니다. **CRZ**에 진입하거나 **CRZ** 내에서 대중교통 이용도 증가했습니다. **MTA** 자료에 따르면, 해당 구역으로 진입하는 지하철 이용이 **9%** 증가했으며, 급행버스 이용은 **7.8%**, 일반 버스 이용은 **8.4%** 증가했습니다.

삶의 질을 향상시킨 혼잡 통행료 프로그램

혼잡 통행료 프로그램은 교통량 감소와 더 빠른 이동 시간이라는 효과를 넘어, 뉴욕 주민들의 삶의 질에 혁신적인 혜택을 가져왔습니다.

혼잡 통행료가 도입된 이후 예비 자료에 따르면 대기질이 개선된 것으로 나타났습니다. 코넬 대학교의 최근 연구에 따르면, **2.5마이크로미터** 이하의 미세먼지 형태의 대기 오염이 **CRZ**에서 **22%** 감소했으며, 이러한 감소는 뉴욕시 **5개** 자치구와 인근 교외 지역 전역에서 관찰되었습니다. **MTA** 데이터에 따르면 **2025년 3분기**까지 해당 구역 내 온실가스 배출량이 **6.1%** 감소한 것으로 나타났습니다. 교통 체증이 줄어들면서 소음 공해도 감소하고 있습니다. **311** 데이터에 따르면, 경적 울림과 같은 차량 소음 민원은 **CRZ**에서 **2024년**과 비교해 **17%** 감소했습니다.

교통량 감소는 뉴욕시에서 거리 안전 기록을 세운 해와 일치했습니다. **CRZ** 내에서의 사고는 **7%** 감소했으며, 교통 부상은 **8%** 줄었습니다. **NYPD**의 자료에 따르면, **7월** 기준으로 **CRZ**에서 교통 사망자가 **40%** 감소했습니다. **2025년**에는 시 전역에서 교통 사망자가 기록상 가장 적었으며, 사망자 수는 **2024년**에 비해 **19%** 감소했습니다. 운전자, 보행자, 그리고 매일 **60만** 건의 이동을 하는 자전거 이용자들의 안전이 향상되었습니다. 보행자 사망자는 **9%** 감소했으며, 뉴욕시 거리에서의 자전거 이용자 사망자는 **2024년**의 **23명**과 비교해 **20명**으로 줄었습니다.

중요한 대중교통 개선 사업 진행 중

혼잡 통행료 프로그램은 연간 순수익 **5억 달러**를 달성하기 위해 필요한 월별 수익 목표를 꾸준히 달성해 왔습니다. **2025년 11월** 기준으로 순 통행료 수익 **5억 1,800만 달러**가 징수되어 대중교통 개선 및 완화 대책 지원에 배분되었으며, 연말까지의 예비 전망치는 순수익이 **5억 5,000만 달러**를 초과할 것으로 예상됩니다.

전반적으로 이 프로그램을 통해 **MTA**가 **2020-2024년** 자본 계획을 위해 **150억 달러**의 자금을 확보하여, 대중교통 시스템을 재건하고 개선하며 확장하는 프로젝트를 추진해 나갈 수 있을 것입니다. 해당 자금의 **3분의 1**은 대중교통 시스템의 지속적인 신뢰성을 보장하기 위해 필수적인 상태 유지보수 작업을 수행하는 데 할당됩니다.

혼잡 통행료로 자금이 지원되는 프로젝트에는 다음이 포함됩니다.

- 세컨드 애비뉴 지하철 2단계(30억 달러)
- AC 및 BDFM 노선의 신호 업그레이드(30억 달러)
- 23개 이상의 지하철역 접근성 개선(20억 달러)
- 신형 철도 차량 및 버스(20억 달러)
- 양호한 수리 상태(State of Good Repair) 유지 프로젝트(50억 달러)

2026년 1월 1일 기준으로, 혼잡 완화(Congestion Relief)로 인해 개시된 60억 달러 이상의 프로젝트가 공사 중에 있으며, 여기에는 세컨드 애비뉴 지하철 2단계, 9개 역의 ADA(장애인 접근성) 개선, 브루클린과 퀸스에서 60만 명 이상의 A/C 노선 승객을 위한 신호 시스템 교체, 전 구간의 시설 유지보수 작업이 포함되어 있습니다.

