

聯邦財政年度 (FFYs) 2026 – 2030 年交通改進計畫及 FFYs 2026 – 2055 年區域交通規劃（經修訂）的交通符合性認定

NEW YORK 大都會交通委員會 (NYMTC) 已認定，其 FFYs 2026 – 2030 年交通改進計畫 (TIP) 以及 FFYs 2026 – 2055 年區域交通規劃 (PLAN)（經修訂），符合 NEW YORK 州空氣品質州實施計畫 (SIP) 中關於機動車排放預算的要求。以下摘要概述了本次認定的相關資訊以及其所依據的法規要求。

目的與背景

交通符合性程序旨在確保，NYMTC 在其 TIP 以及區域交通規劃中受資金約束部分所安排的交通投資，不會超過 SIP 中設定的機動車排放預算。作為一個區域性委員會，NYMTC 同時也是聯邦要求設立的都市區規劃組織 (MPO)，負責 New York City、Long Island 以及 Hudson Valley 下游地區的交通規劃。其成員透過篩選並納入規劃專案，為交通改善專案獲取聯邦資金提供支援。

1990 年《空氣清潔法修正案》(CAAA) 要求美國環境保護署 (USEPA) 制定國家環境空氣品質標準，對人體健康有害的特定空氣污染物設定最大允許濃度。當前未達到這些標準的區域被稱為未達標區；當前達到但歷史上曾未達標的區域被稱為維持區。

本次交通符合性認定涵蓋 NYMTC 規劃區域內全部或部分範圍內的所有未達標區和維持區，包括：

- New York-北部 New Jersey-Long Island, NY-NJ-CT 臭氧未達標區，該區域包括除 Putnam County 以外的所有 NYMTC 所轄縣及行政區；
- Poughkeepsie 臭氧未達標區 (PONA)，包括 Dutchess、Orange 和 Putnam 縣；以及
- New York-北部 New Jersey-Long Island, NY-NJ-CT 細懸浮微粒 (PM_{2.5}) 維持區，包括除 Putnam 縣以外的所有 NYMTC 所轄縣，以及 Orange 縣。

SIP

SIP 闡明未達標區將如何改善空氣品質並達到空氣品質標準。SIP 設定了道路機動車排放預算（即排放上限），作為交通符合性認定的依據。同時，SIP 還規定了評估交通規劃、專案和工程符合性的標準與程序，這些規劃和專案由美國交通部 (USDOT)、MPO 或根據《美國法典》第 23 篇 (Title 23 U.S.C.) 或《聯邦公共交通法》(49 U.S.C. Chapter 53) 獲得資金的其他機構制定、資助或批准。

NYMTC 必須證明其區域交通規劃 (Plan) 和 TIP 符合 SIP 中設定的州空氣品質目標。具體而言，NYMTC 必須證明其 Plan 和 TIP 不會：

