

Determinación de Conformidad de Transporte del Programa de Mejoramiento del Transporte para los años fiscales federales (FFY) 2023-2027...

y Plan de Transporte Regional actual de los FFY 2022-2050 con sus enmiendas

EL CONSEJO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE NUEVA YORK (NYMTC) HA DETERMINADO QUE SU PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE (TIP) PARA LOS FFY 2023-2027 Y EL PLAN DE TRANSPORTE REGIONAL PARA LOS FFY 2022-2050 CON SUS ENMIENDAS CUMPLEN CON LAS ESTIMACIONES DE EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS A MOTOR DEL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN (SIP) PARA LA CALIDAD DEL AIRE. EL SIGUIENTE RESUMEN DETALLA LA INFORMACIÓN PERTINENTE SOBRE ESTA DETERMINACIÓN Y LAS EXIGENCIAS REGULATORIAS SOBRE LAS CUALES SE DESARROLLÓ.

Propósito y trasfondo

El proceso de conformidad del transporte tiene la finalidad de garantizar que las inversiones de transporte programadas por el NYMTC en su TIP y en la parte fiscalmente restringida del Plan no superen las estimaciones de emisiones de vehículos a motor establecidos en el SIP. Como un consejo regional, que es la organización de planificación metropolitana exigida por el estado federal para la ciudad de Nueva York, Long Island y el sur de Hudson Valley, los miembros del NYMTC son responsables de facilitar fondos federales para mejoramientos del transporte seleccionando proyectos para su programación.

Las enmiendas de la Ley de Aire Puro de 1990 (CAAA) exigen que la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (USEPA) establezca los Estándares de Calidad del Aire Ambiental Nacional que determinen las concentraciones máximas admisibles para los contaminantes específicos del aire que sean nocivos para la salud humana. Las áreas que actualmente no cumplen estos estándares son áreas de incumplimiento. Las áreas que actualmente cumplen los estándares, pero que no lo han hecho en el pasado, son áreas de mantenimiento.

Esta Determinación de Conformidad de Transporte aborda todas las áreas de incumplimiento y de mantenimiento que conforman en su totalidad o en parte el área de planificación del NYMTC, como:

- el Área de Incumplimiento de ozono de Nueva York-Norte de Nueva Jersey-Long Island, NY-NJ-CT, que incluye todos los condados y distritos del NYMTC, a excepción del condado de Putnam;
- el Área de Incumplimiento del ozono de Poughkeepsie (PONA), que incluye los condados de Dutchess, Orange y Putnam;
- el Área de Mantenimiento de Monóxido de Carbono de Nueva York-Norte de Nueva Jersey-Long Island, NY-NJ-CT, que incluye todos los condados y distritos del NYMTC, excepto Putnam, Rockland y Suffolk y
- el Área de Mantenimiento de PM_{2.5} de Nueva York-Norte de Nueva Jersey-Long Island, NY-NJ-CT, que incluye todos los condados y distritos del NYMTC, excepto el condado de Putnam y también del condado de Orange.

SIP

El SIP demuestra cómo las áreas de incumplimiento mejorarán su calidad del aire y cumplirán los estándares de calidad del aire. El SIP establece las estimaciones de emisiones de los vehículos a motor en la vía, o los límites, que se emplean en las determinaciones de conformidad. Además, el SIP establece criterios y procedimientos para evaluar los planes, programas y proyectos de conformidad del transporte

que se desarrollan, financian y aprueban por parte del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) y por las MPO u otros receptores de fondos, conforme al título 23 del Código de los Estados Unidos o las Leyes Federales de Tránsito (Capítulo 53 del Título 49 del Código de Estados Unidos).

El NYMTC debe demostrar que su Plan y TIP cumplen las metas de calidad del aire del estado dispuestas en el SIP. En concreto, el NYMTC debe demostrar que su Plan y TIP no:

- causarán nuevas violaciones de la calidad del aire en determinados años de hitos futuros,
- empeorarán cualquier violación existente ni
- retrasarán el cumplimiento oportuno de los estándares de calidad de aire.