완화 이니셔티브 진행 상황

MTA와 프로젝트 후원자들은 최종 환경 평가(Final Environmental Assessment, EA)에 명시된 완화 및 모니터링 약속을 계속해서 이행하고 있습니다. MTA와 후원사들은 총 8개의 이니셔티브에 걸쳐 총 1억 2,500만 달러의 완화 조치를 약속했으며, 현재 모든 이니셔티브가 진행 중입니다. 세 가지 완화 조치에 대한 최종 구현이 이제 시작되었습니다.

- **뉴욕시 청정 트럭 프로그램 확대(2,000만):** 구현이 시작되었습니다. NYC DOT는 봄까지 리베이트 인센티브에 대한 새로운 신청을 받기 시작할 예정입니다.
- **뉴욕시 교통국(뉴욕시 DOT) 비근무시간 배송 프로그램 확대(500만 달러):** 구현이 진행 중입니다. NYC DOT는 안전 향상과 주간 트럭 통행 감소를 위해 NYC DOT와 협력하여 2026년 1분기부터 새로운 참가자 등록을 시작할 예정입니다.
- **현초 포인트 마켓에서 트럭 냉동 장치(TRU) 교체(1,500만 달러):** 구현이 진행 중입니다. 최대 1,000개의 TRU를 교체하면 질소산화물과 미세먼지를 대폭 감소하는 효과가 있습니다. TRU 한 대를 교체하는 것만으로도 크로스 브롱크스 고속도로에서 하루 330대 트럭 운행에 해당하는 미세먼지 배출을 줄일 수 있습니다. 첫 번째 냉동 장치는 2025년 12월에 인도되었습니다.

뉴욕시 교통부(New York City Department of Transportation)의 Mike Flynn

커미셔너는 이렇게 말했습니다. "혼잡 통행료가 도입된 첫 해에만 해도 맨해튼 중심 업무 지구로 진입하는 차량이 줄었고, 공기가 더 깨끗해졌으며, 도로가 더 안전해졌고, 더 많은 사람들이 자전거를 타거나 걸거나 대중교통을 이용하는 모습을 볼 수 있었습니다. 모든 뉴욕 주민들이 혜택을 받고 있으며, 대중교통과 자동차 없이 이동을 더 쉽게 해주는 기타 프로젝트에 대한 새로운 투자가 이루어지고 있습니다. 혼잡 통행료 프로그램은 대담하게 나설 때 큰 성과를 이룰 수 있다는 점을 일깨워줍니다. 따라서 NYC DOT는 야망과 혁신을 바탕으로 앞장설 것입니다. 우리의 거리를 더 나은 곳으로 만들 뿐만 아니라, 전

세계가 부러워할 만한 거리로 만들겠다는 결연한 의지로 임하겠습니다. 저는 주지사님과 MTA의 리더십에 감사드리며, 이 소중한 프로그램을 매일 지원하고 있는 NYC DOT 직원 여러분께도 감사의 말씀을 전합니다."

Jerry Nadler 하원의원은 이렇게 말했습니다. "결론은 이렇습니다. 1년이 지난 지금 혼잡 통행료 프로그램이 뉴욕을 더 나은 곳으로 만들고 있습니다. 우리는 그것이 효과적으로 작동한다는 것을 알고 있습니다. 교통량이 줄어들었고, 도심으로의 통근 시간도 현저하게 빨라졌습니다. 교통량이 줄어들면 응급 대응 시간이 빨라지고, 공기가 더 깨끗해지며, 거리도 더 안전해집니다. 이 모든 것이 혼잡 통행료로 발생하는 수익에 의존하는 MTA 접근성 개선과 세컨드 애비뉴 지하철과 같은 대중교통 확장 사업에 자금을 지원하는 동시에 이루어집니다. 따라서 저는 혼잡 통행료 프로그램을 방해하려는 모든 분들께 이렇게 말합니다. 비켜나십시오. 우리가 시행하려고 하는 혼잡 통행료 프로그램이 순조롭게 진행되고 있습니다. 혼잡 통행료 프로그램은 계속 시행될 것입니다. 우리는 MTA에 자금을 지원할 것입니다. 그리고 우리는 뉴욕 주민들이 자신들의 도시에 대해 스스로 결정할 권리를 보호할 것입니다."

