



Do natychmiastowej publikacji: 5.01.2026

GUBERNATOR KATHY HOCHUL

MNIEJ RUCHU, LEPSZY TRANSPORT: W PIERWSZĄ ROCZNICĘ GUBERNATOR HOCHUL ŚWIĘTUJE TRANSFORMACYJNY SUKCES SYSTEMU OPŁAT ZA WJAZD DO CENTRUM

27 milionów mniej pojazdów wjechało do Strefy Ograniczenia Ruchu; natężenie ruchu niższe o 11%; prędkości na przeprawach wyższe nawet o 51%; liczba pasażerów transportu publicznego wzrosła o 7%

System opłat za wjazd do centrum zapewnia czystsze powietrze i bezpieczniejsze ulice: Zanieczyszczenie niższe o 22% w strefie oraz spadki w całym regionie; liczba wypadków mniejsza o 7%, a obrażeń w ruchu drogowym o 8%

Gospodarka Manhattanu kwitnie: Najlepszy rok dla wynajmu powierzchni biurowych od 23 lat; większy ruch pieszy niż w 2024 r.; wpływy z podatku od sprzedaży wyższe o ponad 6%

Odblokowano 15 mld USD finansowania na kluczowe inwestycje w transport publiczny, w tym nowe wagony, modernizację systemów sterowania ruchem oraz Drugą Linię Metra na Second Avenue

[Przeczytaj raport MTA podsumowujący pierwszy rok funkcjonowania systemu opłat za wjazd do centrum tutaj](#)

Gubernator Kathy Hochul ogłosiła dziś, że w pierwszą rocznicę funkcjonowania pierwszy w kraju system opłat za wjazd do centrum w mieście Nowy Jork okazał się transformacyjnym sukcesem, ograniczając natężenie ruchu, poprawiając jakość życia oraz wspierając wielomiliardowe inwestycje w transport publiczny. W pierwszym roku działania systemu do strefy ograniczenia ruchu (Congestion Relief Zone, CRZ) na Manhattanie, na południe od 60. ulicy, wjechało o 27 milionów pojazdów mniej, co oznacza spadek natężenia ruchu o 11%. Mniejsze zatłoczenie poprawiło czasy dojazdów w całym regionie, szczególnie na przeprawach prowadzących do CRZ, gdzie część kierowców oszczędza nawet do 15 minut w jedną stronę. System opłat za wjazd do centrum ograniczył emisje, zwiększył bezpieczeństwo na ulicach, poprawił jakość życia oraz wygenerował w pierwszym roku ponad 550 mln USD dochodu netto, umożliwiając Zarządowi Transportu Metropolitalnego (Metropolitan Transportation Authority, MTA) realizację projektów modernizacji transportu o łącznej wartości 15 mld USD. Gubernator Hochul stanowczo broniła również systemu opłat za wjazd do

centrum przed bezprawnymi federalnymi próbami jego zakończenia. Po roku funkcjonowania system opłat za wjazd do centrum działa skutecznie i jest zgodny z prawem.

„Wyniki są już znane i jasno pokazują, że już po jednym roku system opłat za wjazd do centrum odniósł w mieście Nowy Jork bezprecedensowy sukces”, **powiedziała gubernator Hochul**. „Pod każdym względem program spełnił lub przekroczył oczekiwania: natężenie ruchu i zatłoczenie znacząco spadły, podróżni poruszają się szybciej, jakość powietrza uległa poprawie, ulice są bezpieczniejsze, a nasza gospodarka silniejsza. Mieszkańcy miasta Nowy Jork każdego dnia korzystają z efektów systemu opłat za wjazd do centrum, dlatego walczyliśmy o powstrzymanie wszelkich bezprawnych federalnych prób zakończenia tego programu. A to nie koniec korzyści: 15 mld USD na modernizację transportu publicznego, z kluczowymi projektami już w realizacji, które poprawią codzienne dojazdy milionów mieszkańców stanu Nowy Jork”.

Burmistrz miasta Nowy Jork Zohran Mamdani powiedział: „W pierwszą rocznicę wejścia w życie systemu opłat za wjazd do centrum jego korzyści są wyraźniejsze niż kiedykolwiek. Liczba wypadków drogowych oraz skarg na hałas spada, podczas gdy finansowanie MTA i jakość powietrza rosną. Pracujący mieszkańcy stanu Nowy Jork zasługują na mniejsze zatłoczenie, dobrze finansowany system transportu publicznego oraz bezpieczniejsze i spokojniejsze miejsce do życia, i z dumą obserwuję, jak system opłat za wjazd do centrum spełnia te oczekiwania”.

Przewodniczący i dyrektor generalny MTA Janno Lieber powiedział: „Chcę podziękować wszystkim, którzy przez lata pracowali nad tym programem. Doświadczenia związane z systemem opłat za wjazd do centrum pokazują, co nowa MTA może osiągnąć we współpracy z partnerami stanu Nowy Jork oraz miasta Nowy Jork. Efektem jest bezbłędna realizacja oraz bezprecedensowe korzyści dla wszystkich mieszkańców stanu Nowy Jork”.

