

导言和执行摘要

(Simplified Chinese Translation)

目录

1. 导言和执行摘要..... 1-1

1.1 洛根机场环境.....1-1

1.1.1 活动水平1-4

1.1.2 马萨诸塞州港务局对洛根机场的投资.....1-4

1.2 ESPR和EDR的目的1-5

1.2.1 具体项目审查.....1-5

1.2.2 文件布局和格式1-6

1.3 2023年和2024年主要发现.....1-8

1.3.1 外联与环境正义1-8

1.3.2 活动水平1-9

1.3.3 机场规划1-9

1.3.4 区域交通1-10

1.3.5 往返洛根机场的地面交通..... 1-11

1.3.6 噪音 1-11

1.3.7 空气质量和温室气体排放..... 1-12

1.3.8 水质 1-13

1.3.9 项目缓解措施..... 1-14

1.3.10 可持续性与气候韧性..... 1-15

图表

图1-1 洛根机场环境——鸟瞰图 1-2

图1-2 洛根机场环境——地形图 1-3



1. 导言和执行摘要

马萨诸塞州港务局（简称Massport或港务局）对波士顿洛根国际机场（简称洛根机场或机场）四十年来的环境趋势、设施规划、**飞机运营**和客流量进行了详细记录。马萨诸塞州港务局通过这份《波士顿洛根国际机场2023/2024年环境数据报告》（2023/2024年EDR），继续践行其对透明度的承诺。

1.1 洛根机场环境

马萨诸塞州港务局拥有并运营洛根机场，该机场是波士顿和新英格兰地区客货运交通网络的重要枢纽。作为波士顿都市区的主要机场，该机场是主要的客运航空服务提供商，也是跨大西洋航线的重要国际门户。该机场距离波士顿市中心不到三英里，在东波士顿和温斯洛普占地约2400英亩，其中在波士顿港占地700英亩。洛根机场的飞行区由6条跑道、约15英里长的滑行道以及约240英亩的混凝土和沥青停机坪组成。飞行区停机坪，也被称为斜坡，是飞机停放、装卸、加油和维护的地方。该机场有四个相互连接的客运航站楼，即A、B、C和E航站楼，每个航站楼都配备了售票、行李认领和地面交通设施。公共交通线路、几条直达公交线路以及四通八达的道路为进出机场提供了便利。马萨诸塞州港务局还提供机场内停车场以及洛根快线巴士服务，为来自大都会地区各个停车场的航空乘客和员工服务。图1-1和图1-2显示了洛根机场及其周围环境。

