

REIMAGINAR EL CROSS BRONX EXPRESSWAY

Comunidades Conectadas,
Seguras y Saludables



Visión Final

Marzo 2025



Department of
Transportation





Tabla de contenidos

1. Resumen Ejecutivo	4
2. Contexto del Estudio	18
3. Participación Pública	30
4. Conceptos del Proyecto	42
5. Próximos Pasos	96
6. Apéndice	104

01.

Resumen Ejecutivo



Carta de la Comisionada de NYSDOT Marie Therese Dominguez

Queridos amigos,

Reimaginar el Cross Bronx Expressway es una oportunidad única en la vida para invertir en una comunidad que fue dividida por la construcción de esta autopista hace más de 50 años. Con el apoyo de la Gobernadora Kathy Hochul y la participación de la comunidad, podemos corregir los errores del pasado y construir una infraestructura más resiliente y sostenible para las generaciones futuras.

Si bien el Cross Bronx Expressway es un conector vital para el transporte y el comercio en el noreste, también es una de las autopistas americanas más congestionadas con algunas de las tasas de tráfico y colisiones más altas del país. El impacto que ha tenido y sigue teniendo en los residentes y negocios indica que ha llegado el momento de encontrar una mejor alternativa.

Desde el principio, el proyecto Reimaginar el Cross Bronx ha representado una colaboración entre todos los niveles de gobierno para obtener valiosos conocimientos sobre el futuro del corredor. Este es solo el primer paso, y continuaremos colaborando con los residentes locales para escuchar y comprender sus historias, preocupaciones e ideas en las próximas semanas, meses y años.

El Departamento de Transporte del Estado de Nueva York ha invertido tiempo y recursos significativos para mejorar la calidad de vida en el sur del Bronx, con proyectos como Sheridan Boulevard, las Mejoras de Acceso a Hunts Point, y el próximo Proyecto de Puentes del Cross Bronx, que rehabilitará o reemplazará cinco puentes a lo largo de la autopista.

La Gobernadora Hochul ha destinado fondos en el presupuesto estatal actual para un nuevo estudio de Planificación y Enlace Ambiental, que se basará en el estudio Reimaginar el Cross Bronx. Con su apoyo y la orientación de líderes comunitarios, partes interesadas y residentes, el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York está comprometido a reimaginar un mejor Cross Bronx Expressway para todos.



Marie Therese Dominguez
Comisionada
Departamento de Transporte del Estado de Nueva York

Letter from NYC Deputy Mayor Meera Joshi

Construida durante el auge de las autopistas hace más de medio siglo, la autopista Cross Bronx Expressway es el corredor de carga con mayor tráfico de la ciudad. Conecta personas y mercancías en Nueva Jersey, Long Island y el norte del estado de Nueva York, y conecta Hunt's Point, el centro de distribución de alimentos más grande del país, con la región.

Al mismo tiempo, la autopista ha separado físicamente a las familias y a los dueños de negocios de sus trabajos y servicios esenciales como escuelas, guarderías, farmacias y bancos locales durante generaciones, lo que ha obstaculizado el crecimiento económico y la movilidad ascendente. Miles de casas fueron demolidas y 60.000 residentes y negocios locales fueron desplazados. Sin embargo, a pesar de este desplazamiento, el corredor sigue siendo de naturaleza residencial y la mayoría de los hogares a lo largo de este corredor hoy en día son familias con niños que deben atravesar pasos subterráneos peligrosos y oscuros y enfrentar distancias y tiempos de viaje más largos para acceder a trabajos y servicios esenciales.

Las siguientes propuestas tienen como objetivo aliviar estas condiciones onerosas para los residentes a lo largo del corredor, incluidos casi 60.000 niños en edad escolar. Se propusieron mejorar el acceso a las oportunidades laborales y aumentar la actividad económica en el Bronx restableciendo las conexiones perdidas desde hace mucho tiempo entre las comunidades al norte y al sur de la autopista. Los posibles resultados de hacer realidad esta visión incluyen tiempos de viaje más cortos, mayor seguridad para conductores y peatones, mayor acceso a oportunidades laborales, educación, atención médica y espacio para la recreación familiar, y un distrito y una región más cohesionados.

Nuestros esfuerzos por construir un Bronx más conectado se basan en la visión de los miles de residentes y partes interesadas a lo largo del corredor cuya defensa durante décadas precipitó este trabajo. Estamos agradecidos por su continua colaboración, así como por la oficina de la gobernadora Kathy Hochul, por invertir en la siguiente fase de este importante esfuerzo. Estamos un paso más cerca de desbloquear el Bronx como un centro económico más próspero para las personas que viven allí hoy y las generaciones futuras.