Stan Nowy Jork oraz MTA skutecznie odpierały kolejne wyzwania prawne wobec systemu opłat za wjazd do centrum i przeciwstawiły się bezprawnym próbom jego zakończenia podejmowanym przez Departament Transportu Stanów Zjednoczonych (United States Department of Transportation, USDOT) oraz administrację Trumpa. W maju w sprawie Zarząd Transportu Metropolitalnego przeciwko Duffy’emu (Metropolitan Transportation Authority v. Duffy) wydano wstępny nakaz sądowy, który utrzymał system opłat za wjazd do centrum w mocy do czasu dalszych postępowań sądowych oraz zakazał rządowi federalnemu podejmowania działań odwetowych.

Since congestion pricing commenced at 12:00 am on January 5, 2025, it has delivered a wide array of benefits according to data from the MTA and other reports from business groups, government agencies and academic institutions.

System opłat za wjazd do centrum ograniczył zatłoczenie

Po uruchomieniu systemu opłat za wjazd do centrum do CRZ wjechało o ponad 27 milionów samochodów mniej. Każdego dnia do strefy wjeżdża średnio o ponad 73 000 pojazdów mniej, co oznacza przeciętny spadek o 11%. Na przeprawach prowadzących do CRZ i z niego odnotowano szczególnie wyraźną poprawę prędkości, a w porannych godzinach szczytu średnie prędkości ruchu wzrosły o 23%.

- Brooklyn College: 15% szybciej
- Tunel Holland: 51% szybciej
- Tunel Hugh L. Carey: 10,8% szybciej
- Tunel Lincoln: 24,7% szybciej
- Manhattan Bridge: 6,7% szybciej
- Queensboro Bridge: 29,3% szybciej
- Queens-Midtown Tunnel: 18,4% szybciej
- Williamsburg Bridge: 28,3% szybciej

Mniejsze zatłoczenie przyspiesza przejazdy zarówno dla kierowców, jak i pasażerów transportu publicznego. W obrębie CRZ prędkości autobusów wzrosły o 2,3%, odwracając trend spadkowy obserwowany w 2023 i 2024 r. W dni powszednie prędkości pojazdów w CRZ były wyższe o 4% w porównaniu z 2024 r., natomiast w weekendy odnotowano poprawę o 6,2%. Dostawy oraz transport towarów w CRZ również realizowane są szybciej, a prędkości ciężarówek wzrosły o 5,6% względem 2024 r.

Zmniejszył się także zakres jazdy w CRZ, a całkowita liczba przejechanych mil pojazdów (VMT) spadła o 7,1%. Udział pojazdów prywatnych, takich jak samochody osobowe, pickupy i vany, wjeżdżających do CRZ obniżył się o sześć punktów procentowych od momentu uruchomienia systemu opłat za wjazd do centrum.

System opłat za wjazd do centrum przyniósł również korzyści poza CRZ, w tym w wcześniej zidentyfikowanych społecznościach sprawiedliwości środowiskowej. Droga ekspresowa Brooklyn-Queens (Brooklyn-Queens Expressway, BQE) odnotowała spadek całkowitego natężenia ruchu o 5% oraz spadek ruchu ciężarowego o 10,2%. Droga ekspresowa Cross Bronx (Cross Bronx Expressway) odnotowała spadek całkowitego natężenia ruchu o 7,4% oraz spadek ruchu ciężarowego o 4,3%. Droga ekspresowa Major Deegan w dzielnicy Mott Haven (Major Deegan Expressway) doświadczyła spadku całkowitego natężenia ruchu o 7,1%, przy spadku ruchu ciężarowego o 9,2%.

Drogi dojazdowe do CRZ również funkcjonują szybciej: odcinki Flatbush Avenue w rejonie mostu Manhattańskiego odnotowały wzrost prędkości o 6%, autostrada I-495 w stanie New Jersey zanotowała wzrost prędkości o 15% w rejonie tunelu Lincoln, a droga ekspresowa Gowanus (Gowanus Expressway) odnotowała poprawę o 7% na odcinku między mostem Verrazzano-Narrows a tunelem Hugh L. Carey.

Gospodarka miasta Nowy Jork dynamicznie się rozwija

Uruchomienie systemu opłat za wjazd do centrum zbiegło się z dynamicznym rozwojem gospodarki Manhattanu. Wskaźniki obejmujące m.in. wynajem powierzchni biurowych oraz sprzedaż biletów na Broadway pokazują, że w 2025 r. działalność gospodarcza wzrosła zarówno w CRZ, jak i w całym mieście Nowy Jork.

Gospodarka biurowa Manhattanu rozwija się bardzo dobrze. W lipcu 2025 r. miasto Nowy Jork stało się pierwszym dużym miastem w Stanach Zjednoczonych, które przekroczyło przedpandemiczny poziom frekwencji w biurach, zgodnie z danymi serwisu [placer.ai](#). Wynajem powierzchni biurowych gwałtownie wzrósł w 2025 r.: według najnowszego raportu firmy Colliers aktywność najmu biur w III kwartale 2025 r. wzrosła rok do roku o 9,2%, przekraczając poziomy sprzed pandemii i zmierniacząc ku najwyższemu wolumenowi nowych umów najmu od 2002 r. Liczba pustych lokali handlowych w CRZ jest o jeden punkt procentowy niższa niż w roku uruchomienia programu, zgodnie z danymi Nowojorskiej Korporacji Rozwoju Gospodarczego (New York City Economic Development Corporation). Wzrosło również zatrudnienie – statystyki Departamentu Pracy stanu Nowy Jork (New York State Department of Labor) pokazują, że zatrudnienie w sektorze prywatnym w mieście Nowy Jork wzrosło w sierpniu o 2,0%, czyli ponad dwukrotnie więcej niż średnia krajowa wynosząca 0,9%.

