Для немедленной публикации: 08.06.2026 **ГУБЕРНАТОР КЭТИ ХОКУЛ**

ГУБЕРНАТОР ХОКУЛ ТОРЖЕСТВЕННО ОТМЕТИЛА НАЧАЛО ОСНОВНОГО ЭТАПА СТРОИТЕЛЬСТВА ВТОРОЙ ФАЗЫ ПРОЕКТА МЕТРО НА ВТОРОЙ АВЕНЮ

Вместе с руководством MTA губернатор приняла участие в церемонии закладки фундамента для установки тоннелепроходческого комплекса

Полученный на первом этапе опыт позволил сэкономить миллиард долларов; проект частично финансируется за счет доходов от платы за въезд в центральный деловой район города

Спустя почти столетие после первоначального предложения вторая фаза проекта метро на Второй авеню обеспечит новое транспортное сообщение для 100 000 пассажиров, ежедневно пользующихся метро Восточном Гарлеме

Сегодня губернатор Кэти Хокул вместе с руководством Транспортного управления Нью-Йорка (Metropolitan Transportation Authority, MTA), избранными должностными лицами и общественными лидерами Гарлема дали старт основному этапу строительства революционного проекта второй фазы метро на Второй авеню. Церемония закладки фундамента состоялась в том месте, где в начале 2027 года в землю будет опущен новейший тоннелепроходческий комплекс (ТПК), который начнет прокладку новых тоннелей метро от 120-й улицы и 2-й авеню до 125-й улицы и бульвара имени Малкольма Икса (Malcolm X Boulevard).

Губернатор также заявила, что после возобновления федерального финансирования проекта в апреле MTA заключила следующий крупный контракт на строительство заключительного участка тоннеля данного этапа от 105-й улицы до 110-й улицы, включая будущую станцию на 106-й улице методом открытой выемки и последующего перекрытия. MTA применяет опыт, полученный на первом этапе проекта, чтобы сэкономить более миллиарда долларов, и идет по графику, чтобы досрочно завершить перенос инженерных сетей, что позволит начать оставшиеся работы по этому проекту на шесть месяцев раньше, чем первоначально планировалось.

«Метро на Второй авеню изменит ситуацию в Восточном Гарлеме, сэкономив людям драгоценное время и открыв возможности, которые слишком долгое время были недоступны для слишком многих, — **заявила губернатор Хокул.** —

Последний раз закладка фундамента метро на Второй авеню в Восточном Гарлеме состоялась 54 года назад, но проект был прекращен, и район остался без метро. Когда я вступила в должность, я пообещала, что стану лидером, который наконец-то доведет это дело до конца, и, начав основной этап строительства этого проекта, мы сделали гигантский шаг к реализации мечты, которая формировалась почти столетие».

Современные тоннелепроходческие комплексы (ТПК) переменной плотности будут доставлены в начале следующего года. Обладая весом более полутора миллионов фунтов (680 т), эти машины оснащены 23-футовыми (семиметровыми) режущими головками из карбида вольфрама. ТПК может адаптировать свои методы в зависимости от встречающегося материала, переключаясь между режимом работы для твердых пород и режимом, предназначенным для мягких грунтов и песчаных отложений. Во время прохода под Гарлемом ТПК также укрепляет облицовку тоннеля. ТПК начнет работу на участке на 120-й улице и пройдет до 125-й улицы и бульвара имени Малкольма Икса.

Одновременно с сегодняшним важным этапом проекта фазы 2 губернатор Хокул и MTA уже изучают и проектируют потенциальную следующую фазу линии Q в западном направлении через 125-ю улицу до Бродвея с тремя новыми станциями и пассажиропотоком более чем 160 000 человек в день. После завершения технико-экономического обоснования MTA, о котором губернатор объявила в 2024 году, в принятом в этом году бюджете штата на 2027 финансовый год было выделено 25 миллионов долларов на проведение предварительных инженерных и проектных работ по продлению тоннеля и утверждение эффективного процесса экологической экспертизы. Если проект будет реализован, работы по прокладке тоннеля могут быть продолжены без перерыва с использованием большей части того же оборудования, что и на втором этапе, что позволит сэкономить время и деньги.