Meera Joshi
Teniente de alcalde de Operaciones
Ciudad de Nueva York

Carta del Comisionado del NYC DOT

Ydanis Rodríguez

Durante décadas desde su construcción a mediados del siglo pasado, el Cross Bronx Expressway ha servido como un corredor de transporte fundamental en la región de Nueva York, facilitando los viajes locales, regionales e interestatales. Sin embargo, la construcción del Cross Bronx sigue siendo una de las decisiones más controvertidas en la historia de nuestra ciudad, ya que la autopista creó divisiones físicas y sociales duraderas, desplazó a decenas de miles de residentes y contribuyó a desafíos económicos y ambientales que aún persisten hoy en día.

Por eso me complace y enorgullece presentar la Visión Final para Reimaginar el Cross Bronx, un estudio integral que sienta las bases para reimaginar esta autopista. Creado por una coalición de agencias de la ciudad y del estado en colaboración con las partes interesadas de la comunidad, este estudio presenta una visión histórica para reconectar vecindarios, mejorar la salud pública y fomentar la inversión a largo plazo en el Bronx.

Realizado entre diciembre de 2022 y marzo de 2025, este estudio fue posible gracias a una subvención de \$2 millones del programa federal Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity (RAISE). El estudio se llevó a cabo en asociación con el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (NYC DOT), el Departamento de Planificación Urbana de NYC (NYC DCP), el Departamento de Salud e Higiene Mental de NYC y el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (NYSDOT). Este esfuerzo sin precedentes, una colaboración entre los gobiernos estatal y municipal, financiada por socios federales, involucró residentes del Bronx para identificar desafíos críticos y explorar soluciones.

A través de extenso alcance (algo que **nunca** se hizo cuando se construyó la autopista hace setenta años), escuchamos las voces de las comunidades locales. Los residentes del Bronx han vivido mucho tiempo con las terribles consecuencias de esta carretera: congestión vial, acceso limitado a espacio abierto, condiciones peatonales y de tránsito inseguras, además de una de las peores calidades del aire y tasas de asma más altas de toda la nación.

La visión final descrita en este informe se centra en cuatro objetivos clave:

- **Conectividad:** Mejorar el transporte público, la gestión del transporte de carga y cerrar brechas de movilidad.
- **Salud:** Ampliar el acceso a espacios abiertos, abordar la contaminación del aire y el ruido, y reducir las disparidades en salud.
- **Seguridad:** Mejorar la seguridad vial, infraestructura peatonal y la resiliencia climática.
- **Fortaleza:** Preservar la identidad de los vecindarios, fortalecer el liderazgo comunitario y fomentar una colaboración continua entre el gobierno y la comunidad.

Este estudio propone un enfoque multifacético para implementar cambios, desde intervenciones inmediatas hasta inversiones en infraestructura a largo plazo. Este año, se priorizarán mejoras de seguridad peatonal en intersecciones de alto tráfico, optimización del servicio de autobuses y expansión de programas contra el asma para reducir disparidades en salud pública. A mediano plazo, se impulsarán proyectos de capital como nuevas conexiones para peatones y ciclistas, paradas de autobús más seguras bajo estructuras elevadas del metro y soluciones para reducir congestión y mejorar la eficiencia vial.

A largo plazo, el estudio explora la construcción de plataformas sobre tramos en trinchera de la autopista para reconectar vecindarios, expandir espacios verdes y mitigar daños ambientales. Estos cambios requerirán

estudios de viabilidad, ingeniería y financiamiento federal, estatal y municipal. Sin embargo, esta visión representa un paso clave para reimaginar el Cross Bronx Expressway como un corredor que conecte, en lugar de dividir, a las comunidades.

Agradezco al Alcalde Eric Adams, la Gobernadora Kathy Hochul, el Senador Charles Schumer, la Senadora Kirsten Gillibrand, el Congresista Ritchie Torres, la Congresista Alexandria Ocasio-Cortez, el Congresista Adriano Espaillat, y a muchos otros por su apoyo directo y entusiasta a este esfuerzo. El éxito de esta iniciativa dependerá de una colaboración continua entre agencias gubernamentales, líderes electos y organizaciones comunitarias.

El apoyo, la experiencia y la defensa de estos socios serán fundamentales para transformar los conceptos de este estudio en mejoras tangibles que beneficien a los habitantes del Bronx. Esperamos trabajar juntos con estos residentes para construir un Bronx más saludable, seguro y conectado.



Ydanis Rodríguez
Comisionado
Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York



Figura 1.1 Recorrido a pie comunitario en la Avenida Macombs sobre la Cross Bronx Expressway

Declaración de la Visión

El Cross Bronx Expressway es una conexión crucial para los viajes locales, regionales e interestatales en el noreste. Sin embargo, su construcción dividió el condado de una manera que desplazó a residentes y separó comunidades vibrantes y cohesionadas, lo que resultó en desventajas económicas y desinversión. Hoy en día, la CBE atraviesa vecindarios predominantemente afroamericanos y latinos de clase trabajadora y sigue afectando la salud y la calidad de vida de los residentes. Este estudio evalúa las necesidades de estas comunidades con recursos limitados y propone proyectos y programas a corto, mediano y largo plazo que no solo reimaginan la infraestructura vial, sino que también fomentan vecindarios más saludables y resilientes.

