

联邦财政年度 (FFYs) 2026 - 2030 年交通改进计划及 FFYs 2026 - 2055 年区域交通规划（经修订）的交通符合性认定

NEW YORK 大都会交通委员会 (NYMTC) 已认定，其 FFYs 2026 - 2030 年交通改进计划 (TIP) 以及 FFYs 2026 - 2055 年区域交通规划 (PLAN)（经修订），符合 NEW YORK 州空气质量州实施计划 (SIP) 中关于机动车排放预算的要求。以下摘要概述了本次认定的相关信息以及其所依据的法规要求。

目的与背景

交通符合性程序旨在确保，NYMTC 在其 TIP 以及区域交通规划中受资金约束部分所安排的交通投资，不会超过 SIP 中设定的机动车排放预算。作为一个区域性委员会，NYMTC 同时也是联邦要求设立的都市区规划组织，负责 New York City、Long Island 以及 Hudson Valley 下游地区的交通规划。其成员通过筛选并纳入规划项目，为交通改善项目获取联邦资金提供支持。

1990 年《清洁空气法修正案》(CAAA) 要求美国环境保护署 (USEPA) 制定国家环境空气质量标准，对人体健康有害的特定空气污染物设定最大允许浓度。当前未达到这些标准的区域被称为未达标区；当前达到但历史上曾未达标的区域被称为维持区。

本次交通符合性认定涵盖 NYMTC 规划区域内全部或部分范围内的所有未达标区和维持区，包括：

- New York-北部 New Jersey-Long Island, NY-NJ-CT 臭氧未达标区，该区域包括除 Putnam County 以外的所有 NYMTC 所辖县及行政区；
- Poughkeepsie 臭氧未达标区 (PONA)，包括 Dutchess、Orange 和 Putnam 县；以及
- New York-北部 New Jersey-Long Island, NY-NJ-CT 细颗粒物 (PM_{2.5}) 维持区，包括除 Putnam 县以外的所有 NYMTC 所辖县，以及 Orange 县。

SIP

SIP 阐明未达标区将如何改善空气质量并达到空气质量标准。SIP 设定了道路机动车排放预算（即排放上限），作为交通符合性认定的依据。同时，SIP 还规定了评估交通规划、项目和工程符合性的标准与程序，这些规划和项目由美国交通部 (USDOT)、MPO 或根据《美国法典》第 23 篇 (Title 23 U.S.C.) 或《联邦公共交通法》(49 U.S.C. Chapter 53) 获得资金的其他机构制定、资助或批准。

NYMTC 必须证明其区域交通规划 (Plan) 和 TIP 符合 SIP 中设定的州空气质量目标。具体而言，NYMTC 必须证明其 Plan 和 TIP 不会：

