

Determinación de Conformidad de Transporte para el Programa de Mejora del Transporte de los Años Fiscales Federales (FFYs) 2026-2030 y el Plan Regional de Transporte de los FFYs 2026-2055, según enmienda

EL CONSEJO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE NEW YORK (NYMTC) HA DETERMINADO QUE SU PROGRAMA DE MEJORA DEL TRANSPORTE (TIP) PARA LOS FFY 2026-2030 Y SU PLAN REGIONAL DE TRANSPORTE (PLAN) PARA LOS AÑOS FISCALES FEDERALES 2026-2055, EN SU VERSIÓN ENMENDADA, CUMPLEN CON LOS PRESUPUESTOS DE EMISIONES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS DEL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN ESTATAL (SIP) DE NEW YORK PARA LA CALIDAD DEL AIRE. EL SIGUIENTE RESUMEN DESCRIBE LA INFORMACIÓN PERTINENTE SOBRE ESTA DETERMINACIÓN Y LOS REQUISITOS REGLAMENTARIOS BAJO LOS CUALES SE DESARROLLÓ LA MISMA.

Propósito y Antecedentes

El objetivo del proceso de Conformidad de Transporte es garantizar que los presupuestos de emisiones de vehículos motorizados establecidos en el SIP no sean excedidos por las inversiones en transporte que el NYMTC ha programado en su TIP y en la parte del Plan con restricción fiscal. Como consejo regional que funge como la organización de planificación metropolitana requerida federalmente para la ciudad de New York, Long Island y el bajo Hudson Valley, los miembros del NYMTC son responsables de habilitar el financiamiento federal para mejoras de transporte mediante la selección de proyectos para su programación.

Las Enmiendas a la Ley de Aire Limpio de 1990 (CAAA) exigen que la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (USEPA) establezca Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental, los cuales estipulan las concentraciones máximas permisibles para contaminantes del aire específicos que son perjudiciales para la salud humana. Las áreas que actualmente no cumplen con estos estándares son áreas de incumplimiento. Las áreas que actualmente cumplen con los estándares, pero no lo hicieron en el pasado, son áreas de mantenimiento.

Esta Determinación de Conformidad de Transporte aborda todas las áreas de incumplimiento y mantenimiento que se encuentran total o parcialmente dentro del área de planificación del NYMTC, incluyendo:

- El Área de Incumplimiento de Ozono de New York-Norte de New Jersey-Long Island, NY-NJ-CT, que incluye todos los condados y distritos del NYMTC, excepto el condado de Putnam;
- El Área de Incumplimiento de Ozono de Poughkeepsie (PONA), que incluye los condados de Dutchess, Orange y Putnam; y
- El Área de Mantenimiento de PM_{2.5} de New York-Norte de New Jersey-Long Island, NY-NJ-CT, que incluye todos los condados del NYMTC excepto el condado de Putnam, así como el condado de Orange.

El SIP

El SIP demuestra cómo las áreas de incumplimiento mejorarán su calidad del aire y cumplirán con los estándares de calidad del aire. El SIP establece presupuestos, o límites, de emisiones de vehículos motorizados en carretera que se utilizan en las determinaciones de conformidad. El SIP también establece criterios y procedimientos a fin de evaluar la conformidad de los planes, programas y proyectos de transporte desarrollados, financiados o aprobados por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT), y por las MPOs u otros receptores de fondos bajo el Título 23 U.S.C. o las Leyes Federales de Tránsito (49 U.S.C. Capítulo 53).

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

- Ocasionarán nuevas violaciones en materia de calidad del aire en años futuros específicos de referencia;
- Empeorarán cualquier violación existente; o
- Retrasarán el cumplimiento oportuno de los estándares de calidad del aire.

