



즉시 배포용: 2017 년 5 월 23 일

ANDREW M. CUOMO 주지사

**CUOMO** 주지사, 펜실베이니아 역(PENN STATION)에서 장기간 형성된 위기 상황을 해결하기 위한 적극적인 계획 발표

*펜실베이니아 역(Penn Station)의 단기 과제 및 장기 과제를 해결하기 위한  
태스크포스(Task Force) 설립*

*“메트로폴리탄 교통청 지니어스 대중교통 대회(The MTA Transit Genius Challenge)”를  
통해 지하철 시스템을 현대화하고 성수기에 운행 열차 수를 늘리며 혁신 전략을 요청하기  
위해 메트로폴리탄 교통청(MTA)에 도전*

Andrew M. Cuomo 주지사는 오늘, 펜실베이니아 역(Penn Station)에 단기간에 닥쳐올 위기와 전체 대중교통 시스템에 미치는 과급 효과로 시작되는 뉴욕의 교통 문제를 해결하기 위해 적극적인 조치에 대한 계획을 발표했습니다. 승객 수백만 명의 비용을 낭비하게 만든 지연 사태의 원인인 펜실베이니아 역(Penn Station)에서 발생한 탈선과 취소 사태를 해결하기 위한 주지사의 계획은 해당 지역의 대중교통 인프라의 중심부에 위치한 이 역의 만성적인 실패를 해결하기 위한 단기 및 장기 해결책 모두를 제공하고 있습니다. 이 역의 설계 당시 승객 수용량보다 3 배 이상 늘어난 평일 일간 60 만 명 이상의 사람들이 암트랙(Amtrak)과 연방정부 소유의 펜실베이니아 역(Penn Station)을 통해 이동하고 있습니다. 암트랙(Amtrak)은 여행 성수기 동안 펜실베이니아 역(Penn Station)에서 열차의 수를 약 20 퍼센트 줄인 가운데 수리 공사를 진행하겠다고 제안하고 있습니다. 그 결과 대안 교통 수단을 모색하고 있는 통근자들은 이미 승객이 만원인 지하철 시스템을 피해 도로와 교량으로 몰려들어 교통 체증의 원인이 될 것입니다.

Cuomo 주지사는 세 부분에 초점을 맞추고 있습니다.

- 펜실베이니아 역(Penn Station) 여름 위기에 대한 즉각적인 계획 개발
- 펜실베이니아 역(Penn Station)에서 실행 가능한 장기적인 관리 해결책을 추천하고 이 역을 팔리 트레인 홀(Farley Train Hall)과 게이트웨이 터널(Gateway Tunnel)을 통해 21 세기 대중교통 허브로 변모시키는 계획

- 뉴욕시 지하철 시스템을 현대화하고 만원 탑승과 지연 사태를 줄이기 위해 성수기에는 열차 수를 늘리도록 메트로폴리탄 교통청(Metropolitan Transportation Authority, MTA)에 도전

종합적인 방식으로 펜실베이니아 역(Penn Station)의 문제를 처리하는 것은 뉴욕의 교통 문제를 해결하기 위한 첫 번째 걸음입니다. 특히 암트랙(Amtrak)의 서비스를 줄여서 발생하는 펜실베이니아 역(Penn Station)의 문제로 인해 이미 만원 상태인 뉴욕시 지하철의 과밀 상태를 더 악화시킬 것입니다. 단기적인 교통문제 해결책과 더불어 장기적인 시스템 변경안을 개발하기 위해 주지사는 주요 교통 전문가들 및 이해 관계자들로 구성된 태스크포스(Task Force)를 수립하고 있습니다. 또한 Cuomo 주지사는 지하철 시스템의 시스템 상의 과제에 대한 해결책을 재구상하기 위한 대회인 “메트로폴리탄 교통청 지니어스 대중교통 대회(The MTA Genius Transit Challenge)”를 제안하고 있습니다.

