



Для немедленной публикации: 05.05.2017

ГУБЕРНАТОР ЭНДРЮ М. КУОМО

**ГУБЕРНАТОР КУОМО (CUOMO) И ЧЛЕН КОНГРЕССА НЭДЛЕР (NADLER)
ОБЪЯВЛЯЮТ О НАЧАЛЕ НОВОГО ЭТАПА В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА
ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ГАВАНЬ (CROSS HARBOR FREIGHT
PROJECT)**

Железнодорожный тоннель для грузовых перевозок через гавань (Cross Harbor Rail Freight Tunnel) разгрузил бы транспортный поток на дорогах и мостах, улучшил бы качество воздуха и создал бы 18 000 рабочих мест

Управление портов (Port Authority) выделит до 70 млн долларов на второй этап оценки воздействия на окружающую среду (Tier II Environmental Impact Study) и дальнейшее инженерно-техническое проектирование

Визуальные изображения можно посмотреть [здесь](#)

Губернатор Эндрю М. Куомо (Andrew M. Cuomo) и конгрессмен Джерролд Нэдлер (Jerrold Nadler) объявили сегодня о достижении важной вехи в реализации проекта грузовых перевозок через гавань (Cross Harbor Freight Movement): выпуске Управлением портов (Port Authority) запроса на подачу предложений (RFP) от консультантов на проведение второго этапа оценки воздействия на окружающую среду (Tier II Environmental Impact Study) и проведение дополнительных работ по перспективному планированию и проектированию. Второй этап (Tier II) исследований предполагает тщательное изучение исполнения тоннеля для грузовых перевозок через гавань, представленного на этапе I (Tier I) в качестве одного из решений, которое позволит разгрузить плотный транспортный поток, снизить зависимость от морально и физически устаревающих дорог и мостов и решить проблему доставки грузов в регионе за счет окончательного включения г. Нью-Йорка (New York City) в государственную сеть грузовых железных дорог. Тоннель прошел бы от существующей сортировочной станции в районе Гринвилл (Greenville) города Джерси-Сити (Jersey City) и связал бы ее с существующей железнодорожной инфраструктурой в Бруклине (Brooklyn). Управление портов (Port Authority) намерено вложить до 35 млн долларов в проведение оценки и располагает еще 35 миллионами долларов на дальнейшее инженерно-техническое проектирование.

«Нью-Йорк находится в авангарде всей страны, когда речь идет о решении крупнейших и сложнейших инфраструктурных вопросов проблемы, и этот проект определит инновационное, отвечающее требованиям XXI века решение по разгрузке транспортных потоков и поддержке экономического роста на многие поколения вперед, — **заявил губернатор Куомо (Cuomo).** — После того, как

долгие годы на этот вопрос не обращалось внимания, Нью-Йорк снова строит с расчетом на будущее и, инвестируя средства в проекты мирового класса по улучшению транспортной сети по всему штату, мы развиваем экономическую деятельность и способствуем дальнейшему процветанию нашего штата».

Член Конгресса Джерролд Нэдлер (Jerrold Nadler) отметил: «Проект строительства грузового железнодорожного тоннеля через гавань (Cross Harbor Rail Freight Tunnel), который я поддерживаю уже более 30 лет — со времен своего членства в Законодательном собрании штата (State Assembly) и до службы в Конгрессе США (U.S. Congress) — окончательно свяжет Нью-Йоркскую агломерацию с сетью государственных грузовых железных дорог и уберет грузовые фуры с наших улиц, перенаправив их поток на недостаточно используемую сеть железных дорог. Он принесет положительные изменения в систему доставки грузов по региону и улучшит ситуацию в сфере экономики, экологии, здравоохранения, безопасности и оптимизации расходов для миллионов людей. Я хочу отдельно поблагодарить нашего губернатора Эндрю Куомо (Andrew Cuomo), который на протяжении долгого времени активно поддерживает этот проект. Он — один из тех лидеров, которые стремятся искать решения самых сложных задач, и я глубоко уважаю его за это. Я также хотел бы поблагодарить Управление портов (Port Authority), Федеральное управление автомобильных дорог (Federal Highway Administration, FHWA) и коалицию выборных должностных лиц, ведущих предпринимателей и лидеров профсоюзов, а также тех работников транспорта и защитников окружающей среды, кто поддерживал этот проект с самого начала, за их неустанную работу по приближению этого важного момента».

