

交通符合性決定書：針對聯邦財政年度 (FFY) 2026-2030 交通改善計畫及 FFY 2026-2055 區域交通規劃

紐約大都會交通委員會 (NYMTC) 認定其 FFY 2026-2030 交通改善計畫 (TIP) 及 FFY 2026-2055 區域交通規劃（簡稱「交通規劃」）符合紐約州空氣品質實施計畫 (SIP) 的機動車輛排放預算。本摘要概述了該認定之核心資訊及法規依據。

目的與背景

交通符合性程序是為了確保，在 TIP 中和在交通規劃的受財政約束之部分中，NYMTC 所規劃的交通投資不超過 SIP 設定之機動車輛排放預算。作為聯邦政府指定的、涉及紐約市、長島及哈德遜河谷下游的大都市規劃組織，NYMTC 負責遴選適合的交通專案，以爭取聯邦資金支援。

《1990 年清潔空氣法修正案》(CAAA) 要求美國環保署 (USEPA) 制定《國家環境空氣品質標準》，以限定對人體健康有害的特定污染物的最高允許濃度。「未達標區」指當前不符合標準的區域，「維護區」指當前達標但曾經未達標的區域。

本交通符合性認定書涵蓋 NYMTC 規劃區內全部或部分的未達標區及維護區，包括：

- 紐約-北新澤西-長島臭氧未達標區 (NY-NJ-CT)：含除 Putnam 縣外的所有 NYMTC 縣/行政區；
- Poughkeepsie 臭氧未達標區 (PONA)：含 Dutchess、Orange 及 Putnam 縣；
- 紐約-北新澤西-長島 PM_{2.5} 維護區 (NY-NJ-CT)：含除 Putnam 縣外的所有 NYMTC 縣及 Orange 縣。

州級實施計畫 (SIP)

SIP 闡明未達標區改善空氣品質並達標之路徑，其訂立之機動車輛排放預算（限值）將用於符合性判定。SIP 同時制定有評估標準與程序，用於審核相關部門制定、資助或批准的交通規劃、計畫與專案（相關部門包括美國交通部 (USDOT)、大都市的規劃組織 (MPO) 或在《美國法典》第 23 編 (Title 23 U.S.C.) 及《聯邦交通法》(49 U.S.C. Chapter 53) 法規下受資助的機構等）。