Aktywność gospodarcza wzrosła zarówno w CRZ, jak i w całym mieście Nowy Jork. Dane Departamentu Podatków i Finansów stanu Nowy Jork (New York State Department of Taxation and Finance) wskazują, że wpływy z podatku od sprzedaży w mieście Nowy Jork wzrosły w 2025 r. do listopada o 6,3%, przewyższając średnią stanową, będąc trzykrotnie wyższymi niż w sąsiednim hrabstwie Westchester i ponad sześciokrotnie wyższymi niż w sąsiednim hrabstwie Nassau. W 2025 r. Broadway zanotował najlepszy sezon w historii, z wpływami ze sprzedaży biletów na poziomie 1 900 000 000 USD, co oznacza wzrost o 23% w porównaniu z poprzednim sezonem. Rezerwacje w restauracjach oraz sprzedaż detaliczna w CRZ również wzrosły, zgodnie z raportami branżowymi.

Od uruchomienia systemu opłat za wjazd do centrum więcej osób wjeżdża do CRZ w celach zawodowych i turystycznych. Ruch pieszy w strefie wzrósł o 3,4%, w porównaniu ze wzrostem o 1,4% w skali całych dzielnic. Wzrosła również liczba pasażerów transportu publicznego wjeżdżających do CRZ i poruszających się w jej obrębie; zgodnie z danymi Zarządu Transportu Metropolitalnego (Metropolitan Transportation Authority, MTA) liczba podróży metrem wjeżdżających do strefy wzrosła o 9%, przy wzroście liczby przejazdów autobusami ekspresowymi o 7,8% oraz autobusami lokalnymi o 8,4%.

System opłat za wjazd do centrum poprawił jakość życia

System opłat za wjazd do centrum przyniósł korzyści wykraczające daleko poza ograniczenie natężenia ruchu i skrócenie czasu podróży; przełożył się na transformacyjną poprawę jakości życia mieszkańców miasta Nowy Jork.

Wstępne dane wskazują na poprawę jakości powietrza od momentu uruchomienia systemu opłat za wjazd do centrum. Niedawne badanie Uniwersytetu Cornella (Cornell

University) wykazało, że zanieczyszczenie powietrza w postaci pyłów zawieszonych o średnicy 2,5 mikrometra i mniejszej spadło w CRZ o 22%, przy jednoczesnych spadkach we wszystkich pięciu dzielnicach miasta oraz na okolicznych przedmieściach. Dane MTA wykazały również spadek emisji gazów cieplarnianych w strefie o 6,1% do III kwartału 2025 r. Mniejsze zatłoczenie przyczynia się także do ograniczenia hałasu. Zgodnie z danymi z miejskiego systemu zgłoszeń 311 liczba skarg na hałas generowany przez pojazdy, w tym na używanie klaksonów, spadła w CRZ o 17% w porównaniu z 2024 r.

Ograniczenie natężenia ruchu zbiegło się z rekordowym rokiem pod względem bezpieczeństwa na ulicach miasta Nowy Jork. Liczba wypadków w CRZ spadła o 7%, a liczba obrażeń odniesionych w ruchu drogowym zmniejszyła się o 8%. Liczba ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym w CRZ była niższa o 40% według stanu na lipiec, zgodnie z danymi Nowojorskiego Departamentu Policji (New York City Police Department, NYPD). W skali całego miasta 2025 r. przyniósł najniższą liczbę ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym w historii prowadzenia statystyk, ze spadkiem o 19% w porównaniu z 2024 r. Poprawiło się bezpieczeństwo kierowców, pieszych oraz rowerzystów wykonujących każdego dnia 600 000 przejazdów: liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych spadła o 9%, a liczba ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów na ulicach miasta Nowy Jork zmniejszyła się do 20, w porównaniu z 23 w 2024 r.

Kluczowe projekty modernizacji transportu publicznego są w trakcie realizacji

System opłat za wjazd do centrum konsekwentnie realizuje miesięczne cele dochodowe niezbędne do wygenerowania prognozowanych 500 000 000 USD rocznych dochodów netto. Według stanu na listopad 2025 r. zebrano i przeznaczono na wsparcie inwestycji w transport publiczny oraz inicjatyw łagodzących 518 000 000 USD dochodów netto z opłat, a wstępne prognozy na koniec roku przekraczają 550 000 000 USD dochodów netto.

Łącznie program umożliwia Zarządowi Transportu Metropolitalnego (Metropolitan Transportation Authority, MTA) realizację finansowania w wysokości 15 000 000 000 USD w ramach planu kapitałowego na lata 2020-2024, wspierając projekty odbudowy, modernizacji i rozbudowy systemu transportowego. Jedna trzecia tych środków jest przeznaczona na kluczowe prace utrzymaniowe w ramach działań na rzecz dobrego stanu technicznego infrastruktury, aby zapewnić dalszą niezawodność systemu transportu publicznego.