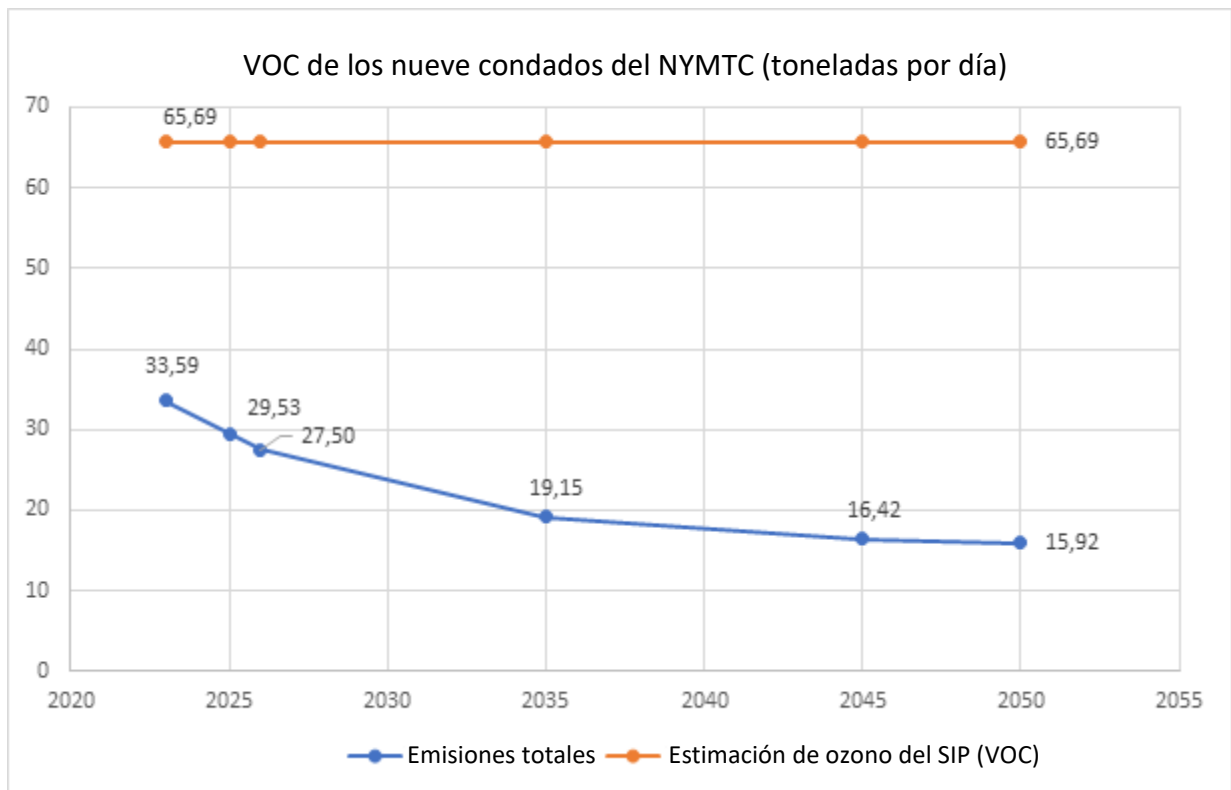
