



즉시 배포용: 2019 년 2 월 7 일

ANDREW M. CUOMO 주지사

CUOMO 주지사, 30%에 육박하는 메트로폴리탄 교통청(METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA) 요금 인상 저지 및 시스템의 추가적 악화를 막기 위해 입법부에 혼잡 요금제 입법 촉구

주지사는 또한 입법부에 최종적으로 책임 확립, 행정부 개혁, 무너진 시스템 재건을 위한 조치를 제안했습니다

혼잡 요금제와 더불어, 필요한 조치는 다음과 같습니다. 프로젝트를 위한 설계시공, 부정승차 방지, 내부 메트로폴리탄 교통청(MTA) 재조직, 실질자본 계획의 비용 결정 감사 실시, 메트로폴리탄 교통청(MTA) 이사회 재조직, 그리고 메트로폴리탄 교통청(MTA) 자본 프로젝트를 위한 혼잡 요금제 총액 사용제한 등입니다

데이터에 따르면, 극히 일부의 뉴욕 주민이 자동차를 이용해 중심 상업 지구로 통근하고, 혼잡 요금을 지불할 용의가 있는 통근자의 25%는 뉴욕 주 바깥에 살고 있습니다

Andrew M. Cuomo 주지사는 오늘 주 입법부(State Legislature)에 30% 가까운 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 요금 인상 혹은 교통 시스템의 추가적인 악화를 막기 위해 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 자본 프로그램에 자금을 지원할 혼잡 요금제를 입법할 것을 촉구했습니다. 더 나은 뉴욕을 위한 연합(Association for a Better New York)의 연설에서 주지사는 지속적으로 메트로폴리탄 교통청(MTA) 전용의 자금 흐름을 이어갈 수 있는 유일한 논리적이고 현실적인 선택지는 혼잡 요금제라고 말했습니다. 주지사는 혼잡 요금제를 2020 회계 연도 예산 계획에 포함시킨 바 있습니다. 그렇지 않다면 입법부는 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 톨비 및 임금 대량 인상분을 뉴욕 주민에게 부담시켜야 하는 위험이 있습니다.

혼잡 요금제와 더불어, 주지사는 또한 책임을 확립하고 수십 년간 무너져 온 시스템을 재건하기 위해 입법부에 제안한 일련의 조치를 간략히 설명했습니다. 입법안은 다음을 포함합니다. 대형 프로젝트의 고안 및 완료를 위한 프로세스 개선, 상승하는 예산 문제 및 운영 결함 해결, 실질자본 계획의 비용 결정, 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 주요 구조 개혁 등입니다.

Cuomo 주지사는 이렇게 말했습니다. “메트로폴리탄 교통청(MTA)은 수십 년간 구조적인 기능 문제 및 투자 중단으로 신음해왔습니다. 우리는 이 상황을 반전시키기

위해 더 많은 관리 노력과 자금이 필요합니다. 혼잡 요금제는 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 필요 자본에 자금을 충당할 수 있는 유일하게 논리적이고 현실적인 선택지입니다. 그리고 한 사람이 반드시 권한을 가지고 고용, 해고, 재조직에 대한 결정을 내려야 합니다. 입법부에 진짜 필요한 결정을 내리도록 투표를 하게 합니다. 혼잡 요금제 또는 톨비와 교통 요금 30% 인상 중 하나를 결정해야 합니다. 다른 선택지가 없기 때문에 둘 중 하나를 선택해야만 합니다. 만약 대중이 선출직 공무원들이 결정한 중요한 선택을 이해할 수 있다면, 혼잡 요금제는 실행될 것입니다.”

메트로폴리탄 교통청(MTA)은 개혁 추진과 연간 예산 보전을 위해 안정적인 자금 흐름 확보가 절실하게 필요합니다. 가능한 대안이 부족한 것을 고려하면, 유일한 실질적 선택지는 혼잡 요금제입니다. 혼잡 요금제는 60 번가 아래 맨해튼 중앙 상업지구(Manhattan Central Business District)에 진입하는 차량에 비용을 부담시키며, 이로 인해 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 향후 자본 계획을 위한 약 150 억 달러를 확보할 수 있습니다. 픽스 뉴욕 패널(Fix NYC Panel)은 다양한 요금제를 갖추고 있어, 일정한 시간대에 톨비를 낮추어 혼잡하지 않은 시간대에 이용하는 운전자에게 인센티브를 제공합니다. 이것은 전자 톨링 시스템을 통해 실행하게 됩니다. 자금은 메트로폴리탄 교통청(MTA) 자본 프로젝트를 위해서만 사용됩니다.

주지사는 발언을 통해, 혼잡 요금제가 뉴욕주 외 지역구에서 통근하는 통근자에게 최소한의 영향만을 미칠 것이라는 점을 강조했습니다. 주지사는 데이터를 인용하여 극히 일부의 뉴욕 주민이 자동차를 이용해 중심 상업 지구로 통근하고, 혼잡 요금을 지불할 용의가 있는 통근자의 25%는 뉴욕 주 바깥에 살고 있다는 점을 강조했습니다.

