

交通符合性决定书：针对联邦财政年度 (FFY) 2026-2030 交通改善计划及 FFY 2026-2055 区域交通规划

纽约大都会交通委员会 (NYMTC) 认定其 FFY 2026-2030 交通改善计划 (TIP) 及 FFY 2026-2055 区域交通规划（简称为“交通规划”）符合纽约州空气质量实施计划 (SIP) 的机动车排放预算。本摘要概述了该认定的核心信息及所依据的法规要求。

目的与背景

交通符合性程序是为了确保，在 TIP 中和在交通规划的受财政约束之部分中，NYMTC 所规划的交通投资不超过 SIP 设定的机动车排放预算。作为联邦政府指定的、涉及纽约市、长岛及哈德逊河谷下游的大都市规划组织，NYMTC 负责遴选适合的交通项目，以争取联邦资金支持。

《1990 年清洁空气法修正案》(CAAA) 要求美国环保署 (USEPA) 制定《国家环境空气质量标准》，以限制对人体健康有害的特定污染物的最高允许浓度。“未达标区”指当前不符合标准的区域，“维护区”指当前达标但曾经未达标的区域。

本交通符合性认定书涵盖 NYMTC 规划区内全部或部分的未达标区及维护区，包括：

- 纽约-北新泽西-长岛臭氧未达标区 (NY-NJ-CT)：含除 Putnam 县外的所有 NYMTC 县/行政区；
- Poughkeepsie 臭氧未达标区 (PONA)：含 Dutchess、Orange 及 Putnam 县；
- 纽约-北新泽西-长岛 PM2.5 维护区 (NY-NJ-CT)：含除 Putnam 县外的所有 NYMTC 县及 Orange 县。

州级实施计划 (SIP)

SIP 阐明了未达标区如何改善空气质量并达到标准，其确立的机动车排放预算（限值）将被用于符合性判定。SIP 同时制定有评估标准与程序，用于审核相关部门制定、资助或批准的交通规划、计划与项目（相关部门包括美国交通部 (USDOT)、大城市的规划组织 (MPO) 或在《美国法典》第 23 编 (Title 23 U.S.C.) 及《联邦交通法》(49 U.S.C. Chapter 53) 法规下受资助的机构等）。