Dan Goldman 하원의원은 이렇게 말했습니다. "로어 맨해튼에서 혼잡 통행료 시행 첫 해의 결과는 분명합니다. 혼잡 감소, 교통사고 감소, 더 깨끗한 공기, 보행자 증가, 뉴욕시 대다수 통근자들이 이용하는 미국 최대의 대중교통 시스템을 개선하는 데 사용될 새로운 수익이 생겼습니다. 저는 Hochul 주지사님과 MTA와 계속 협력하여 우리 통근자들, 우리 도시, 우리 환경이 이 매우 중요한 정책의 혜택을 계속 누릴 수 있기를 기대하고 있습니다."

Kristen Gonzalez 주 상원의원은 이렇게 말했습니다. "혼잡 통행료 프로그램은 뉴욕시에서 효과를 내고 있습니다. 시행 1년 후, 우리는 이미 더 안전한 거리, 더 깨끗한 공기, 더 잘 지원되는 교통 시스템의 혜택을 보고 있습니다. 이러한 혜택들은 뉴욕시의 다섯 개 자치구와 지역 전역에 걸쳐 노동계층 뉴욕 주민들의 삶의 질을 향상시킵니다. 저는 혼잡 통행료 도입에 대한 헌신과 Trump 행정부의 공격으로부터 이 중요한 프로그램을 지키기 위해 힘써 주신 Hochul 주지사, Mamdani 시장, 그리고 Lieber MTA 의장님께 찬사를 보냅니다."

Tony Simone 하원의원은 이렇게 말했습니다. "노동자 계층을 위해 싸우는 일은 결코 쉽지 않지만, 항상 그만한 가치가 있습니다. 우리는 시행한 지 1년이 되었으며, 혼잡 통행료 프로그램은 이미 기대를 훨씬 뛰어넘는 성과를 내고 있습니다. 대중교통에 의존하는 수백만 명의 뉴욕 주민들을 위해 우리는 확장과 개선에 수십억 달러를 투자해왔습니다. 운전을 하는 뉴욕 주민들은 줄어든 교통량과 증가한 속도를 경험하고 있습니다. 그리고 그 구역에 거주하는 제 지역 주민들에게는 소음이 줄었고, 오염이 줄었으며, 비즈니스는 증가했습니다. 혼잡 통행료 프로그램은 역사상 가장 효과적인 공공 정책 중 하나임이 빠르게 입증되었습니다."

Deborah J. Glick 하원의원은 이렇게 말했습니다. "혼잡 통행료 프로그램의 첫 해는 필수적인 대중교통 시스템의 중요한 자본 개선을 지원하기 위해 예상보다 더 많은

자원을 MTA에 제공했습니다. 저는 수백만 명의 뉴욕 주민들이 의존하는 우리의 대중교통 시스템에 MTA가 절실히 필요한 업그레이드를 할 수 있도록 해줄 이처럼 탄탄한 기반이 마련된 것을 보며 매우 고무되어 있습니다. 혼잡 완화 구역 전역에서 교통량 감소, 통근 시간 단축, 대기 오염 감소를 확인할 수 있다는 점도 매우 반갑습니다."

Linda B. Rosenthal 하원의원은 이렇게 말했습니다. "기후 변화의 현실에 직면한 지금, 혼잡 통행료 프로그램의 누적 효과는 아무리 강조해도 지나치지 않습니다. 의회는 우리가 2019년에 처음 이 정책을 통과시켰을 때, 이러한 정책이 뉴욕주에 가져올 막대한 이점을 이해하고 있었습니다. 그리고 그 선견지명은 분명히 결실을 맺고 있습니다. 단 1년 만에 미드타운은 교통 체증에서 벗어나고 있으며, 소음 민원은 줄어들고, 교통 관련 사고도 점점 드물어지고 있습니다. 또한 MTA는 이 요금을 사용해 우리 교통 시스템의 시급한 보수 작업을 진행하고 있습니다. 이러한 이유로, 우리는 이 정책에 대한 우리의 의지를 굳건히 지켜야 하며, 이 획기적인 프로그램을 종료하라는 연방 정부의 어떠한 제안도 계속해서 거부해야 합니다."