若需要本《引言和执行摘要》的翻译版本，附录D中列出的各公共图书馆均提供印刷版翻译件，马萨诸塞州港务局的网站上也提供电子版翻译件：

<https://www.massport.com/environment/boston-logan-edr-espr-data-portal>

其他语言的翻译版本可应要求提供。请联系：

(617) 568 3546 或

发送电子邮件至

community@massport.com。



图1-1 洛根机场环境——鸟瞰图

2023/2024年环境
数据报告

- 航站楼
- 停车设施
- 服务区

↑ 0 900 1,800 3,600 Feet

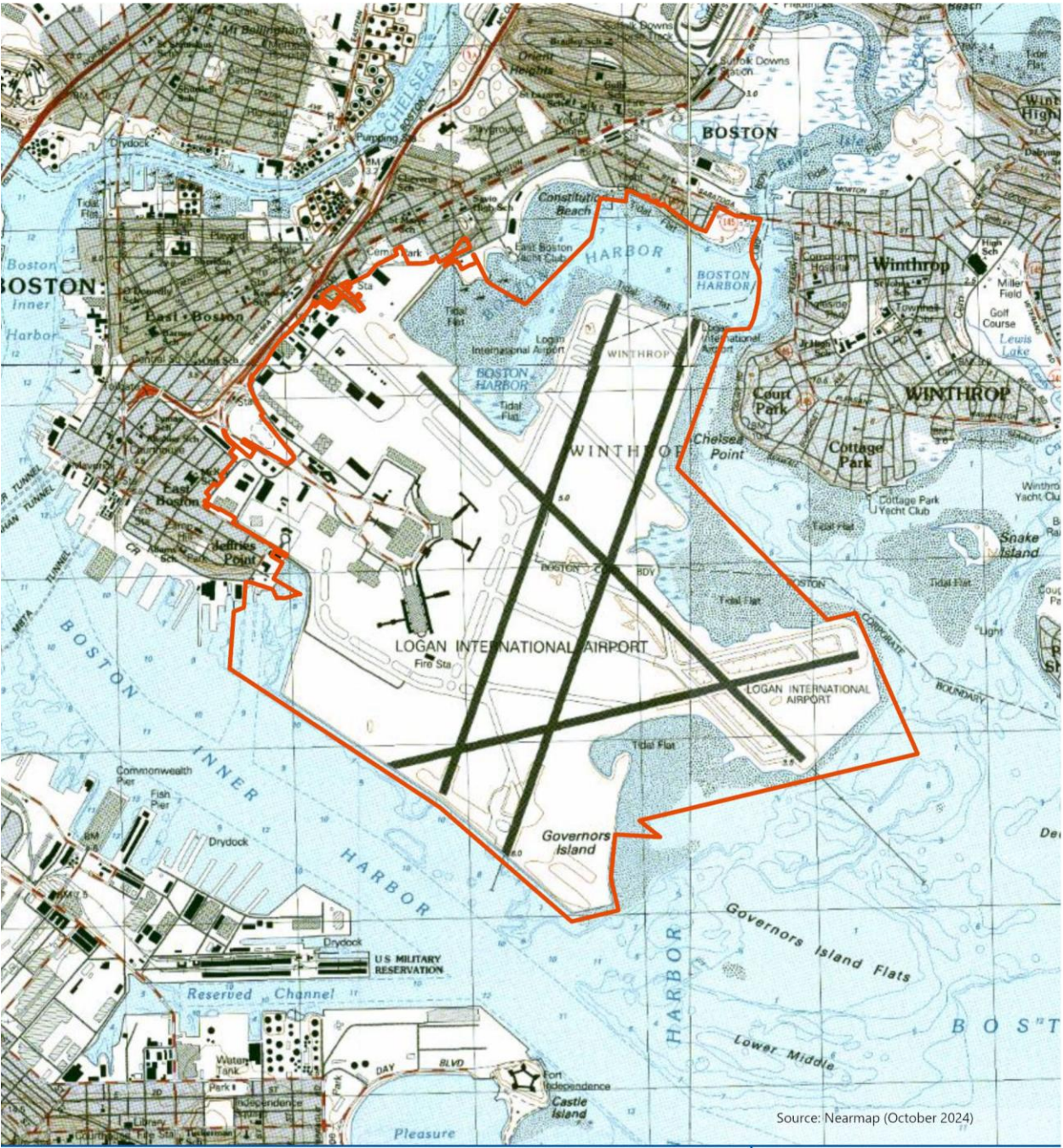


图1-2 洛根机场环境——地形图

2023/2024年环境数据报告

 洛根机场边界



1.1.1 活动水平

本《2023/2024年EDR》报告了洛根机场近期乘客活动水平和飞机运营的趋势，并与历史基准年进行了比较。2023年和2024年，航空乘客数量和执行航班量有所增长，到2024年，洛根机场的乘客活动水平超过了2019年新冠疫情前的峰值，创下了4350万人次的历史新高。到2024年底，执行航班量仍比2019年低3%。尽管乘客和航班数量有所增加，但与历史情况相比，大多数环境状况都有所改善，马萨诸塞州港务局仍致力于实施广泛的环境和运营措施，以减少与机场运营相关的影响。2023年和2024年环境状况的变化，与本《2023/2024年EDR》各章节中关于趋势和为减少影响所采取措施的讨论一并呈现。

1.1.2 马萨诸塞州港务局对洛根机场的投资

马萨诸塞州港务局不断提高洛根机场的安全性、运营效率和交通便利性，同时监测其活动对环境的影响。近期和正在进行的航站楼区域项目将实现航站楼之间安检后的顺畅连接，并通过合并安检区来改善旅客的旅行体验。马萨诸塞州港务局也非常重视洛根机场及其周边区域的交通便利性，并与[美国联邦航空管理局（FAA）](#)合作，通过改善跑道[安全区（RSA）](#)和简化飞行区布局来提升[空侧安全](#)¹。欲详细了解洛根机场正在进行的改善项目，请参见第4章“机场规划”。除了开发项目，马萨诸塞州港务局仍致力于实施与项目相关的缓解策略，详情记录在第10章“项目缓解措施”中。