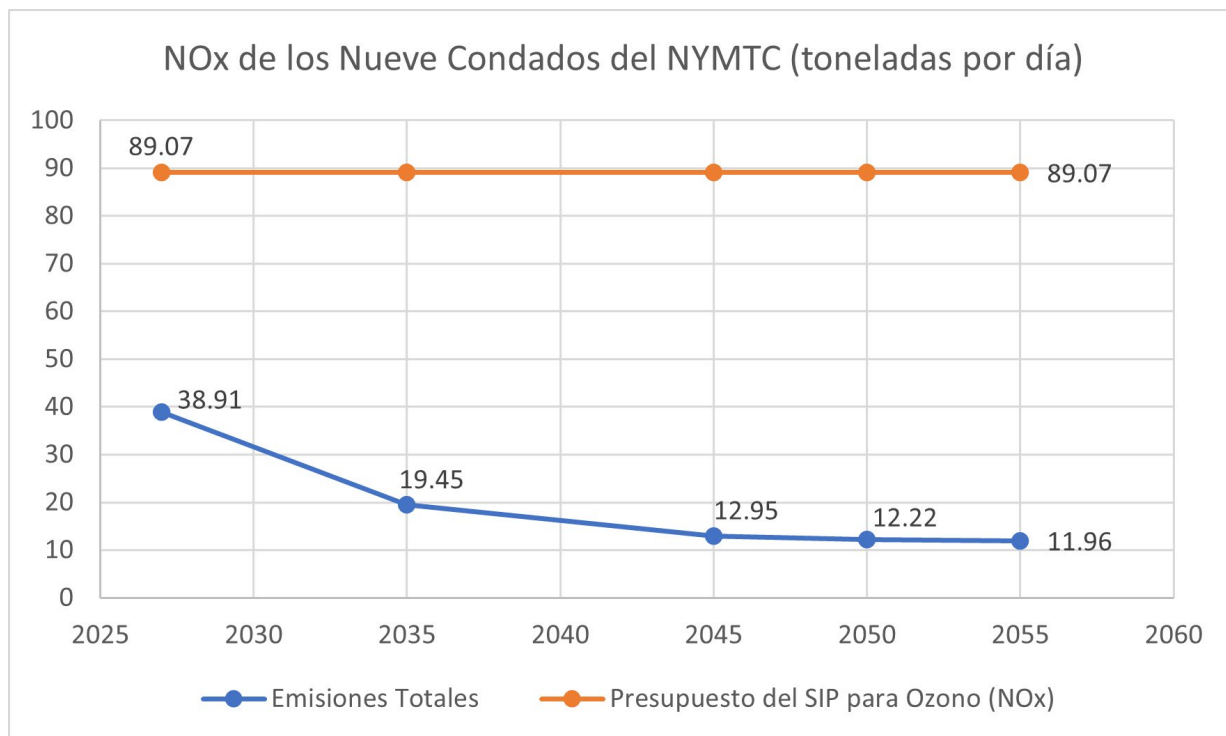
Análisis del NYMTC

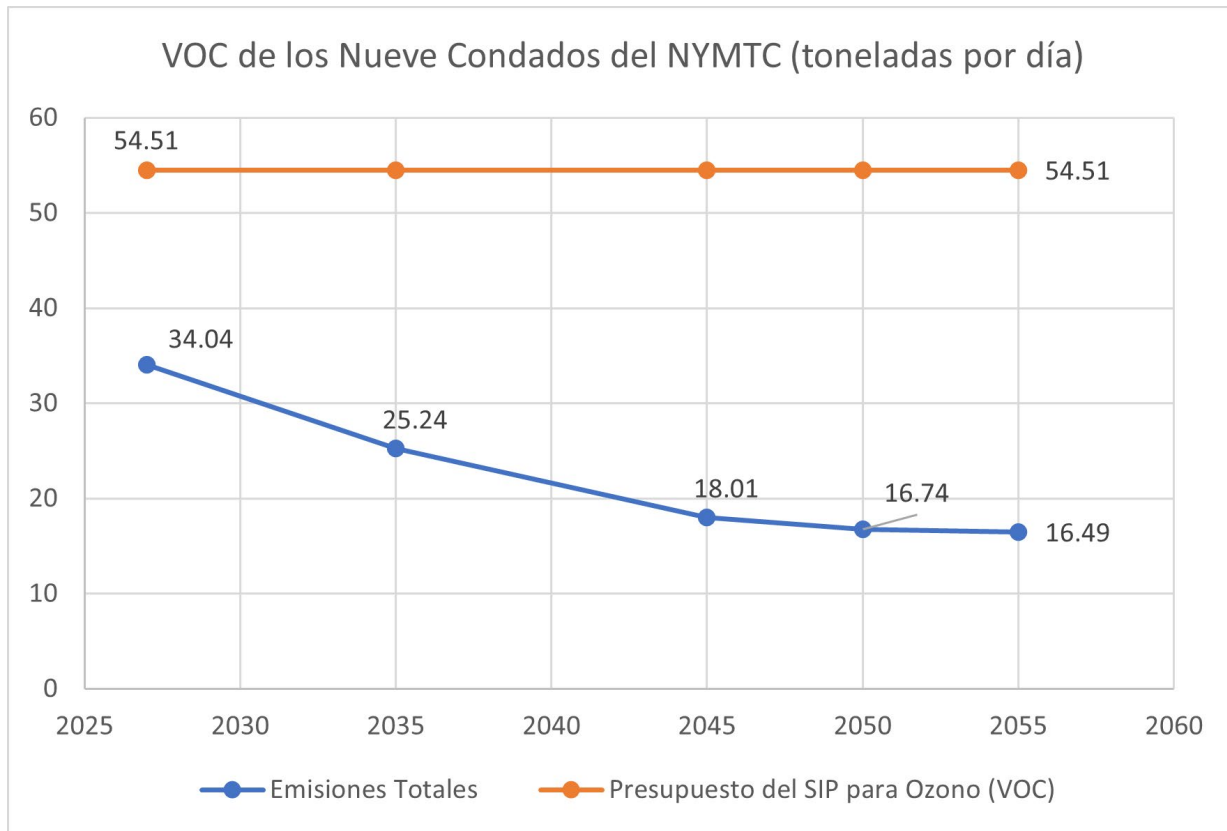
Para demostrar la conformidad con los presupuestos de emisiones de vehículos motorizados del SIP, el NYMTC llevó a cabo un análisis de emisiones regionales de los proyectos de transporte en el TIP propuesto para los años fiscales federales 2026-2030 y la parte con restricción fiscal del Plan Regional de Transporte para los años fiscales federales 2026–2055 (*Avanzando Hacia 2055*). Para hacer esto, primero se utilizó el Modelo de Mejores Prácticas de New York (NYBPM) a fin de pronosticar los viajes futuros. El NYBPM es un modelo de simulación de transporte que pronostica futuros viajes basándose en suposiciones de planificación sobre el uso futuro del suelo, tendencias socioeconómicas y futuras redes, políticas y servicios de transporte. Se incluyeron en este análisis los proyectos de transporte que no están específicamente exentos por las CAAA y que se encuentran en el TIP o en la parte del Plan con restricción fiscal.

Luego, el NYMTC utilizó el Simulador de Emisiones de Vehículos Motorizados (MOVES) de la USEPA para pronosticar las emisiones de los vehículos basándose en los pronósticos de viaje del NYBPM. Posteriormente, los pronósticos de emisiones se compararon con los presupuestos de emisiones de vehículos motorizados en el SIP. Para demostrar conformidad, el NYMTC debe mostrar que los pronósticos de emisiones no son mayores que los presupuestos de emisiones establecidos en el SIP.