**Cuomo 주지사는 이렇게 말했습니다:** “황폐화된 펜실베이니아 역(Penn Station)의 더 이상 견디기 힘든 상황과 지하철 시스템 전반에 걸친 지연사태 및 기능 장애의 파급 효과는 한계점에 도달했습니다. 따라서 우리는 지금 이렇게 늘어나고 있는 문제점, 시대에 뒤진 인프라의 업그레이드에 대한 단기 해결책 및 장기 해결책 양쪽 모두를 찾고 현재와 미래 세대 뉴욕 주민들의 요구를 반드시 충족시키기 위한 종합적인 행동 계획을 반드시 제정해야 합니다. 이 다각적인 활동은 이 시스템의 만성적인 실패를 해결하고 우리 시스템이 최고의 역량을 발휘할 수 있도록 대단히 중요하지만 오랜 기간 실행이 지체된 업그레이드 공사를 추진할 것입니다. 수십 년간 방치된 후 이제 우리의 교통 시스템을 실질적으로 변화시키는 기회를 잡아야 할 시점이 되었습니다.”

[여기](#)에서 주지사의 프리젠테이션을 보시기 바랍니다.

### **펜실베이니아 역 태스크포스(Penn Station Task Force)**

펜실베이니아 역(Penn Station)에 조언을 제공하는 태스크포스(Task Force) 구성원들은 다음과 같습니다.

- Matthew J. Driscoll 뉴욕주 교통부(New York State Department of Transportation) 커미셔너
- Peter King 연방 하원의원
- Kevin Law 롱아일랜드 협회(Long Island Association) 회장
- Richard LeFrak 르프락(LeFrak) 최고경영자
- Joe Lhota 뉴욕대학교 란곤 의료센터(NYU Langone Medical Center) 선임 부센터장 겸 부학장 및 수석 보좌역

- 하원의원 Jerrold Nadler
- Charles Rangel 전직 연방 하원의원
- Steve Roth 보나도 리얼티 트러스트(Vornado Realty Trust) 회장 겸 최고경영자
- John Samuelson 미국 운송 노동자 조합(TWU) 100 번 지부(Local 100) 지부장
- Tom Wright 지역계획 협회(Regional Plan Association) 회장
- Carl Weisbrod 에이치알 앤드 에이(HR&A) 수석 고문
- 뉴욕시 후보
- 나소 후보
- 서퍽 후보

### 펜실베이니아 역(Penn Station) 여름 위기에 대한 즉각적인 계획 개발

이 태스크포스(Task Force)는 두 가지 영역에 초점을 맞출 예정입니다. 첫째, 여름에 암트랙(Amtrak) 서비스가 줄어들 경우 대처하기 위한 대안 교통 해결책 개발 다음 사항들이 고려됩니다.

- 주차 환승시설(Park and Ride) 운영
- LIE 다인승 차량 전용 (High Occupancy Vehicle, HOV) 차선에 대해 수정된 규제사항
- 롱아일랜드 고속 페리
- 개인 소유 고속버스 서비스

### 펜실베이니아 역(Penn Station)에서 실행 가능한 장기적인 관리 해결책을 추천하고 이 역을 팔리 트레인 홀(Farley Train Hall)과 게이트웨이 터널(Gateway Tunnel)을 통해 21 세기 대중교통 허브로 변모시키는 계획

이 태스크포스(Task Force)는 또한 펜실베이니아 역(Penn Station)을 위해 제안된 모든 장기적인 관리 해결책의 실행 가능성을 평가할 것입니다. 이것은 펜실베이니아 역(Penn Station)의 물리적인 구조물 및 대중교통 운영을 괴롭히는 시스템 상의 문제에 대한 장기적인 전략적 해결책을 제정할 수 있는 기회입니다.

Cuomo 주지사는 태스크포스(Task Force)가 다음 세 가지 옵션을 고려할 것을 제안하고 있습니다.