Mark Levine 뉴욕시 감사관은 이렇게 말했습니다. "단 1년 만에 혼잡 통행료 프로그램은 대중교통 이용자와 우리 지역사회, 도시 전체에 큰 승리임이 입증되었습니다. 초기 우려와는 달리, 혼잡 통행료는 우리 지역의 레스토랑, 상점, 문화 중심지 전반에 걸쳐 경제 활동을 촉진했으며, 동시에 MTA를 위해 수백만 달러의 수익을 창출했습니다. Hochul 주지사는 Trump 행정부에 맞서 뉴욕이 지하철 접근성을 높이고, 교통량과 사고를 줄이며, 대기질을 개선하고, 앞으로 수세대에 걸쳐 신뢰할 수 있는 교통 시스템을 제공할 수 있도록 보장했습니다."

Gale Brewer 뉴욕시 시의원은 이렇게 말했습니다. "도입 1년 만에 혼잡 통행료는 뉴욕에 꼭 필요한 정책임이 입증되었습니다. 자동차 이용을 줄이고 교통 체증을 완화하며 지하철과 버스 이용을 확대하는 데 매우 효과적이었을 뿐만 아니라, 더 깨끗한 공기와 더 안전한 거리도 제공하고 있습니다. 데이터에 따르면 맨해튼에 진입하는 차량 수는 줄고 있고, 대중교통 이용객 수는 증가하고 있으며, 우리의 경제는 여전히 번창하고 있습니다. 이 모든 일이 동시에 일어나고 있습니다. 이 프로그램은 작동하고 있습니다. 저는 NYC DOT가 미래를 위한 권고사항과 함께 작성하고 있는 보고서를 기대하고 있습니다. 이를 통해 우리는 이 성공을 바탕으로 더욱 발전시키고 혼잡 통행료가 뉴욕시와 지역 전역의 뉴욕 주민들에게 계속해서 혜택을 줄 수 있도록 할 것입니다."

Harvey Epstein 뉴욕시 시의원은 이렇게 말했습니다. "1년이 지난 지금, 혼잡 통행료 프로그램이 일상적인 뉴욕 주민들에게 실질적인 혜택을 제공하고 있음이 분명해졌습니다. 우리는 더 적은 교통량과 소음, 더 깨끗한 공기, 그리고 더 빠르고 신뢰할 수 있는 대중교통을 보고 있습니다. 이는 모두를 위한 더 안전하고, 더 친환경적이며, 더 효율적인 도시를 만들어줍니다."

Erik Bottcher 뉴욕시 시의원 에릭 보처는 이렇게 말했습니다. "1년이 지난 지금, 혼잡 통행료 프로그램은 많은 뉴욕 주민들이 처음부터 믿어왔던 것을 증명했습니다. 우리가 사람을 우선시할 때, 우리 도시는 보다 효과적으로 작동합니다. 우리는 더 적은 자동차,

더 깨끗한 공기, 더 안전한 거리, 더 빠른 통근을 목격하고 있으며, 동시에 수십억 달러의 자금을 확보하여 우리의 교통 시스템을 현대화하고 확장하고 있습니다. 이는 일하는 뉴욕 주민들, 우리의 환경, 우리 경제의 장기적인 건강을 위한 승리입니다. 저는 Hochul 주지사가 굳건히 입장을 지키며 이 프로그램을 옹호한 것에 대해 칭찬합니다. 데이터가 명확하게 보여주듯, 혼잡 통행료 프로그램은 효과를 내고 있으며, 뉴욕시는 그 덕분에 더 나아지고 있습니다."