NYMTC 須證明其區域規劃及 TIP 符合 SIP 的空氣品質目標，具體需確保：

- 在特定的未來目標年不會引發新的空氣品質違規；
- 不會加劇現有違規；
- 不會延遲達標時限。

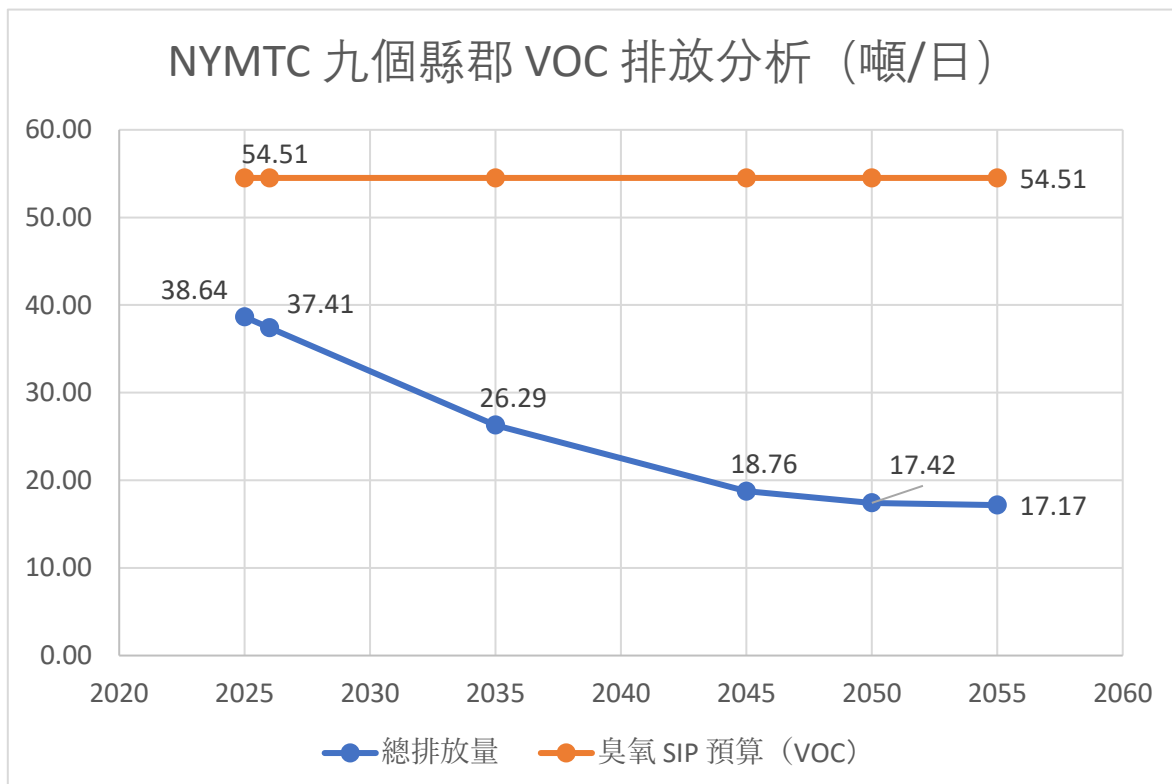
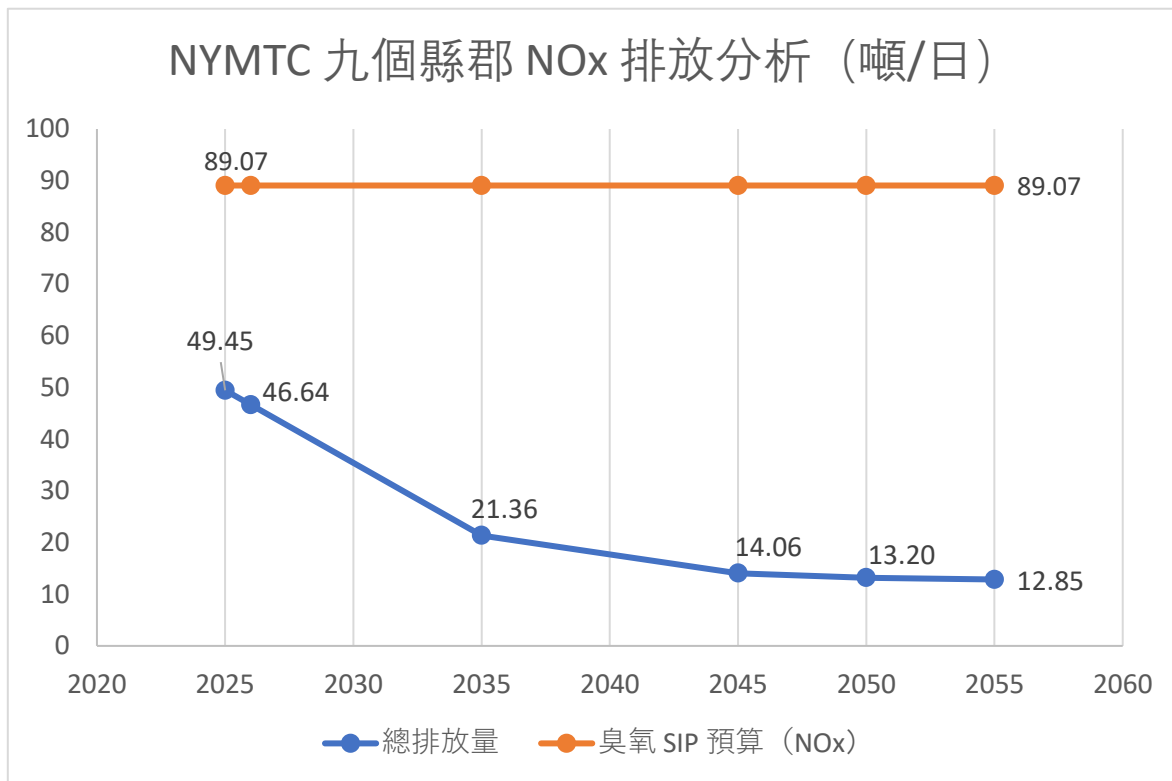
NYMTC 的分析方法

