



Для немедленной публикации: 05.01.2026

ГУБЕРНАТОР КЭТИ ХОКУЛ

**МЕНЬШЕ АВТОМОБИЛЕЙ, ЛУЧШЕ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ:
ГУБЕРНАТОР ХОКУЛ ОТМЕТИЛА МАСШТАБНЫЙ УСПЕХ ПРОГРАММЫ
ПЛАТНОГО ВЪЕЗДА В ЦЕНТР НЬЮ-ЙОРКА В СВЯЗИ С ПЕРВОЙ
ГОДОВЩИНОЙ ДЕЙСТВИЯ ПРОГРАММЫ**

В зоне платного въезда количество транспортных средств уменьшилось на 27 миллионов, а транспортный поток снизился на 11 %; время проезда по мостам и туннелям снизилось на 51 %, а пассажиропоток общественного транспорта вырос на 7 %

Программа платного въезда помогает улучшить качество воздуха и повысить безопасность на улицах: уровень загрязнения снизился на 22 % в зоне платного въезда и уменьшился в целом по региону; количество дорожных аварий снизилось на 7 %, а количество травм на дорогах — на 8 %

Экономика Манхэттена процветает: зафиксирован самый высокий объем аренды офисных помещений за 23 года; пешеходный поток вырос по сравнению с 2024 годом; поступления от налога с продаж выросли более чем на 6 %

Выделено 15 миллиардов долларов на важные меры по улучшению общественного транспорта, включая закупку новых вагонов, модернизацию семафоров и продолжение строительства линии Второй авеню

[Отчет МТА за первый год действия программы платного въезда опубликован здесь](#)

Сегодня губернатор Кэти Хокул объявила, что в первую годовщину введения в Нью-Йорке первой в стране программы платного въезда в центр города программа продемонстрировала огромный успех, способствуя сокращению пробок и улучшению качества жизни и дав миллиарды долларов на модернизацию системы общественного транспорта. В первый год своего существования программа платного въезда в центр Нью-Йорка привела к тому, что в зону платного въезда (Congestion Relief Zone, CRZ) на Манхэттене к югу от 60th Street въехало на 27 миллионов транспортных средств меньше, что соответствует

уменьшению транспортного потока на 11 %. Уменьшение пробок привело к сокращению времени поездок по всему региону, особенно на мостах и туннелях на въезде в зону CRZ, причем некоторым водителям удается сэкономить до 15 минут времени в каждую сторону. Программа платного въезда помогает снижать уровень углеродных выбросов, повышать безопасность на улицах и улучшать качество жизни. Кроме того, уже в первый год программа дала более 550 миллионов долларов чистой прибыли, что позволило МТА выделить 15 миллиардов долларов на проекты улучшения общественного транспорта. Губернатор Хокул также предпринимала решительные действия, защищая программу платного въезда от незаконных попыток федерального правительства закрыть эту программу. В начале второго года своего существования программа платного въезда эффективно работает, и она полностью законна.

«Подведенные результаты ясно показывают, что всего за один год программа платного въезда в Нью-Йорке продемонстрировала беспрецедентный успех, — **сказала губернатор Хокул.** — Программа оправдала или превзошла ожидания по всем показателям: значительно сократились пробки, уменьшился транспортный поток, сократилось время поездок, улучшилось качество воздуха, улицы стали безопаснее, а наша экономика укрепилась. Ньюйоркцы каждый день ощущают преимущества программы платного въезда, и именно поэтому мы боролись против любых незаконных попыток федерального правительства закрыть эту программу. А впереди нас ждут новые горизонты: на модернизацию системы общественного транспорта выделено 15 миллиардов долларов, причем уже реализуются крупные проекты, которые улучшат условия поездок для миллионов ньюйоркцев».

Мэр Нью-Йорка Зохран Мамдани (Zohran Mamdani): «Сейчас, в первую годовщину программы платного въезда, преимущества этой программы очевидны как никогда. Количество дорожных аварий и жалоб на сильный шум уменьшается, и при этом финансирование МТА растет, а качество воздуха улучшается. Работающие ньюйоркцы заслуживают того, чтобы в их городе было меньше пробок, хорошо финансируемая система общественного транспорта, больше безопасности и меньше шума. Я горжусь, что программа платного въезда успешно выполняет эти задачи».

Председатель совета и генеральный директор МТА Джанно Либер (Janno Lieber): «Я хочу поблагодарить всех, кто участвовал в разработке этой программы в течение многих лет. Опыт реализации программы платного въезда показывает, чего может добиться новое МТА при взаимодействии с нашими партнерами из правительства штата и города. Результат налицо — безупречное исполнение и беспрецедентные преимущества для всех ньюйоркцев».