1. 뉴욕주가 펜실베이니아 역(Penn Station)을 인수할 것입니다. 긴급 수리를 단행하고 펜실베이니아 역(Penn Station)을 장기간 운영하기 위해 주정부는 공공 및 민간 파트너십을 통한 설계 및 시공 계약 방식을 활용할 것입니다. 이러한 활동의 일환으로, 재구성되고 통합된 대중교통 허브를 만들기 위해 주정부는 게이트웨이 터널(Gateway Tunnel)과 함께 펜실베이니아 역(Penn)을 새로운

롱아일랜드 철도(LIRR) 콘코스인 팔리 트레인 홀(Farley Train Hall)에 결합할 것입니다.

2. 항만청(Port Authority)이 펜실베이니아 역(Penn Station)을 인수할 것입니다.

항만청(Port Authority)은 긴급 수리 공사를 관리하기 위해 공공 및 민간 파트너십을 개시하고 또한 펜실베이니아 역(Penn Station)의 장기간 운영을 책임질 것입니다. 이러한 활동의 일환으로, 재구성되고 통합된 대중교통 허브를 만들기 위해 항만청(Port Authority)은 게이트웨이 터널(Gateway Tunnel)과 함께 펜실베이니아 역(Penn Station)을 새로운 롱아일랜드 철도(LIRR) 콘코스인 팔리 트레인 홀(Farley Train Hall)에 결합할 것입니다.

3. 암트랙(Amtrak)은 민간 계약자를 활용합니다. 현재 미국 대부분의

암트랙(Amtrak) 터미널은 암트랙(Amtrak)이 운영하는 것이 아니라 자격있는 운영업체가 운영하고 있습니다. 이 모델은 펜실베이니아 역(Penn Station)에서도 채택될 수 있습니다.

### 뉴욕시 지하철 시스템을 현대화하기 위해 메트로폴리탄 교통청(MTA)에 도전하는 대회

메트로폴리탄 교통청(MTA) 지하철 시스템은 113년의 역사를 자랑하며 일간 승객수는 거의 600만 명에 이릅니다. 이것은 지나치게 과밀한 승객 수용입니다. 그리고 지난 50년 동안 만성적인 자금 부족 상황을 겪어 왔습니다. 설령 메트로폴리탄 교통청(MTA)이 주정부의 83억 달러를 포함하여 295억 달러의 자본 계획을 가지고 있을 지라도 이 지하철 시스템은 심각한 파손 상태에 놓여 있습니다. 지난 주, 주지사는 296억 달러 자본계획의 이행을 가속화하도록 메트로폴리탄 교통청(MTA)에 요청했습니다. 또한 주지사는 관리 구조, 자연 사태, 만원 승객 등과 관련된 즉각적인 문제를 해결하기 위해 고안된 6단계 계획(6 Point Plan)을 구현하도록 메트로폴리탄 교통청(MTA)에 지시를 내렸습니다.

하지만 표준 해결책은 구현하는 데 너무 오랜 시간이 걸리며 이 시스템을 괴롭히는 모든 문제를 해결하지 못하고 있습니다. 뉴욕시 지하철 시스템의 현재 상태를 고치기 위해서는 고정관념의 틀을 깨는 생각과 혁신적인 해결책이 필요합니다. Cuomo 주지사는 승객의 과밀 현상을 완화하고 자연 사태를 줄이면서 더 안정적인 서비스를 확보하기 위해 모든 목표를 교통 혼잡 기간의 시간당 운송량을 늘리는 데 집중하여 이 시스템을 통해 시스템 상의 과제에 대한 해결책을 재구성하기 위한 대회인 “메트로폴리탄 교통청 지니어스 대중교통 대회(The MTA Genius Transit Challenge)”를 제안하고 있습니다. 6월에 이 국제적인 대회는 지하철에서 가장 번거로운 세 가지 기술 및 설계 문제를 해결하기 위해 기술, 엔지니어링, 비즈니스 분야의 참가자들을 소집할 예정입니다.

