

Determinación de Conformidad de Transporte del Programa de Mejoramiento del Transporte para los años fiscales federales (FFY) 2020-2024...

y Plan de Transporte Regional actual de los FFY 2018-2045 con sus enmiendas

EL CONSEJO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE NUEVA YORK (NYMTC) HA DETERMINADO QUE SU ANTEPROYECTO DEL PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE (TIP) PARA LOS FFY 2018-2045 Y EL PLAN ENMENDADO DE LARGO ALCANCE DEL TRANSPORTE REGIONAL (PLAN 2045) CUMPLEN CON LOS NIVELES PERMITIDOS DE EMISIONES DEL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN PARA LA CALIDAD DEL AIRE (SIP). 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 de transporte tiene la finalidad de garantizar que las inversiones programadas por el NYMTC en su TIP y en la sección con restricciones fiscales del Plan 2045 no excedan los niveles permitidos de emisiones de los vehículos a motor establecidos en el SIP. Como consejo regional y 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, es responsable de facilitar fondos federales para mejoramientos del transporte seleccionando proyectos para que se planifiquen de dicha manera.

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 forman parte en su totalidad o en parte del 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, que está incluido en el área de incumplimiento del ozono de Poughkeepsie junto con los condados de Orange y Dutchess, y
- el área de mantenimiento de PM2.5 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 y también del condado de Orange.

Se presume que el área de monóxido de carbono (CO) de Nueva York-Norte de Nueva Jersey-Long Island, NY-NJ-CT, que incluye la ciudad de Nueva York y los condados de Nassau y Westchester, ha cumplido con las exigencias de conformidad de transporte sin necesidad de una evaluación cuantitativa en su segundo período de 10 años de mantenimiento.

SIP

El SIP demuestra cómo las áreas de incumplimiento mejorarán la calidad del aire y cumplirán los estándares de calidad del aire. El SIP establece los niveles o límites permitidos de emisiones de los vehículos a motor en la vía 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 organizaciones de planificación metropolitana (MPO) u otros receptores de fondos, conforme al título 23 del Código de los Estados Unidos o las Leyes Federales de Tránsito (Código de Estados Unidos 49, capítulo 53).

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 los años futuros específicos de consecución de los objetivos,
- no empeorarán cualquier violación existente
- ni retrasarán el cumplimiento oportuno de los estándares de calidad de aire.