Штат Нью-Йорк и МТА успешно отразили неоднократные судебные иски против введения программы платного въезда и противостояли незаконным попыткам Министерства транспорта США (USDOT) и администрации Трампа свернуть программу. В мае был вынесен предварительный судебный запрет по делу

Metropolitan Transportation Authority против Даффи (Duffy), который оставил в силе программу платного въезда до дальнейшего судебного разбирательства и запретил федеральному правительству принимать репрессивные меры.

Как показывают данные МТА и другие отчеты бизнес-групп, правительственных агентств и научных учреждений, программа платного въезда в центр города, вступившая в действие с 00:00 часов 5 января 2025 года, принесла целый ряд преимуществ.

Программа платного въезда привела к уменьшению пробок

За время действия программы платного въезда в зону CRZ въехало более чем на 27 миллионов транспортных средств меньше. Ежедневно в зону CRZ въезжает более чем на 73 тысячи транспортных средств меньше, чем ранее, что соответствует снижению транспортного потока в среднем на 11 %. Особенно заметно сократилось время проезда по мостам и туннелям на въездах и выездах зоны CRZ: в утренний час пик скорость движения увеличилась в среднем на 23 %.

- Бруклинский мост: на 15 % быстрее
- Туннель Холланда (Holland Tunnel): на 51 % быстрее
- Туннель Хью Л. Кэри (Hugh L. Carey Tunnel): на 10,8 % быстрее
- Туннель Линкольна: на 24,7 % быстрее
- Манхэттенский мост: на 6,7 % быстрее
- Мост Куинсборо: на 29,3 % быстрее
- Туннель Куинс — Мидтаун (Queens-Midtown Tunnel): на 18,4 % быстрее
- Вильямсбургский мост (Williamsburg Bridge): на 28,3 % быстрее

Уменьшение пробок приводит к сокращению времени поездок для автомобилистов и пассажиров общественного транспорта. В зоне CRZ скорость движения автобусов увеличилась на 2,3 %, что развернуло тенденцию снижения скорости, которая наблюдалась в 2023 и 2024 годах. Скорость движения транспортных средств в зоне CRZ в будние дни выросла на 4 % по сравнению с 2024 годом, а в выходные дни — выросла на 6,2 %. Также в зоне CRZ наблюдается ускорение доставки и перевозки товаров: скорость движения грузовиков увеличилась на 5,6 % по сравнению с 2024 годом.

В зоне CRZ также уменьшилась дальность поездок: суммарный автопробег транспорта (VMT) уменьшился на 7,1 %. За время действия программы доля личных транспортных средств (легковых автомобилей, пикапов и фургонов), въезжающих в зону CRZ, уменьшилось на 6 процентных пунктов.

Программа платного въезда также принесла ряд преимуществ за пределами границ зоны CRZ, в том числе в ранее определенных сообществах экологической справедливости. На автомагистрали Brooklyn-Queens Expressway (BQE) общий транспортный поток сократился на 5 %, а поток грузового транспорта — на 10,2 %. На автомагистрали Cross Bronx Expressway общий транспортный поток

сократился на 7,4 %, а поток грузового транспорта — на 4,3 %. На автомагистрали Major Deegan Expressway в районе Мотт-Хейвен (Mott Haven) общий транспортный поток сократился на 7,1 %, а поток грузового транспорта — на 9,2 %.

На подъездах к зоне CRZ также наблюдается ускорение движения: на участках Flatbush Ave рядом с Манхэттенским мостом скорость движения увеличилась на 6 %, на автомагистрали I-495 в Нью-Джерси на подъезде к туннелю Линкольна — на 15 %, а на автомагистрали Gowanus Expressway между мостом Верразано-Нарроус (Verrazzano-Narrows Bridge) и туннелем Хью Л. Кэри — на 7 %.

Экономика города Нью-Йорка процветает

Запуск программы платного въезда совпал по времени с бурным ростом экономики Манхэттена. Различные показатели, в том числе ставки аренды офисных помещений и объем продаж билетов на Бродвее, указывают на рост деловой активности в 2025 году в зоне CRZ и в городе Нью-Йорке в целом.

