

즉시 배포용: 2019년 2월 26일

ANDREW M. CUOMO 주지사

CUOMO 주지사와 DE BLASIO 시장은 메트로폴리탄 교통청(METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY, MTA)을 전환하고 재정 지원하기 위한 10 가지 계획 발표

Andrew M. Cuomo 주지사와 Bill de Blasio 시장은 오늘, 메트로폴리탄 교통청(MTA)을 전환하고 이 기관을 위한 혁신적이고 지속적인 자금 흐름을 조성하는 제안을 발표했습니다. 이 제안은 혼잡통행료에 대한 공동 지지와 메트로폴리탄 교통청(MTA)을 개편하는 계획을 포함합니다.

1. 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 기관을 더 효율적이고 효과적으로 만드는 조직 개편 계획을 개발할 것입니다. 오래된 구조는 기존 6 개의 법인 사이의 공통 기능을 중앙집권화하는 방향으로 근본적으로 변경될 것입니다. 현재는 NYCTA, LIRR, Metro-North, MTA Capital Construction, MTA Bus, SI Railway 가 6 개의 별도 법인이 운영되고 있습니다. 1968 년 설계된 이 “지주회사”의 구조는 조정을 더 어렵고 더 큰 비용을 들게 만듭니다. 건설 관리, 법률, 엔지니어링, 조달, 인력 관리, 광고 등과 같은 모든 공통 기능을 중앙 운영으로 통합하고 효율화할 것입니다. 개별 부서는 기본적인 운영의 일일 관리에 집중할 것입니다. 이 구조조정 계획은 올해 6 월까지 완료될 것입니다. 이 구조조정 계획은 민간 부문과 다른 도시와 주에서 고용되어 최근에 새로 임명된 고위 및 중간 관리자에게서 나온 획기적인 아이디어와 새로운 조망을 창출할 문화의 변화와 결합하여야 합니다.

2. 메트로폴리탄 교통청 전환 계획(MTA Transformation Plan)에는 혼잡통행료 재정 모델이 포함될 것입니다. 전자 통행료 장치가 맨해튼의 61 번가 남쪽 거리로 정의된, 중심 업무 지구(Central Business District, CBD) 주위에 설치될 것입니다. FDR Drive 는 중심 업무 지구(Central Business District)에 포함되지 않을 것입니다. 전자 통행료 시스템은 지정된 교차 지점에서 맨해튼으로 들어오는 운전자가 이전에 지불했던 통행료를 고려할 것입니다. 이 시스템은 혼잡통행료제 시행을 위해 혼잡 기반 인프라의 설치를 적시에 완료하고, 현금이 없는 통행료 시스템을 경영하고 운영하기 위한 TBTA 의 전문성 및 뉴욕시 거리에서 인프라 설치의 사용과 영향을 위한 뉴욕시 기관들의 전문성을 인정하기 위해 뉴욕시와 메트로폴리탄 교통청(MTA) 간의 양해각서(Memorandum of Understanding, MOU)를 따라 설치되고 운영될 것입니다. 통행료는 비수기 시간을 위한 가변적인 할인을 제공할 것입니다. 긴급 차량은 혼잡통행료 징수 대상에서 제외가 될 것입니다. 중심 업무 지구(CBD)에 접근하는데 식별 가능한 어려움이 있거나 제한이 있는

개인과 장애인이 운전하거나 이들을 운송하는 차량을 포함하여, 중심 업무 지구(CBD)에 진입하는 제한된 차량 그룹에 기타 면제 또는 할인을 제공할 것입니다. 성장 요인으로 뉴욕시의 판매에서 나오는 새로운 인터넷 판매세의 고정된 금액과 대마초 소비세의 뉴욕주 및 뉴욕시 수익의 일부와 함께, 혼잡통행료 징수는 뉴욕주 및 뉴욕시의 세입으로 보충될 것입니다. 혼잡통행료 수익과 이러한 두 가지 세금은 지하철 체계, 새로운 신호, 새로운 지하철 차량, 선로 및 차량 수리, 접근성, 버스와 버스 체계 개선 및 대중교통 선택이 제한된 외곽 자치구의 지역에서 이용 가능한 수송 확대의 추가 투자를 중심으로, 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 자본 요구를 충족하는데 필요한 자금을 제공하기 위해 '자물통'에 놓이게 될 것입니다. 통행료는 전자 인프라가 구축되고 자본 계획(Capital Plan)이 완결되면 책정될 것이지만 어떤 경우에도 2020년 12월 이후로 정해지지 않을 것입니다.