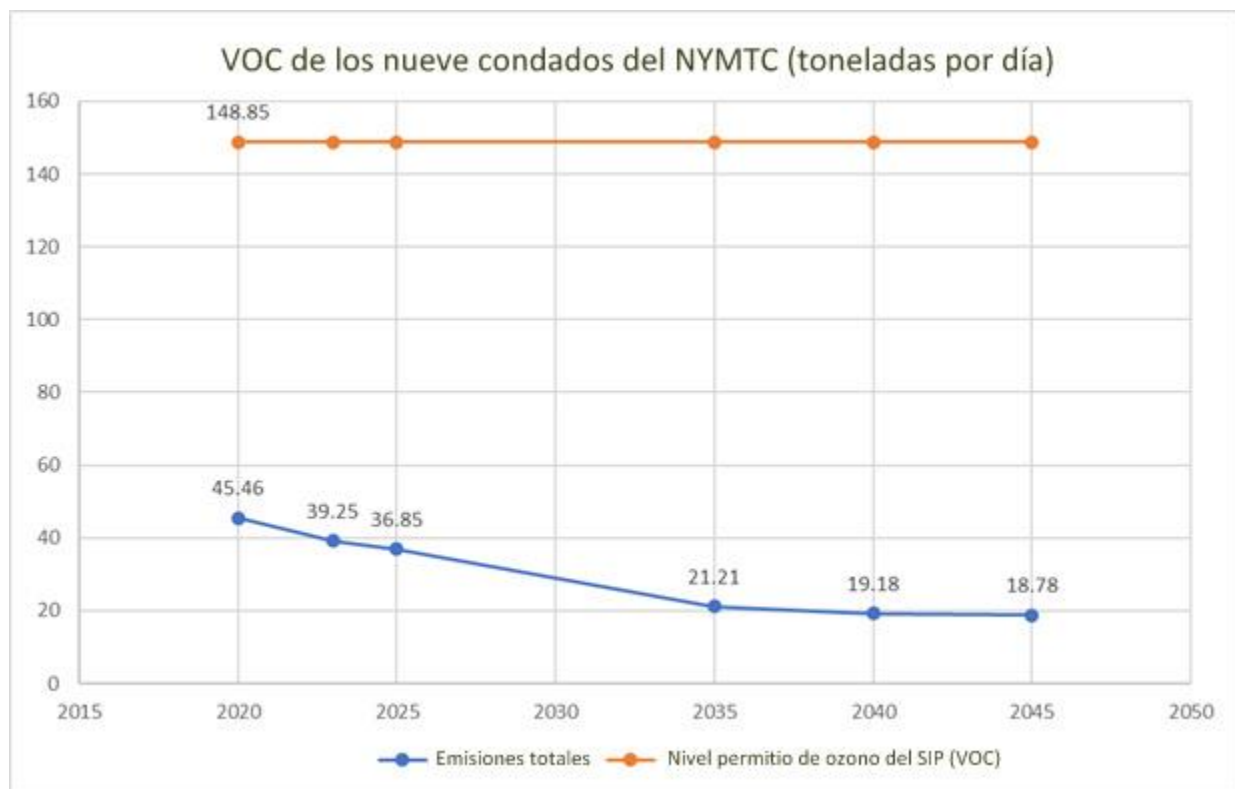
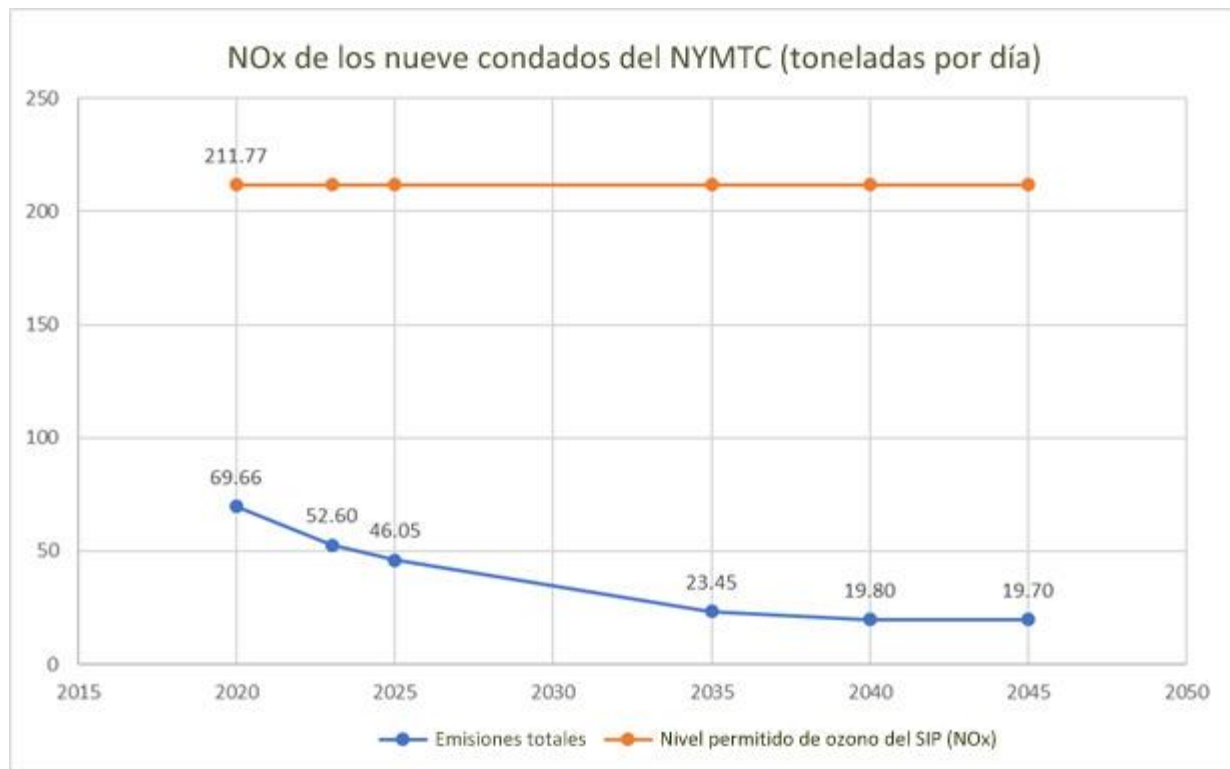
Análisis del NYMTC

