



Governor Andrew M. Cuomo
State of New York



Governor Chris Christie
State of New Jersey

즉시 배포용: 2017년 12월 14일

CUOMO 주지사 및 **CHRISTIE** 주지사, 새로운 게이트웨이 터널(**GATEWAY TUNNEL**)의 지분 절반에 해당하는 뉴욕과 뉴저지 주의 지분 **100 퍼센트**를 재정 지원하겠다는 공약 발표

*뉴욕주의 공약 17억 5,000만 달러, 뉴저지 트랜짓(**NJ TRANSIT**)의 공약 19억 달러*

항만청의 공약 이행금 19억 달러를 합산하여 55억 5,000만 달러가 된 재정 지원금 총액

Andrew M. Cuomo 주지사와 Chris Christie 주지사는 오늘, 새로운 게이트웨이 터널(**Gateway Tunnel**)의 뉴욕과 뉴저지의 지분 **100 퍼센트**를 재정 지원하겠다는 공약을 발표했습니다. 이 공약은 연방 정부가 뉴욕과 뉴저지를 연결하는 선형 교통로인 노스이스트 코리도(**Northeast Corridor**)의 핵심 구간인 게이트웨이 터널(**Gateway Tunnel**) 프로젝트의 **50 퍼센트**를 재정 지원한다는 **2015년 기본 합의서(2015 framework agreement)**를 따른 것입니다. 이 프로젝트는 미국에서 가장 시급하고 중요한 주요 인프라 프로젝트입니다.

127억 달러 규모의 게이트웨이 허드슨 터널 프로젝트(**Gateway Hudson Tunnel Project**)는 다음과 같은 세 가지 요소로 구성됩니다. (i) 새로운 복선 터널, (ii) 허드슨 야드 콘크리트 케이싱(**Hudson Yards Concrete Casing**), (iii) 기존의 암트랙 노스 리버 터널(**Amtrak North River Tunnel**)의 복구. 오늘 발표된 공약에는 뉴저지 트랜짓(**NJ Transit**)의 **19억 달러**, 뉴욕주의 **17억 5,000만 달러**, 뉴욕뉴저지항만청 커미셔너 위원회(**Port Authority of New York and New Jersey Board of Commissioners**)의 이전 공약 이행금 **19억 달러**가 포함되어 있습니다. 이 공약들은 합산하여 총액 **55억 5,000만 달러**에 이르며 일정상 이 프로젝트의 가장 시급한 요소들에 대한 지역 지분의 **100 퍼센트**에 대해 다음과 같이 충분한 재정 지원을 하게 됩니다. **127억 달러**의 공사 비용 중 **111억 달러**를 집행하는 새로운 터널 건설과 허드슨 야드 콘크리트 케이싱(**Hudson Yards Concrete Casing**)

Cuomo 주지사는 이렇게 말했습니다: “이 게이트웨이 터널(Gateway Tunnel)은 전체 노스이스트 지역의 장기적인 활력을 위해 대단히 중요하며 미국에서 가장 중요한 인프라 프로젝트 중 하나입니다. 우리가 뉴욕주 전 지역의 모든 인프라를 재건하겠다고 한 만큼 재정과 관련된 공약에 해당하는 지분에 대해 뉴욕주는 자금 지원을 강화하고 있습니다. 이제 연방 정부는 나머지 절반을 위한 기금 마련과 이 긴급하고 오래 방치된 프로젝트의 완공을 실현하겠다는 공약을 반드시 이행해야 합니다.”