除了为推进《2031年净零路线图》项目的常规资金申请外，2023年，董事会还投票批准了5亿美元用于推进净零项目，为未来五年的减排奠定基础。更多关于马萨诸塞州港务局净零努力的内容包含在第11章“[可持续性](#)与[气候韧性](#)”第11.2节中。

1 飞行区布局指的是机场园区内跑道的尺寸、朝向、状况和数量。

1.2 ESPR和EDR的目的

《2023/2024年EDR》是马萨诸塞州港务局根据《马萨诸塞州环境政策法案》（MEPA）提交给能源与环境事务部（EEA）部长的年度环境审查文件系列的一部分。²《2023/2024年EDR》延续了马萨诸塞州港务局既定的州级环境审查流程，该流程的目的是评估与洛根机场相关的活动产生的累积环境影响。这些文件介绍了达到州和联邦环境审查门槛的洛根机场单个项目的当前情况和历史背景，同时报告了洛根机场运营和活动所产生的累积环境影响。有关《环境状况与规划报告》（ESPR）和环境数据报告（EDR）目的的更多信息，请参见《用户指南》第U1.3节。

在能源与环境事务部（EEA）对2022年环境状况与规划报告（ESPR）进行审查后，马萨诸塞州港务局根据2024年10月18日部长关于2022年ESPR的证书中确立的范围，受命编制了本《2023/2024年EDR》。本EDR满足了部长关于2022年ESPR的证书中列出的要求，并对部长证书中的意见以及其他评论者提交的意见做出了回应。该证书和意见回复载于附录A“MEPA证书和对意见的回应”。本章的西班牙语译文载于执行摘要英文版之后。

执行摘要的海地克里奥尔语、简体中文和葡萄牙语翻译版本可在电子渠道获取，也可在附录D《分发清单》中提及的当地图书馆获取纸质版，同时也可在马萨诸塞州港务局的网站上获取：<https://www.massport.com/environment/boston-logan-edr-espr-data-portal>。一份告知读者如何获取语言翻译服务以及如何为《2023/2024年EDR》申请特定语言版本的项目材料的多语言通知，也提供了越南语、俄语、高棉语、阿拉伯语和韩语版本。如需额外的翻译服务，请通过电话联系马萨诸塞州港务局的Brad Washburn，电话：(617) 568 3546，-或通过电子邮件联系：community@massport.com。

本《2023/2024年EDR》就以下主题提供了最新信息：

- 社区外联与环境正义
- 活动水平
- 机场规划
- 洛根机场在区域交通网络中所起的作用
- 机场地面交通
- 噪音防治
- 空气质量和排放
- 水质与环境合规
- 具体项目的缓解措施
- 可持续性与气候韧性

1.2.1 具体项目审查

马萨诸塞州港务局的EDR是MEPA流程中一份独特的文件。与其他MEPA文件不同，ESPR和年度EDR在典型的MEPA框架内并非“项目”。这些文件并不取代任何根据MEPA提交的单个项目文件，也不能视为对任何具体活动的批准。相反，顾名思义，ESPR和EDR报告的是洛根机场的总体运营活动和环境状况。

² 《马萨诸塞州一般法》第30章第61-62H节。《马萨诸塞州环境政策法案》根据《马萨诸塞州法规汇编》301第11.00节公布的法规实施。

如果单个项目达到环境监管审查门槛，则还必须进行MEPA审查。

洛根机场项目在达到MEPA环境审查门槛后，要经过针对具体项目的公共环境审查流程。根据MEPA的要求，马萨诸塞州港务局和机场租户需要提交[环境通知书 \(ENF\)](#) 和[环境影响报告 \(EIR\)](#)。如果某个项目触发了[国家环境政策法案](#)

(NEPA) 的环境审查，该项目将通过美国联邦航空局的NEPA环境审查流程进行审查。第4章“[机场规划](#)”讨论了当前和未来可能开展的项目，以及这些项目根

据MEPA、NEPA或这两个法案（如适用）进行监管审查的情况。第10章“[项目缓解措施](#)”报告了在根据MEPA提交的具体项目文件中所做缓解承诺的持续执行情况。