Аренда офисных помещений на Манхэттене находится на пике. В июле 2025 года Нью-Йорк стал первым крупным американским городом, в котором был превышен допандемийный уровень офисного трафика, согласно данным [placer.ai](#). В 2025 году объемы аренды офисов резко возросли: согласно недавнему отчету Colliers, активность по аренде офисов в третьем квартале 2025 года выросла на 9,2 % по сравнению с прошлым годом, что превысило допандемийный уровень и может стать рекордным объемом новых договоров аренды офисов с 2002 года. Согласно данным NYC Economic Development Corporation, за год с момента запуска программы в зоне CRZ количество пустующих коммерческих помещений сократилось на 1 процентный пункт. Также увеличилось количество рабочих мест: статистика Департамента труда штата Нью-Йорк (NYS Department of Labor) показывает, что занятость в частном секторе Нью-Йорка в августе выросла на 2,0 %, что более чем вдвое превышает показатель по стране в 0,9 %.

Экономическая активность растет как в зоне CRZ, так и во всем городе Нью-Йорке. Данные Департамента налогов и финансов штата Нью-Йорк (NYS Department of Taxation and Finance) показывают, что поступления от налога с продаж в городе Нью-Йорке за период до ноября 2025 года выросли на 6,3 %, что превышает средний показатель по штату, в 3 раза превышает показатель соседнего округа Уэстчестер и более чем в 6 раз превышает показатель соседнего округа Нассау. В 2025 году Бродвей показал свой лучший сезон в истории: объем продажи билетов составил 1,9 миллиарда долларов, что на 23 % больше показателя прошлого сезона. Согласно отраслевым отчетам, в зоне CRZ также выросло количество бронирований в ресторанах и объем розничных продаж.

За время действия программы платного въезда больше людей приезжают в зону CRZ для работы и отдыха. Пешеходный поток в зоне CRZ увеличился на 3,4 %, в то время как в целом по району рост составил 1,4 %. Также возрос пассажиропоток общественного транспорта на въезде и в границах зоны CRZ; по

данным МТА, количество поездок метро на въезде в зону увеличилось на 9 %, количество поездок на экспресс-автобусах — на 7,8 %, а на местных автобусах — на 8,4 %.

Программа платного въезда помогла улучшить качество жизни

Программа платного въезда создала преимущества, которые превосходят по значению уменьшение транспортного потока и ускорение поездок; она существенно изменила качество жизни ньюйоркцев.

Предварительные данные показывают, что за время действия программы качество воздуха улучшилось. Недавнее исследование, проведенное в Корнеллском университете, показало, что в зоне CRZ загрязнение воздуха в виде мелкодисперсных частиц диаметром менее 2,5 микрон (PM 2.5) снизилось на 22 %, причем это улучшение наблюдается во всех пяти районах города и прилегающих пригородах. Данные МТА также показывают, что за период до третьего квартала 2025 года объем выбросов парниковых газов в зоне уменьшился на 6,1 %. Уменьшение пробок также приводит к снижению шумового загрязнения. По данным службы 311, количество жалоб на шум от транспорта (гудки и т. п.) в зоне CRZ уменьшилось на 17 % по сравнению с 2024 годом.

Уменьшение транспортного потока совпало с рекордным годом по безопасности на улицах Нью-Йорка. Количество дорожных аварий в зоне CRZ снизилось на 7 %, а число травм в результате дорожных аварий — на 8 %. Согласно данным NYPD, к июлю количество смертельных случаев в дорожных авариях в зоне CRZ снизилось на 40 %. В масштабах города в 2025 году зафиксировано рекордно низкое количество смертельных случаев в дорожных авариях за все время сбора данных: количество погибших снизилось на 19 % по сравнению с 2024 годом. Повысилась безопасность для автомобилистов, пешеходов и велосипедистов, совершающих 600 тысяч передвижений ежедневно: количество погибших пешеходов снизилось на 9 %, а количество погибших велосипедистов на улицах Нью-Йорка снизилось с 23 человек до 20 человек по сравнению с 2024 годом.

Осуществляются важные проекты по улучшению общественного транспорта

За время действия программы платного въезда стабильно выполнялись нормы месячного дохода, необходимые для получения запланированного годового чистого дохода в 500 миллионов долларов. По состоянию на ноябрь 2025 года программа платного въезда дала чистый доход в размере 518 млн долларов, который был направлен на поддержку проектов улучшения общественного транспорта. При этом планируемый доход от программы на конец года должен превысить 550 миллионов долларов.

В целом, программа позволяет МТА выделить 15 миллиардов долларов на План капиталовложений на 2020–2024 годы, чтобы поддержать проекты реконструкции, улучшения и расширения системы общественного транспорта. Треть этих средств направлена на выполнение важных работ по поддержанию надлежащего состояния общественного транспорта для обеспечения его надежности.