- 在未來特定階段年份引發新的空氣品質違規（超標）情況；
- 加劇任何現有的違規情況；或
- 延遲空氣品質標準的按期達成。

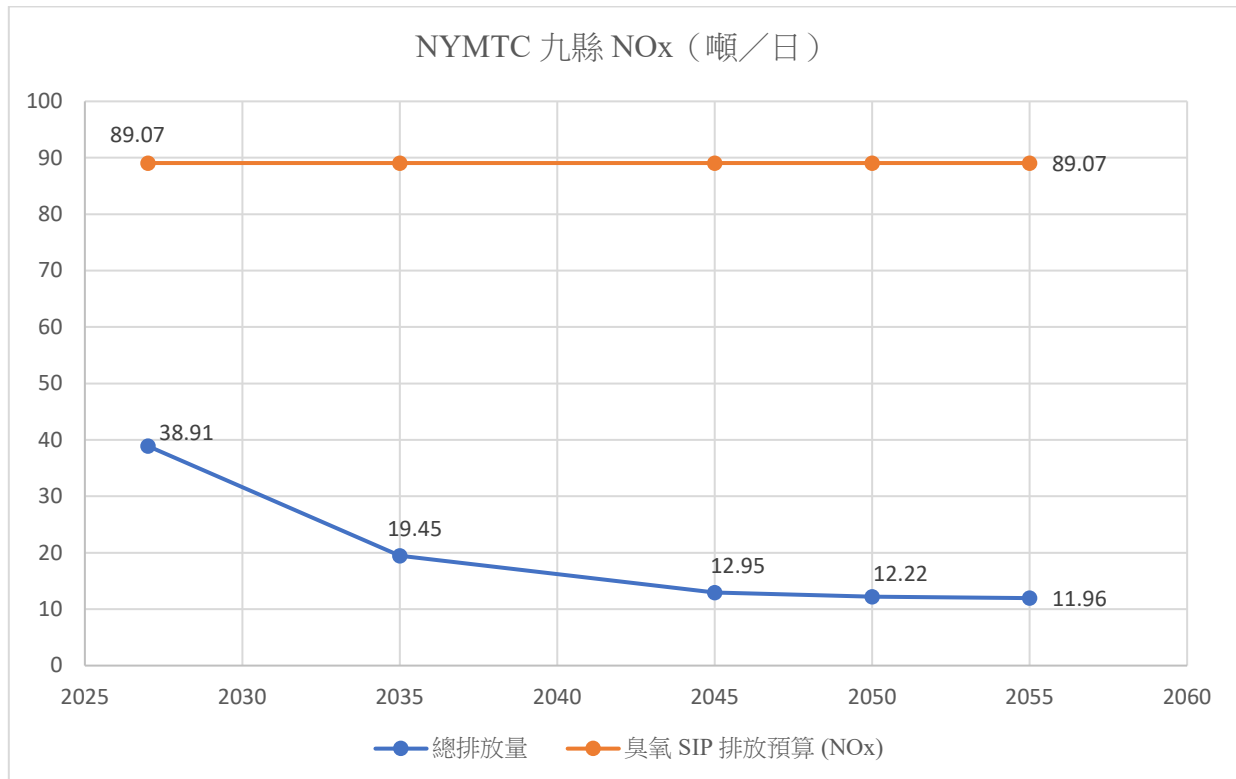
NYMTC 的分析

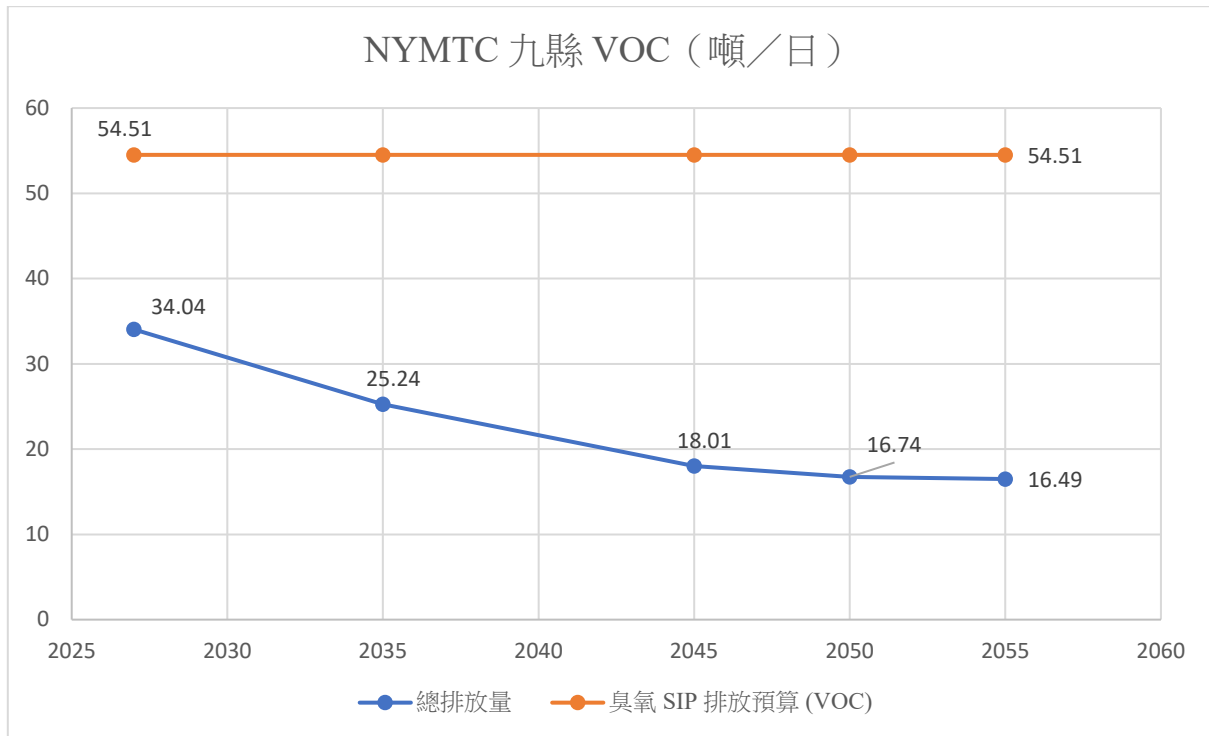
為證明符合 SIP 中的機動車排放預算要求，NYMTC 對擬議的 FFYs 2026 – 2030 年 TIP 以及 FFYs 2026 – 2055 年區域交通規劃 (*Moving Forward 2055*) 中受資金約束部分所包含的交通專案開展了區域排放分析。為開展該分析，首先採用 New York 最佳實踐模型 (NYBPM) 對未來出行情況進行預測。NYBPM 是一種交通模擬模型，基於對未來土地利用、社會經濟發展趨勢以及未來交通網絡、政策和服務的規劃假設，對未來出行需求進行預測。本次分析納入了 TIP 以及規劃中受資金約束部分中所有未被 CAAA 明確豁免的交通專案。