1.2.2 文件布局和格式

为回应能源与环境事务部部长证书中的意见（见附录A）以及收到的公众意见函（见附录B“意见函和对意见的回应”），马萨诸塞州港务局全面审查了2022年《环境状况与规划报告》（ESPR）文件，以深入评估缩短《2023/2024年EDR》文件篇幅并简化未来ESPR和EDR申报内容的方法，同时确保仍包含环境数据和各章节预期的关键结论。因此，马萨诸塞州港务局做出了重大调整，以提高文件的整体易读性和可读性，并缩短其篇幅。具体而言，随着《用户指南》的推出以及环境申报网页的补充，读者能够获取更多与EDR和ESPR相关的内容，并且更新可以更频繁地进行（若可行）。这些改动也应能让马萨诸塞州港务局恢复EDR的年度报告安排。

每章的内容都进行了重新组织，在正文部分重点关注本EDR所涉每个报告年度（2023年和2024年）各自的数据。年度数据分析重点关注以下几个时间维度的发现：各报告年度之间的对比、与前一年（2022年）的对比，以及与特定主题基准年的对比。该基准年的选取标准通常是洛根机场在特定指标上达到历史最高水平的年份。有关每个主题基准年选择依据的说明，见《[用户指南](#)》[第U1.2.2.1节](#)。在适当情况下，用于得出结论的辅助技术数据被移至技术附录，而有关监管框架、方法、数据和其他背景信息的内容则移至《用户指南》相应章节。

为了提高内容的易读性并减少技术术语，添加了提供关键术语定义的术语表格以方便读者。关键术语在正文中首次使用时为[加粗的蓝色字体](#)。2022年ESPR格式也在本EDR中得到延续，该格式同样减少了信息密集的大段文字，并添加了更多直观呈现信息的视觉元素。

每一章在每页的上角都有颜色编码的色块图标或“标签”，每一章都采用一种唯一的颜色，相应的章节号图标位于色块中央。为方便电子版读者，本章前面的目录已做了超链接，以便读者能够轻松、快速地跳转到各章节。正文中的章节参考文献也已加上书签和超链接。

1.2.2.1 用户指南

马萨诸塞州港务局首次随本《2023/2024年EDR》一同发布《用户指南》。这份独立文件详细介绍了用于编制EDR和《环境状况与规划报告》（ESPR）的监管框架、方法、模型、模型输入、程序和分析。《用户指南》提供了解读这些文件所需的基本背景信息和语境，而这些内容此前是包含在EDR和ESPR的章节文本及技术附录中的。本《2023/2024年EDR》的每一章都配有《用户指南》的对应章节。

本EDR在各章节文本中多次引用《用户指南》的相关部分，在这些部分可以找到必要的背景信息。在本《2023/2024年EDR》的电子版中，《用户指南》的引用以超链接形式嵌入文件文本，点击链接后会打开相关的《用户指南》章节。《用户指南》的引用格式如下：[用户指南，第##节](#)。

《用户指南》将在ESPR年份（每5年一次）进行审查并根据需要更新，以保持准确性和相关性。《用户指南》的更新将纳入上一个报告周期内发生的重大变化信息，如监管要求、建模方法或数据收集方法的变化。不过，这些变化也会在发生变化的报告年份的相关EDR或ESPR章节中提及，之后相关信息会在下一个ESPR周期时迁移到《用户指南》中。有关《用户指南》目的的更多信息，请参见[《用户指南》第U1.1节](#)。

1.2.2.2 EDR/ESPR网页

马萨诸塞州港务局专门为EDR和ESPR申报开发了一个新的在线网页。该网站将集中存放EDR和ESPR相关文件及链接，方便用户获取最新申报的每一章内容、即将召开会议的通知、以往会议的材料、以往的ESPR和EDR申报以及《用户指南》。该网页还将包含EDR和ESPR中引用的数据源链接，这些数据源提供了用于编制报告的部分公开可用数据。这些数据源主要由马萨诸塞州港务局、其他州和联邦机构以及其他知名来源托管。