- 메트로폴리탄 교통청(MTA)이 교통 혼잡 기간 동안 시간당 열차 수를 확장할 수 있도록 보다 빠르고 효율적인 방법으로 노후된 신호 시스템 문제를 처리하기.

- 지하철 시스템 노후 차량 문제를 해결하기. 전략에는 현행 지하철 차량 개조, 기존 시스템 업그레이드, 유지 보수 프로그램/프로토콜 개선, 새로운 차량의 신속 배송 등이 포함될 수 있습니다.
- 터널을 포함하여 전체 지하철 시스템에 설치할 수 있는 무선 전화 및 무선 인터넷(WiFi) 연결을 위한 통신 기술 설계하기.

주정부는 세 범주 모두에서 최고의 아이디어에 대해 100 만 달러의 “지니어스(Genius)”상을 제공할 것입니다. 그리고 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 해당 시스템을 계약할 것으로 예상됩니다.

메트로폴리탄 교통청 지니어스 대중교통 대회(The MTA Genius Transit Challenge) 심사위원은 다음과 같습니다.

- Sarah Feinberg 전 연방 철도국(Federal Railroad Administration) 관리자
- Daniel Huttenlocher, 코넬 테크(Cornell Tech) 학장 겸 부 교무처장
- Charles Phillips 인포(Infor) 최고경영자
- Kristina Johnson 뉴욕 주립 대학교(SUNY)의 선출직 명예총장
- Greg Brown 모토로라 솔루션스(Motorola Solutions) 회장 겸 최고경영자
- Nick Grossman 유니온 스퀘어 벤처스(Union Square Ventures) 제너럴 매니저
- Eliot Horowitz 몽고디비(MongoDB) 공동 설립자 및 기술 담당 책임자
- Balaji Prabhakar 스탠퍼드 대학교(Stanford University) 전기 공학 및 컴퓨터 공학과 교수

뉴욕시 지하철 시스템은 665 마일의 철도, 24 개 선로를 일 년 365 일, 주 7 일, 24 시간 쉬지 않고 운영하고 있습니다. 매일 600 만 명의 승객을 나르는 서비스에 대한 요구는 역사적인 수준에 이르렀습니다. 뉴욕시 교통부(New York City Transit)는 반드시 늘어나는 수요를 수용하여 시, 주, 지역의 경제를 이끄는 엔진 역할을 지속적으로 수행해야 합니다.

### 뉴욕시 지하철 신호 시스템 개선

기존의 고정 블록형 신호 시스템(fixed-block signal system)은 100 여 년 전에 설계되었으며 현재 거듭되는 수리가 필요하고 신뢰도가 점점 내려가는 상황입니다.

이 지하철 신호에 대한 대부분의 자본 투자는 이 시스템의 용량을 확대하는 것이 아니라 “양호한 수리 상태(state of good repair)”에 집중되어 왔습니다. 최근에 출범한 295 억 달러의 메트로폴리탄 교통청 재정 계획(MTA Capital Plan)에는 신호 체계에 대한 275,000 만 달러 이상을 투자액과 통신 기반의 열차 제어(Communication Based Train

Control) 설치에 투자할 10 억 달러가 포함되어 있습니다. 기타 신호체계에 대한 투자는 6 신호 연동 장치(six signal interlockings) 현대화 지원금 약 85,000 만 달러, 기존 신호체계 업그레이드 지원금 25,000 만 달러 등이 포함됩니다.

이번 대회는 이런 해결책의 실행을 촉진하는 데 목표를 두어 시스템 운행이 빨라지는 더 선진적이고 신뢰성이 있는 신호 서비스를 찾는 데 의미가 있습니다.

## 보다 나은 지하철 차량을 시스템에 도입

이 지하철 차량은 승객의 차량 탑승을 위해 가장 효율적인 방식으로 설계되지 않았습니. 지하철 차량의 출입문 개폐 횟수는 매일 700 만 회 가량 됩니다. 따라서 출입문은 차량 관련 오류를 일으키는 주요 원인입니다. 현재 가장 빠른 새 차량 제작에 3 년이 걸린다고 합니다. 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 2017 년 가을에 처음으로 도착하는 300 대의 신형 R179 지하철 차량의 인도를 가속화하고 있으며 2018 년 9 월에 전부 인도될 예정입니다. 이밖에 뉴욕시 교통부(New York City Transit)는 450 대의 신형 R211 차량 인도에 박차를 가할 것입니다.