Los Resultados

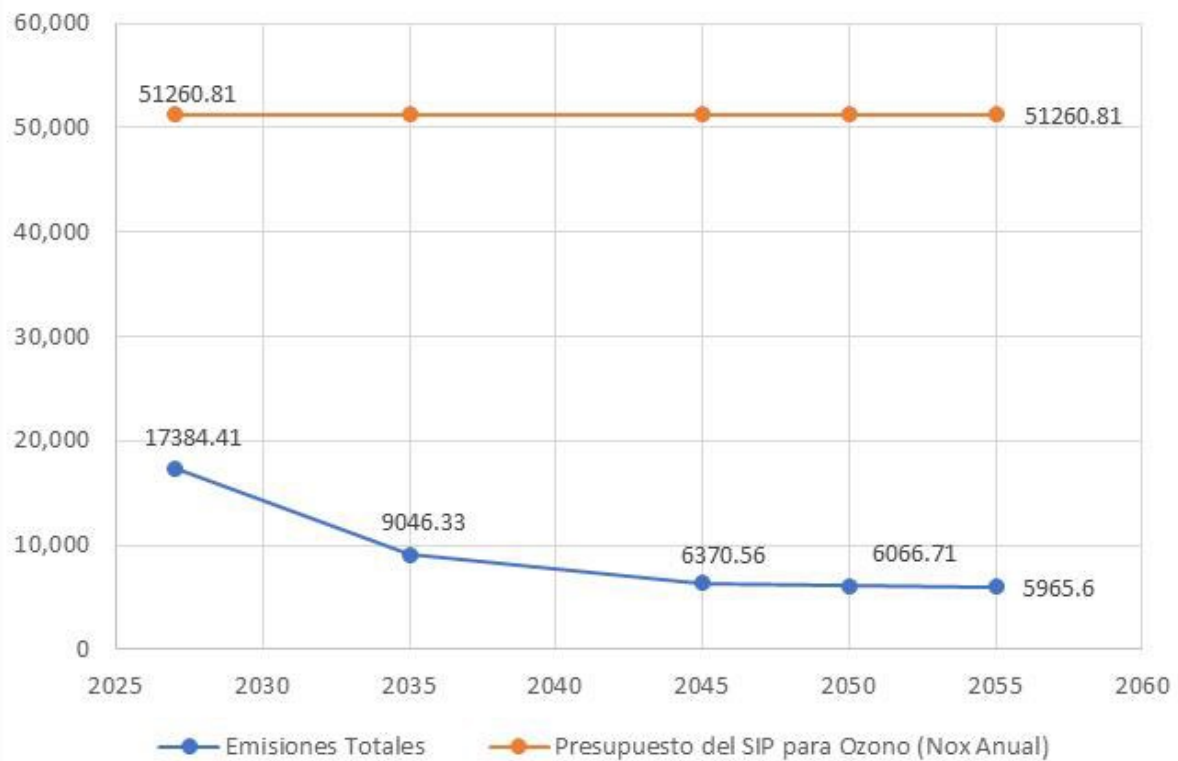
Las emisiones pronosticadas de vehículos motorizados de los dos gases precursores del ozono (NOx y VOC) para la parte del área de planificación del NYMTC en el Área de Incumplimiento de Ozono del Área Metropolitana de New York se encuentran por debajo de los presupuestos de emisiones de vehículos motorizados en el SIP para estos gases en cada año futuro de referencia. En el SIP, los presupuestos de emisiones para estos gases se basan en emisiones diarias. Como se indica en los siguientes gráficos, se pronostica que los nueve condados afectados del NYMTC, en conjunto, cumplirán con las pruebas de presupuesto tanto de NOx como de VOC para cada uno de los años de análisis requeridos.