Нью-Йорк — единственный крупный город мира, который не связан напрямую с грузовой железнодорожной сетью своей страны. Из-за отсутствия этого важного звена железнодорожного сообщения перевозка более одного миллиарда тонн грузов по региону «большого Нью-Йорка» (Greater New York) осуществляется преимущественно грузовым автомобильным транспортом, при этом из-за высокой плотности транспортных потоков стоимость доставки товаров потребителям и компаниям увеличивается приблизительно на 2,5 млрд долларов ежегодно. Грузовым автотранспортом перевозится более 90 процентов грузов, в то время как по железной дороге — только 2-3 процента, при этом большая часть этих грузов прибывает по железной дороге в пункты, расположенные к западу от Нью-Йорка, и доставляется конечным потребителям грузовым автотранспортом. Стоимость доставки товаров из Нью-Джерси (New Jersey) в Манхэттен (Manhattan) стоит столько же, сколько перевозка их на 500 миль (805 км) или больше в других частях страны. В ближайшие 20 лет ожидается рост объема грузовых перевозок в регионе как минимум на 37 процентов, что превысит возможности местных железных дорог и затормозит экономическое развитие.

Железнодорожный грузовой тоннель через гавань (Cross Harbor Rail Freight Tunnel) позволил бы кардинально разгрузить транспортные потоки на дорогах и мостах, улучшить качество воздуха и снизить заболеваемость астмой, а также позволил бы улучшить ситуацию с движением автобусов и транспортных средств аварийных и спасательных служб. Он значительно снизил бы стоимость товаров и затраты на ведение предпринимательской деятельности путем повышения эффективности и снижения затрат на доставку грузов. Он также позволил бы создать необходимый запасной вариант в этой важной транспортной системе,

способствуя тем самым укреплению национальной безопасности. Благодаря строительству грузового железнодорожного тоннеля через гавань (Cross Harbor Rail Freight Tunnel) количество грузового транспорта на переездах через нью-йоркскую гавань (New York Harbor) уменьшится на 1800 единиц в день или на полмиллиона единиц в год.

Тоннель принес бы существенные экономические выгоды региону, в том числе:

- создание от 12 500 до 18 000 прямых рабочих мест
- создание от 28 000 до 41 000 рабочих мест в общей сложности (непрямые и индуцированные рабочие места)
- от 1 до 1,5 млрд долларов в виде прямых зарплат
- от 1,8 до 2,6 млрд долларов в виде общих зарплат

Управление портов (Port Authority) и Федеральное управление автомобильных дорог (Federal Highway Administration) выпустили предварительный отчет о первом этапе оценки воздействия на окружающую среду (Tier 1 Environmental Impact Statement), который был опубликован в ноябре 2014 года, и после публичных слушаний, проведения анализа и получения замечаний от заинтересованных сторон Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA) в январе 2016 года выпустило Отчет о принятии решения (Record of Decision) по первому этапу (Tier 1). В рамках второго этапа (Tier II) предполагается провести оценку варианта с улучшением существующих перевозок железнодорожных вагонов на плавучих баржах.

Губернатор Куомо (Cuomo) инвестирует 100 млрд долларов в инфраструктурные проекты по всему штату Нью-Йорк ради содействия экономическому развитию, создания рабочих мест и расширения возможностей. Эти инвестиции помогут штату Нью-Йорк в реконструкции и модернизации дорог, мостов, широкополосных сетей, общественных зданий и других важнейших объектов инфраструктуры по всему штату, а также создадут рабочие места для тысяч жителей Нью-Йорка. Губернатор Куомо (Cuomo) дал новый импульс таким давно приостановленным или пропустившим все сроки проектам, как мост Тарпан Зее Бридж, реконструкция аэропорта Ла-Гуардия (LaGuardia) и аэропорта им. Дж. Кеннеди (JFK), проект тоннеля Gateway Tunnel между Нью-Йорком и Нью-Джерси (New Jersey) и строительство нового вокзала Пенн-стейшн (Penn Station).

###