Acerca del Cross Bronx Expressway

El Cross Bronx Expressway, parte de la Interestatal 95 (I-95), atraviesa el condado del Bronx, Nueva York, de este a oeste. Es propiedad y está mantenida por el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (NYSDOT). Construida entre 1948 y 1972, su construcción desplazó a miles de personas y creó barreras duraderas que separan comunidades. El Cross Bronx conecta al oeste con Nueva Jersey a través del Puente George Washington, uno de los cruces con mayor volumen de tráfico en el sistema interestatal federal. Como resultado, el tráfico regional pasa por los vecindarios del sur del Bronx y el norte de Manhattan. Actualmente, el Cross Bronx Expressway es una de las carreteras interestatales más congestionadas de EE. UU., con una alta tasa de colisiones. Los residentes del área enfrentan algunas de las tasas más altas de problemas de salud en el estado.

Acerca del Estudio

Desde diciembre de 2022 hasta diciembre de 2024, Nueva York lideró un esfuerzo impulsado por la comunidad para reimaginar el Cross Bronx Expressway. El Área de Estudio se extiende media milla al norte y al sur de la autopista y abarca 4.5 millas desde el río Harlem hasta Westchester Creek. El estudio "Reimaginar el Cross Bronx" se centra en reconectar las comunidades divididas por la autopista y reducir los efectos negativos en los vecindarios circundantes. Para facilitar la comunicación y divulgación, el Área de Estudio se dividió en tres secciones: Oeste, Central y Este. Como muestra la Figura 1.2.

El estudio fue financiado por una subvención de \$2 millones del programa "Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity" (RAISE) del Departamento de Transporte de EE. UU. (US DOT). Fue desarrollado en asociación con el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (NYC DOT), el Departamento de Planificación Urbana de la Ciudad de Nueva York (NYC DCP), el Departamento de Salud e Higiene Mental de NYC (NYC Health Department) y el NYSDOT. Colectivamente, estos organismos forman el Equipo del Estudio.

El estudio se guió por cuatro objetivos centrales:

- Apoyar la participación de partes interesadas locales y municipales.
- Comprender la historia y el legado del Cross Bronx y su impacto en el futuro.
- Ser transparentes y accesibles durante todo el estudio.
- Incorporar la retroalimentación de los miembros de la comunidad en el estudio.

Acerca de la Visión Final

Este informe final resume una visión para el futuro del corredor y presenta conceptos basados en la síntesis de la participación comunitaria, investigación y análisis de datos. Estos conceptos identifican estrategias para aumentar modos de viaje sostenibles, mejorar y ampliar el acceso a espacios abiertos, aumentar la seguridad y mejorar la gestión del transporte de carga. Esta visión orientará futuras decisiones de planificación en y alrededor del Cross Bronx Expressway.

La Visión Final demuestra cómo los socios de las agencias continuarán colaborando para cumplir los objetivos del estudio a través de las siguientes estrategias:

- Implementar mejoras inmediatas y programas a nivel de corredor en respuesta a necesidades identificadas por la comunidad.
- Desarrollar proyectos de capital a mediano plazo con agencias federales, estatales y locales.
- Impulsar cambios transformadores de infraestructura a largo plazo.
- Fortalecer las asociaciones con líderes comunitarios para implementar mejoras a corto, mediano y largo plazo.