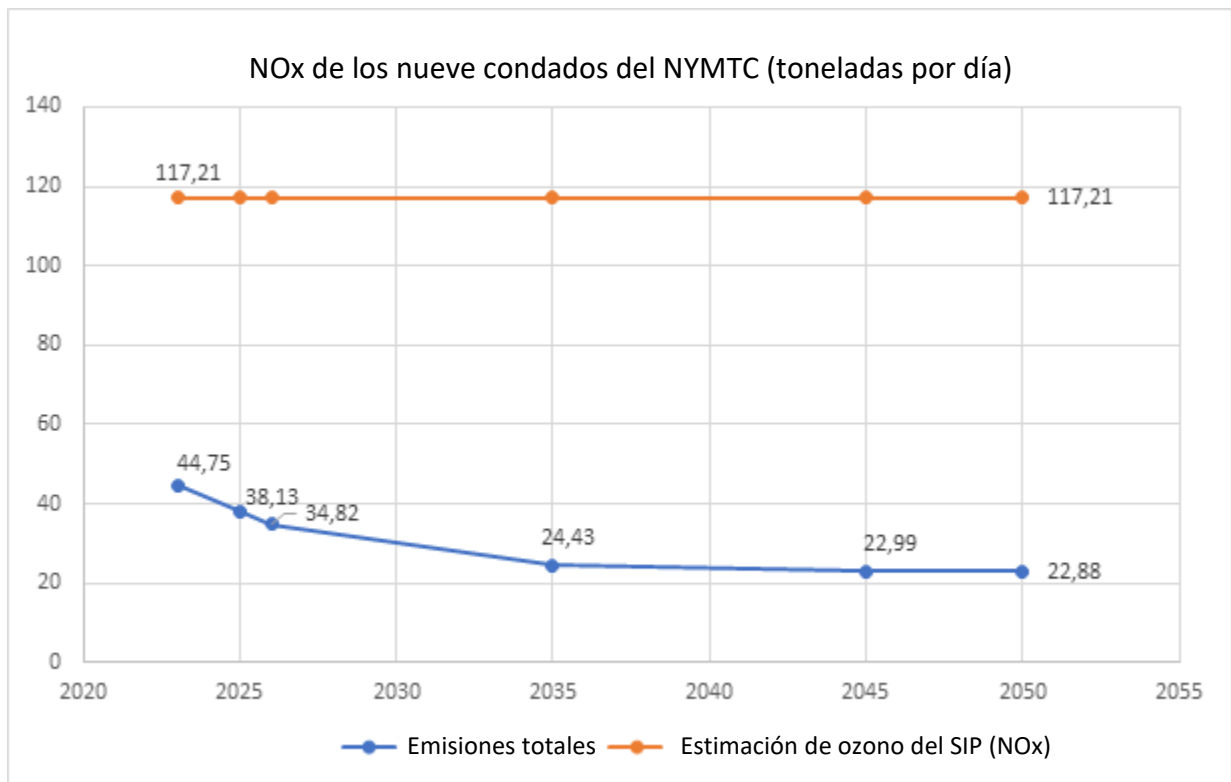
Análisis del NYMTC