Projekty finansowane w ramach systemu opłat za wjazd do centrum obejmują:

- druga faza linii metra Second Avenue (3 000 000 000 USD)
- modernizację systemów sterowania ruchem na liniach A/C oraz B/D/F/M (3 000 000 000 USD)
- poprawę dostępności w ponad 23 stacjach metra (2 000 000 000 USD)
- nowe wagony kolejowe i autobusy (2 000 000 000 USD)
- projekty w ramach utrzymania dobrego stanu technicznego infrastruktury (5 000 000 000 USD)

Według stanu na 1 stycznia 2026 r. projekty uruchomione dzięki programowi ograniczenia ruchu o łącznej wartości ponad 6 000 000 000 USD znajdują się w fazie realizacji, w tym druga faza linii metra Second Avenue, modernizacje dostępności zgodnie z ADA na dziewięciu stacjach, nowe systemy sygnalizacji obsługujące ponad 600 000 pasażerów linii A/C w Brooklynie i Queens oraz prace utrzymaniowe w całym systemie.

Postęp realizacji inicjatyw łagodzących

MTA oraz sponsorzy projektów kontynuują realizację zobowiązań w zakresie działań łagodzących i monitorowania określonych w ostatecznej ocenie oddziaływania na środowisko (Final Environmental Assessment, EA). MTA oraz sponsorzy zobowiązali się do realizacji działań łagodzących o łącznej wartości 125 000 000 USD w ramach ośmiu inicjatyw, z których każda jest obecnie w toku. Ostateczna faza wdrażania rozpoczęła się w przypadku trzech działań łagodzących:

- **rozszerzenie programu czystych ciężarówek NYC (NYC Clean Trucks Program) (20 000 000 USD):** rozpoczęto wdrażanie. Departament Transportu miasta Nowy Jork (New York City Department of Transportation, NYC DOT) rozpocznie przyjmowanie nowych wniosków o dopłaty wiośną.
- **rozszerzenie programu nocnych dostaw NYC DOT (NYC DOT Off-Hours Delivery Program) (5 000 000 USD):** wdrażanie jest w toku. We współpracy z NYC DOT, w celu poprawy bezpieczeństwa i ograniczenia dziennego ruchu ciężarowego, NYC DOT rozpocznie przyjmowanie nowych uczestników w I kwartale 2026 r.
- **wymiana agregatów chłodniczych w ciężarówkach (Truck Refrigeration Units, TRU) na targu Hunts Point (15 000 000 USD):** wdrażanie jest w toku. Wymiana do 1000 agregatów TRU przyniesie znaczną redukcję emisji tlenków azotu i pyłów zawieszonych – wymiana jednego agregatu TRU pozwala uniknąć emisji pyłów odpowiadających 330 przejazdom ciężarówek dziennie na drodze ekspresowej Cross Bronx. Pierwsze urządzenie dostarczono w grudniu 2025 r.

Komisarz Departamentu Transportu miasta Nowy Jork Mike Flynn powiedział:

„Już w pierwszym roku funkcjonowania systemu opłat za wjazd do centrum zaobserwowaliśmy mniejszą liczbę pojazdów wjeżdżających do centralnej dzielnicy biznesowej Manhattanu, czystsze powietrze, bezpieczniejsze ulice oraz więcej osób wybierających rower, piesze podróże i transport publiczny. Korzyści odczuwają wszyscy mieszkańcy stanu Nowy Jork dzięki nowym inwestycjom w transport publiczny i inne projekty, które ułatwiają poruszanie się bez samochodu. System opłat za wjazd do centrum przypomina, że odważne decyzje pozwalają osiągać wielkie cele. Dlatego NYC DOT będzie działać z ambicją i innowacyjnością – zdeterminowany nie tylko, by poprawiać nasze ulice, ale by uczynić je wzorem dla całego świata. Dziękuję gubernatorowi oraz MTA za przywództwo, a także pracownikom NYC DOT, którzy każdego dnia wspierają ten niezwykle wartościowy program”.

Członek Zgromadzenia Jerry Nadler powiedział: „Sedno sprawy jest następujące: rok później system opłat za wjazd do centrum czyni Nowy Jork lepszym miejscem. Wiemy, że to działa. Ruch się zmniejszył, a czasy dojazdów do miasta uległy znacznemu skróceniu. Mniejszy ruch oznacza szybsze reakcje służb ratunkowych, czystsze powietrze i bezpieczniejsze ulice – a jednocześnie finansowanie poprawy dostępności w systemie MTA oraz rozbudowy transportu publicznego, takiej jak linia metra Second Avenue, które opierają się na dochodach generowanych przez ten system. Dlatego mówię każdemu, kto próbuje wykoleić ten program: zejście z drogi. Ten pociąg pozostaje na torach. System opłat za wjazd do centrum będzie kontynuowany. Będziemy finansować MTA. I będziemy chronić prawo mieszkańców stanu Nowy Jork do decydowania o własnym mieście”.

Członek Zgromadzenia Dan Goldman powiedział: „Wyniki pierwszego roku funkcjonowania systemu opłat za wjazd do centrum na Dolnym Manhattanie są jednoznaczne: mniejsze zatłoczenie, mniej wypadków drogowych, czystsze powietrze, większy ruch pieszy oraz nowe dochody, które zostaną przeznaczone na modernizację największego systemu transportu publicznego w kraju, obsługującego zdecydowaną większość dojeżdżających w mieście Nowy Jork. Z niecierpliwością czekam na dalszą współpracę z gubernator Hochul oraz MTA, aby zapewnić, że nasi dojeżdżający, nasze miasto i nasze środowisko nadal będą czerpać korzyści z tej niezwykle istotnej polityki”.