Средства, полученные от программы платного въезда, используются для финансирования следующих проектов:

- Вторая очередь строительства линии Второй авеню (Second Avenue Subway) (3 млрд долларов)
- Модернизация семафоров в метро на маршрутах AC и BDFM (3 млрд долларов)
- Меры по обеспечению доступности более чем 23 станций метро (2 млрд долларов)
- Закупка новых вагонов и автобусов (2 млрд долларов)
- Проекты по поддержанию надлежащего состояния (5 млрд долларов)

По состоянию на 1 января 2026 года благодаря средствам, полученным по программе платного въезда, реализуются проекты общей стоимостью более 6 млрд долларов, в том числе вторая очередь строительства линии Второй авеню, модернизация согласно требованиям ADA на девяти станциях, программа модернизации семафоров на маршрутах A и C в Бруклине и Куинсе, обслуживающих более 600 тысяч пассажиров, а также проведение работ по поддержанию надлежащего состояния во всей системе.

Осуществление программ смягчения воздействия на окружающую среду

MTA и его спонсоры проектов продолжают выполнять обязательства по смягчению и мониторингу воздействия на окружающую среду, изложенные в заключении экологической экспертизы (EA). MTA и спонсоры выделили в общей сложности 125 млн долларов на восемь программ смягчения воздействия на окружающую среду, и все эти программы сейчас находятся на стадии реализации. Начался последний этап реализации трех программ снижения воздействия на окружающую среду:

- **Расширение Программы экологически чистых грузовиков города Нью-Йорка (NYC Clean Trucks Program) (20 млн долларов).** Реализация началась. К началу весны NYC DOT начнет прием новых заявлений на получение рибейтов.
- **Расширение программы NYC DOT по доставке в нерабочее время (Off-Hours Delivery Program) (5 млн долларов).** На стадии реализации. Программа, осуществляемая совместно с NYC DOT, призвана повысить безопасность и сократить поток грузового транспорта в дневное время. NYC DOT начнет прием новых участников в первом квартале 2026 года.
- **Замена грузовых авторефрижераторов (TRU) на рынке Хантс-Пойнт (Hunts Point Market) (15 млн долларов).** На стадии реализации. Замена до 1000 грузовых авторефрижераторов (TRU) приведет к значительному сокращению выбросов оксидов азота и мелкодисперсных частиц, так как замена одного авторефрижератора позволяет избежать выброса мелкодисперсных частиц, эквивалентного выбросам от 330 поездок

грузовиков в день по автомагистрали Cross Bronx Expressway. Первый авторефрижератор был поставлен в декабре 2025 года.

Начальник Департамента транспорта города Нью-Йорка (New York City Department of Transportation, NYC DOT) Майк Флинн (Mike Flynn): «Один только первый год действия программы платного въезда дал заметные результаты: в центральном деловом районе Манхэттена стало меньше автомобилей, воздух стал чище, повысилась безопасность на улицах, и теперь больше людей ездят на велосипедах, ходят пешком и пользуются общественным транспортом. Выгоду от этой программы получают все ньюйоркцы, так как новые инвестиции в общественный транспорт и другие проекты облегчают передвижение в городе без автомобиля. Программа платного въезда напоминает нам, что, когда решаешься на смелые действия, можно достичь больших результатов. Поэтому мы в NYC DOT действуем амбициозно и используем инновации, улучшая наши улицы так, чтобы нам завидовали во всем мире. Я благодарю губернатора и МТА за их инициативу, а также сотрудников NYC DOT, которые каждый день обеспечивают поддержку этой бесценной программы».

Член Палаты представителей Джерри Недлер (Jerry Nadler): «Ситуацию можно описать так. Программа платного въезда уже целый год работает, делая Нью-Йорк лучше. Мы знаем, что она эффективно работает. Она помогла снизить транспортный поток и значительно уменьшить время поездок до города. Уменьшение пробок означает, что экстренные службы будут приезжать на вызовы быстрее, воздух будет чище и улицы города будут более безопасными. При этом МТА получает средства для обеспечения доступности на станциях и проектов развития общественного транспорта, таких как линия Второй авеню, которые зависят от доходов программы платного въезда. Поэтому я говорю всем, кто пытается остановить программу платного въезда: уходите с пути. Поезд продолжит движение. Программа платного въезда будет действовать и дальше. Мы дадим средства для МТА. И мы будем защищать право ньюйоркцев принимать решения в отношении своего города».