최근에 메트로폴리탄 교통청(MTA)은 출입문 걸림, 마스터 제어 시스템 및 냉난방 시설 문제를 포함하여 자주 발생하는 서비스 중단과 승객들 불편을 일으키는 문제를 해결하는 6 단계 계획(six-point plan)을 발표하였습니다. 이 대중교통 시스템은 고장 수리를 중심으로 하는 유지보수 방식보다는 더 종합적인 진단 데이터 중심 접근 방식을 통해 문제를 미연에 방지하는 유지보수 방식이 필요합니다.

## 지하철 터널 내의 통신 연결성 향상

메트로폴리탄 교통청(MTA)은 지난해 말까지 지하철 시스템 내 각 역에 무선 전화 및 무선 인터넷(Wi-Fi) 연결을 확보하는 데 성공했습니다. 그러나 지하철 터널 내에서는 아직 연결이 되지 않습니다. 지하철 터널은 좁기 때문에 케이블과 기타 필요한 무선 인터넷(Wi-Fi) 장비 설치에 어려움이 있습니다. 표준 산업 전략으로는 터널 내 무선 인터넷(Wi-Fi) 설치는 철로 서비스를 완전히 멈춰야 설치할 수 있습니다.

그에 대한 대안 계획의 개발이 이번 대회의 중요한 고려사항입니다. 참여 방법에 대한 정보를 원하시면 [www.ny.gov/MTAGeniusTransitChallenge](http://www.ny.gov/MTAGeniusTransitChallenge) 를 방문하시기 바랍니다.

**Jerrold Nadler 연방 하원의원은 이렇게 말했습니다:** “암트랙(Amtrak)의 주요 쟁점은 자금 부족이었습니다. 따라서 연방정부는 이 필수적인 교통 네트워크에 대한 지원금을 제공해야 하는 책임과 의무를 모두 지닙니다. 이것은 뉴욕주에만 중요한 것이 아니라 북동부 회랑 지대 전체를 위해 중요한 일입니다. 저는 이렇게 대단히 중요한 교통 문제를 해결하기 위해 태스크포스(Task Force)에 참여하여 Cuomo 주지사님과 함께 일하게 된 것을 기쁘게 생각합니다. 우리는 이 교통 네트워크와 일반 승객들에게 미칠 수 있는

영향을 포함하여 다양한 모든 제안을 철저히 검토해야 합니다. 이는 민영화와 관련하여 특히 중요한 문제가 될 것이며 저는 그 잠재적인 효과에 대해 정말로 우려하고 있습니다.”

**Peter King** 연방 하원의원은 이렇게 말했습니다: “펜실베이니아 역(Penn Station)의 비참한 상황은 전체 다운스타이트 지역, 특히 수십만 명의 롱아일랜드 철도(Long Island Rail Road, LIRR) 통근자들에게 영향을 주고 있습니다. 저는 펜실베이니아 역 태스크포스 (Penn Station Task Force)에 저를 지명해 주신 주지사님께 감사드립니다. 장단기 해결책에 도달하기 위해 다른 구성원들과 협력할 수 있기를 기대하고 있습니다.”