每章都有一个独特的颜色编码的色块图标，或称为“标签”，色块内包含章节编号，位于页面上角。本章的示例如下：

1

EDR中分布的《用户指南》图标均与《指南》建立超链接，便于导航。

User's
Guide
Section
U.XX.XX.XX

1.3 2023年和2024年主要发现

本节按章节简要概述洛根机场2023年和2024年报告年度的主要发现。有关机场活动的更多信息见后续章节。

1.3.1 外联与环境正义

第2章《外联与环境正义》将可持续性与外联及**环境正义（EJ）**的讨论内容分开，这是为响应《2023/2024年EDR附录A》中提供的2022年ESPR部长证书。

外联与环境正义	
马萨诸塞州港务局是MEPA洛根机场工作组的成员，与州机构、地方政府代表和社区组织合作，以确定潜在的补充缓解措施，解决洛根机场在EJ社区内运营产生的环境问题。 	马萨诸塞州港务局持续扩大外联工作，并提供洛根机场8英里范围内或马萨诸塞州港务局社区咨询委员会（Massport CAC）社区内至少占当地人口5%的人所说语言的翻译服务，目前包括八种语言，以及满足进一步翻译需求的资源。
截至2024年，多元化STEM奖学金计划已向48名计划攻读STEM领域学位的有色人种学生颁发了总计92,000美元的奖学金。2023年，奖学金金额从3,000美元提高到5,000美元。	马萨诸塞州港务局根据马萨诸塞州环境保护部（MassDEP）新的累积影响分析（CIA）框架，通过开展现有社区状况审查，在本EDR中延续了2022年ESPR的工作。

第2章讨论了马萨诸塞州港务局的社区外联活动和EJ实践，与近期MEPA的EJ政策变化保持一致，并概述了马萨诸塞州港务局的社区参与工作，包括ESPR和EDR外联以及为社区改善项目提供必要资金的慈善捐赠。马萨诸塞州港务局的**可持续性、韧性**和净零路线图倡议在新的第11章“可持续性与气候韧性”中有详细阐述。有关本章的更多背景信息，请参阅《**用户指南**》第**U2**节。

1.3.2 活动水平

第3章“活动水平”研究了洛根机场近期的客运、运营和货运趋势。有关本章的更多背景信息，请参阅《用户指南》第U3节。

活动水平主要发现	
 2023年，洛根机场运送了4080万名乘客，较2022年增长13%。该机场在2023年还进行了395,146架次飞机起降。	 2024年，洛根机场的乘客量达到4350万人次，较2023年增长6%。该机场在2024年还进行了413,409架次飞机起降。
从1998年到2024年，尽管年执行航班量下降了19%，但年客运量却增长了64%。 	2024年，有47家航空公司提供从洛根机场飞往全球153个目的地的航班；与2023年相比有所增加——2023年只有42家航空公司和145个全球目的地。 

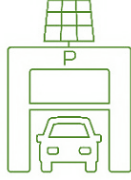
1.3.3 机场规划

第4章“机场规划”描述了最近完成和正在进行的项目以及未来规划概念。通过定期更新这些信息，利益相关者可以跟踪目前正在进行的各种项目，并预览未来几年可能启动的项目。第4章还讨论了可能需要根据MEPA或NEPA法规进行审查的活动或项目。

在本章中，项目按机场区域分为以下类别：地面交通与停车、航站楼区域、空侧区域、服务区。第4章提供了正在进行和规划中项目的状态信息。有关本章的更多背景信息，请参阅《用户指南》第U4节。

机场规划主要发现

2024年，丹弗斯洛根快线（原皮博迪）选址的设计工作启动，弗雷明汉洛根快线停车场扩建的施工开始，布伦特里洛根快线停车场的初步设计和审批工作启动。这些项目将促进和推动**高载客车辆（HOV）**出行以及公共交通出行。



与C航站楼天篷、连接通道和道路项目相关的道路工程于2023年完工，该项目获得了能源与环境设计先锋（LEED®）金奖认证。



15R-33L跑道修复项目和B北滑行道修复项目的环境许可已于2023年完成。2023年11月，15R-33L跑道修复项目的施工完成。



为适应美国联邦航空局（FAA）下一代航空运输系统（NextGen）设备，FAA空中交通管制塔（ATCT）改进的可行性和规划研究于2024年启动。该项目预计于2026年完成。