NYMTC 须证明其区域规划及 TIP 符合 SIP 的空气质量目标，具体需确保：

- 在特定的未来目标年不会引发新的空气质量违规；
- 不会加剧现有违规；
- 不会延迟达标时限。

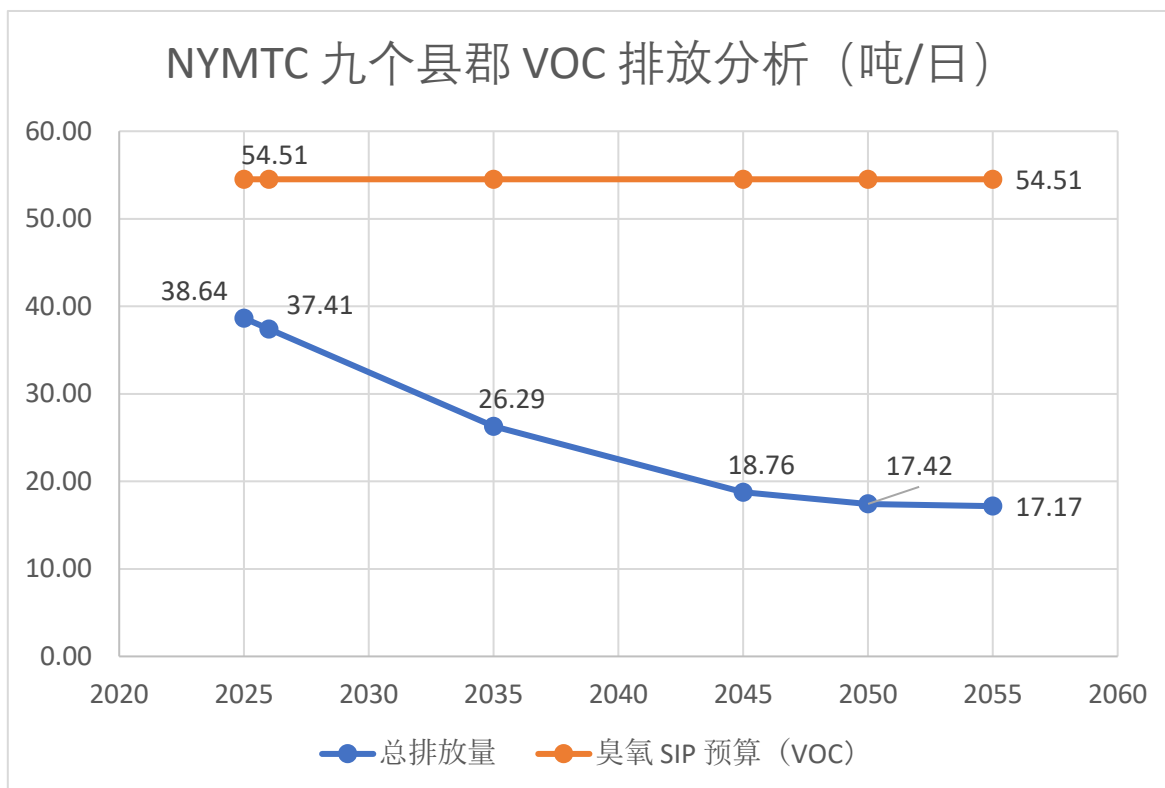
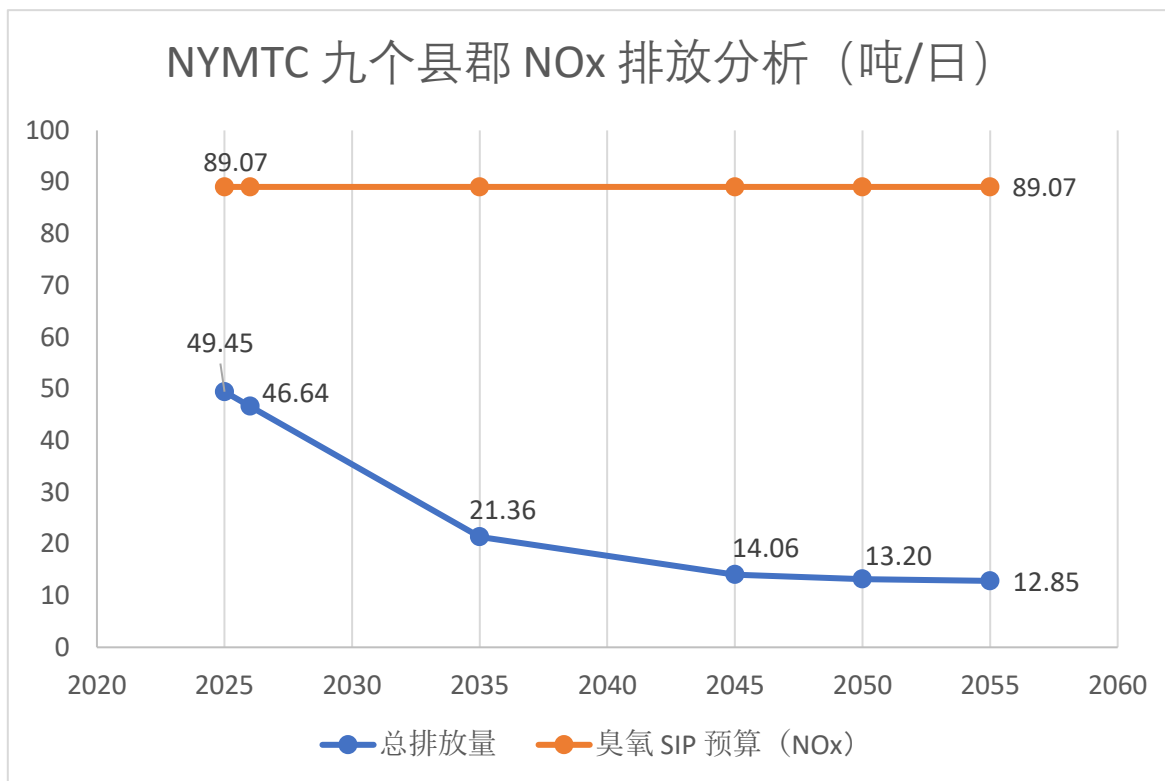
NYMTC 的分析方法