Senatorka stanu Nowy Jork Kristen Gonzalez powiedziała: „System opłat za wjazd do centrum działa na rzecz miasta Nowy Jork. Rok po wdrożeniu już widzimy korzyści w postaci bezpieczniejszych ulic, czystsze powietrze i lepiej finansowanego systemu transportowego. Korzyści te poprawiają jakość życia pracujących mieszkańców stanu Nowy Jork we wszystkich pięciu dzielnicach i regionach. Doceniam zaangażowanie gubernator Hochul, burmistrza Mamdaniego oraz przewodniczącego MTA Liebera w realizację tego systemu oraz w obronę tego kluczowego programu przed atakami administracji Trumpa”.

Członek Zgromadzenia Stanowego Tony Simone powiedział: „Walka o klasę pracującą nigdy nie jest łatwa, ale zawsze jest tego warta. Po roku funkcjonowania systemu opłat za wjazd do centrum przynosi już rezultaty znacznie wykraczające poza oczekiwania. Dla milionów mieszkańców stanu Nowy Jork polegających na transporcie publicznym zainwestowaliśmy miliardy dolarów w jego rozbudowę i modernizację. Dla tych, którzy wybierają jazdę samochodem, natężenie ruchu spadło, a prędkości wzrosły. A dla moich wyborców mieszkających w strefie hałas jest mniejszy, zanieczyszczenie niższe, a działalność gospodarcza się rozwija. System opłat za wjazd do centrum bardzo szybko udowodnił, że jest jednym z najskuteczniejszych instrumentów polityki publicznej w historii”.

Członkini Zgromadzenia Stanowego Deborah J. Glick powiedziała: „Pierwszy rok funkcjonowania systemu opłat za wjazd do centrum przyniósł MTA więcej środków, niż pierwotnie zakładano, na wsparcie kluczowych inwestycji kapitałowych w naszym niezbędnym systemie transportu publicznego. Cieszy mnie solidna podstawa, która umożliwi MTA realizację pilnie potrzebnych modernizacji systemu, z którego korzystają

miliony mieszkańców stanu Nowy Jork. Równie ważne jest to, że obserwujemy mniejszy ruch, krótsze czasy dojazdów oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w całej strefie i ograniczenia ruchu”.

Członkini Zgromadzenia Stanowego Linda B. Rosenthal powiedziała:

„Skumulowanych efektów systemu opłat za wjazd do centrum nie sposób przecenić w obliczu realiów zmiany klimatu. Ustawodawca rozumiał ogromne korzyści, jakie taka polityka przyniesie miastu, gdy po raz pierwszy została przyjęta w 2019 r. – i ta dalekowzroczność wyraźnie się dziś opłaca. Już po jednym roku Midtown uwalnia się od paraliżującego zatłoczenia, liczba skarg na hałas spada, incydenty drogowe stają się rzadsze, a MTA wykorzystuje opłaty na niezbędne naprawy naszego systemu transportowego. Dlatego musimy pozostać konsekwentni w naszym zaangażowaniu w tę politykę i nadal odrzucać wszelkie federalne próby zakończenia tego transformacyjnego programu”.

Kontroler miasta Nowy Jork Mark Levine powiedział: „Już po jednym roku system opłat za wjazd do centrum okazał się zdecydowanym zwycięstwem dla pasażerów transportu publicznego, naszych społeczności oraz całego miasta. Pomimo początkowych obaw system opłat za wjazd do centrum pobudził aktywność gospodarczą w restauracjach, lokalnych sklepach i centrach kultury, jednocześnie generując miliony dolarów dla Zarządu Transportu Metropolitalnego (Metropolitan Transportation Authority, MTA). Stawiając opór administracji Trumpa, gubernator Hochul zapewniła, że Nowy Jork może inwestować w dostępność metra, ograniczać natężenie ruchu i liczbę wypadków, poprawiać jakość powietrza oraz zapewniać niezawodny system transportowy dla przyszłych pokoleń”.

Radna miasta Nowy Jork Gale Brewer powiedziała: „Po roku funkcjonowania system opłat za wjazd do centrum okazał się dokładnie tym, czego potrzebował Nowy Jork. Program był wyjątkowo skuteczny w ograniczaniu liczby podróży samochodowych, zmniejszaniu zatłoczenia oraz zwiększaniu korzystania z metra i autobusów, a jednocześnie zapewnił czystsze powietrze i bezpieczniejsze ulice. Dane pokazują, że do Manhattanu wjeżdża mniej pojazdów, liczba pasażerów transportu publicznego rośnie, a gospodarka nadal się rozwija – wszystko jednocześnie. Ten program działa. Z niecierpliwością czekam na raport przygotowywany przez Departament Transportu miasta Nowy Jork (New York City Department of Transportation, NYC DOT) z rekomendacjami na przyszłość, abyśmy mogli rozwijać ten sukces i zapewnić, że system opłat za wjazd do centrum nadal będzie przynosił korzyści nowojorczykom w całym mieście i regionie”.

Radny miasta Nowy Jork Harvey Epstein powiedział: „Po jednym roku jest jasne, że system opłat za wjazd do centrum przynosi realne korzyści zwykłym nowojorczykom. Obserwujemy mniejsze natężenie ruchu i hałasu, czystsze powietrze oraz szybszy i bardziej niezawodny transport publiczny, co tworzy bezpieczniejsze, bardziej zielone i efektywniejsze miasto dla wszystkich”.