Вторая фаза строительства метро на Второй авеню разделена на четыре контракта — по сравнению с 10 в первой фазе — для повышения эффективности проекта и минимизации сложной координации подрядчиков. Тоннелепроходческие работы являются частью контракта № 2 стоимостью 1,97 млрд долларов, включая выемку грунта для ТПК, контролируемые взрывные работы для будущих станций, а также удаление асбеста и свинца в существующих тоннелях 1970-х годов. На сегодняшней церемонии начала реализации этой фазы проекта руководство MTA и губернатор Хокул объявили о прогрессе в реализации еще одного важного компонента фазы 2: заключении контракта № 3. В рамках контракта № 3 будут построены каркасы новой станции на 106-й улице и проложены соответствующие тоннели, соединяющие существующие тоннели к северу и югу от станции. Ожидается, что подрядчик начнет работы в ближайшие месяцы. Общий бюджет проекта второй фазы строительства метро на Второй авеню составляет 6,968 млрд долларов, и его ввод в эксплуатацию запланирован на 2032 год.

Председатель совета и генеральный директор MTA Джанно Либер (Janno Lieber): «80 лет назад начался демонтаж надземной линии Второй авеню — прошла целая жизнь. Сегодняшняя церемония в честь начала работ — это еще один важный шаг на пути к обеспечению справедливого доступа к общественному транспорту для Восточного Гарлема — района города, жители которого очень сильно зависят от общественного транспорта».

Президент MTA по строительству и развитию Джейми Торрес-Спрингер (Jamie Torres-Springer): «Обновленное управление MTA выполняет давнее обещание обеспечить сообщение метро для населения Восточного Гарлема. Применяя уроки, извлеченные в ходе фазы 1, мы реализуем этот проект лучше, быстрее и дешевле: на сегодня экономия составляет более миллиарда долларов».

Использование стратегий сдерживания затрат, освоенных по итогам фазы 1
В соответствии с политикой MTA, призванной выполнять ключевые инфраструктурные проекты лучше, быстрее и дешевле, контракты, заключаемые для реализации фазы 2 проекта «Линия Второй авеню», учитывают уроки, усвоенные при реализации первой фазы проекта.

Заблаговременный перенос инженерных коммуникаций снижает риск непредвиденных расходов или задержек во время строительства, особенно в Нью-Йорке, который имеет одну из самых сложных сетей подземных коммуникаций и для большой ее части нет планов прокладки.

При реализации фазы 2 проекта используются такие дополнительные меры по снижению затрат, как повторное использование участка тоннеля под Второй авеню от 110-й улицы до 120-й улицы, построенного в 1970-х годах, заблаговременный выкуп объектов недвижимости, использование наиболее выгодных структур контрактов, таких как контракты на основе наилучшего соотношения цены и качества, контракты, основанные на результатах, контракты на проектирование и строительство, тесную координацию контрактов, а также сокращение служебных и вспомогательных помещений и размеров станций.
В общей сложности эти инициативы позволили сэкономить более миллиарда долларов.

Улучшение системы общественного транспорта в Восточном Гарлеме
Исторически Восточный Гарлем является недостаточно обслуживаемым районом и имеет очень высокую в масштабе страны долю доступного жилья. 70 % жителей района пользуются общественным транспортом. В рамках второй фазы проекта в самом центре района на 106-й, 116-й и 125-й улицах будут построены три новые станции с обеспечением доступности, которые обеспечат беспересадочные поездки из Восточного Гарлема до Верхнего Ист-Сайда, Западного Мидтауна и Кони-Айленда, что сократит время в пути до 20 минут.