隨後，NYMTC 使用 USEPA 的機動車排放類比模型 (MOVES)，基於 NYBPM 的出行預測結果對機動車排放進行預測。隨後將排放預測結果與 SIP 中的機動車排放預算進行對比。為證明符合性，NYMTC 必須證明排放預測值不高於 SIP 所設定的排放預算。

分析結果

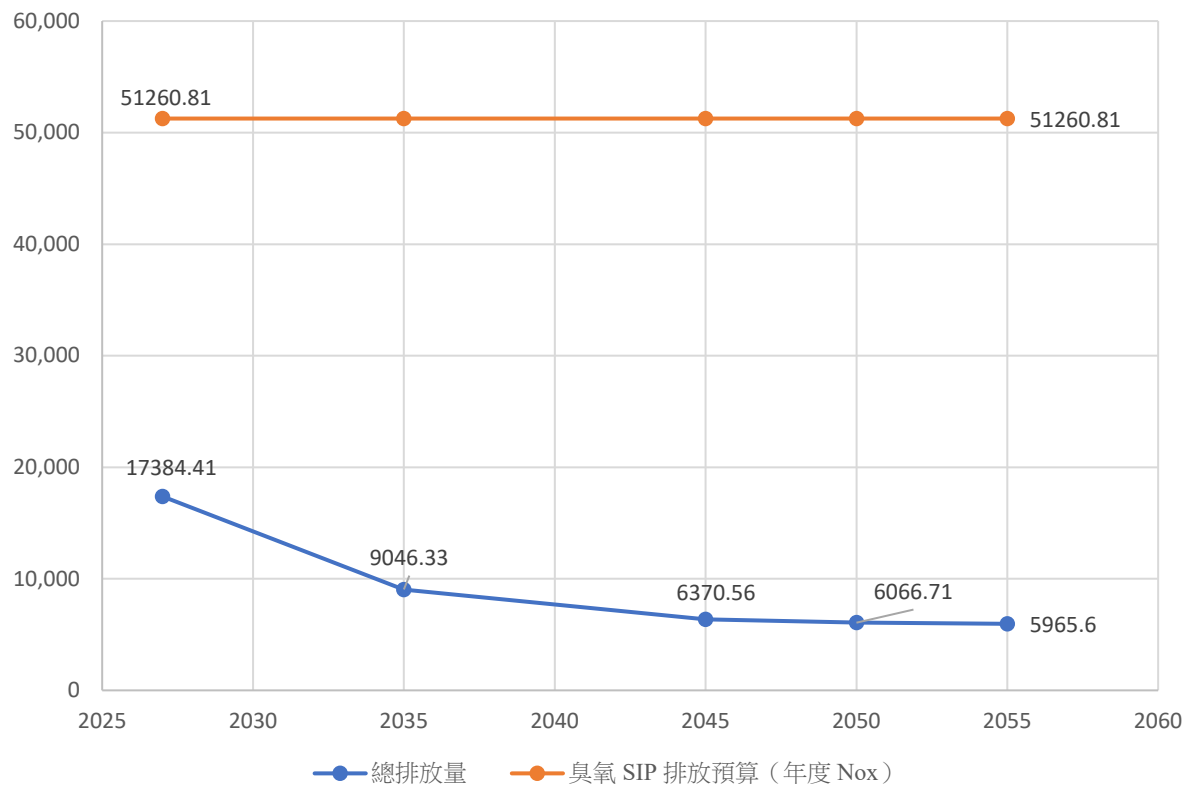
對於位於 New York 大都會區臭氧未達標區內的 NYMTC 規劃區域部分，其兩種臭氧前體污染物（NO_x 和 VOC）的機動車排放預測值，在各個未來階段年份均低於 SIP 中相應的排放預算。在 SIP 中，這兩類污染物的排放預算以日排放量為依據。如以下圖表所示，受影響的九個 NYMTC 縣整體來看，在所有規定的分析年份中均滿足 NO_x 和 VOC 的排放預算要求。