Radny miasta Nowy Jork Erik Bottcher powiedział: „Po jednym roku system opłat za wjazd do centrum potwierdził to, w co tak wielu mieszkańców stanu Nowy Jork wierzyło od początku: gdy stawiamy ludzi na pierwszym miejscu, nasze miasto funkcjonuje lepiej. Widzimy mniej samochodów, czystsze powietrze, bezpieczniejsze ulice i szybsze dojazdy, a jednocześnie odblokowujemy miliardy dolarów na modernizację i rozbudowę systemu transportu publicznego. To zwycięstwo dla pracujących mieszkańców stanu Nowy Jork, dla środowiska i dla długoterminowej kondycji naszej gospodarki. Doceniam gubernator Hochul za stanowczą obronę tego programu, ponieważ dane są jednoznaczne – system opłat za wjazd do centrum działa, a miasto Nowy Jork jest dzięki niemu lepszym miejscem”.

Radna miasta Nowy Jork Virginia Maloney powiedziała: „Ruch drogowy zawsze był zmartwieniem mieszkańców stanu Nowy Jork, szczególnie tutaj, w samym sercu Manhattanu. Rok później system opłat za wjazd do centrum zrealizował swoje dwa główne cele: ograniczenie zatłoczenia oraz pozyskanie bardzo potrzebnych środków na transport publiczny. Z niecierpliwością czekam na współpracę z moimi kolegami z Rady Miasta oraz w Albany, aby upewnić się, że program opłat za wjazd do centrum nadal przynosi rezultaty i działa na rzecz wszystkich mieszkańców stanu Nowy Jork”.

Prezydent dzielnicy Manhattan Brad Hoylman-Sigal powiedział: „Raz po raz system opłat za wjazd do centrum potwierdza swoją skuteczność. Po roku, przy spadku natężenia ruchu o 11% i pozyskaniu ponad 500 000 000 USD znaczących nowych dochodów dla MTA, program udowadnia, dlaczego odważna i przemyślana polityka ma znaczenie. Nowojorczyki każdego dnia odczuwają korzyści w postaci mniejszej liczby samochodów, szybszych dojazdów, czystszy powietrza i bezpieczniejszych ulic. Dziękuję gubernator Hochul za konsekwentne przywództwo i obronę tego kluczowego programu oraz mieszkańców stanu Nowy Jork”.

Przewodniczący programu badań transportowych Roosevelt House przy Hunter College Samuel I. Schwartz („Gridlock Sam”) powiedział: „Z ruchem drogowym w NYC zmagam się od prawie 60 lat – zaczynając jako taksówkarz około 1967 r., a 15 lat później jako komisarz ds. ruchu. Widziałem przekształcanie alei w jednokierunkowe, zmiany sygnalizacji świetlnej, zatrudnianie tysięcy funkcjonariuszy ruchu, ale nigdy nie widziałem programu tak skutecznego jak system opłat za wjazd do centrum w poprawie płynności ruchu i bezpieczeństwa. Wyrazy uznania dla gubernator oraz MTA za niemal bezbłędne wdrożenie”.

Starszy doradca Environmental Defense Fund Andy Darrell powiedział: „Po roku system opłat za wjazd do centrum spełnił obietnicę czystszy powietrza, bezpieczniejszych ulic i zdrowszy miasta. Mniej samochodów oznacza mniej zanieczyszczeń, szybsze autobusy i czystszy powietrze dla społeczności w całym mieście. Program wzmacnia również gospodarkę Nowego Jorku, finansując inwestycje w transport publiczny, które pomagają utrzymać przystępność życia w mieście Nowy Jork dla milionów ludzi każdego dnia oraz wspierają dobre miejsca pracy w całym stanie. Nowy Jork wyznaczył krajowy standard pokazujący, jak przywództwo środowiskowe może napędzać rozwój gospodarczy i poprawiać jakość życia”.

Prezes i dyrektor generalny Regional Plan Association Tom Wright powiedział: „Według każdego wskaźnika, dla którego posiadamy dane, pierwszy w kraju system opłat za wjazd do centrum przyniósł pozytywne rezultaty zarówno dla dojeżdżających, jak i mieszkańców miasta Nowy Jork oraz całego trójstanowego regionu metropolitalnego. Mieszkańcy, przedsiębiorcy i osoby dojeżdżające do pracy korzystają z czystszej powietrza, szybszych podróży z mniejszymi opóźnieniami oraz lepszemu transportu publicznego. Program opłat za wjazd do centrum w Nowym Jorku okazał się wyjątkowo udanym dowodem słuszności rozwiązań politycznych poprawiających jakość życia w każdej społeczności, której dotyczą. Dziękuję gubernator Hochul za wyznaczenie kierunku”.

Dyrektor ds. środowiska miasta Nowy Jork w Natural Resources Defense Council (NRDC) Eric A. Goldstein powiedział: „Dotychczasowy sukces systemu opłat za wjazd do centrum w Nowym Jorku nie jest dziełem przypadku. Wymagał lat planowania i analiz, zaangażowania społecznego oraz dbałości o szczegóły. Jednak w pierwszą rocznicę funkcjonowania programu wyniki są jednoznaczne – mniejsze zatłoczenie, szybsze dojazdy, niższe zanieczyszczenie oraz wzmocnienie niezastąpionej sieci transportu publicznego regionu, która każdego dnia przewozi miliony pasażerów. Wyrazy uznania dla gubernator Kathy Hochul, przewodniczącego MTA Janno Liebera oraz ich zespołów za dotychczasowe osiągnięcia i postępy, które przyniesie dalsze wdrażanie tej przełomowej strategii transportowej”.