**John J. Flanagan** 뉴욕주 상원 다수당 원내총무는 이렇게 말했습니다: “롱아일랜드, 허드슨 밸리, 뉴욕시 등에 거주하는 주민들은 출근할 때나 가족 및 사랑하는 사람들과 시간을 보내기 위해 밤에 집으로 퇴근할 때나 신뢰할 수 있는 21 세기 대중 교통 시스템을 이용할만한 자격이 있습니다. 지금 당장은 그 필요를 충족시키지 못하고 있기 때문에 뉴욕 주민들이 지연 사태, 취소 사태, 공감 능력 부족 등에 시달리고 있습니다. 그들은 무언가 일이 이루어지기를 원합니다. 저는 오늘 이러한 조치를 발표하는 뉴욕주 상원의 인프라 및 자본 투자위원회(Senate's Committee on Infrastructure and Capital Investment)의 위원장이며 롱아일랜드 통근자들을 위한 챔피언인 뉴욕주 상원의 동료인 Elaine Phillips 뉴욕주 상원의원을 포함하여 주지사님 그리고 다른 분들과 힘을 합치게 된 것을 기쁘게 생각합니다. 이것은 당파적인 문제가 아닙니다. 삶의 질에 관련된 문제인 것입니다. 가능한 한 신속하게 결과를 얻기 위해 우리 모두가 함께 협력하는 것이 대단히 중요합니다. 저는 주지사님의 리더십에 감사드리며 우리가 도출해 낼 수 있는 해결책에 매우 흥분한 상태입니다.”

**Carl Heastie** 뉴욕주 하원의장은 이렇게 말했습니다: “매일 수십만 명의 뉴욕 주민들이 일상적인 통근 길의 일환으로 펜실베이니아 역(Penn Station)에 의지하고 있습니다. 하지만 불행하게도 현재의 상황은 혼란과 지연 상황을 발생시켰습니다. 이번 달에 메트로폴리탄 교통청(Metropolitan Transportation Authority)과 롱아일랜드 철도(Long Island Rail Road)의 시스템 전체 운영에 미치는 영향을 조사하기 위해 기업, 기관, 위원단 위원회(Corporations, Authorities and Commissions Committee)의 Jeffrey Dinowitz 위원장의 주도로 하원에서 암트랙(Amtrak)의 펜실베이니아 역 인프라 개선 프로그램(Penn Station Infrastructure Renewal Program)에 관한 공청회를 가졌습니다. 설령 암트랙(Amtrak)이 올 여름 비상 수리에 대해서 발표할지라도 이 공사는 서비스의 20 퍼센트를 중단할 것을 요구할 것이며 그것은 이미 견딜 수 없는 조건에 처한 상황을 더욱 악화시킬 것입니다. 오늘 저는 펜실베이니아 역(Penn Station)에서 현재 진행중인 문제와 많은 수리를 필요로 하는 문제들을 해결하기 위한 즉각적인 자금 지원을 연방정부에 요청하는 일에 Cuomo 주지사님과 뉴욕 연방 하원의원 대표단(New York Congressional Delegation)에 동참하고 있습니다.”

**Steve Bellone** 서퍽 카운티 행정책임자는 이렇게 말했습니다: “뉴욕의 노후화된 인프라는 수년간 계속 커져가는 문제였습니다. 하지만 우리는 이제 롱아일랜드에서

문제의 한계점에 봉착했습니다. 우리는 반드시 이 문제에 대한 해결책을 찾고 우리의 교통 네트워크가 현재와 미래 세대의 요구를 충족시킬 수 있도록 단호한 조치를 취해야만 합니다. Cuomo 주지사님은 주요 인프라 프로젝트에 대해 이야기만 하는 것이 아니라 실제로 그 프로젝트들을 완료할 수 있다는 것을 우리 정부의 능력으로 입증해 왔습니다. 주지사님의 리더십에 따라 우리는 더 나은 미래를 위해 오늘을 만들어 가고 있습니다. 따라서 저는 이 적극적인 계획에 대해 주지사님과 협력하게 된 점에 자부심을 느끼고 있습니다.”

**Edward P. Mangano** 나소 카운티 행정책임자는 이렇게 말했습니다: “롱아일랜드 철도(Long Island Rail Road)는 북미에서 가장 분주한 통근 열차이며 나소 카운티 경제에 필수적인 요소입니다. 저는 펜실베이니아 역(Penn Station)의 기능 장애를 해결하고 롱아일랜드 철도(Long Island Rail Road) 통근자들을 도우려는 Cuomo 주지사님의 리더십에 감사드립니다.”