При реализации второго этапа проекта «Линия Второй авеню» будут созданы тысячи рабочих мест, в том числе профсоюзные рабочие места для специалистов строительных специальностей. Для проекта действует целевой показатель найма 20 % персонала из числа местных жителей, что даст возможность сотням жителей Восточного Гарлема получить высокооплачиваемую работу.
В Восточном Гарлеме давно планировали построить новую линию метро вдоль Второй авеню. В 1920-х годах проект Второй системы (Second System), впоследствии ставший системой метрополитена IND (Independent Subway System), включал ветку вдоль Второй авеню. В 1948 году избиратели Нью-Йорка одобрили предложение о выпуске облигаций для строительства линии метро под Второй авеню, но этот проект не был реализован из-за начала Корейской войны. Строительство линии метрополитена в Восточном Гарлеме наконец началось в 1972 году, но было остановлено в 1975 году в связи с финансовым кризисом в городе. Участки тоннелей, проложенных в 1970-х годах, будут использованы в ходе второй фазы проекта, в том числе для станции на 116-й улице.

О фазе 2 проекта
Вторая фаза проекта продлит движение поездов Q от 96-й улицы на север до 125-й улицы, а затем на запад по 125-й улице до Парк-авеню, в общей сложности примерно на 1,5 мили (2,4 км). Предусмотрена прямая пересадка на существующую станцию метро «125 Street» линии Лексингтон-авеню (Lexington Avenue). В рамках второй фазы проекта также будет построен выход на Парк-авеню для удобной пересадки на станцию железной дороги Metro-North «Harlem–125th Street».

На каждой станции будут располагаться надземные вспомогательные здания, в которых будет находиться вентиляционное механическое и электрическое оборудование, а также помещения для потенциального размещения торговых и общественных помещений на цокольном этаже. В сочетании с первой фазой расширения метрополитен будет обслуживать 300 000 пассажиров ежедневно, а также появятся три новые станции, соответствующие требованиям доступности ADA, что повысит уровень комфорта и удобства для пассажиров. На станции «125th Street» на Парк-авеню предусмотрены широкие возможности пересадок на другие виды транспорта, в том числе на маршруты метро 4, 5, 6, железную дорогу Metro-North и автобус Select Bus Service (SBS) M60 до аэропорта Ла-Гуардия. Это повысит удобство передвижения по городу и в пределах агломерации Нью-Йорка.

Сенатор США Чарльз Е. Шумер (Charles E. Schumer): «Сегодняшнее начало строительства, наряду с заключением еще одного контракта на строительство второй фазы метро Второй авеню, еще больше приближает нас к достижению транспортного равенства и совершенства в Нью-Йорке. Для жителей Восточного Гарлема этот проект означает расширение возможностей занятости, более широкий доступ к медицинскому обслуживанию и другим услугам и одновременно уменьшение пробок и улучшение качество воздуха. Работая бок о бок с членом Палаты представителей Адриано Эспайатом (Adriano Espaillat) и губернатором Кэти Хокул, я обеспечил 3,4 млрд долларов федерального финансирования —

крупнейший на тот момент грант на капитальные инвестиции в истории — для реализации этого преобразующего проекта. Это также означает почти 2 мили новых путей, шесть новых станций и одна полностью реконструированная станция, которыми смогут воспользоваться более 300 000 ньюйоркцев.

Сенатор штата Кирстен Джиллибренд (Kirsten Gillibrand): «Ньюйоркцы достаточно долго ждали продления линии метро Второй авеню, которое сократит время в пути, создаст новые рабочие места и обеспечит важные транспортные связи в Восточном Гарлеме. Я горжусь тем, что MTA обеспечивает экономию более миллиарда долларов и что некоторые этапы проекта выполняются с опережением графика. Эти важнейшие инфраструктурные проекты являются жизненно важными для нашей экономики и обеспечат безопасную, надежную и доступную систему общественного транспорта, которую заслуживают наши пассажиры и семьи».