Christie 주지사는 이렇게 말했습니다: “오늘 우리가 발표한 공약은 허드슨 리버 터널 프로젝트(Hudson River Tunnel Project) 공사의 중추적인 이정표입니다. 올해 초 포털 노스 브리지 프로젝트(Portal North Bridge Project)의 조기 공사를 필두로 올해 우리가 개시한 공사를 토대로 하고 있습니다. 이는 이 프로젝트가 연방 자본 투자 보조금(federal Capital Investment Grant funds)을 얻기 위해 즉시 경쟁에 돌입하도록 만듭니다. 허드슨 터널 프로젝트(Hudson Tunnel Project)는 지역 및 국가 경제에 대단히 중요하며 기존의 노스 리버 터널(North River Tunnel)의 두 개의 튜브 중 하나를 폐쇄하는 잠재적으로 재앙이 되는 시나리오를 방지합니다. 기존 터널의 복원과 함께, 이 프로젝트를 통해 향후 승객이 늘어날 수 있도록 뉴저지와 뉴욕 사이의 선로 4 개가 허드슨 리버(Hudson River) 아래를 지나 중요한 노스이스트 코리도(Northeast Corridor)로 이어지게 될 것입니다.”

배경 설명

허드슨 리버 터널 프로젝트(Hudson River Tunnel Project)는 지역 및 국가 경제 및 환경 복지에 대단히 중요합니다. 1910 년에 개통된, 뉴저지에서 뉴욕시로 횡단하는 유일한 도시 간 여객 철도인 기존의 암트랙 노스 리버 터널(Amtrak North River Tunnel)은 2012 년 10 월 슈퍼스톰 샌디(Superstorm Sandy)로 인해 바닷물이 범람하여 심각하게 침수되는 피해를 입었습니다. 바닷물의 염화물이 이 터널의 구조적, 기계적, 전기적 인프라 시설 전체에 남아 있습니다. 이 문제를 더욱 복잡하게 만드는 문제는 허드슨 리버(Hudson River)를 건너 뉴욕의 펜실베이니아 역(Penn Station New York)에 이르는 경로를 이중으로 만드는 능력이 부족하여 단일 장애 지점(single point-of-failure)이 발생할 수 있습니다. 선형 교통로인 노스이스트 코리도(Northeast Corridor, NEC)를 위아래로 횡단하는 일일 통근자와 도시 간 여객 20 만 명에게 피해를 입히는 재앙적인 지연을 초래하는 계획된 서비스 중단 또는 비상사태 시 발생하는 모든 서비스 중단은 철도 운행 서비스를 실질적으로 줄이거나 중단시킬 수 있습니다.

이 프로젝트 공사는 새로운 허드슨 리버 터널(Hudson River Tunnel) 공사를 완공하기 전에 기존의 암트랙 노스 리버 터널(Amtrak North River Tunnel)의 두 개의 튜브 중 하나를 폐쇄해야 하는 재앙적인 시나리오를 피하기 위해 필요합니다. 기존의 암트랙 노스 리버 터널(Amtrak North River Tunnel)의 튜브 하나를 폐쇄할 경우 교통 수용량이 최대 75 퍼센트까지 줄어들 수 있습니다. 일반적으로 이 터널을 이용하는 시간당 24 대의 열차는 이 지역의 경제에 심각한 손상을 입힐 수 있으며 전국적으로 피해를 미칠 수 있는

시간당 6 대로 운행 수가 줄어들 수 있습니다. 허드슨 터널 프로젝트(Hudson Tunnel Project)의 중요한 속성을 고려하여, 환경 검토 과정은 신속히 진행되었으며, 2018 년 3 월까지 또는 더 일찍 연방 정부의 환경 승인을 받을 예정입니다.

주지사가 2015 년 11 월에 이 지역의 상원의원들과 함께 발표한 기본 합의서에 따라, 주정부들과 연방 정부는 50 대 50 의 기준으로 이 프로젝트의 비용을 공유하기로 동의했습니다. 이 기본 합의서를 통해 게이트웨이(Gateway)의 개발을 책임지게 되는 게이트웨이 디벨롭먼트 코퍼레이션(Gateway Development Corporation, GDC)의 설립도 요구했습니다.

제 1 단계 게이트웨이 프로그램(Gateway Program)에는 각각 노스이스트 코리도(Northeast Corridor)에 심각한 손상을 입힐 수 있는 단일 장애 지점(single point-of-failure)이 나타나는 포털 노스 브리지 프로젝트(Portal North Bridge Project), 새로운 허드슨 리버 터널(Hudson River Tunnel), 허드슨 야드 콘크리트 케이싱(Hudson Yards Concrete Casing) 등 세 건의 공사가 포함되어 있습니다. 처음 두 건의 공사는 특히 일정이 촉박합니다.