**Scott Stringer** 뉴욕시 감사관은 이렇게 말했습니다: “수년간 투자를 거의 하지 않은 펜실베이니아 역(Penn Station)은 우리의 요구를 충족시키지 못하고 뉴욕 주민에 대한 기준에 부합하는데 실패하면서 그 역기능이 참을 수 없는 지경에 이르렀습니다. 이 다각적인 계획을 통해 Cuomo 주지사님은 이 문제를 예방하고 미래를 위해 더 나은 시스템을 구축하기 위한 조치를 취하고 있습니다. 저는 우리 시민들의 요구 사항을 해결하고 모든 뉴욕 주민들이 자랑스러워 할 수 있는 시스템을 만들기 위해 Cuomo 주지사님과 협력하기를 기대하고 있습니다.”

**Melissa Mark-Viverito** 뉴욕시 의회(New York City Council) 의장은 이렇게 말했습니다: “뉴욕은 세계를 선도하는 도시이며 신뢰할 수 있는 견고한 대중 교통 시스템은 우리 도시를 유지하고 우리 사업을 운영하는 데 도움이 되는 동맥입니다. 저는 Cuomo 주지사님이 커다란 구상을 가지고 뉴욕시와 롱아일랜드 주민들을 위해 대중교통의 부담을 줄이기 위한 중요한 조치를 취하신 점에 대해 찬사를 보냅니다. 그리고 대단히 중요한 교통 인프라에 대한 우리의 투자를 강화하기 위해 정부의 모든 공직자 동료들과 계속 협력할 수 있기를 기대하고 있습니다.”

**John Samuelsen** 미국 운송 노동자 조합(TWU) 100 번 지부(Local 100) 지부장은 이렇게 말했습니다: “Cuomo 주지사님의 리더십에 따라 뉴욕은 미래를 위한 준비를 하고 있습니다. 라구아디아 신공항(new LaGuardia Airport)에서부터 새로운 타판지 브리지(new Tappan Zee Bridge)까지 주지사님은 우리 시대의 가장 복잡한 인프라 문제를 해결할 수 있는 탁월한 기록을 보유하고 있습니다. 우리의 교통 인프라 네트워크를 구축하는 일은 일자리를 만들어내고 유지하며 근면한 뉴욕 주민들의 경제적 안전에 이르는 통로가 되고 있습니다. 우리 교통 네트워크 시스템 상의 문제에 대처하기 위한 이 새롭고 종합적인 계획을 통해 Cuomo 주지사님은 다시 한번 모든 뉴욕 주민들의 삶을 향상시키기 위한 조치를 취하고 있습니다.”



**Joe Lhota** 뉴욕대학교 랭곤 의료센터(NYU Langone Medical Center) 선임 부센터장 겸 부학장 및 수석 보좌역은 이렇게 말했습니다: “북동부 회랑지대를 따라 이동하는 통근자와 여행자들 모두 펜실베이니아 역(Penn Station)의 혼란스러움과 뉴욕의 대중교통 시스템 전체를 괴롭히는 지연 사태에 시달리고 있습니다. 주지사님은 수십 년 동안 지속되어 온 시스템상의 문제를 해결하고 우리의 교통 시스템이 현재와 미래의 뉴욕 주민들의 요구를 충족시킬 수 있도록 현명한 실천 계획을 세웠습니다. 저는 주지사님의 리더십에 박수를 보냅니다. 그리고 뉴욕이 누려야 할 세계적 수준의 교통 인프라를 구축하기 위해 함께 협력할 것을 기대하고 있습니다.”

###

다음 웹사이트에 더 많은 뉴스가 있습니다: [www.governor.ny.gov](http://www.governor.ny.gov)  
뉴욕주 | Executive Chamber | [press.office@exec.ny.gov](mailto:press.office@exec.ny.gov) | 518.474.8418