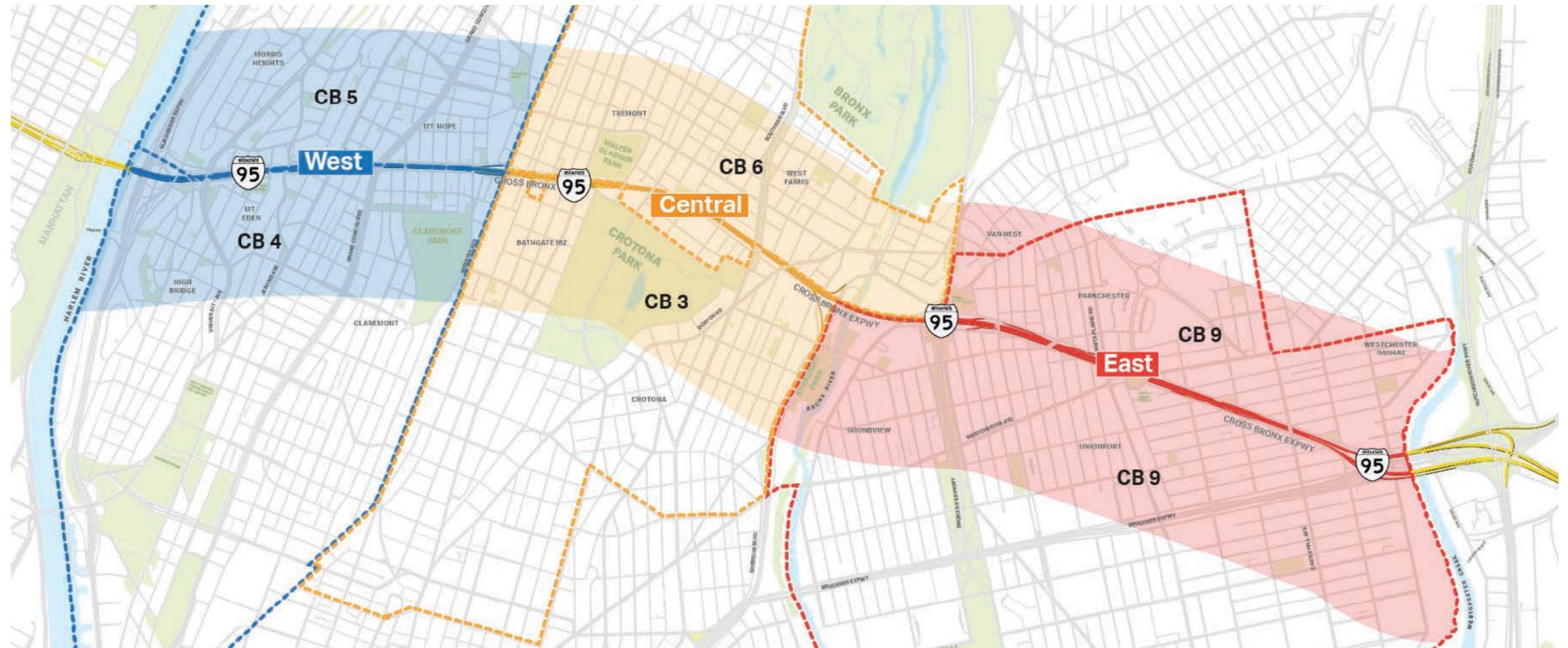


Figura 1.2 Área de estudio y límites para las secciones Oeste, Central y Este

Metodología Impulsada por la Comunidad

Las experiencias de los residentes que viven, trabajan y transitan por los vecindarios del Cross Bronx son centrales para este estudio. A través de colaboración con socios comunitarios, el Equipo del Estudio escuchó y aprendió de los residentes y otras partes interesadas locales. Sus comentarios formaron directamente este informe y las propuestas futuras para el corredor.

Lo que escuchamos: Problemas Identificados por la Comunidad

El equipo de estudio resumió los principales problemas identificados por los miembros de la comunidad en cuatro temas para ayudar a desarrollar y refinar una visión para Cross Bronx:



Conectividad

Mejorar el transporte público y la gestión del tráfico de carga, y abordar las brechas de movilidad.



Salud

Ampliar el acceso a espacios abiertos y abordar disparidades de salud, contaminación del aire y ruido.



Seguridad

Mejorar la seguridad vial y reducir los riesgos climáticos.



Fortaleza

Preservar la historia y la cultura, y mejorar la coordinación entre el gobierno y la comunidad mediante la planificación y la participación pública.

Diferentes problemas de transporte, movilidad y seguridad vial surgieron en cada ronda de participación. Estos incluyen mejorar los viajes este-oeste sin automóvil, fortalecer conexiones a través de la autopista, separar tráfico de paso para reducir el desbordamiento en los barrios y abordar la seguridad en intersecciones y corredores del Área de Estudio. Otros problemas a nivel de corredor incluyen ampliar espacios abiertos, reducir disparidades de salud y establecer un mecanismo real para futuras inversiones.

Este informe presenta conceptos a corto, mediano y largo plazo para abordar estos problemas comunitarios, culminando en una visión integral para el corredor. A medida que avancen las mejoras, las agencias municipales y estatales seguirán facilitando la participación pública.



Figura 1.3 Participación de la comunidad en eventos organizados por agencias y en el taller público

Una Autopista Cross Bronx Rediseñada



Mejoras inmediatas para su implementación

Las agencias de la ciudad y el estado continuarán trabajando juntas para llevar a cabo programas existentes y avanzar en nuevas iniciativas estratégicas. Este informe incluye detalles sobre proyectos y programas próximos que buscan avanzar los objetivos de este estudio a corto plazo.

Iniciativa de Asma en el Bronx

El asma afecta desproporcionadamente a los residentes del Bronx. El Departamento de Salud de Nueva York propuso la Iniciativa contra el Asma en el Bronx (BAI) para abordar desigualdades en sus efectos. Con financiamiento del Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (CBDTP, o precios por congestión), la BAI expandirá programas comunitarios y escolares en el sur del Bronx. Tendrá dos componentes: la ampliación del Programa de Manejo de Casos de Asma en las Escuelas (ACMP) y la creación del Programa de Asma en el Bronx (BAP) para liderazgo, coordinación, educación y programas comunitarios.