Virginia Maloney 뉴욕시 시의원은 이렇게 말했습니다. "교통 체증은 항상 뉴욕 주민들에게 골칫거리였으며, 특히 맨해튼 중심부에서는 더욱 그렇습니다. 1년이 지난 지금, 혼잡 통행료 프로그램은 교통 체증을 줄이고 대중교통에 꼭 필요한 자금을 마련한다는 두 가지 주요 목표를 달성했습니다. 저는 혼잡 통행료 프로그램이 계속해서 성과를 내고 모든 뉴욕 주민들에게 도움이 될 수 있도록 시의회와 올버니의 동료들과 함께 일할 수 있기를 기대합니다."

Brad Hoylman-Sigal 맨해튼 자치구 구청장은 이렇게 말했습니다. "혼잡 통행료 프로그램은 반복해서 효과가 있다는 것이 증명되었습니다. 1년이 지난 지금, 교통량이 11% 감소하고 MTA를 위해 5억 달러가 넘는 상당한 신규 수익이 창출되면서, 이 프로그램은 대담하고 스마트한 정책이 왜 중요한지 정확히 입증하고 있습니다. 뉴욕 주민들은 매일 더 적은 차량, 더 빠른 통근, 더 깨끗한 공기, 더 안전한 거리가 주는 혜택을 체감하고 있습니다. 이 중요한 프로그램과 뉴욕 주민들을 위해 지속적으로 리더십을 발휘해 주신 Hochul 주지사님께 감사드립니다."

헌터 칼리지 루즈벨트 하우스 교통 연구 프로그램(Roosevelt House at Hunter College Transportation Research Program)의 Samuel I. Schwartz(Gridlock Sam) 의장은 이렇게 말했습니다. "저는 1967년경 택시 운전사로 시작해 15년 후 교통국장이 된 이후로 거의 60년 동안 뉴욕시 교통 문제와 씨름해 왔습니다. 나는 도로가 일방통행으로 변경되고, 신호등이 재조정되며, 수천 명의 교통 요원이 고용되는 것을 보았지만, 교통 흐름과 안전을 개선하는 데 혼잡 통행료만큼 효과적인 프로그램은 본 적이 없습니다. 이 프로그램을 거의 완벽하게 시행해 준 주지사님과 MTA에 박수를 보냅니다."

Environmental Defense Fund(EDF)의 Andy Darrell 수석 고문은 이렇게 말했습니다. "1년이 지난 지금, 혼잡 통행료 프로그램은 더 깨끗한 공기, 더 안전한 거리, 더 건강한 도시라는 약속을 지켰습니다. 자동차가 줄어들면 오염이 감소하고, 버스가 더 빨라지며, 도시 전역의 지역사회에 더 깨끗한 공기가 제공됩니다. 그리고 이 프로그램은 교통 개선에 자금을 지원함으로써 매일 수백만 명의 사람들이 뉴욕시에서 합리적인 비용으로 생활할 수 있도록 하고, 주 전역에 양질의 일자리를 지원함으로써 뉴욕의 경제를 강화하고 있습니다. 뉴욕은 환경 리더십이 어떻게 경제적 기회를 창출하고 삶의 질을 향상시킬 수 있는지에 대한 국가적 모범을 보여주고 있습니다."

지역 계획 협회(Regional Plan Association) 회장 겸 최고경영자인 Tom Wright는 이렇게 말했습니다. "우리가 데이터를 보유한 모든 지표에서, 미국 최초의 혼잡 통행료 프로그램은 뉴욕시와 3개 주 대도시권 전역의 통근자와 주민 모두에게 긍정적인 결과를

가져왔습니다. 주민, 사업체, 통근자들은 더 깨끗해진 공기, 지연이 줄어든 더 빠른 이동, 개선된 대중교통 시스템의 이점을 누리고 있습니다. 뉴욕의 혼잡 통행료 프로그램은 그것이 적용되는 모든 지역사회 삶의 질을 향상시키는 정책 개입의 개념 증명으로서 매우 성공적임이 입증되었습니다. Hochul 주지사님께서 앞장서 주셔서 감사합니다."