Член Палаты представителей Адриано Эспайят (Adriano Espaillat): «Восточный Гарлем долгое время был транспортной пустыней, в результате чего более 100 000 жителей этого района оставались без доступа к метро в городе, где находится лучшая в стране система общественного транспорта. Когда я пришел в Конгресс, я сделал приоритетом строительство станций метро Второй авеню на 106-й и 116-й улицах, а также соединение с 125-й улицей. После многих лет кропотливой работы в данном районе и в Конгрессе сегодняшний день стал еще одним важным этапом в наших успешных усилиях по созданию этой новой линии метро, воплощающей в жизнь концепцию, которая десятилетиями находилась в подвешенном состоянии. Я благодарен за совместную работу и усилия губернатора Хокул, конгрессмена Шумера, конгрессмена Джеффриса (Jeffries), Джанно Либера, наших коллег в местных органах власти и огромное множество других людей. В перспективе я продолжу работать с этой коалицией лидеров, чтобы расширить наши существующие усилия и обеспечить, чтобы этот исторический проект привел к появлению высокооплачиваемых, квалифицированных рабочих мест для наших соседей в Эль-Баррио (El Barrio), а также внедрить надлежащие меры защиты, чтобы они чувствовали себя комфортно во время будущих строительных работ и могли остаться и развиваться в районе, который они знают, любят и воплощают».

Сенатор штата Хосе М. Серрано (José M. Serrano): «Я очень рад началу долгожданного следующего этапа проекта метро на Второй авеню. Как сенатор от 29-го избирательного округа, представляющий население Южного Бронкса и Восточного Гарлема, я давно поддерживаю эту важнейшую инвестицию, которая жизненно необходима для жителей и пассажиров по всему Нью-Йорку. Выражаю огромную благодарность губернатору Кэти Хокул, членам Конгресса, нашим федеральным партнерам, а также Департаменту транспорта (Department of Transportation) за работу, направленную на обеспечение необходимого перехода ко второй фазе этого проекта».

Сенатор штата Корделл Клир (Cordell Cleare): «Как представитель своих избирателей, с огромной радостью узнал, что вторая фаза строительства метро на Второй авеню идет по плану и наконец-то обеспечит транспортную справедливость и современные обновления, которых так заслуживают наши давние жители. Выражаю благодарность губернатору Хокул за ее неизменную приверженность этому проекту, и призываю всех удвоить наши совместные усилия, чтобы проложить не только тоннели, но и пути к процветанию сообщества и улучшению качества жизни».

Член Ассамблеи Эдвард Гиббс (Edward Gibbs): «Восточный Гарлем ждал метро Второй авеню более века. Мы наблюдали, как появлялись и исчезали планы, как давались и нарушались обещания, а также как наше население лишалось возможностей. Сегодняшнее начало строительства — доказательство того, что на этот раз все по-другому. Впервые за несколько поколений жители могут видеть, как этот проект обретает очертания на их глазах, и понимать, что обещание транспортного равенства наконец становится реальностью. Я благодарю губернатора Хокул за ее неизменную приверженность реализации этого проекта».

Член Ассамблеи Джордан Дж. Г. Райт (Jordan J.G. Wright): «Сегодняшнее начало строительства метро на Второй авеню в Гарлеме — это больше, чем просто этап строительства. Это давно назревшая инвестиция в достоинство, мобильность и экономическое будущее нашего сообщества. Слишком долго жители Гарлема несли бремя ограниченного доступа к общественному транспорту, при этом внося огромный вклад в жизнедеятельность этого города. Я хочу поблагодарить губернатора Кэти Хокул, наших партнеров в Легислатуре штата, городских чиновников, федеральную делегацию, общественные советы, профсоюзы, правозащитников и всех заинтересованных лиц, которые боролись за то, чтобы этот день стал возможным. Вместе мы создаем современный и надежный транспорт, которого заслуживает Гарлем».