为了验证是否符合 SIP 的机动车排放预算，NYMTC 对拟议的 FFY 2026-2030 TIP 及 FFY 2026-2055 区域交通规划（即“*前进 2055*”）财政约束之部分中的相关交通项目进行了区域排放分析。首先，NYMTC 采用了纽约最佳实践模型 (NYBPM) 来预测未来交通量，该模型基于土地利用、社会经济趋势、交通网络及政策等规划假设进行模拟。分析涵盖 TIP 及交通规划财政约束之部分中未被 CAAA 明确豁免的所有交通项目。

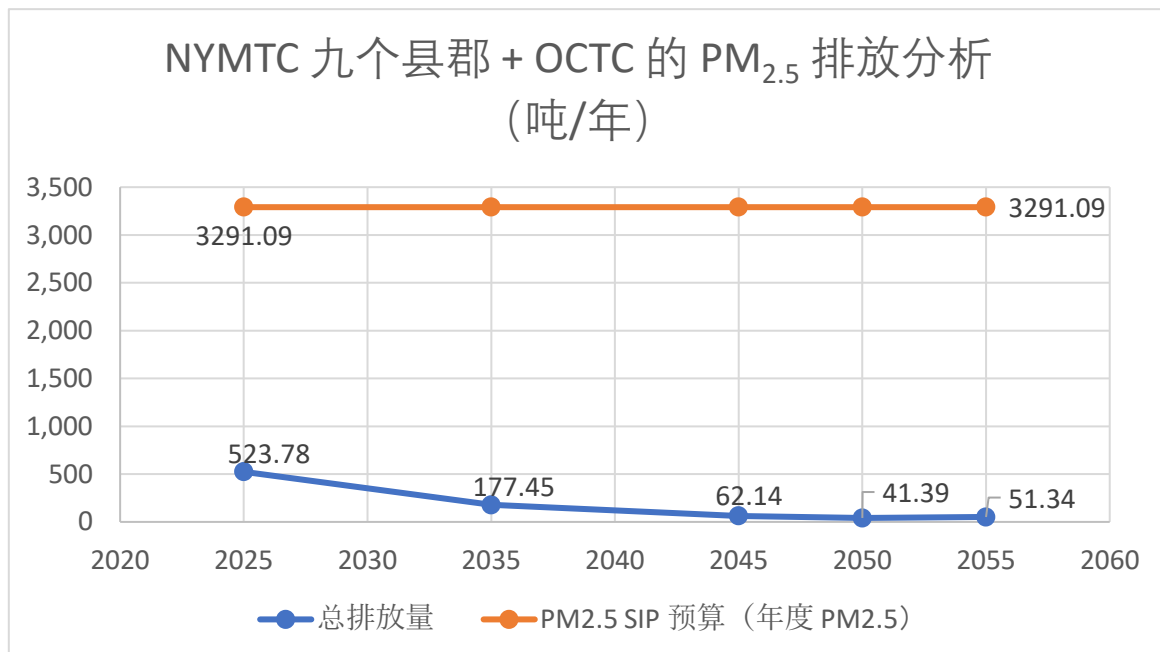
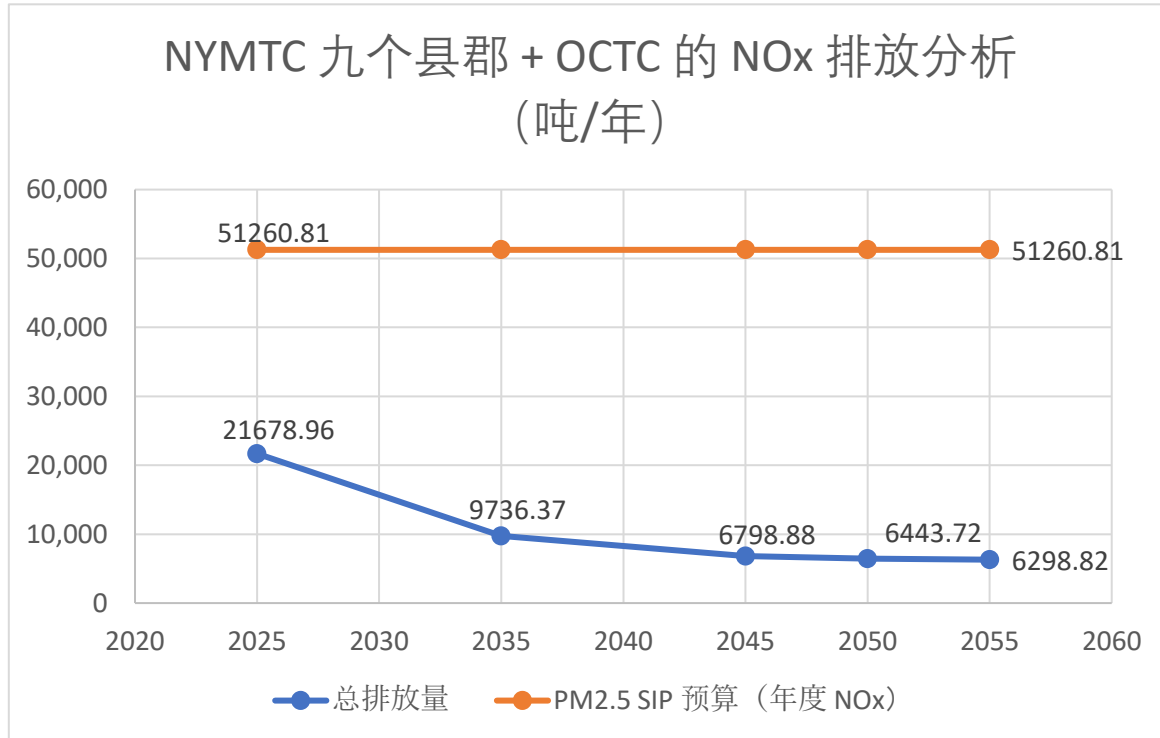
随后，NYMTC 运用美国环保署机动车排放模拟器 (MOVES)，根据 NYBPM 的出行预测结果来估算机动车的预测排放量，并与 SIP 的排放预算作比对。符合性的认定需满足：排放预测值不超过 SIP 确立的排放预算。