자연자원보호위원회(Natural Resources Defense Council, NRDC)의 Eric A. Goldstein 뉴욕시 환경국장은 이렇게 말했습니다. "지금까지의 뉴욕시 혼잡 통행료 프로그램의 성공은 결코 우연이 아닙니다. 수년간의 계획과 분석, 대중 참여, 세밀한 주의가 모여 결실을 이룬 결과입니다. 하지만 프로그램 시행 1주년이 된 지금, 그 결과는 분명합니다. 혼잡 완화, 더 빨라진 통근 시간, 감소한 오염, 매일 수백만 명의 통근자를 이동시키는 이 지역의 대체 불가능한 교통망의 개선이 이루어졌습니다. 지금까지의 성과와 이 획기적인 교통 전략의 시행을 통해 앞으로 이루어질 진전에 대해 Kathy Hochul 주지사님, Janno Lieber MTA 의장님, 그리고 그들의 직원분들께 박수를 보냅니다."

StreetsPAC의 Eric McClure 사무국장은 이렇게 말했습니다. "뉴욕시의 혼잡 통행료 프로그램은 명백한 성공을 거두었으며, 모든 약속을 이행했습니다. 즉, 교통량 감소, 이동 시간 단축, 대기질 개선, 대중교통 시스템을 위한 중요한 수익 창출 등은 물론, 교통사고 감소와 보행자 및 소매 활동 증가와 같은 추가적인 성과도 있었습니다. 우리는 수십 년 전에 이를 도입했어야 했지만, 이제 그 첫 번째 기념일을 축하하게 되어 감사하게 생각합니다. 이 일이 이루어지도록 힘써주신 모든 분들께 축하의 말씀을 전합니다."

New York Building Congress 회장 겸 최고경영자인 Carlo A. Scissura는 이렇게 말했습니다. "1년이 지난 지금, 뉴욕의 혼잡 완화 프로그램은 우리가 사람들의 이동을 더 잘할 수 있도록 투자할 때, 전체 지역이 앞으로 나아간다는 것을 보여주었습니다. 불과 12개월 만에 이 프로그램은 노후화된 대중교통 시스템을 현대화하고 도시의 원활한 흐름을 유지하는 데 필요한 안정적인 자금 조달을 시작했습니다. 우리는 이미 주 전역에서 가속화된 복구 작업, 오랫동안 계획된 인프라 프로젝트의 진전, 우리 시스템을 움직이는 철도 차량과 장비를 제작하는 업스테이트 지역을 포함한 새로운 경제 활동을 목격하고 있습니다. 첫 해는 스마트한 정책이 교통 체증과 대기 오염을 줄이고, 더 강하고 친환경적이며 더욱 연결된 뉴욕을 위한 토대를 마련할 수 있음을 입증했습니다."

뉴욕주 메트로폴리탄 교통청(MTA) 산하 영구 시민 자문위원회(Permanent Citizens Advisory Committee, PCAC)의 Lisa Daglian은 이렇게 말했습니다. "모든 측면에서 혼잡 완화 프로그램은 첫 해에 기대를 뛰어넘는 성과를 거두었으며, 교통 체증으로 고통받던 우리 도시와 지역의 정체를 해소하면서 대중교통 이용자와 운전자 모두에게 혜택을 주고 있습니다. 이 프로그램의 오랜 지지자로서, 우리는 그 엄청난 성공을 매우 자랑스럽게 생각하며, 잘못된 비판자들로부터 이 프로그램을 계속해서 지키고 있다는 점 또한 자부합니다. 우리는 오늘의 기념비적인 이정표를 모든 뉴욕 주민들의 승리로 여기며, 이 역사적이고 혁신적인 프로그램을 실행하는 데 정치적 용기를 보여준 Hochul 주지사, MTA 지도부, 많은 분들께 감사드립니다."