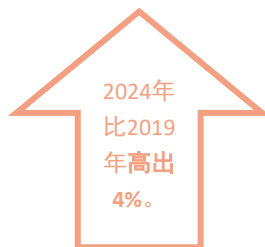
1.3.4 区域交通

第五章“区域交通”介绍了洛根机场在新英格兰地区交通系统中的作用，该系统包括其他机场、高速公路、港口和铁路连接。洛根机场是马萨诸塞州港务局运营的三个机场中最大的一个，是波士顿大都会区和新英格兰地区的主要国内和国际入境点。

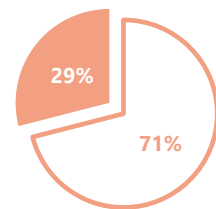
第5章详细介绍了新英格兰地区各种交通方式的交通规划，展示了2023年和2024年新英格兰地区机场的飞机和乘客活动水平，以及正在进行和即将开展的项目。文中呈现并分析了美国铁路公司（Amtrak）近期的铁路服务统计数据，因为铁路运输是洛根机场航空旅行的替代方式，且在波士顿与纽约市以及华盛顿特区之间的使用越来越多。有关本章的更多背景信息，请参阅《用户指南》第U5节。

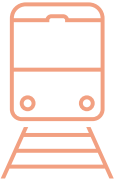
区域交通主要发现

2023年，不包括洛根机场的新英格兰各支线机场运送了约1670万名乘客，2024年运送了1790万名乘客。



2023年和2024年，新英格兰10个支线机场的乘客运输量占新英格兰乘客总量的29%。新英格兰地区其余71%的乘客则经由洛根机场出入。



区域交通主要发现		
 2024年 比2022 年高出 4%。	2024年，新英格兰各支线机场（不包括洛根机场）的航班执行量为650,418架次，比2023年（631,170架次）增长3%。	美国铁路公司（Amtrak）的铁路服务在2023年从波士顿地区各车站始发的客流量较2022年显著增长了25.7%，服务大波士顿地区的所有四条线路表现都很强劲。客流量在2024年继续增长。 

1.3.5 往返洛根机场的地面交通

第6章“地面交通”评估了进出机场的地面交通方式的趋势，包括私家车、拼车服务或网约车服务、班车以及高载客车辆（HOV）方式。疫情后的研究表明，就经常使用HOV和公共交通方式的机场乘客和员工而言，洛根机场仍然是美国机场中名列前茅的机场之一。2023年和2024年，前往洛根机场的大多数地面交通服务的客流量都比2022年有所增加，这表明前往机场的各种交通方式的使用情况良好，且超过了2022年的绩效目标。

马萨诸塞州港务局持续监测机场及周边地区的情况，以提供地面交通项目，满足航空乘客和洛根机场员工的需求，并减少对环境和社会的影响。有关本章的更多背景信息，请参阅《用户指南》第U6节。

地面交通主要发现		
2023年，机场内工作日平均车辆行驶里程（VMT）为每日平均171,340英里，2024年为每日平均192,554英里。	（2024年）比2019年低8%。	根据“2024年洛根国际机场航空乘客地面交通调查”，高载客车辆（HOV）的出行方式占比达到37%。
洛根快线的客流量在2024年达到历史最高水平，比2023年增长了11%以上。		马萨诸塞州港务局在2023年和2024年继续推广和改善HOV出行方式，包括购买10辆替换的马萨诸塞湾交通管理局（MBTA）银线巴士，在洛根快线各站点建设和规划更多停车位，调整车费和时刻表等。

1.3.6 噪音

第7章“噪音”讨论了2023年和2024年机场周边的噪音水平，以及马萨诸塞州港务局为降低洛根机场与航空相关的噪音所做的持续努力。机场噪音通过综合航班信息和FAA的**航空环境设计工具（AEDT）**噪音模型来测量，该模型以**分贝（dB）**为单位计算噪音暴露水平。第7章还介绍了马萨

诸塞州港务局近年来为管理噪音对周边社区的影响所做的努力，-以及过去四十年里噪音治理的历史情况。有关本章的更多背景信息，请参阅《用户指南》第U7节。

噪音主要发现

2023年，65分贝等高线内的受影响人口为8,797人，比2022年增长了7%。2024年，65分贝等高线内的人口减少至7,980人，低于2019年和2022年等高线内的人口数量。