3. 대중교통에 대한 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 요금은 비용 밀폐 조치와 개선된 관리를 통해 향후 몇 년 안에 통제되어야 합니다. 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 대중교통 요금 인상을 연간 2 퍼센트의 물가 상승으로 제한하여 운영할 수 있어야 합니다.

4. 모든 메트로폴리탄 교통청(MTA)의 이사회 임명이 수정될 것입니다. 따라서 모든 임기는 지정하여 선출된 임원의 재임 기간과 같이 끝날 것입니다.

5. 부정 승차를 막기 위해 뉴욕주와 뉴욕시의 협력이 필요합니다. 우리는 자발적인 요금 시스템을 가질 수 없으며 운영의 안정성을 보장하는 시스템을 유지해야 합니다. 뉴욕주는 메트로폴리탄 교통청(MTA)과 뉴욕주 및 지방 검사와 협력하여, 부정 승차를 범죄화하지 않고, 부정 승차, 제재 위반자를 방지하고, 시행을 늘리는 인력 및 역의 설계 수정과 함께, 시행 전략을 개발할 것입니다.

6. 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 실제 자산과 부채를 평가하기 위해 독립적인 감사를 받을 것입니다. 초기 감사는 늦어도 2020년 1월까지 완료되어야 합니다. 교통청이 가진 전망과 예측 및 자본 계획은 재정 신뢰성에 부담을 줍니다.

7. 자본 계획(Capital Plan)은 메트로폴리탄 교통청(MTA)와 재정적으로 관계가 없는 교통, 엔지니어링 및 정부 전문가 위원회로부터 검토를 받아야 합니다. (지역 교통체계 위원회 (Regional Transit Committee, RTC)) 이 위원회는 주지사, 시장 및 뉴욕주 하원의원 및 상원의원, 지하철 탑승자와 운전 통근자들을 대표하는 단체들에 의해 지명된 사람으로 구성될 것입니다. 지역 교통체계 위원회(RTC)는 또한 자본 계획(Capital Plan) 기금이 필요한 만큼 메트로폴리탄 교통청(MTA)이 제안한 통행료와 요금 인상을 검토할 것입니다.

8. 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 모든 주요한 건설 프로젝트와 "설계 건물"로 이어지는 계획 프로젝트를 맡을 것입니다. 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 주로 프로젝트 비용과 시기에 기반하여 민간 부분 경쟁에서 프로젝트 입찰을 필요한 시점까지 예비 도면을

작성할 것입니다. 성과에 대한 인센티브와 제제로 선정될 것입니다. 모든 주요 건설 프로젝트는 메트로폴리탄 교통청(MTA) 또는 그 자문 위원과는 관계가 없는 건설 및 엔지니어링 전문가들에 의해 검토를 받을 것입니다. 건설 검토팀은 코넬 공과 대학(Cornell School of Engineering)과 콜롬비아 공과 대학(Columbia School of Engineering)의 학장들이 이끌며, 예술 디자인과 기술이 배치되고 있는 것을 확인할 것입니다. 이 그룹은 또한 신호 체계 개선 방법론에 대한 계획을 검토하고, 특히 통신 기반 열차 제어 장치(Communications Based Train Control, CBTC)와 초광대역 무선기술(Ultra-Wide-Band, UWB)을 안전성과 적시성, 비용에 대해 비교하여 이용할 최적의 체계를 결정할 것입니다. 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 실패한 계약자들을 더 적극적으로 막을 것입니다.

9. 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 신호 수리, 수질 관리, 역의 개선, 철도 용접, 마찰 패드 설치, 쇄신의 노력 및 기타 서비스 개선을 포함한 지하철 운행 계획(Subway Action Plan)을 즉시 처리할 것입니다.

10. 주지사과 시장은 이러한 체계에서 조항을 발효시키기 위해서 입법부와 긴밀하게 협력할 것입니다.

###

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

[구독 취소](#)