CIVITAS의 Sharon Pope-Marshall 사무국장은 이렇게 말했습니다. "뉴욕시의 혼잡 통행료 프로그램은 교통량, 미세먼지 오염, 자동차 사고, 교통 관련 부상, 소음의 현저한 감소 등 부인할 수 없는 이점을 가져왔습니다. 데이터는 또한 혼잡 완화 구역 외부의 교통량도 감소했음을 보여줍니다. 이 프로그램은 메트로폴리탄 교통청(Metropolitan Transportation Authority)에 5억 달러의 상당한 신규 수익을 창출했습니다. 이 중요한 자금 지원은 도시 전역의 교통 인프라 및 기타 교통 관련 프로젝트를 발전시키는 데 도움이 될 것입니다. 대중교통에 대한 투자는 도시 계획의 핵심 원칙을 강화합니다. 즉, 효율적이고 접근성 높은 교통수단은 번영하고 지속 가능하며 회복력 있는 도시 지역사회를 지원하는 데 필수적인 연결고리입니다."

뉴욕 부동산 위원회(Real Estate Board of New York, REBNY)의 James Whelan 회장은 이렇게 말했습니다. "혼잡 통행료 프로그램은 뉴욕 주민들에게 실질적인 혜택을 가져다주었습니다. 교통량 감소, 대기질 개선, 중요한 교통 인프라 개선을 위한 필수적인 수익원이 그것입니다. 우리는 Hochul 주지사님께서 이 프로그램에 지속적으로 헌신하고 있는 점을 높이 평가하며, 앞으로 혼잡 통행료 프로그램을 통해 더욱 큰 혜택이 있을 것으로 기대합니다."

뉴욕 공익 변호사 협회 장애 정의 프로그램(New York Lawyers for the Public Interest Disability Justice Program)의 Christopher Schuyler 수석 변호사는 이렇게 말했습니다. "혼잡 통행료 프로그램은 모든 뉴욕 주민, 특히 장애인에게 이익이 됩니다. 혼잡 통행료는 지하철 접근성 개선 사업에 자금을 지원하고, 교통량을 줄여 Access-A-Ride 이용자와 응급 차량이 더 빠르게 목적지에 도달할 수 있도록 하며, 도로와 횡단보도를 휠체어 이용자를 포함한 모든 보행자에게 더 안전하게 만들어줍니다. 휠체어 이용자는 교통 관련 사고로 인해 불균형적으로 더 큰 피해를 입는 집단입니다. 또한, 혼잡 통행료는 해당 구역의 배출가스를 줄여 대기질을 개선하는 데에도 기여합니다. 1년이 지난 지금, 데이터는 혼잡 통행료 프로그램이 모든 뉴욕 주민들에게 대단한 성공임을 입증하고 있습니다!"

트라이스테이트 교통 캠페인(Tri-State Transportation Campaign)의 Renae Reynolds 사무국장은 이렇게 말했습니다. "1년이 지난 지금, 우리는 마침내 논쟁을 끝낼 수 있습니다. 혼잡 통행료 프로그램 도입은 뉴욕시뿐만 아니라 이 지역 전체와 이곳을 고향으로 여기는 모든 사람들에게 옳은 선택이었습니다. 교통량이 줄었고, 거리도 더 안전해졌으며, 사고와 소음 민원도 감소했습니다. 트럭 통행이 완화되고, 우리는 더 깨끗한 공기를 마실 수 있게 되었습니다. 우리는 오랫동안 기다려온 지하철 개선, 브롱크스에서 전식 사례 관리 프로그램 도입, 더 많은 방문객들이 이 도시가 제공하는 것들을 즐기는 모습을 보고 있습니다. 이는 이 세계적 수준의 도시가 우리가 상상했던 세계적 수준의 교통 시스템을 구축하고 있다는 증거이며, 앞으로 더 나은 날들이 기다리고 있다는 것을 보여줍니다."

Evergreen Action의 수석 교통 정책 책임자인 Liya Rechtman은 이렇게 말했습니다. "뉴욕에서 시행된 1년간의 혼잡 통행료 프로그램은 통근자들과 기후 모두에게 완전한

성공이었습니다. 뉴욕 주민들이 교통 체증이 줄어든 도로에 앉아 더 깨끗한 공기를 마시고, 오랫동안 기다려온 대중교통 업그레이드에 투자하고 있다는 사실에 저희는 매우 기쁩니다. 그리고 우리는 Trump 행정부로부터 계속되는 근거 없는 공격에 맞서 자리를 지켜준 Hochul 주지사님과 주의 지도자들에게 깊이 감사드립니다. 혼잡 통행료 프로그램은 앞으로도 계속될 것이며, 뉴욕 주민들이 그 혜택을 계속 누릴 수 있게 되어 저희는 매우 기쁩니다."