Para demostrar conformidad con los niveles permitidos de emisiones de los vehículos a motor del SIP, el NYMTC realizó un análisis de emisiones regionales de los proyectos de transporte del TIP para los FFY 2020-2024 y del Plan 2045. Para lograrlo, en primer lugar, se utilizó el Modelo de Prácticas Óptimas de Nueva York (NYBPM), con el cual se prevé el tránsito futuro. El NYBPM es un modelo de simulación de transporte que pronostica el futuro del tránsito mediante hipótesis de planificación acerca de la utilización futura del suelo, las tendencias socio-económicas y las redes, políticas y servicios futuros de transporte. En el análisis, se incluyeron los proyectos de transporte que no han sido eximidos por la CAAA y que están en el TIP y en la sección con restricciones fiscales del Plan 2045.

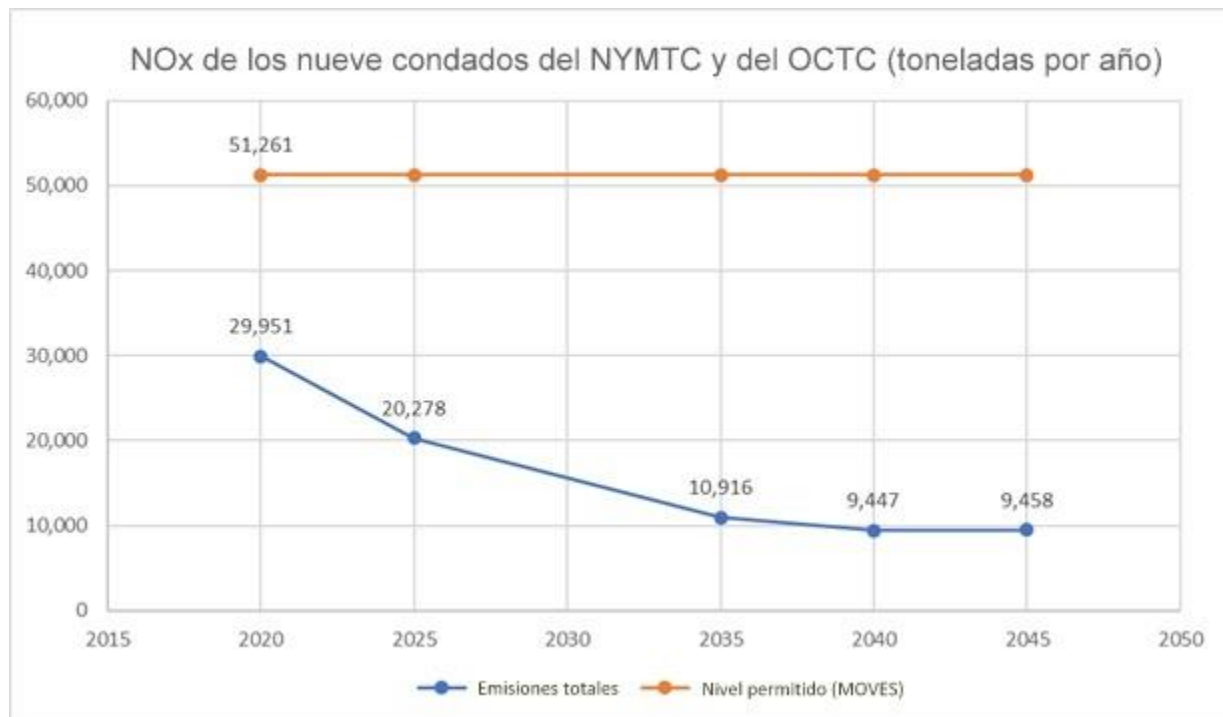
Luego, el NYMTC utilizó el simulador de emisiones vehiculares de la USEPA (MOVES 2014a) para prever las emisiones de vehículos a motor mediante las predicciones de viajes del NYBPM. Luego, las predicciones de emisiones se compararon con los niveles permitidos de emisiones de vehículos a motor del SIP. Para demostrar la conformidad, el NYMTC debe mostrar que las predicciones de emisiones no sean mayores que los niveles permitidos de emisiones establecidos en el SIP.