Avenida Jerome en la autopista Cross Bronx Expressway

En cada ronda de participación, los residentes expresaron preocupación por la alta concentración de conflictos de peatones y vehículos en las rampas de entrada y salida en la autopista Cross Bronx, que intersectan con la Avenida Jerome. El NYC DOT estudiará e implementará proyectos de mejora dentro del programa Visión Cero para aumentar la seguridad peatonal en esta área.

Vía exclusiva para autobuses en la Avenida East Tremont

El NYC DOT, en cooperación con la Agencia Metropolitana de Transporte (MTA), propone una vía exclusiva para autobuses en la Avenida East Tremont en el Bronx para mejorar la velocidad y la confiabilidad del servicio para cerca de 34,000 pasajeros diarios en la quinta ruta de autobús más transitada del Bronx.

West Farms: Conectando el Zoológico del Bronx y Starlight Park

En respuesta a los aportes de la comunidad para mejorar la conexión entre los barrios de West Farms y Tremont con Starlight Park, el NYC DOT evaluará posibles mejoras para peatones, ciclistas y espacios públicos entre el Zoológico del Bronx y la Vía Verde del Río Bronx.

Hugh J. Grant Circle

Para abordar preocupaciones comunitarias sobre la seguridad peatonal y del tráfico en Hugh J. Grant Circle, el NYC DOT junto con la MTA, evaluará e implementará diversas estrategias de diseño para mejorar las conexiones alrededor de la estación de tren 6 en Parkchester.

Estudio de conexiones ciclistas en Westchester Avenue

En respuesta al deseo de la comunidad de mejorar las conexiones ciclistas al este del Bronx River Greenway, el NYC DOT investigará posibles conexiones ciclistas a lo largo de Westchester Avenue entre Bronx River Avenue y el Hutchinson River Greenway, con la posibilidad de extender el carril bici protegido existente que se instaló entre el Bulevar Southern y Whitlock Avenue en 2023.



Inversiones de capital a mediano plazo

A mediano plazo, el equipo de estudio avanzará en proyectos más complejos mediante planificación de capital y desarrollo de diseño, mientras profundiza en los esfuerzos de planificación del vecindario. Los conceptos y programas de proyectos están diseñados para responder a las necesidades comunitarias de mejor conectividad, seguridad, salud y resiliencia, sentando las bases para posibles inversiones en infraestructura a largo plazo.

Proyecto de capital Jerome: Mejoras en la seguridad peatonal

El Proyecto de Capital Jerome (PIN: HWXJerome) incluye un conjunto de proyectos de capital a nivel vecinal que mejorarán la seguridad peatonal y la calidad del espacio público en el corredor de Jerome Avenue. Muchas de estas mejoras fueron propuestas en el Plan del Vecindario de Jerome Avenue, completado en 2017. Las mejoras incluyen cambios en el diseño de las calles para crear cruces más cortos y seguros, y mejorar la visibilidad para los peatones.

Paradas de autobús bajo estructuras elevadas (BSUE)

Las calles bajo estructuras elevadas del metro presentan desafíos en el área de estudio. En muchos puntos, las columnas impiden que los autobuses lleguen a la acera, obligando a los pasajeros a esperar, abordar y descender en la calle, exponiéndolos a colisiones y dificultando el acceso a quienes requieren rampas o elevadores. La iniciativa BSUE del NYC DOT mejora estas paradas con islas de abordaje o extensiones de acera, creando espacios seguros y cumpliendo con los estándares de accesibilidad de la ADA. A través de planificación, diseño y construcción, el NYC DOT estudia o implementa mejoras BSUE en varias ubicaciones del área de estudio.

Cruces peatonales elevados

El NYC DOT estudia la viabilidad de instalar cruces peatonales elevados en el área de estudio. Similares a los reductores de velocidad, están diseñados para peatones, obligando a los conductores a reducir la velocidad y mejorando su visibilidad al elevarlos a la altura de la acera. También facilitan el paso a padres con carriola de bebe y personas mayores o con movilidad reducida.

Gestión Activa del Tráfico en la autopista Cross Bronx

El proyecto del Sistema de Gestión Activa del Tráfico en el Cross Bronx Expressway busca mejorar la movilidad mediante estrategias de gestión del tráfico. Esto incluye Sistema de Transporte Inteligente (ITS) con señales dinámicas, detección de vehículos, cámaras CCTV y otros sistemas. Estas estrategias mejoran la seguridad, agilizan el tráfico y aumentan la confiabilidad al detectar incidentes, reducir colisiones, predecir tiempos de viaje y optimizar rutas. Además, apoyará los sistemas de gestión del transporte actuales y futuros para garantizar una infraestructura eficiente.