뉴욕 보전 유권자 연맹(New York League of Conservation Voters)의 Julie Tighe 회장은 이렇게 말했습니다. "1년이 지난 지금, 혼잡 통행료 프로그램은 뉴욕 주민들에게 약속했던 결과를 제공하고 있습니다. 교통 체증이 11% 감소했습니다. 이동 시간이 더 빠르고 신뢰할 수 있습니다. 버스, 기차, 지하철 이용객이 증가하고 있으며, MTA는 시스템 현대화와 더 자주, 더 신뢰할 수 있는 서비스를 제공하기 위해 150억 달러를 투자하고 있습니다. 본질적으로 혼잡 통행료 프로그램은 우리는 운전을 통해 기후 위기에서 벗어날 수 없다는 한 가지 단순한 진실을 반영합니다. 도로 위 차량 수를 줄임으로써 혼잡을 완화하는 동시에 수백만 뉴욕 주민이 의존하는 대중교통 시스템을 강화하고 있습니다. 우리의 지역사회와 일상생활을 개선하는 정책을 추진하려면 대담한 리더십이 필요합니다. 특히 처음에는 그 정책들이 모두에게 인기가 있지 않을 때 더욱 그렇습니다. Hochul 주지사가 혼잡 통행료 프로그램을 추진하여 뉴욕 주민들에게 실질적인 성과를 제공함으로써 바로 그것을 보여주었습니다."

라이더스 얼라이언스 정책 및 커뮤니케이션(Riders Alliance Policy & Communications)의 책임자인 Danny Pearlstein은 이렇게 말했습니다. "대중교통 이용자들이 조직적으로 행동해 혼잡 완화 정책을 이끌어냈고, 이 정책은 이제 초기 단계를 넘어 2년 차의 시작에서 큰 가능성을 보여주고 있습니다. 미국에서 가장 느린 버스들이 더 빨리 움직이고 있습니다. 새로운 수익은 지하철 서비스를 개선하고 역을 업그레이드하는 데 사용되고 있습니다. 뉴욕의 대기질이 점점 좋아지고 있습니다. 프로그램 반대자들이 위협했던 온갖 끔찍한 일들 중에서 단 하나만이 현실이 되었습니다. 성공은 다시 한 번 정부의 조치가 얼마나 가치 있는지 입증했으며, 평범한 뉴욕 주민들이 계속해서 함께 지속적인 도전에 맞설 수 있도록 용기를 북돋아 주었습니다."

허드슨 스퀘어 비즈니스 개선 지구(Hudson Square Business Improvement District, BID) 회장 겸 최고경영자인 Samara Karasyk은 이렇게 말했습니다. "홀랜드 터널 입구에 위치한 허드슨 스퀘어는 혼잡 통행료가 얼마나 효과적인지 직접 목격하고 있습니다. 거리의 자동차가 줄고 터널 통과 속도가 획기적으로 빨라지면서, 이 지역은 더욱 조용하고 안전하며 환영받는 분위기로 탈바꿈되었습니다. 보행자 활동이 해마다 거의 20% 증가했으며, 그 결과 대기질이 개선되고, 경적 소리가 줄었으며, 소매 및 상업 공간에서의 활력이 커지는 등 다양한 이점을 확인하고 있습니다. 허드슨 스퀘어 커뮤니티의 경우, 혼잡 통행료 프로그램은 사람들이 교통보다 우선시되는 더 건강하고 활기찬 환경을 만드는 데 도움이 되고 있습니다."

###

다음 웹 사이트에 더 많은 뉴스가 있습니다: www.governor.ny.gov
뉴욕주 | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418
주지사 사무실에 업데이트 신청하기: ny.gov/signup 81336번으로 NEW YORK 이라는 문자 메시지를
보내세요

[구독 취소](#)