Dyrektor wykonawczy StreetsPAC Eric McClure powiedział: „Program opłat za wjazd do centrum w mieście Nowy Jork odniósł jednoznaczny sukces i spełnił wszystkie swoje obietnice – ograniczenie natężenia ruchu, skrócenie czasów podróży, czystsze powietrze oraz kluczowe dochody dla systemu transportowego – a nawet więcej, w tym mniej wypadków oraz większą aktywność pieszą i handlową. Powinniśmy byli wdrożyć go dekady temu, ale cieszymy się, że możemy świętować jego pierwszą rocznicę. Gratulacje dla wszystkich, którzy przyczynili się do jego realizacji”.

Prezes i dyrektor generalny New York Building Congress Carlo A. Scissura powiedział: „Po roku funkcjonowania program ograniczania zatłoczenia w stanie Nowy Jork pokazał, że gdy inwestujemy w lepsze przemieszczanie się ludzi, cały region posuwa się naprzód. W ciągu zaledwie 12 miesięcy program zaczął generować stabilne finansowanie potrzebne do modernizacji starzejącego się systemu transportowego i utrzymania płynności miasta. Już teraz obserwujemy przyspieszone prace naprawcze, postępy w długo planowanych projektach infrastrukturalnych oraz nową aktywność gospodarczą w całym stanie, w tym w społecznościach północnej części stanu, które produkują wagony i wyposażenie zasilające nasz system. Ten pierwszy rok udowodnił, że mądra polityka może ograniczać zatłoczenie i zanieczyszczenie powietrza oraz tworzyć fundament pod silniejszy, bardziej zielony i lepiej połączony Nowy Jork”.

Dyrektor wykonawcza Stałego Obywatelskiego Komitetu Doradczego przy MTA (Permanent Citizens Advisory Committee MTA, PCAC) Lisa Daglian powiedziała: „Według każdego możliwego kryterium program ograniczania zatłoczenia przekroczył

oczekiwania w pierwszym roku funkcjonowania, przynosząc korzyści zarówno pasażerom transportu publicznego, jak i kierowcom, jednocześnie przełamując paraliż komunikacyjny regionu. Jako wieloletni zwolennicy tego programu nie moglibyśmy być bardziej dumni z jego ogromnych sukcesów, nawet gdy nadal bronimy go przed nieuzasadnioną krytyką. Świątujemy dzisiejszą rocznicę, ponieważ jest to zwycięstwo wszystkich mieszkańców stanu Nowy Jork, i dziękujemy gubernator Hochul, kierownictwu MTA oraz wszystkim osobom, które miały odwagę polityczną wdrożyć ten historyczny i transformacyjny program”.

Dyrektor wykonawcza CIVITAS Sharon Pope-Marshall powiedziała: „Program opłat za wjazd do centrum w mieście Nowy Jork przyniósł niezaprzeczalne korzyści, w szczególności znaczące ograniczenie natężenia ruchu, zanieczyszczenia pyłami zawieszonymi, liczby wypadków drogowych, obrażeń związanych z ruchem drogowym oraz hałasu. Dane pokazują również, że natężenie ruchu spadło także poza strefą ograniczenia ruchu. Program wygenerował 500 000 000 USD znaczących nowych dochodów dla Zarządu Transportu Metropolitalnego. Ten kluczowy strumień finansowania pomoże rozwijać infrastrukturę transportową oraz inne projekty związane z transportem publicznym w całym mieście. Inwestowanie w transport publiczny wzmacnia podstawową zasadę planowania miejskiego: sprawny i dostępny transport jest niezbędnym ogniwem wspierającym rozwój prosperujących, zrównoważonych i odpornych dzielnic miejskich”.

Prezes Real Estate Board of New York (REBNY) James Whelan powiedział: „System opłat za wjazd do centrum przyniósł wymierne korzyści mieszkańcom miasta Nowy Jork – mniejsze natężenie ruchu, lepszą jakość powietrza oraz kluczowe źródło dochodów na ważne inwestycje w transport publiczny. Doceniamy konsekwentne zaangażowanie gubernator Hochul w realizację tego programu i spodziewamy się jeszcze większych korzyści z systemu opłat za wjazd do centrum w nadchodzących latach”.

Dyrektor zarządzający programem sprawiedliwości dla osób z niepełnosprawnościami w organizacji New York Lawyers for the Public Interest Christopher Schuyler powiedział: „System opłat za wjazd do centrum przynosi korzyści wszystkim nowojorczykom, w szczególności osobom z niepełnosprawnościami. Program finansuje projekty poprawy dostępności metra, ogranicza natężenie ruchu, dzięki czemu osoby korzystające z usługi Access-A-Ride oraz pojazdy ratunkowe mogą szybciej dotrzeć do celu, zwiększa bezpieczeństwo dróg i przejść dla pieszych dla wszystkich, w tym osób poruszających się na wózkach inwalidzkich – grupy w nieproporcjonalnie dużym stopniu dotkniętej zdarzeniami drogowymi – oraz ogranicza emisje w strefie, poprawiając jakość powietrza. Po roku dane jednoznacznie potwierdzają, że system opłat za wjazd do centrum jest zdecydowanym sukcesem dla wszystkich mieszkańców stanu Nowy Jork!”.