자동차를 이용해 맨해튼(Manhattan)으로 통근하는 거주자의 비율(미국 통계청(U.S. Census Bureau)의 2012-2016 미국인 공동체 설문조사 5년 예측)

브루클린 - 1.3%
퀸즈 - 2.2%
브롱크스 - 1.9%
스태튼 아일랜드 - 2.3%
웨스트체스터 - 2.2%
나소 - 1.8%
서퍽 - 0.8%

주지사는 입법부에 다음 조치를 제안했습니다:

1. **혼잡 요금제 통과:** 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 개혁 추진을 위해 안정적인 자금 흐름 확보가 절실하게 필요합니다. 가능한 대안이 부족한 것을 고려하면, 유일한 실질적 선택지는 혼잡 요금제 혹은 30%에 가까운 톨비 및 요금 인상과 추가적인 악화 뿐입니다. Cuomo 주지사는 혼잡

요금제를 강력하게 지지하며 반드시 주 입법부(State Legislature)에서 통과되어야 한다는 입장입니다. 혼잡 요금제는 60 번가 아래 맨해튼 중앙 상업지구(Manhattan Central Business)에 진입하는 차량에 비용을 부담시키며, 이로 인해 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 향후 자본 계획을 위한 약 150 억 달러를 확보할 수 있습니다. 최종적으로 결정권은 입법부가 가지고 있으며 주지사는 의원들에게 혼잡 요금제 혹은 톨비 및 요금의 대폭 인상 혹은 100 년이 된 시스템의 추가적 악화 중 결정을 내려달라고 촉구했습니다.

- 모든 프로젝트를 위한 설계시공 실행:** Cuomo 주지사는 2011 년 뉴욕 최초의 설계시공법을 통과시켰습니다. 설계와 시공을 한 계약에 통합시키는 설계시공은 주요 인프라 프로젝트의 행정 및 비용을 줄이고 민간 부문으로 책임을 이전했습니다. 뉴욕주는 최근 미국 내에서 가장 큰 공공 인프라 사업이었던 Mario M. Cuomo 주지사 브리지(Governor Mario M. Cuomo Bridge), 예상보다 빠른 4 년 앞선 2020 년 완공 예정인 새로운 코지우스코(Kosciuszko Bridge) 등을 포함한 모든 주요 프로젝트에 설계시공을 사용했습니다. 메트로폴리탄 교통청(MTA) 건설 프로젝트는 드물게도 시점이 딱 맞아 가장 효율적인 건설 방법인 설계시공을 사용하지 않았습니다. 뉴욕주는 설계시공이 아닌 주요 프로젝트는 실시하지 않습니다.
- 부정승차 폭발적 증가 방지:** 뉴욕시 교통국(New York City Transit Authority, NYCTA)는 최근 지하철 부정승차가 폭발적으로 늘어난 것을 확인했습니다. 최근 톨비를 지불하지 않는 사람의 수가 두 배로 늘어났습니다. 이로 인해 메트로폴리탄 교통청(MTA)이 연간 총 2 억 1500 만 달러의 비용을 부담하게 되었으며, 이는 2015 년의 1 억 1000 만 달러보다 늘어난 금액입니다.
- 메트로폴리탄 교통청(MTA) 내부 재조직:** 뉴욕시 교통국(NYCTA), 메트로폴리탄 교통청 교량터널부(MTA Bridges and Tunnels), 롱아일랜드 철도(Long Island Rail Road) alc 메트로노스(Metro-North) 등을 포함한 각 메트로폴리탄 교통청(MTA) 하부기관은 각기 인력, 광고, 엔지니어링, 법률, 회계 등을 포함한 업무 지원 시스템을 갖추고 있으며, 수천 개의 일자리를 창출했습니다. 주지사는 이러한 인력 과잉은 엄청난 낭비이며 매우 비효율적이기 때문에 간소화와 더 나은 조정이 필요하다고 믿습니다.
- 메트로폴리탄 교통청 자본 계획(MTA Capital Plan) 감사:** 워킹그룹에 따르면, 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 5 년 자본 계획은 400 억에서 800 억 달러로 예상됩니다. 주지사는 자본 계획의 실질적 비용을 알아볼 수 있도록 부정적발 감사를 요구하고 있습니다.
- 메트로폴리탄 교통청(MTA) 이사회 재구성권 단독 거부권:** 메트로폴리탄 교통청(MTA) 이사회는 23 명으로 구성되어 있습니다. 하지만 어떤 한 사람도 확실한 주도권을 가지고 있지 않습니다. 주지사는 다수를 구성하지 않는 회장 및 다섯 명의 이사를 선택합니다. 남은 이사회 인원 중, 시장이

네 명을 선택하고 뉴욕시 이외의 지역 카운티 행정책임자들이 일곱 명을 선택합니다. 게다가 메트로폴리탄 교통청(MTA) 이사회는 자체적으로 자본 계획을 통제하지 않습니다. 이사회에서 통과된 후에도 주지사, 상원 지도자, 의회 대변인가 각각 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 계획 전체 혹은 일부에 재량에 따라 거부권을 행사할 수 있습니다. 그리고 시장은 메트로폴리탄 교통청(MTA)이 시에 영향을 미치는 계획 전체에 대해 재량에 따라 거부권을 행사할 수 있습니다. 개혁된 행정부 및 일원화된 책임은 중대한 개혁으로 이어질 것입니다. 확실하게 지휘권이 배정되고 자금이 안정되면, 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 뉴욕이 마땅히 누려야 할 효과적이며 효율적인 모델로서 기능할 수 있을 것입니다.

7. **혼잡 요금제 창출 자금 사용 제한:** 혼잡 요금제 발생 총액을 오직 메트로폴리탄 교통청(MTA) 자본에만 사용할 수 있도록 제한합니다.

###

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

[구독 취소](#)