Член Палаты представителей Дэн Голдман (Dan Goldman): «Результаты первого года действия программы платного въезда в Нижний Манхэттен очевидны: уменьшение пробок, снижение числа дорожных аварий, улучшение качества воздуха, увеличение пешеходного потока и новые доходы, которые будут направлены на улучшение крупнейшей в стране системы общественного транспорта, обслуживающей подавляющее большинство тех, кто работает в Нью-Йорке. Я готов и далее работать вместе с губернатором Хокул и МТА, чтобы пассажиры, город и окружающая среда продолжали получать преимущества, которые дает эта важная программа».

Сенатор штата Кристен Гонсалес (Kristen Gonzalez): «Программа платного въезда прекрасно работает на благо Нью-Йорка. Спустя год после начала действия программы мы хорошо видим ее результаты — больше безопасности на

улицах, более чистый воздух и улучшение финансирования транспортной системы. Эти преимущества улучшают качество жизни работающих ньюйоркцев, живущих во всех пяти районах города и вокруг них. Я благодарю губернатора Хокул, мэра Мамдани и председателя МТА Либера за их поддержку программы платного въезда и за защиту этой важной программы от нападков со стороны администрации Трампа».

Член Ассамблеи Тони Симон (Tony Simone): «Борьба за интересы трудящихся никогда не бывает легкой, но всегда того стоит. Программа платного въезда действует всего один год, но уже приносит результаты, намного превосходящие ожидания. Для миллионов ньюйоркцев, которые пользуются общественным транспортом, мы инвестировали миллиарды долларов в его расширение и улучшение. Для ньюйоркцев, которые предпочитают личный транспорт, мы уменьшили пробки и ускорили поездки. А мои избиратели, живущие в зоне платного въезда, получили снижение уровня шума, уменьшение загрязнения и импульс для развития бизнеса. Сейчас ясно, что программа платного въезда стала одной из самых действенных политик в истории».

Член Ассамблеи Дебора Дж. Глик (Deborah J. Glick): «За первый год программа платного въезда дала МТА больше средств, чем ожидалось, для поддержки важных капитальных улучшений нашей системы общественного транспорта. Я приветствую создание такой прочной основы, которая поможет МТА провести необходимую модернизацию нашего общественного транспорта, которым пользуются миллионы ньюйоркцев. Также приятно видеть снижение транспортного потока, сокращение времени поездок и уменьшение загрязнения воздуха в зоне платного въезда».

Член Ассамблеи Линда Б. Розенталь (Linda B. Rosenthal): «В условиях, когда мы сталкиваемся с реальностью изменения климата, невозможно переоценить совокупный эффект программы платного въезда. Мы в Легислатуре хорошо понимали огромные преимущества этой политики для Нью-Йорка, когда мы приняли ее в 2019 году, и эта дальновидность, безусловно, приносит свои плоды. Всего за один год Мидтаун освободился от пробок, меньше стало жалоб на шум, дорожные аварии стали происходить реже, а МТА получило средства для столь необходимого ремонта нашей транспортной системы. Поэтому мы должны решительно поддерживать эту политику и продолжать борьбу со всеми попытками федерального правительства закрыть эту революционную программу».

Казначей города Нью-Йорка Марк Левин (Mark Levine): «Одного года было достаточно, чтобы программа платного въезда оказалась убедительной победой для пассажиров общественного транспорта, наших районов и всего города. Несмотря на первоначальные опасения, программа платного въезда стимулирует экономическую активность в ресторанах, магазинах и культурных центрах, одновременно принося миллионы долларов для МТА. Отразив нападки администрации Трампа, губернатор Хокул ввела в Нью-Йорке программу, которая дает средства для повышения доступности метро и помогает уменьшить пробки,

снизить количество дорожных аварий, улучшить качество воздуха и создать надежную транспортную систему для будущих поколений».

Член Городского совета Нью-Йорка Гейл Брюэр (Gale Brewer): «За первый год своего существования программа платного въезда показала, что это именно то, что нужно Нью-Йорку. Эта программа оказалась невероятно эффективным средством для сокращения времени поездок, уменьшения пробок и расширения использования метро и автобусов, улучшения качества воздуха и повышения безопасности на улицах. Данные показывают, что количество автомобилей на Манхэттене уменьшается, пассажиропоток общественного транспорта растет и наша экономика процветает — и все это одновременно. Эта программа работает. Я жду публикации отчета NYC DOT с рекомендациями на будущее, чтобы мы развивали этот успех, а программа платного въезда продолжала приносить пользу ньюйоркцам во всем городе и регионе».

Член Городского совета Нью-Йорка Харви Эпстайн (Harvey Epstein): «Спустя год стало ясно, что программа платного въезда приносит реальную пользу обычным ньюйоркцам. В городе стало меньше пробок и шума, воздух стал чище, общественный транспорт работает надежнее и быстрее. Все это создает более безопасный, экологичный и эффективный город для всех».