為了驗證是否符合 SIP 的機動車輛排放預算，NYMTC 對擬議的 FFY 2026-2030 TIP 及 FFY 2026-2055 區域交通規劃（即「前進 2055」）財政約束之部分中的相關交通專案進行了區域排放分析。首先，NYMTC 採用了紐約最佳實踐模型 (NYBPM) 來預測未來交通量，該模型基於土地利用、社會經濟趨勢、交通網絡及政策等規劃假設進行模擬。分析涵蓋 TIP 及交通規劃財政約束之部分中未被 CAAA 明確豁免的所有交通專案。

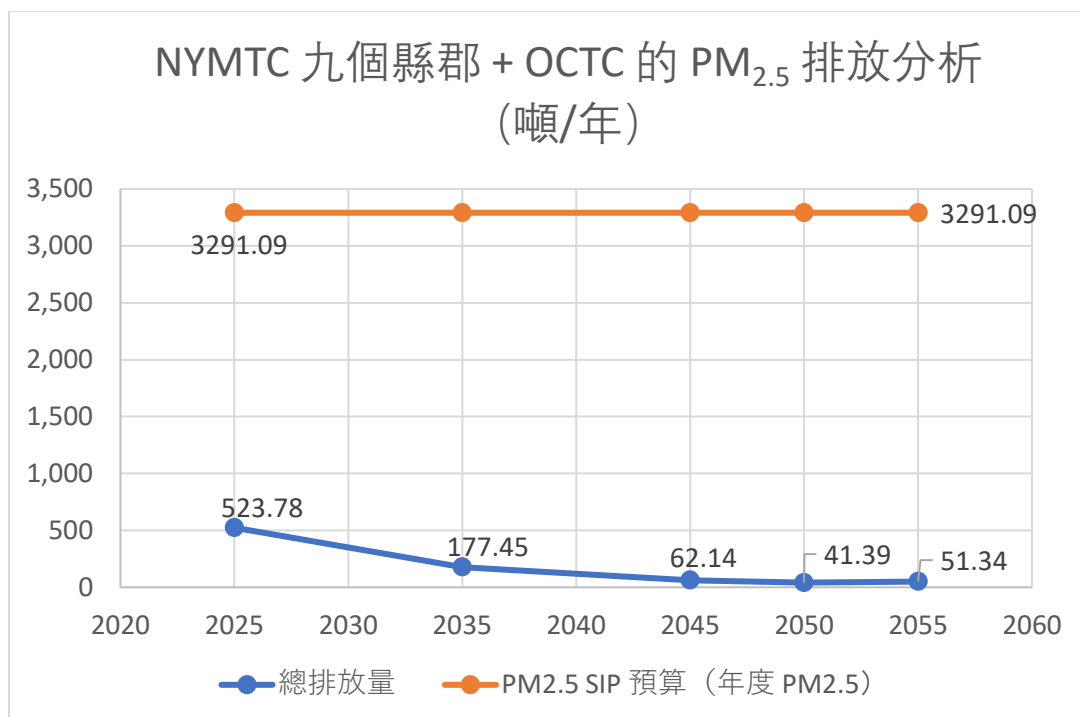
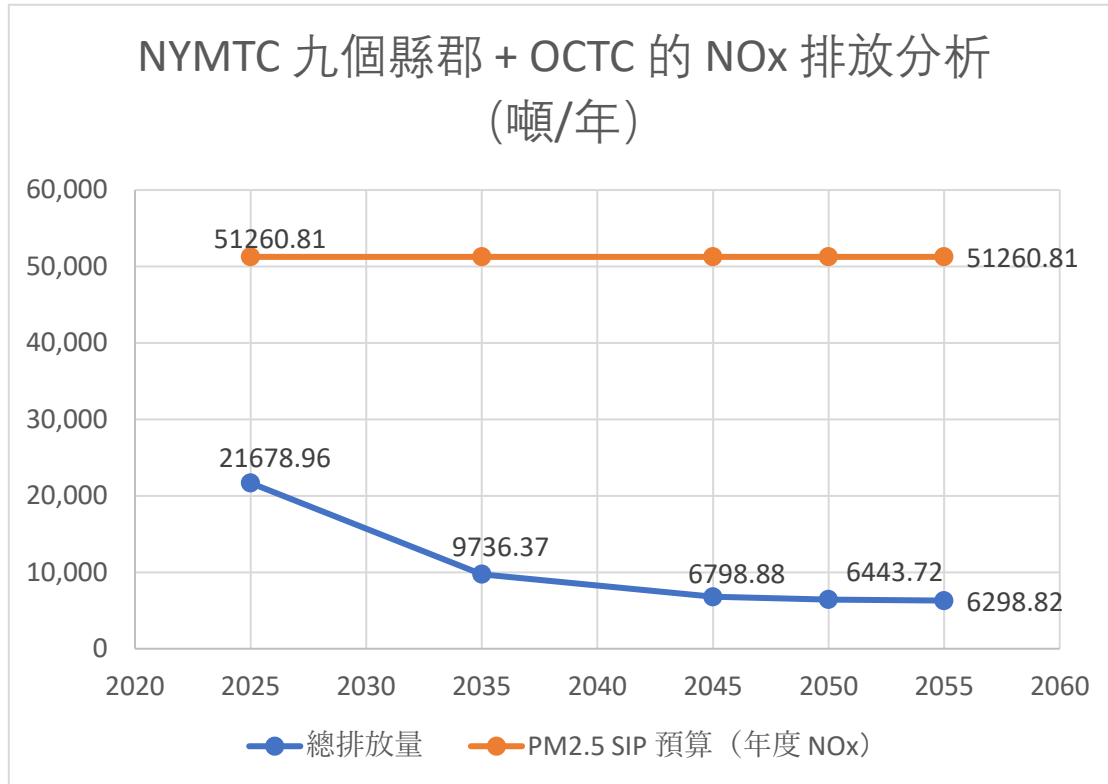
隨後，NYMTC 運用美國環保署機動車輛排放模擬器 (MOVES)，根據 NYBPM 的出行預測結果來估算機動車輛的預測排放量，並與 SIP 的排放預算作比對。符合性的認定需滿足：排放預測值不超過 SIP 訂立的排放預算。