Para demostrar conformidad con las estimaciones de emisiones de vehículos a motor del SIP, el NYMTC realizó un análisis de emisiones regionales de los proyectos de transporte del TIP propuesto para los FFY 2023-2027 y la parte fiscalmente restringida del Plan. Para lograrlo, en primer lugar, se utilizó el Modelo de Prácticas Óptimas de Nueva York (NYBPM) para prever el tránsito futuro. El NYBPM es un modelo de simulación de transporte que pronostica el futuro del tránsito en función de las hipótesis de planificación acerca de la utilización futura del suelo, las tendencias socio-económicas y las redes, políticas y servicios futuros de transporte. En este análisis, se incluyeron los proyectos de transporte que no han sido eximidos por la CAAA y que están en el TIP y en la parte fiscalmente restringida del Plan.

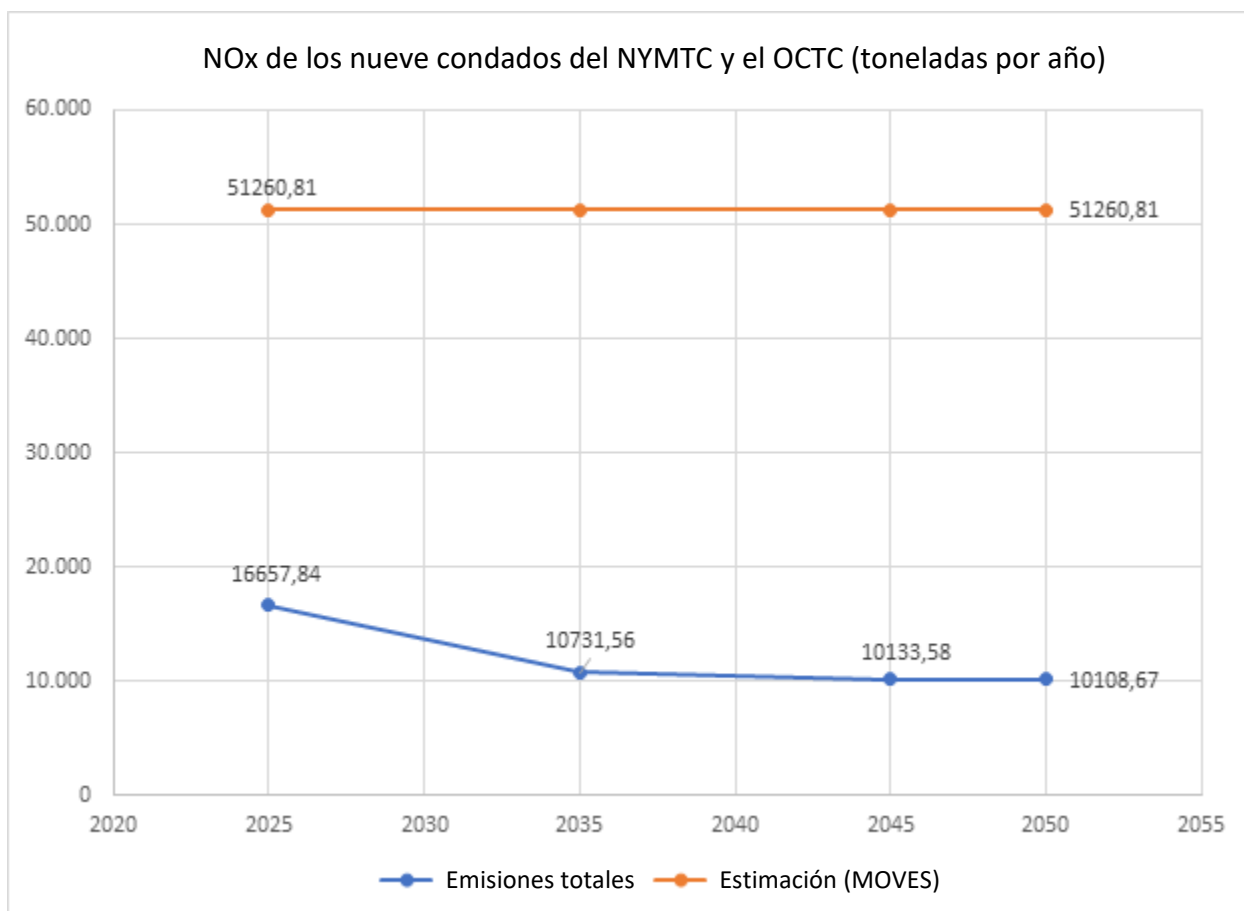
Luego, el NYMTC utilizó el Simulador de Emisiones de Vehículos a Motor de la USEPA (MOVES 3) para prever las emisiones de vehículos a motor en función de las previsiones de tránsito del NYBPM. Luego, las previsiones de emisiones se compararon con las estimaciones de emisiones de vehículos a motor del SIP. Para demostrar la conformidad, el NYMTC debe mostrar que las previsiones de emisiones no sean mayores que las estimaciones de emisiones establecidas en el SIP