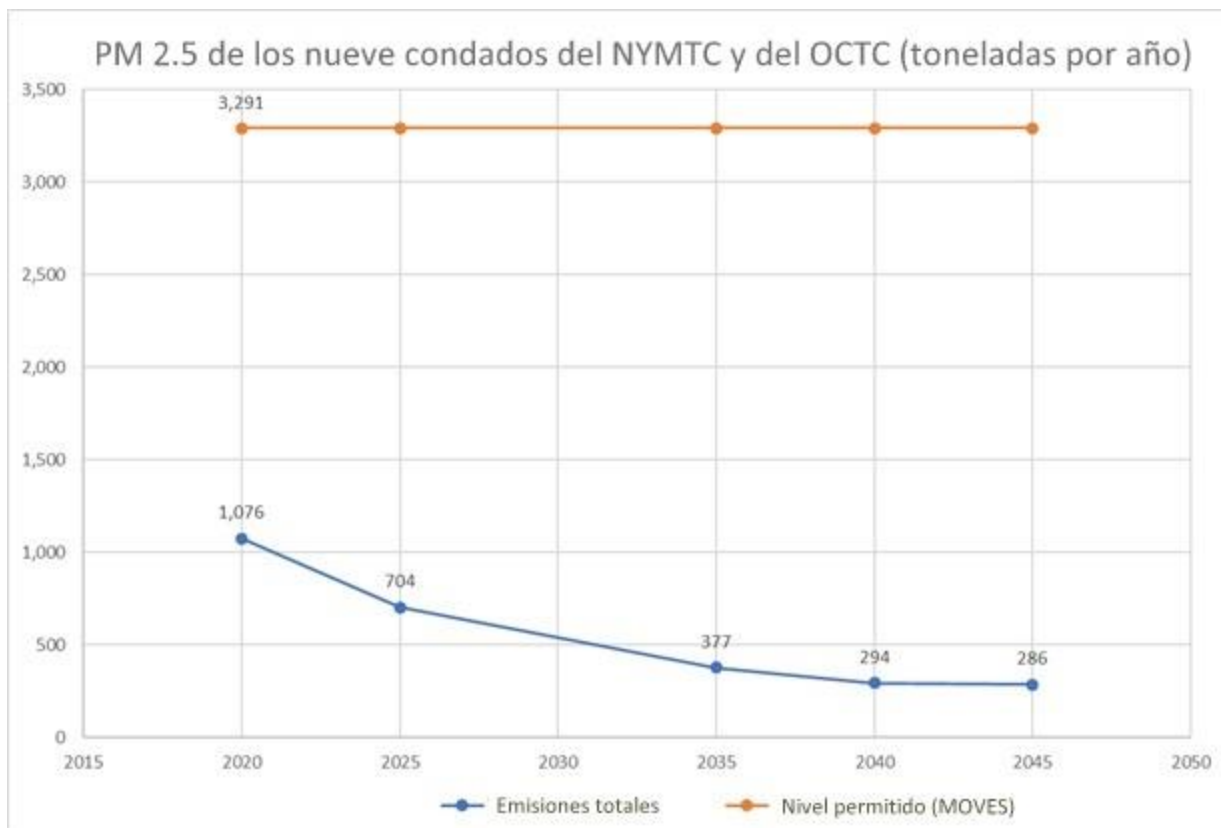
Los resultados

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 los niveles permitidos de emisiones de vehículos a motor del SIP para estos gases precursores en cada año futuro de la meta. En el SIP, los niveles permitidos de emisiones de 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 niveles permitidos 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 – NO_x -- de los vehículos a motor, para la sección del área de planificación del NYMTC del área de mantenimiento de partículas en suspensión, están por debajo de los niveles permitidos de emisiones de vehículos a motor del SIP para cada año previsto de la meta. En el SIP, los niveles permitidos de emisiones de vehículos a motor están basados en las emisiones anuales de PM_{2.5} and NO_x directos. Como se indica en las siguientes gráficas, el Consejo de Transporte de Orange (OCTC) y los análisis de emisiones del NYMTC en conjunto muestran que las previsiones de emisiones no exceden los niveles permitidos de los PM_{2.5} and NO_x directos y anuales en cada año de análisis obligatorio.





Declaración de conformidad

El TIP para los FFY 2020-2024 y el Plan enmendado para los FFY 2018-2045 que ha propuesto el NYMTC avalan y cumplen 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 del transporte estatal y federal. 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).