結論

對於 NYMTC 規劃區中的紐約大都會臭氧未達標區，預測的機動車輛臭氧前體氣體（NO_x 與 VOC）排放量在未來各目標年均低於 SIP 預算（基於日排放量）。如下圖所示，受影響的九個 NYMTC 縣的排放總量預測表明，其在各分析年均通過 NO_x 與 VOC 預算測試。



對於 NYMTC 規劃區中的細顆粒物 (PM_{2.5}) 維護區，預測的機動車輛 PM_{2.5} 及其前體氣體 NO_x 的排放量在各目標年均低於 SIP 預算（基於年排放量）。如下圖所示，Orange 縣交通委員會 (OCTC) 與 NYMTC 的聯合排放分析表明，各預測年份的直接 PM_{2.5} 與 NO_x 排放預測值均未超預算。



符合性聲明

在相關的臭氧及 PM2.5 未達標區和維護區中，NYMTC 擬議的 FFY 2026-2030 TIP 及 FFY 2026-2055 交通規劃能夠符合並遵守紐約州的 SIP。本交通符合性認定書可證明上述規劃專案符合《1990 年清潔空氣法修正案》及聯邦與州交通符合性法規的立法意圖。本次認定是依據以下法規標準與程序作出的：40 CFR § 93.106、40 CFR § 93.109 - 93.119、6 NYCRR § 240-2 以及 6 NYCRR § 240-3.1。