- 在未来特定阶段年份引发新的空气质量违规（超标）情况；
- 加剧任何现有的违规情况；或
- 延迟空气质量标准的按期达成。

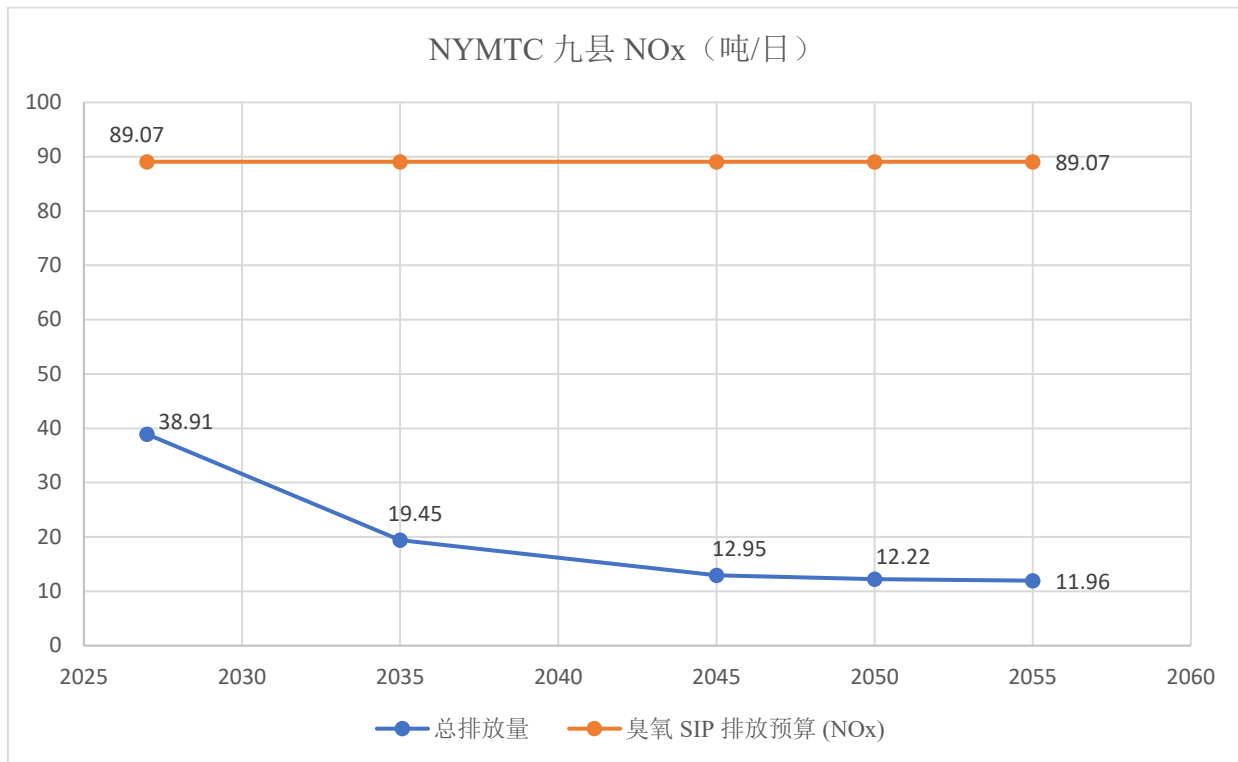
NYMTC 的分析

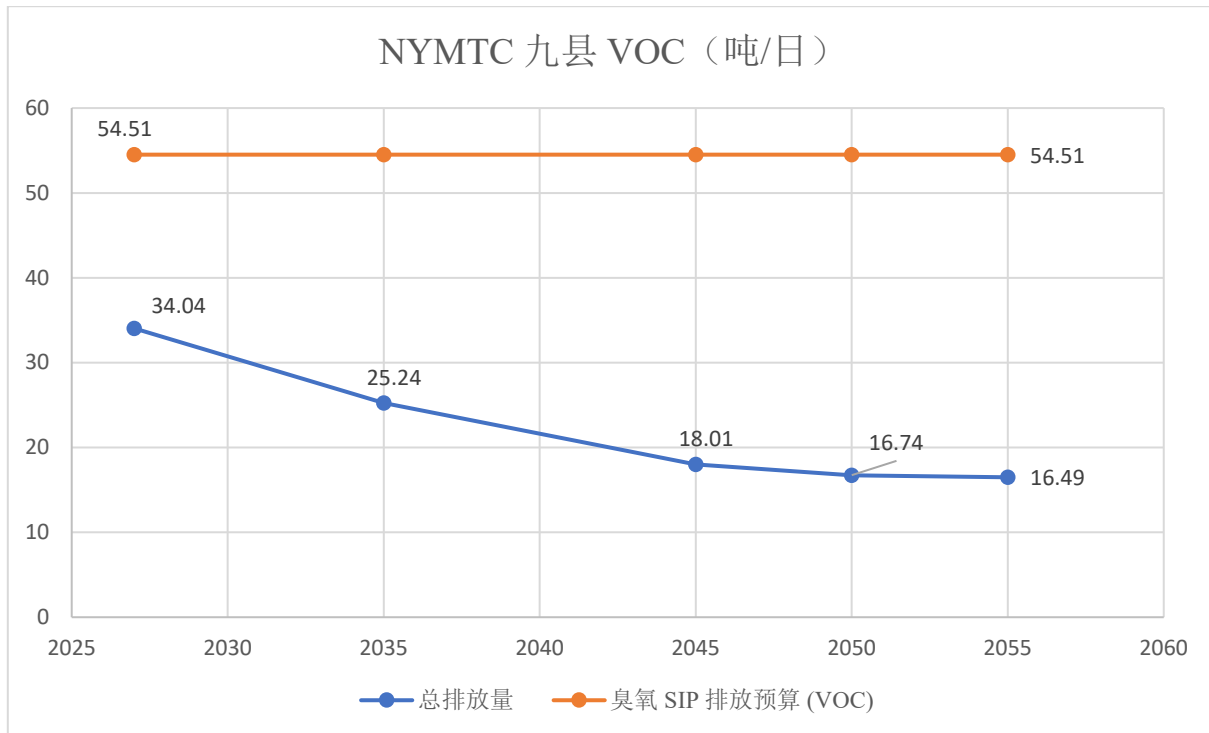
为证明符合 SIP 中的机动车排放预算要求，NYMTC 对拟议的 FFYs 2026 - 2030 年 TIP 以及 FFYs 2026 - 2055 年区域交通规划 (*Moving Forward 2055*) 中受资金约束部分所包含的交通项目开展了区域排放分析。为开展该分析，首先采用 New York 最佳实践模型 (NYBPM) 对未来出行情况进行预测。NYBPM 是一种交通仿真模型，基于对未来土地利用、社会经济发展趋势以及未来交通网络、政策和服务的规划假设，对未来出行需求进行预测。本次分析纳入了 TIP 以及规划中受资金约束部分中所有未被 CAAA 明确豁免的交通项目。