Член Городского совета Нью-Йорка Эрик Ботчер (Erik Bottcher): «Спустя год программа платного въезда доказала то, во что очень многие ньюйоркцы всегда верили: когда на первом месте стоят интересы людей, наш город работает лучше. В городе стало меньше автомобилей, воздух стал лучше, на улицах стало безопаснее, а поездки теперь занимают меньше времени. Также появились миллиарды долларов на модернизацию и расширение нашего общественного транспорта. Это победа для работающих ньюйоркцев, для окружающей среды и для долгосрочного здоровья нашей экономики. Я благодарю губернатора Хокул за решительную защиту этой программы, потому что данные говорят сами за себя — программа платного въезда работает, и Нью-Йорк благодаря этому стал лучше».

Член Городского совета Нью-Йорка Вирджиния Мэлони (Virginia Maloney): «Ситуация на дорогах всегда была головной болью для ньюйоркцев, особенно в центре Манхэттена. За год программа платного въезда достигла двух своих главных целей: уменьшение пробок и получение столь необходимых средств для развития общественного транспорта. Я готова и далее работать с моими коллегами в Городском совете и в Олбани, чтобы программа платного въезда продолжала приносить результаты и работать на благо всех ньюйоркцев».

Президент боро Манхэттен Брэд Хойлман-Сигал (Brad Hoylman-Sigal): «Снова и снова программа платного въезда показывает свою эффективность. Спустя год, когда транспортный поток снизился на 11 процентов, а МТА получило более полумиллиарда долларов дохода, эта программа демонстрирует, почему решительная и продуманная политика имеет значение. Ньюйоркцы ежедневно ощущают преимущества программы — уменьшение количества автомобилей,

экономии времени во время поездок, более чистый воздух и более безопасные улицы. Спасибо губернатору Хокул за ее неизменное лидерство и защиту этой важной программы и интересов ньюйоркцев».

Председатель программы транспортных исследований в Рузвельт-Хаус при Хантерском колледже (Roosevelt House at Hunter College) Сэмюэл И. Шварц (Samuel I. Schwartz) («Gridlock Sam»): «Я борюсь с пробками в Нью-Йорке почти 60 лет. Я начал примерно в 1967 году, когда работал таксистом, и продолжил спустя 15 лет на посту начальника Департамента транспорта. Я видел, как авеню превращали в улицы с односторонним движением, перенастраивали светофоры, нанимали несколько тысяч сотрудников дорожной полиции, но я никогда не видел, чтобы одна программа так быстро улучшала транспортный поток и безопасность, как это сделала программа платного въезда. Я благодарю губернатора и МТА за практически безупречное внедрение этой программы».

Старший советник Фонда защиты окружающей среды (Environmental Defense Fund) Энди Даррелл (Andy Darrell): «Спустя год программа платного въезда выполнила свою задачу: мы получили чистый воздух, безопасные улицы и более здоровый город. Когда в городе меньше автомобилей, это значит, что меньше загрязнение, быстрее работают автобусы и воздух чище во всех районах города. А еще эта программа укрепляет экономику Нью-Йорка за счет того, что дает средства для улучшения общественного транспорта, а это делает жизнь в Нью-Йорке доступной для миллионов людей каждый день и поддерживает рабочие места по всему штату. Нью-Йорк подал всей стране пример того, как экологическая инициатива создает новые экономические возможности и улучшает качество жизни».

Президент и генеральный директор Региональной ассоциации планирования (Regional Plan Association, RPA) Том Райт (Tom Wright): «Все имеющиеся данные показывают, что первая в стране программа платного въезда дает положительные результаты по всем параметрам для пассажиров и жителей Нью-Йорка и района трех штатов. Жители, предприятия и пассажиры получили чистый воздух, более быстрые поездки с меньшими задержками и улучшение общественного транспорта. Программа платного въезда в центр Нью-Йорка оказалась очень успешным примером политики, улучшающей качество жизни в каждом сообществе, в котором она действует. Спасибо губернатору Хокул за эту инициативу».

Директор по экологии в Нью-Йорке Совета по защите природных ресурсов (Natural Resources Defense Council, NRDC) Эрик А. Голдштейн (Eric A. Goldstein): «Успех программы платного въезда не случаен. Это результат нескольких лет планирования и анализа, участия общественности и внимания к деталям. И сейчас, в первую годовщину программы, результаты налицо — уменьшение пробок, ускорение поездок, уменьшение загрязнения и улучшение системы общественного транспорта, которая ежедневно перевозит миллионы пассажиров. Я благодарю губернатора Кэти Хокул, председателя МТА Джанно

Либера и их сотрудников за достигнутые и будущие успехи в реализации этой знаковой транспортной стратегии».