Cambios Transformadores en Infraestructura a Largo Plazo para Avanzar Más

Una visión comunitaria para reconectar vecindarios a lo largo del Cross Bronx incluye ampliar espacios abiertos y mejorar conexiones multimodales seguras mediante una cubierta de autopista. También llamada plataforma o tapado, cubriría una autopista subterránea. Su construcción podría ser viable en algunas áreas, pero no en todas. El equipo de estudio evaluó diferencias de elevación, ancho y espacio vertical para determinar posibles ubicaciones. Se requieren estudios adicionales de ingeniería, tráfico, impacto ambiental, costos, participación pública y coordinación entre agencias para evaluar su viabilidad. También será necesario asegurar financiamiento.

El equipo de estudio desarrolló conceptos que consideran las cubiertas de autopista como una herramienta para reconectar la red urbana, ampliar espacios abiertos y mejorar la seguridad vial y la movilidad para todos los modos de transporte. Estas y otras intervenciones son esenciales para promover la salud y el bienestar en toda el área de estudio.

Cubierta de Autopista Potencial: Macombs Road hasta Walton Avenue

La intersección de Jerome Avenue y la autopista Cross Bronx Expressway es un punto clave de actividad peatonal y comercial. El cierre de rampas clave y la construcción de una cubierta de autopista completa a ambos lados de Jerome Avenue podrían mejorar la seguridad y facilitar una conectividad más fluida, especialmente para peatones y ciclistas. Estas cubiertas también podrían reducir la contaminación acústica mientras crean nuevos espacios abiertos adyacentes a Inwood Park, Featherbenches Park y Jennie Jerome Playground. Sin embargo, este concepto requiere un estudio y modelado exhaustivo para confirmar la viabilidad del cierre de rampas.

Cubierta de Autopista Potencial: Walter Gladwin y Crotona Park

Reconectar Walter Gladwin y Crotona Parks cumpliría con el deseo de la comunidad de ampliar los espacios abiertos y mejorar las conexiones seguras de norte a sur entre vecindarios adyacentes. Esta intervención podría ayudar a corregir las injusticias históricas ambientales y de planificación que separaron estos parques, además de mejorar la infraestructura para los residentes en una comunidad densamente poblada y con recursos históricamente limitados.

Cubierta de Autopista Potencial: Hugh J. Grant Circle

Una visión para el futuro de Hugh J. Grant Circle incorpora conceptos a corto y mediano plazo para mejorar la seguridad vial y la movilidad, al tiempo que avanza hacia una transformación a largo plazo que incluye la construcción de cubiertas a ambos lados de la rotonda. El cierre de calles y otras reconfiguraciones del tráfico requieren un estudio detallado, pero este concepto tiene el potencial de ampliar los espacios abiertos existentes, crear nuevas áreas recreativas y mejorar la seguridad y conectividad vial alrededor de un centro de transporte clave del vecindario.