Президент района Манхэттен Брэд Хойлмен-Сигал (Brad Hoylman-Sigal): «Вторая фаза строительства метро Второй авеню — это инвестиция поколений в будущее Гарлема, Восточного Гарлема, Вашингтон-Хайтс и всего Верхнего Манхэттена. Слишком долго слишком многие жители Манхэттена не имели быстрых и надежных вариантов общественного транспорта. Это расширение обеспечит прямой проезд до центра Мидтауна и Нижнего Манхэттена, сократив время в пути до 20 минут в каждую сторону. Я глубоко благодарен губернатору Хокул и председателю MTA Джанно Либеру за поддержку и инвестиции в этот проект, а также члену Конгресса Адриано Эспайату за его многолетнюю работу по обеспечению федерального финансирования, необходимого для его реализации. Это именно тот вид инвестиций в транспорт, доступность и возможности, которых заслуживают жители Нью-Йорка».

Городской казначей Марк Левин (Mark Levine): «Следующий этап строительства метро на Второй авеню отражает многогранный подход к

укреплению экономики Восточного Гарлема и Верхнего Манхэттена — не только в том, что проект призван принести после завершения, но и в самом строительстве. Новая, доступная линия метро, 70 000 профсоюзных рабочих мест и экономия более миллиарда долларов — вот как могут выглядеть адаптивность и эффективность в работе правительства. Я с нетерпением жду начала второго этапа в ближайшее время и возможности извлечь еще больше ценных уроков из его реализации».

Лидер большинства в городском совете Шон Абреу (Shaun Abreu): «На протяжении столетия Верхний Манхэттен ждал столь необходимого соединения со Второй авеню, и теперь губернатор Хокул воплощает это в жизнь. Появление новой линии создаст революционный доступ для сотен тысяч пассажиров, пользующихся метро ежедневно. Мы с нетерпением ждем начала строительства второго этапа и воодушевлены грандиозной концепцией губернатора по созданию единого Гарлема, включая его восточную и западную части!»

Член городского совета Юсеф Салаам (Yusef Salaam): «Сегодняшний день знаменует собой еще одну важную веху в нашем стремлении построить более сильный Нью-Йорк с хорошими связями. Проект второй фазы метро Второй авеню обеспечит давно ожидаемый доступ к общественному транспорту в Восточном Гарлеме, соединит тысячи ньюйоркцев с рабочими местами и возможностями и выполнит обещание, которое готовилось на протяжении нескольких поколений. Используя полученный в ходе первой фазы опыт, мы продвигаем этот проект более эффективно, экономя налогоплательщикам более миллиарда долларов, создавая при этом высокооплачиваемые профсоюзные рабочие места и расширяя равный доступ к надежному общественному транспорту. Именно так мы строим будущее — лучше, быстрее и для всех жителей Нью-Йорка».

Президент и генеральный директор Конгресса строителей Нью-Йорка (New York Building Congress) Карло А. Шиссура (Carlo A. Scissura), эсквайр: «На протяжении почти столетия жителям Восточного Гарлема обещали, что их район получит выгоды от включения в нашу систему общественного транспорта. Сегодня вместе с губернатором Кэти Хокул, членом Палаты представителей Адриано Эспайатом и MTA члены Конгресса строителей с нетерпением ждут момента, когда смогут вонзить в землю лопаты, в наше время трансформировавшиеся в тоннелепроходческие комплексы, чтобы воплотить это обещание в жизнь».

Председатель Совета строительных профсоюзов агломерации Нью-Йорка (Building and Construction Trades Council of Greater New York) Гэри Лабарбера (Gary LaBarbera): «Начало строительства второй фазы метро Второй авеню знаменует собой важный шаг вперед в создании современной транспортной инфраструктуры, которую заслуживают жители Нью-Йорка, и одновременно создает тысячи позволяющих содержать семью рабочих мест для среднего класса. Этот проект соединит жителей Восточного Гарлема с рабочими местами, образованием, здравоохранением и возможностями по всему городу, а также даст

работу квалифицированным специалистам на строительстве критически важной инфраструктуры, которая будет служить будущим поколениям. Мы выражаем признательность губернатору Хокул, MTA и всем нашим партнерам за продвижение этой трансформационной инвестиции и экономический рост, который она принесет нашему городу и штату».

###

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