Исполнительный директор организации StreetsPAC Эрик Макклур (Eric McClure): «Программа платного въезда в центр Нью-Йорка продемонстрировала уверенный успех и решила все намеченные задачи — уменьшение транспортного потока, сокращение времени поездок, улучшение качества воздуха и получение средств для развития системы общественного транспорта. Кроме того, уменьшилось количество дорожных аварий, увеличился пешеходный поток и дополнительный импульс получила розничная торговля. Эту программу нужно было внедрить несколько десятилетий назад, но мы благодарны за то, что сейчас отмечаем ее первую годовщину. Поздравляем всех, кто участвовал в ее реализации».

Президент и генеральный директор Конгресса строителей Нью-Йорка (New York Building Congress) Карло А. Шиссура (Carlo A. Scissura): «За первый год действия программа платного въезда в центр Нью-Йорка показала, что инвестиции в улучшение пассажирских перевозок продвигает вперед весь регион. Всего за 12 месяцев программа стала надежным источником средств, необходимых для модернизации нашей системы общественного транспорта и поддержания бесперебойного движения в городе. Мы уже видим, что идут ремонтные работы, началась реализация давно запланированных инфраструктурных проектов и появляется новая экономическая активность по всему штату, в том числе в городах северной части штата, где производят вагоны и оборудование, обеспечивающие работу нашей системы. Этот первый год показал, что разумная политика может уменьшить пробки и снизить загрязнение воздуха, а также дать импульс, чтобы сделать Нью-Йорк более крепким, экологичным и интегрированным».

Директор Постоянного гражданского консультативного комитета (Permanent Citizens Advisory Committee, PCAC) МТА Лиза Даглиан (Lisa Daglian): «По всем мыслимым параметрам программа платного въезда в первый год превзошла ожидания, принося пользу пассажирам и водителям общественного транспорта и устраняя пробки, которые затрудняли движение в городе и регионе. Как давние сторонники этой программы, мы очень гордимся ее огромными успехами, хотя по-прежнему требуется защищать ее от заблуждающихся критиков. Сегодня мы отмечаем первую годовщину этой программы, которая стала победой для всех ньюйоркцев, и благодарим губернатора Хокул, руководство МТА и всех, кто проявил политическое мужество для реализации этой исторической и революционной программы».

Исполнительный директор CIVITAS Шарон Поуп-Маршалл (Sharon Pope-Marshall): «Программа платного въезда в центр Нью-Йорка принесла неоспоримые выгоды, особенно в связи с тем, что значительно уменьшился транспортный поток, количество дорожных аварий и связанных с ними травм, снизились загрязнение воздуха твердыми частицами и уровень шума. Данные

также показывают, что транспортный поток снизился также за пределами зоны платного въезда. Программа принесла новый доход в 500 миллионов долларов для Metropolitan Transportation Authority. Это важное финансирование поможет развивать инфраструктуру общественного транспорта и другие транспортные проекты по всему городу. Инвестиции в общественный транспорт подтверждают один из основных принципов городского планирования: эффективный и доступный транспорт является важнейшим звеном для процветания, устойчивого развития и жизнеспособности городских районов».

Президент Совета по недвижимости Нью-Йорка (Real Estate Board of New York) Джеймс Уилан (James Whelan): «Программа платного въезда принесла ощутимые выгоды жителям Нью-Йорка — снижение транспортного потока, улучшение качества воздуха и значимый источник дохода для важных улучшений системы общественного транспорта. Мы благодарим губернатора Хокул за ее неизменную поддержку этой программы и надеемся в ближайшие годы увидеть новые выгоды от программы платного въезда».

Руководитель программы «Справедливость для людей с ограниченными возможностями» (Disability Justice Program) организации «Адвокаты Нью-Йорка за общественные интересы» (New York Lawyers for the Public Interest, NYLPI) Кристофер Скайлер (Christopher Schuyler): «Программа платного въезда приносит пользу всем ньюйоркцам, в особенности людям с ограниченными возможностями. Программа платного въезда дает средства на проекты обеспечения доступности станций метро и уменьшает транспортный поток, чтобы люди, пользующиеся сервисом Access-A-Ride и экстренными службами, могли быстрее передвигаться в городе. Благодаря этой программе повышается безопасность на дорогах и пешеходных переходах для всех пешеходов, в том числе для людей в инвалидных колясках — группы, которая непропорционально часто страдает в дорожных авариях. Также в зоне платного въезда ниже углеродные выбросы, что улучшает качество воздуха. Спустя год данные показывают, что программа платного въезда демонстрирует огромный успех для всех ньюйоркцев!»