Dyrektor wykonawcza Tri-State Transportation Campaign Renae Reynolds powiedziała: „Po roku możemy wreszcie zakończyć debatę: system opłat za wjazd do centrum był właściwym rozwiązaniem nie tylko dla miasta Nowy Jork, lecz dla całego

regionu i ludzi, którzy nazywają go domem. Natężenie ruchu spadło, ulice są bezpieczniejsze, liczba wypadków i skarg na hałas zmniejszyła się, ruch ciężarowy maleje, a my oddychamy czystszy powietrzem. Widzimy długo oczekiwane modernizacje metra, uruchomienie programu zarządzania przypadkami astmy w Bronksie oraz większą liczbę odwiedzających korzystających z oferty miasta – dowód na to, że to światowej klasy miasto buduje światowej klasy system transportowy, a najlepsze dni są jeszcze przed nami”.

Starsza specjalistka ds. polityki transportowej w Evergreen Action Liya Rechtman powiedziała: „Rok funkcjonowania systemu opłat za wjazd do centrum w Nowym Jorku okazał się jednoznacznym sukcesem dla osób dojeżdżających do pracy oraz dla klimatu. Cieszymy się, że mieszkańcy stanu Nowy Jork spędzają mniej czasu w ruchu, oddychają czystszy powietrzem i inwestują w długo wyczekiwane modernizacje transportu publicznego. Jesteśmy również głęboko wdzięczni gubernator Hochul oraz liderom w tym stanie za konsekwentną obronę programu w obliczu nieustających i bezpodstawnych ataków administracji Trumpa. System opłat za wjazd do centrum pozostanie na stałe i z entuzjazmem patrzemy na to, jak mieszkańcy stanu Nowy Jork będą nadal czerpać z niego korzyści”.

Prezes New York League of Conservation Voters Julie Tighe powiedziała: „Po roku system opłat za wjazd do centrum dostarcza tego, co obiecano nowojorczykom. Natężenie ruchu spadło o 11%. Czasy podróży są krótsze i bardziej przewidywalne. Liczba pasażerów autobusów, kolei i metra wzrosła, a MTA inwestuje 15 000 000 000 USD w modernizację systemu i zapewnienie częstszych oraz bardziej niezawodnych usług. U podstaw systemu opłat za wjazd do centrum leży prosta prawda: nie da się wyjeździć kryzysu klimatycznego samochodami. Ograniczając liczbę pojazdów na drogach, program zmniejsza zatłoczenie, jednocześnie wzmacniając system transportowy, na którym polegają miliony mieszkańców stanu Nowy Jork. Wymaga to odważnego przywództwa, aby wprowadzać polityki poprawiające życie naszych społeczności i codzienne funkcjonowanie – zwłaszcza gdy na początku nie cieszą się one powszechną popularnością. Dokładnie takie przywództwo pokazała gubernator Hochul, wdrażając system opłat za wjazd do centrum i dostarczając realne rezultaty dla mieszkańców stanu Nowy Jork”.

Dyrektor ds. polityki i komunikacji w Riders Alliance Danny Pearlstein powiedział: „Pasażerowie transportu publicznego zorganizowali się i wywalczyli program ograniczania zatłoczenia, który przetrwał okres początkowy i na początku drugiego roku wykazuje ogromny potencjał. Najwolniejsze autobusy w Ameryce poruszają się szybciej. Nowe dochody poprawiają funkcjonowanie metra i modernizację stacji. Jakość powietrza w stanie Nowy Jork się poprawia. Spośród całej listy katastrofalnych scenariuszy, którymi straszili przeciwnicy programu, spełnił się tylko jeden: sukces po raz kolejny udowodnił wartość działań publicznych i wzmocnił zwykłych mieszkańców stanu Nowy Jork w dalszym wspólnym mierzeniu się z trwałymi wyzwaniami”.

Prezes i dyrektor generalna Hudson Square Business Improvement District Samara Karasyk powiedziała: „U wylotu tunelu Holland Hudson Square na własne

oczy widzi, jak skuteczny może być system opłat za wjazd do centrum. Przy mniejszej liczbie samochodów na naszych ulicach i zdecydowanie szybszych przejazdach przez tunel okolica stała się spokojniejsza, bezpieczniejsza i bardziej przyjazna. Aktywność piesza wzrosła rok do roku o niemal 20%, a my obserwujemy korzyści w postaci lepszej jakości powietrza, mniejszej liczby klaksonów oraz rosnącej dynamiki w przestrzeniach handlowych i komercyjnych. Dla społeczności Hudson Square system opłat za wjazd do centrum pomaga tworzyć zdrowsze, bardziej tętniące życiem otoczenie, w którym priorytet mają ludzie, a nie ruch samochodowy”.

###

Dodatkowe wiadomości są dostępne na stronie www.governor.ny.gov
Stan Nowy Jork | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418
Zarejestruj się, aby otrzymywać najnowsze informacje z biura gubernatora: ny.gov/signup | Wyślij SMS o treści NEW YORK na numer 81336

[ZREZYGNUJ](#)