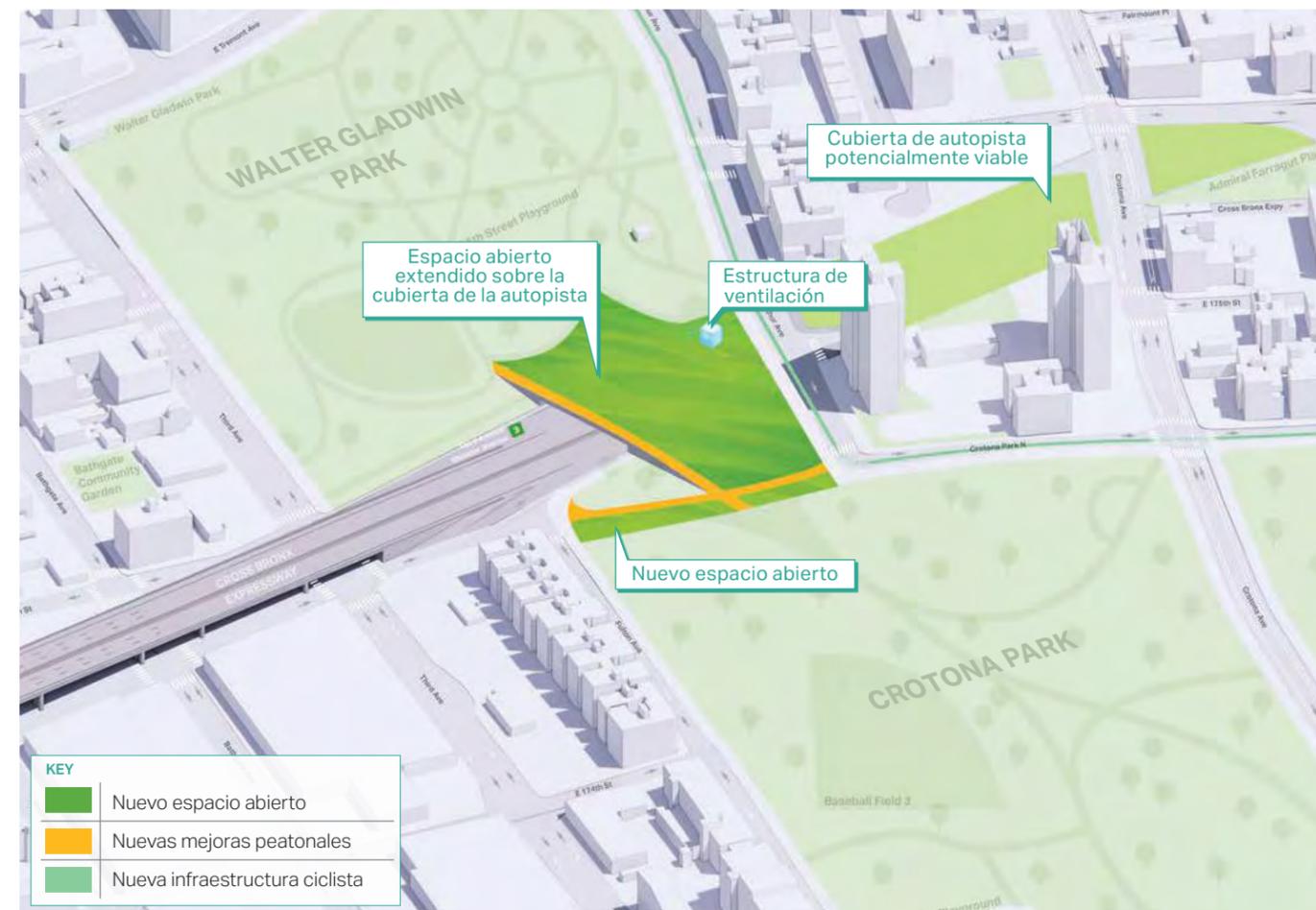


Figura 1.4 Posible cubierta de la autopista en los parques Walter-Gladwin y Crotona

Próximos Pasos para la Planificación e Implementación

Algunos proyectos a corto plazo comenzarán en 2025. Los proyectos de capital seguirán en planificación y diseño, y las agencias involucrarán a la comunidad en hitos clave. Mientras tanto, avanzarán mitigaciones del CBDTP (precios por congestión) en el Bronx¹. La MTA, NYSDOT y agencias municipales trabajarán con organizaciones de justicia ambiental y partes interesadas para identificar ubicaciones para proyectos específicos e implementar mitigaciones en el área de estudio, incluyendo nuevos programas contra el asma y la expansión de Entregas Fuera de Horario y Camiones Limpios.

Los proyectos transformadores a largo plazo, incluyendo las cubiertas de autopista potenciales, requerirán una estrecha colaboración y grandes cantidades de financiamiento a nivel municipal, estatal y federal para su implementación. A medida que estos conceptos avancen, se identificarán posibles fuentes de financiamiento.

Cada concepto a largo plazo requerirá evaluaciones de ingeniería adicionales, diseño, revisión ambiental y participación comunitaria. Mientras tanto, las agencias asociadas se comprometen a continuar las discusiones sobre jurisdicción, propiedad y mantenimiento de la nueva infraestructura propuesta.

¹ Federal Highway Administration. (2023, June). Finding of no significant impact: Central Business District (CBD) Tolling Program. <https://new.mta.info/document/114186>

02.

Contexto del Estudio: Historia, Condiciones Existentes y Necesidades



Historia de la Construcción del Cross Bronx

En 1929, la Regional Plan Association (RPA) propuso la Metropolitan Loop Highway con el objetivo de mejorar el tráfico en el área metropolitana y conectar el Hudson River Bridge (George Washington Bridge) con el propuesto cruce del East River (Bronx Whitestone Bridge) y otras rutas principales.² En 1940, la Comisión de Planificación de Nueva York recomendó el Bronx Crosstown Highway (Cross Bronx Expressway) como una ruta para conectar Washington Bridge con Eastern Boulevard.³ Robert Moses propuso la construcción de la autopista de seis carriles Cross Bronx Expressway como una mejora posterior a la Segunda Guerra Mundial. Su construcción, que tuvo lugar entre 1948 y 1972, dividió vecindarios densamente poblados y diversos, provocando efectos ambientales y sociales significativos. La construcción de la autopista llevó a la demolición de miles de viviendas, desplazando a residentes y negocios locales, lo que alteró profundamente la estructura socioeconómica del Bronx. A pesar de la resistencia de los inquilinos, aproximadamente 60,000 personas fueron desplazadas debido a la construcción de la autopista.⁴



Figura 2.1 La autopista Cross Bronx en contexto

2 Regional Plan Association. (n.d.). Regional plan of New York and its environs. RPA.

3 New York Times. (1940, November 21). Pattern of Highways for the City as Proposed in Board's Master Plan. TimesMachine. <https://www.nytimes.com/1940/11/21/archives/pattern-of-highways-for-the-city-as-proposed-in-boards-master-plan.html>