结论

对于 NYMTC 规划区中的纽约大都会臭氧未达标区，预测的机动车臭氧前体气体（NO_x 与 VOC）排放量在未来各目标年均低于 SIP 预算（基于日排放量）。如下图所示，受影响的九个 NYMTC 县的排放总量预测表明，其在各分析年均通过 NO_x 与 VOC 预算测试。



对于 NYMTC 规划区中的细颗粒物 (PM_{2.5}) 维护区，预测的机动车 PM_{2.5} 及其前体气体 NO_x 的排放量在各目标年均低于 SIP 预算（基于年排放量）。如下图所示，Orange 县交通委员会 (OCTC) 与 NYMTC 的联合排放分析表明，各预测年份的直接 PM_{2.5} 与 NO_x 排放预测值均未超预算。



符合性声明

在相关的臭氧及 PM2.5 未达标区和维护区中，NYMTC 拟议的 FFY 2026-2030 TIP 及 FFY 2026-2055 交通规划能够符合并遵守纽约州的 SIP。本交通符合性认定书可证明上述规划项目符合《1990 年清洁空气法修正案》及联邦与州交通符合性法规的立法意图。本次认定是依据以下法规标准与程序作出的：40 CFR § 93.106、40 CFR § 93.109 - 93.119、6 NYCRR § 240-2 以及 6 NYCRR § 240-3.1。