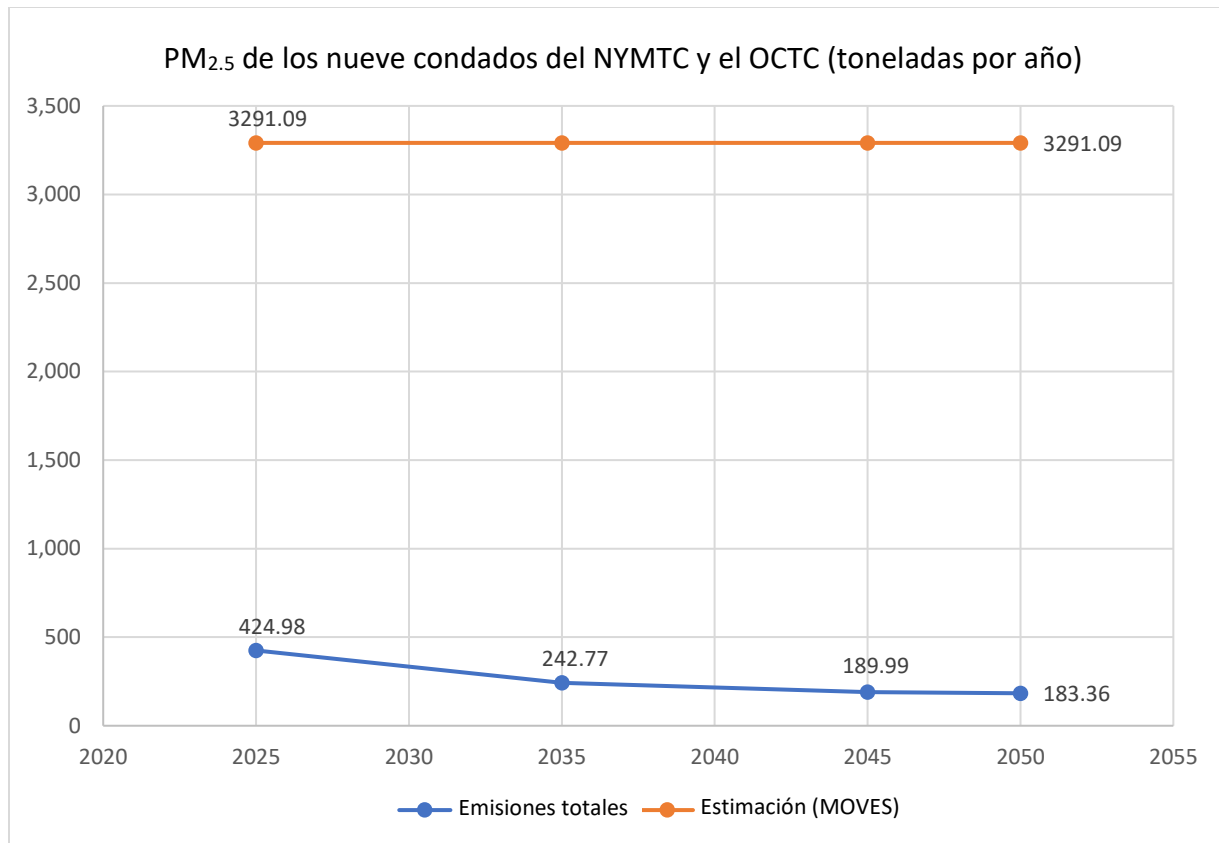
Resultados

Las emisiones previstas de los vehículos a motor de dos gases precursores del ozono -- NOx y VOC --, para la sección del área de planificación del NYMTC del Área Metropolitana de Incumplimiento de Ozono de Nueva York, son menores que las estimaciones de emisiones de vehículos a motor del SIP para estos gases precursores en cada año futuro de hitos. En el SIP, las estimaciones de emisiones de los vehículos a motor para estos gases se basan en emisiones diarias. Como se indica en las siguientes gráficas, se prevé que los nueve condados/distritos afectados del NYMTC, en conjunto, cumplan las exigencias de los controles de estimaciones de NOx y VOC para cada uno de los años de análisis obligatorios.



Las emisiones previstas de PM_{2.5} y de su gas precursor – NOx -- de los vehículos a motor, para la sección del área de planificación del NYMTC del Área de Mantenimiento de Materia en Partículas Finas, están por debajo de las estimaciones de emisiones de los vehículos a motor del SIP para cada año previsto de hitos. En el SIP, las estimaciones de emisiones de los vehículos a motor están basadas en las emisiones anuales de PM_{2.5} y NOx directos. Como se indica en las siguientes gráficas, los análisis de emisiones combinados del Consejo de Transporte del condado de Orange (OCTC) y el NYMTC muestran que las previsiones de emisiones no superan las estimaciones de PM_{2.5} y NOx directos anuales en cada año de análisis obligatorio.





Declaración de conformidad

El TIP para los FFY 2023-2027 y el Plan para los FFY 2022-2050 con sus enmiendas que ha propuesto el NYMTC avalan y cumplen con el SIP correspondiente de Nueva York para el ozono y el PM_{2.5} de las áreas relevantes de incumplimiento y de mantenimiento. Esta Determinación de Conformidad de Transporte demuestra la coherencia de estos programas con la finalidad de las Enmiendas de la Ley de Aire Puro de 1990 y las normas de conformidad de transporte estatales y federales. Esta Determinación de Conformidad de Transporte se ha efectuado de acuerdo con los criterios y procedimientos de los § 93.106 y § 93.109 – 93.119 del título 40 del Código de Regulaciones Federales (CFR) y los § 240-2 y § 240-3.1 del título 6 de los Códigos, Normas y Regulaciones de Nueva York (NYCRR).