포털 노스 브리지 프로젝트(Portal North Bridge Project)의 지역 지분에 대한 재정 지원이 이미 완전히 공약으로 확정된 이후 2017 년 10 월에 조기 공사가 개시되었습니다. 연방 정부 지분에 대한 재정 지원 공약의 실현을 기다리고 있는 주요 공사는 2018 년에 시작되도록 그 일정이 잡혀 있습니다.

오늘 주지사가 발표한 공약을 통해 새로운 허드슨 리버 터널(Hudson River Tunnel) 및 (Hudson Yards Casing Project), 기타 일정이 촉박한 프로젝트 공사에 대한 지역의 지분에 대해 전적으로 재정 지원하게 됩니다.

기존 터널의 복구공사의 경우 2026 년까지는 시작될 것으로 예상되지 않으며 약 16 억 달러의 비용이 소요될 것입니다. 지역의 지분은 8 억 달러입니다.

오늘 발표된 공약의 세부 사항

미국 교통부(U.S. Department of Transportation, US DOT)에 보낸 서신에서, Robert Mujica 뉴욕주 예산 국장은 Cuomo 주지사가 게이트웨이 개발 공사(Gateway Development Corporation)에 미국 교통부(US DOT)의 철도 복구 및 개선 금융(Railroad Rehabilitation & Improvement Financing, RRIF) 프로그램에 따라 35 년간의 기간을 통해 17 억 5,000 만 달러 규모의 고정이자 대출에 대한 부채 상환을 위해 35 년 동안 매년 주정부의 행정부 예산(executive budget) 책정을 향후 제안할 예정이라고 말했습니다. Mujica 예산 국장이 미국 교통부(US DOT)에 보낸 서신은 [여기](#)에서 확인할 수 있습니다.

뉴저지 트랜짓(NJ TRANSIT)의 프로젝트 비용 기여도는 2015년 11월 뉴저지 주지사와 뉴욕 주지사가 발표한 재정적인 기본 합의서와 일치합니다. 이 기본 합의서에 따라, 이 프로그램의 지분 50 퍼센트를 차지하는 연방 정부의 지원과 뉴욕뉴저지항만청(Port Authority of New York and New Jersey)을 비롯하여 나머지 50 퍼센트를 공유하는 뉴저지주와 뉴욕주를 통해, 게이트웨이 프로그램(Gateway Program)에 대한 연방 정부와 주정부의 지분은 균등하게 할당되었습니다. 새로운 허드슨 터널(Hudson tunnel) 건설 공사에 19억 달러를 지원하겠다는 뉴저지 트랜짓(NJ TRANSIT)의 공약에 대해 자세히 설명하는, 게이트웨이 개발 공사(Gateway Development Corporation)에 보내는 뉴저지 트랜짓(NJ TRANSIT)의 Steve Santoro 상임 이사의 서신은 [여기](#)에서 확인할 수 있습니다.

두 주지사의 지시에 따라 항만청(Port Authority)은 게이트웨이(Gateway)를 위해 2017년 초에 채택된 10개년 자본 계획(ten-year capital plan)에 27억 달러를 지원하기로 공약했습니다. 여기에는 게이트웨이 프로그램(Gateway Program)의 또 다른 긴급 공사인 포털 노스 브리지 프로젝트(Portal North Bridge Project)를 위한 항만청(Port Authority)의 약 3억 달러 규모의 공약이 포함되어 있습니다. 남아있는 24억 달러는 새로운 게이트웨이 터널(Gateway tunnel) 전용으로 사용하게 됩니다. 이는 미국 교통부(USDOT) 수수료 및 건설 공사 중 발생한 이자에 따라 건설 공사를 통해 19억 달러의 순이익이 발생하게 됩니다.

###

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