9,000

8,000

7,000

6,000

5,000

2022

2023

2024

马萨诸塞州港务局于2023年重启了住宅隔音项目（RSIP），在里弗和温思罗普对10户家庭进行了隔音处理试点测试。2024年，马萨诸塞州港务局推进了设计图纸的工作，并开始招标承包商以支持RSIP的实施。

噪音投诉电话逐年减少，2023年有218,830个噪音投诉来电，2024年为212,423个。

马萨诸塞州港务局因其与美国联邦航空管理局（FAA）、麻省理工学院（MIT）以及社区在降低噪音方面的合作，获得了2025年杰伊·霍林斯沃思·斯皮斯机场奖。

1.3.7 空气质量和温室气体排放

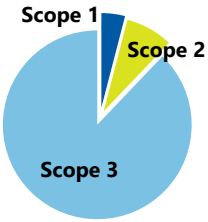
第8章“空气质量和温室气体排放”详细介绍了洛根机场2023年和2024年的空气排放情况，并与历史数据进行了对比。

空气质量和温室气体排放主要发现		
 2023年，与机场相关的挥发性有机化合物（VOCs）、氮氧化物（NO_x）和一氧化碳（CO）的模拟总排放量较2022年水平上升了10%。 2024年，与机场相关的挥发性有机化合物、氮氧化物、一氧化碳和颗粒物（PM₁₀、PM_{2.5}）的模拟总排放量较2023年上升了6%。	2023年，洛根机场所有与机场相关来源的PM₁₀/PM_{2.5}总排放量比2022年水平低44%。 排放量减少的原因是建模软件的更新，该更新能更准确地计算PM_{2.5}和PM₁₀的排放率，同时也因为非移动源（如发电机和融雪机）采用了更高效的技术和更清洁的燃料。	

空气质量和温室气体排放主要发现

2023年和2024年，洛根机场的**温室气体（GHG）**排放量仍低于2019年的水平。2023年和2024年按范围划分的温室气体排放细目如下：

- 马萨诸塞州港务局控制的范围1排放，2023年占机场范围内温室气体总排放量的4%，2024年占5%；
- 范围2外购电力产生的间接排放，2023年和2024年各占机场范围内温室气体总排放量的8%；
- 范围3排放（由公共或租户拥有和控制），2023年占洛根机场温室气体总排放量的88%，2024年占87%。



范围	2023年占比	2024年占比
范围1 (Scope 1)	4%	5%
范围2 (Scope 2)	8%	8%
范围3 (Scope 3)	88%	87%

2023年的温室气体总排放量较2022年水平上升了21%。温室气体的变化是由于飞机运营和乘客活动水平的提高，以及波士顿洛根E航站楼的现代化改造和扩建导致用电量增加。



2023年和2024年，洛根机场的温室气体总排放量分别占马萨诸塞州最近总排放量估算值的1%，占波士顿全市排放量的12%和13%。

机场排放通常有各种来源，包括飞机、**地面服务设备（GSE）**、车辆、建筑物和固定来源。每年追踪这些排放量有助于识别趋势，并为未来减少这些排放的规划提供依据，包括推进马萨诸塞州港务局净零路线图的相关举措。排放量很大程度上受飞机活动水平影响，而飞机活动水平在疫情后每年都有所上升。不过，马萨诸塞州港务局采用的技术进步和节能策略有助于降低总体排放量，预计未来排放水平将保持在历史水平以下。有关本章的更多背景信息，请参阅 [《用户指南》第U8节](#)。

1.3.8 水质

第9章“水质”讨论了洛根机场遵守州和联邦环境法规的情况。通过对环境状况的定期监测和记录，马萨诸塞州港务局定期评估洛根机场环境合规计划的执行情况，包括雨水水质、燃料使用和储存以及泄漏控制和应对措施等情况。

马萨诸塞州港务局还在不断开发、实施和评估新的方法来维持合规标准，同时努力改进各项政策和计划，使其不仅达到而且超出监管要求。其中包括实施洛根机场的 *可持续性管理计划 (SMP)*：管理雨水；尽量减少用水量和地表水径流；保持燃料储存和泄漏报告的合规性；进行环境检查；以及改进计划和程序，防止周围环境受到污染。有关本章的更多背景信息，请参阅 [《用户指南》第U9节](#)。