随后，NYMTC 使用 USEPA 的机动车排放模拟模型 (MOVES)，基于 NYBPM 的出行预测结果对机动车排放进行预测。随后将排放预测结果与 SIP 中的机动车排放预算进行对比。为证明符合性，NYMTC 必须证明排放预测值不高于 SIP 所设定的排放预算。

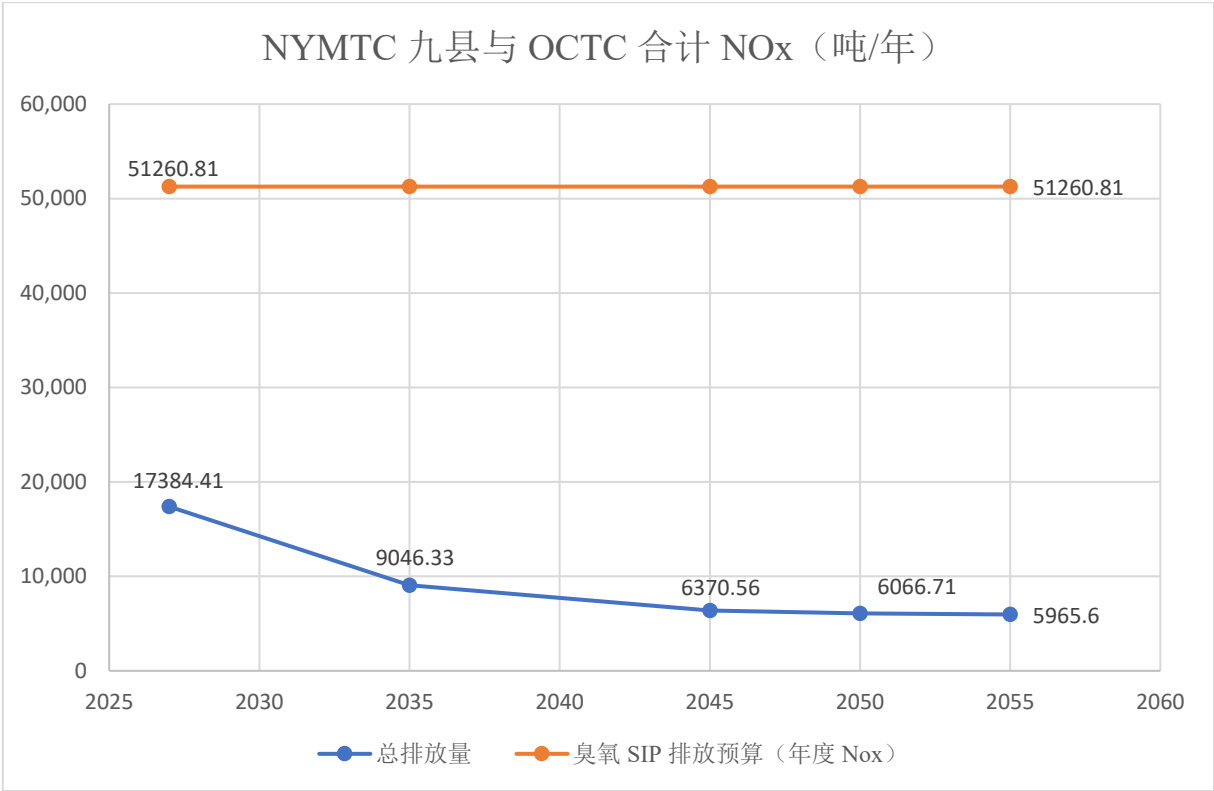
分析结果

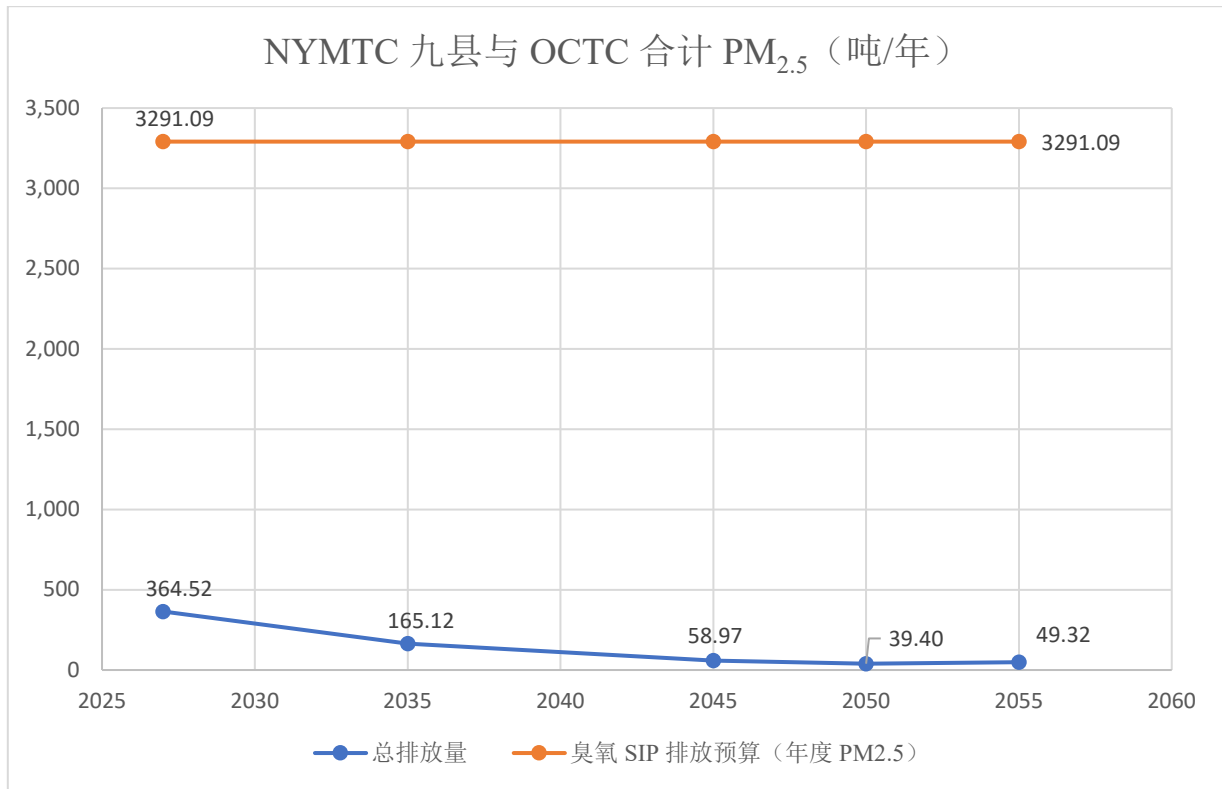
对于位于 New York 大都会区臭氧未达标区的 NYMTC 规划区域部分，其两种臭氧前体污染物（NO_x 和 VOC）的机动车排放预测值，在各个未来阶段年份均低于 SIP 中相应的排放预算。在 SIP 中，这两类污染物的排放预算以日排放量为依据。如以下图表所示，受影响的九个 NYMTC 县整体来看，在所有规定的分析年份中均满足 NO_x 和 VOC 的排放预算要求。





对于位于细颗粒物维持区内的 NYMTC 规划区域部分，其 $PM_{2.5}$ 及其前体污染物 (NO_x) 的机动车排放预测值，在所有预测阶段年份中均低于 SIP 中相应的机动车排放预算。在 SIP 中，该类机动车排放预算以 $PM_{2.5}$ 直接排放量和 NO_x 的年度排放量为依据。如以下图表所示，Orange 县交通委员会 (OCTC) 与 NYMTC 的联合排放分析结果表明，在所有规定的分析年份中，年度 $PM_{2.5}$ 直接排放量及 NO_x 的排放预测值均未超过相应的排放预算。





符合性声明

NYMTC 拟议的 FFYs 2026 - 2030 年 TIP 以及 FFYs 2026 - 2055 年区域交通规划 (Plan) (经修订), 在相关未达标区和维持区范围内, 均支持并符合 New York 州针对臭氧和 PM_{2.5} 的 SIP 要求。本次交通符合性认定表明, 这些规划和项目符合 1990 年《清洁空气法修正案》的宗旨, 以及州和联邦交通符合性相关法规的要求。本次交通符合性认定依据 40 CFR § 93.106、40 CFR § 93.109 - 93.119, 以及 6 NYCRR 分部 240-2 和 6 NYCRR § 240-3.1 所规定的标准和程序作出。