Исполнительный директор организации Tri-State Transportation Campaign Рене Рейнольдс (Rena Reynolds): «Спустя год мы наконец можем разрешить спор: введение программы платного въезда было правильным решением не только для города Нью-Йорка, но и для всего региона и его жителей. Снизился транспортный поток, улицы стали безопаснее, уменьшилось количество дорожных аварий и жалоб на шум, поток грузового транспорта стал менее интенсивным, и мы дышим более чистым воздухом. Начались давно назревшие работы по улучшению станций метро, в Бронксе создается программа наблюдения за больными астмой, а в городе стало больше людей, приехавших посмотреть то, что может предложить город. Это доказывает, что этот город мирового класса строит транспортную систему мирового класса. И впереди нас ждут новые горизонты».

Старший руководитель транспортной политики организации Evergreen Action Лия Рехтман (Liya Rechtman): «За первый год своего существования программа платного въезда стала безусловным успехом с точки зрения пассажиров и климата. Мы рады, что ньюйоркцы меньше времени проводят в пробках, дышат более чистым воздухом и получают деньги для финансирования проектов улучшения общественного транспорта. Мы глубоко благодарны губернатору Хокул и руководителям штата за то, что они выстояли перед лицом продолжающихся необоснованных нападок со стороны администрации Трампа. Программа платного въезда будет и дальше действовать, и мы рады, что ньюйоркцы получают от нее преимущества».

Президент Лиги избирателей Нью-Йорка за охрану окружающей среды (New York League of Conservation Voters, NYLCV) Джули Тай (Julie Tighe): «Спустя год программа платного въезда дала ньюйоркцам то, что им обещали. Транспортный поток снизился на 11 процентов. Время в поездках сократилось и стало более предсказуемым. Вырос пассажиропоток автобусов, поездов и метро, и МТА инвестирует 15 миллиардов долларов в модернизацию системы и обеспечение более частого и надежного обслуживания. В своей основе программа платного въезда отражает простую истину: нельзя уклониться от климатического кризиса. Снижение количества автомобилей на дорогах уменьшает пробки и одновременно укрепляет общественный транспорт, которым пользуются миллионы ньюйоркцев. Требуется смелое лидерство, чтобы внедрить политику, улучшающую наши сообщества и повседневную жизнь, особенно когда эта политика на начальном этапе не пользуется всеобщей популярностью. Именно это качество продемонстрировала губернатор Хокул при внедрении программы платного въезда, чтобы дать реальные результаты для ньюйоркцев».

Директор по политике и коммуникациям Альянса пассажиров (Riders Alliance) Дэнни Перлстайн (Danny Pearlstein): «Пассажиры общественного транспорта организовались и добились внедрения программы платного въезда, которая прошла начальный этап и обещает новые перспективы в начале второго года. Самые медленные автобусы Америки теперь ездят быстрее. Новые доходы направляются на улучшение работы метро и модернизацию станций. Улучшается качество воздуха в Нью-Йорке. Из череды ужасных последствий, которые предрекали противники программы, сбылось только одно: успех еще раз доказал эффективность действий правительства и воодушевил обычных ньюйоркцев продолжать совместно решать застарелые проблемы».

Президент и генеральный директор района улучшения деловой среды (BID) «Гудзон-сквер» (Hudson Square) Самара Карасик (Samara Karasyuk): «Мы в районе Гудзон-сквер, расположенном рядом с туннелем Холланда, на практике видим эффективность программы платного въезда. На наших улицах стало меньше автомобилей, и значительно уменьшилось время проезда через туннель, и теперь район стал спокойнее, безопаснее и гостеприимнее. Пешеходный поток вырос почти на 20 процентов по сравнению с прошлым годом, улучшилось качество воздуха, реже слышны автомобильные гудки, а наши торговые и

коммерческие помещения получили новый импульс развития. Для района Гудзон-сквер программа платного въезда помогает создать более здоровую и динамичную среду, где на первом месте стоят люди, а не транспорт».

###

Другие новости см. на веб-сайте www.governor.ny.gov
Штат Нью-Йорк | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418
Подпишитесь на рассылку управления губернатора на сайте ny.gov/signup | Отправьте сообщение «NEW YORK» на номер 81336

[ОТМЕНИТЬ ПОДПИСКУ](#)