导言和执行摘要

1-13

水质主要发现	
2023年，马萨诸塞州港务局获得了一份新的《国家污染物排放消除系统》（NPDES）许可，其中包含若干不同的水质检测要求和限制。马萨诸塞州港务局于2023年11月开始依据NPDES许可进行水质检测监测。	2023年水质检测结果中，未发现有超过NPDES许可排放限值的情况。 
2024年，根据NPDES许可，所采集的雨水样本中超过98%符合排放限值，且未发现全氟和多氟烷基物质（PFAS）化合物超过检测限值。 	马萨诸塞州港务局继续对与洛根机场相关的《马萨诸塞州应急计划》（MCP）场地进行评估和修复。2023年，马萨诸塞州港务局使三个场地达到监管关闭状态，2024年关闭了一个MCP场地。 

1.3.9 项目缓解措施

第10章“项目缓解措施”中讨论的第61节缓解措施专门针对单个项目，通常包括在项目设计、施工或日常运营过程中用来避免和尽量减少潜在环境影响的步骤。第10章中介绍了洛根机场项目在积极落实第61节承诺方面的状况，而第11章“可持续性与气候韧性”中讨论了其他环境措施。

在传统的MEPA流程中，“项目缓解措施”是指“避免、最大限度减少和缓解环境影响”的具体项目措施。在《环境数据报告》（EDR）中，与缓解措施相关的章节包括：根据《马萨诸塞州一般法》（MGL）第30章第61节（[第61节结论与缓解承诺](#)），对需要编制州《环境影响报告》（EIR）的项目，有特定项目的缓解要求；社区承诺；以及其他环境措施。有关项目缓解的更多信息，请参阅[《用户指南》第U10节](#)。

项目缓解措施主要发现	
在《马萨诸塞州环境政策法案》（MEPA）流程中，“项目缓解措施”指的是为“避免、最小化和减轻环境影响”而采取的具体项目措施。根据《马萨诸塞州一般法》（MGL）第30章第61节的法律规定，项目的环境影响报告（EIR）中必须概述项目缓解承诺。	马萨诸塞州港务局持续追踪其缓解承诺，并在EDR中报告它们的状态。截至2024年12月，洛根机场有四个项目存在现行的第61节承诺。 

1.3.10 可持续性与气候韧性

第11章“可持续性与气候韧性”详细介绍了马萨诸塞州港务局积极主动的可持续性和韧性项目，以及社区举措，比如机场的开放空间和边缘缓冲带举措。本章概述并更新了马萨诸塞州港务局在实现**净零排放**方面的承诺，正如其《净零路线图》项目中所描述的那样。第11章还包含了对洛根机场到2030年和2050年气候灾害暴露情况的分析，以及马萨诸塞州港务局通过韧性计划减轻气候变化影响的方法。

可持续性与气候韧性主要发现	
马萨诸塞州港务局成立了气候创新与韧性办公室（OCIR），与多个部门合作，领导马萨诸塞州港务局的环境和气候行动。OCIR还负责推进马萨诸塞州港务局的《净零路线图》计划，该计划最近推出了一个网站，用于追踪“净零路线图”的进展。该网站 (https://www.massport.com/environment/roadmap-to-net-zero) 向公众提供相关背景、数据以及关键项目的定期更新，所有信息都集中在一个地方。	2024年，马萨诸塞州港务局通过又购置34辆电动或混合动力汽车，继续向电动汽车（EV）转型，使电动车辆在车队中的占比提高到20%。这些新电动车包括2024年用于空侧乘客运输而购置的两辆电动巴士，以及2023年购置的一辆电动扫街车，推动了其运营中重型电动车的使用。 
 2023年，马萨诸塞州港务局启动了可再生柴油试点计划，以评估将可再生柴油作为传统柴油的更清洁替代品，在其轻型、中型和重型车辆（包括公共汽车）中广泛使用的可行性。	马萨诸塞州港务局发布了其《可持续设计指南》（SDGs）和《防洪设计指南》的重大更新，通过便于获取的标准和政策，强化了“净零路线图”和气候韧性目标。