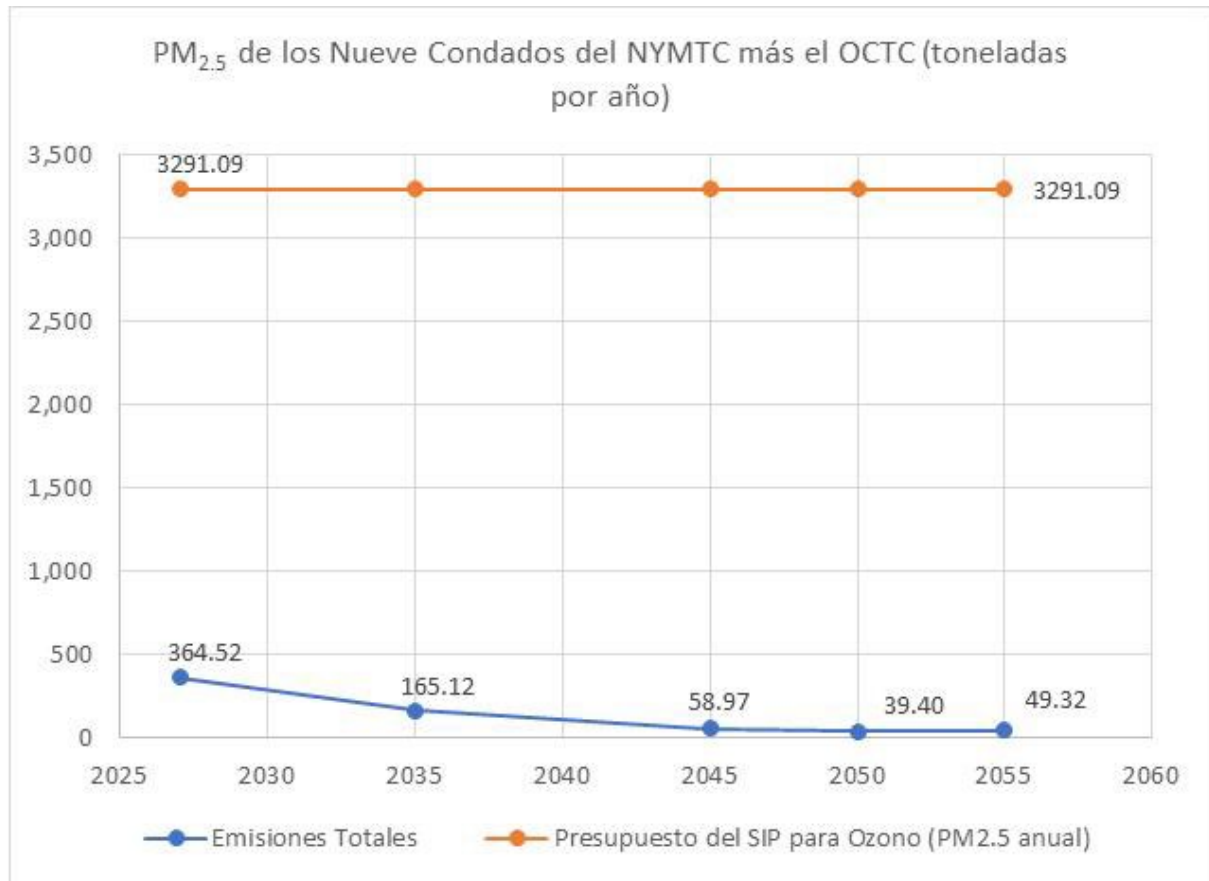




Las emisiones pronosticadas de vehículos motorizados de $PM_{2.5}$ y su gas precursor (NO_x) para la parte del área de planificación del NYMTC en el Área de Mantenimiento de Partículas Finas están ambas por debajo de los presupuestos de emisiones en el SIP para cada año de referencia pronosticado. En el SIP, los presupuestos de emisiones se basan en las emisiones anuales de $PM_{2.5}$ directo y NO_x . Como se indica en los siguientes gráficos, los análisis de emisiones combinados del Consejo de Transporte del Condado de Orange (OCTC) y del NYMTC demuestran que los pronósticos de emisiones no exceden los presupuestos de emisiones para el $PM_{2.5}$ anual directo y el NO_x en cada año de análisis requerido.

NOx de los Nueve Condados del NYMTC más el OCTC
(toneladas por año)





Declaración de Conformidad

El TIP para los años fiscales federales 2026-2030 y el Plan para los años fiscales federales 2026-2055 del NYMTC, en versión enmendada, respaldan y cumplen con el SIP de New York aplicable para Ozono y PM_{2.5} en las áreas pertinentes de incumplimiento y mantenimiento. Esta Determinación de Conformidad de Transporte demuestra la consistencia de estos programas con la intención de las Enmiendas a la Ley de Aire Limpio de 1990 y los reglamentos estatales y federales de conformidad en transporte. Esta Determinación de Conformidad de Transporte se realiza de acuerdo con los criterios y procedimientos de 40 CFR § 93.106 y 40 CFR § 93.109 - 93.119, y 6 NYCRR Subparte 240-2 y 6 NYCRR § 240-3.1.