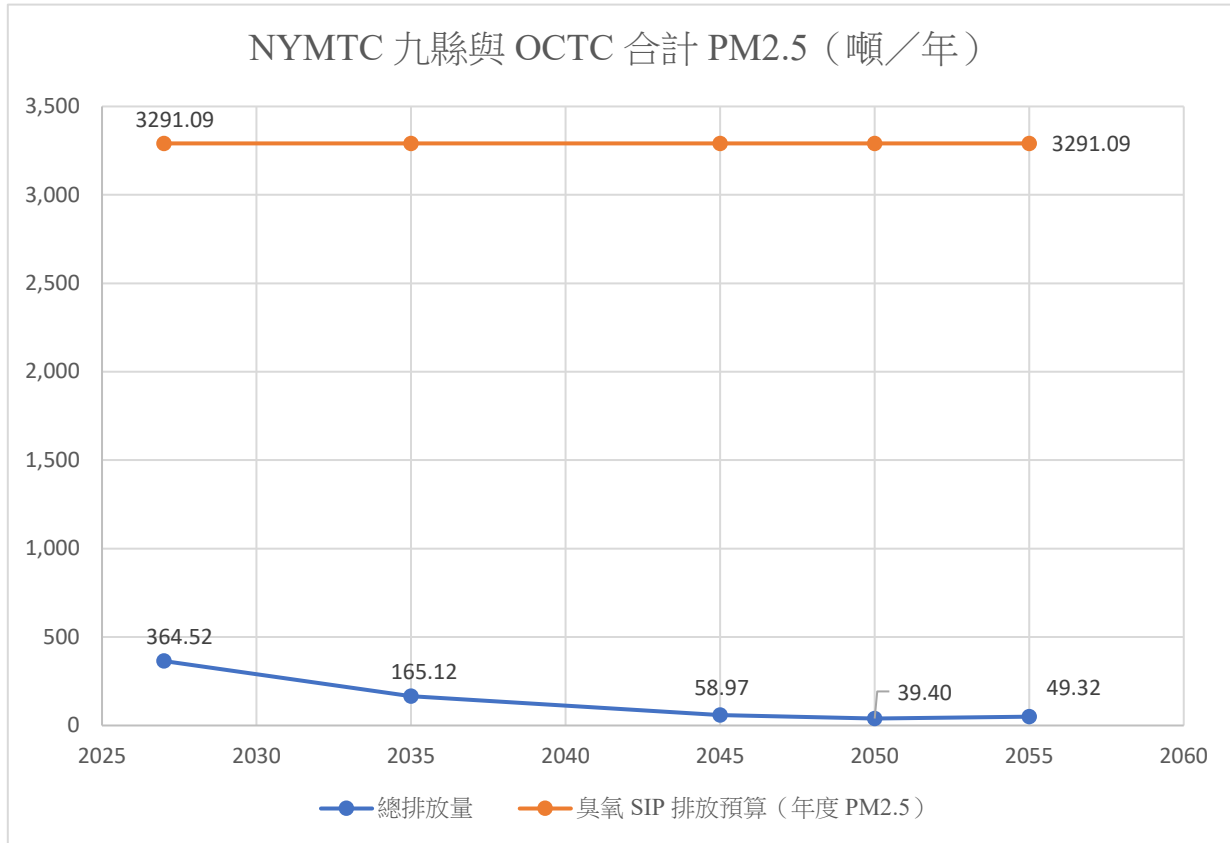




對於位於細懸浮微粒維持區內的 NYMTC 規劃區域部分，其 $PM_{2.5}$ 及其前體污染物 (NO_x) 的機動車排放預測值，在所有預測階段年份中均低於 SIP 中相應的機動車排放預算。在 SIP 中，該類機動車排放預算以 $PM_{2.5}$ 直接排放量和 NO_x 的年度排放量為依據。如以下圖表所示，Orange 縣交通委員會 (OCTC) 與 NYMTC 的聯合排放分析結果表明，在所有規定的分析年份中，年度 $PM_{2.5}$ 直接排放量及 NO_x 的排放預測值均未超過相應的排放預算。

NYMTC 九縣與 OCTC 合計 NO_x (噸／年)





符合性聲明

NYMTC 擬議的 FFYs 2026 – 2030 年 TIP 以及 FFYs 2026 – 2055 年區域交通規劃 (Plan) (經修訂)，在相關未達標區和維持區範圍內，均支持並符合 New York 州針對臭氧和 PM_{2.5} 的 SIP 要求。本次交通符合性認定表明，這些規劃和專案符合 1990 年《空氣清潔法修正案》的宗旨，以及州和聯邦交通符合性相關法規的要求。本次交通符合性認定依據 40 CFR § 93.106、40 CFR § 93.109 – 93.119，以及 6 NYCRR 分部 240-2 和 6 NYCRR § 240-3.1 所規定的標準和程序作出。