4 Regional Plan Association. (n.d.). The Constant Future. RPA. <https://rpa.org/work/reports/the-constant-future#building-out-the-plan-1929-1945>

Cronología Histórica de la Construcción del Cross Bronx

- 1929 – La RPA propone el Metropolitan Loop Highway para mejorar los viajes en el área metropolitana.
- 1936 – La RPA propone una red extensa de autopistas y carreteras en la región de Nueva York-Nueva Jersey-Connecticut para abordar los problemas de tráfico en Nueva York.
- 1945 – Robert Moses Robert Moses propone una autopista de seis carriles, el Cross Bronx Expressway.
- 1946 – Treinta y una organizaciones cívicas, religiosas y de veteranos se unen como la Cross-Bronx Citizens' Protective Association para oponerse a la autopista y al desplazamiento de decenas de miles de familias.
- 1954 – Los residentes del Bronx pierden la batalla cuando la Junta de Estimaciones aprueba la compra de terrenos en la sección central.
- 1955-1961 – Construcción del Cross Bronx Expressway.
- 1955 – Apertura del Major Deegan Expressway.
- 1958 – Inicio de la construcción de la Sheridan Expressway.
- 1972 – El Intercambio Bruckner reemplaza el Bruckner Traffic Circle en la intersección de Hutchinson River Parkway, Cross Bronx Expressway y Bruckner Boulevard.
- 2022 – El alcalde Eric Adams anuncia el estudio "Reimaginar el Cross Bronx".



Figura 2.2 La autopista Cross Bronx en construcción en 1948. Fuente: Biblioteca de Lehman College (CUNY)

Historia de la Defensa Comunitaria

Los residentes del Bronx y miembros de la comunidad han organizado esfuerzos para oponerse a el Cross Bronx Expressway desde su diseño y construcción propuestos. Lillian Edelstein lideró a su comunidad trabajadora en Tremont para luchar contra los desalojos luego de recibir una orden para desocupar su edificio en la cuadra 800 de la calle 176 en diciembre de 1952.⁵ Edelstein organizó a sus vecinos para presentar peticiones al presidente del condado del Bronx, James Lyons, cuyo equipo de ingenieros diseñó una ruta alternativa, conocida como el "kink", que salvó 48 de los 54 edificios de apartamentos de la demolición.

Cuando Robert Moses rechazó inicialmente la propuesta, Edelstein lanzó una campaña para concienciar a la comunidad y formar una coalición local mediante actividades de organización y visitas puerta a puerta. A pesar de los rechazos constantes, Edelstein persistió y reclutó al candidato a la alcaldía Robert Wagner, quien se opuso a la demolición en Tremont hasta que cada inquilino fuera reubicado con éxito. Sin embargo, Moses obtuvo todos los permisos necesarios para la demolición en 1954, y Edelstein y su familia se mudaron primero dentro del Bronx, luego a Massachusetts y finalmente a Nueva Jersey. Décadas después, tras la pandemia del COVID-19, varias organizaciones del Bronx, incluyendo Loving the Bronx, fundada por Nilka Martell, y el grupo estudiantil Bronx One Policy Group de la Escuela de Medicina Albert Einstein, lanzaron la campaña "Cap the Cross Bronx". Este movimiento ha generado conciencia sobre la relación entre la contaminación del aire causada por emisiones y los problemas respiratorios a lo largo de la autopista, promoviendo las cubiertas de autopista como una estrategia para mejorar la calidad del aire y reducir las altas tasas de asma.

Su activismo, junto con un estudio de 2018 de la Escuela de Salud Pública Mailman de la Universidad de Columbia sobre los beneficios de cubrir la autopista, ayudó a impulsar la campaña y obtener el apoyo de funcionarios locales, estatales y federales. Gracias a esta coalición, se aseguraron fondos federales para avanzar en los esfuerzos de planificación comunitaria a través del estudio "Reimaginar el Cross Bronx", financiado por el programa RAISE.



Figura 2.3 Nilka Martell, fundadora y directora de Loving The Bronx, hablando en una conferencia de prensa en noviembre de 2021 para anunciar la financiación de la beca RAISE. Fuente: Ed Garcia Conde, Welcome2theBronx.com

5 Roberts, S. (2022). In *The New Yorkers* (pp. 286–302). Bloomsbury Publishing.

Condiciones Existentes

Aproximadamente 300,734 personas viven dentro del área de estudio, que abarca una amplia diversidad de vecindarios, comunidades y culturas. La autopista Cross Bronx Expressway interrumpe la conectividad entre estas comunidades, contribuyendo directamente a los desafíos y desigualdades que enfrentan diariamente los residentes, trabajadores y viajeros.⁶

Una red de calles fragmentada e irregular genera desafíos de movilidad y seguridad vial, además de reducir las oportunidades para que peatones, ciclistas y usuarios del transporte público crucen la autopista. El tráfico de la autopista frecuentemente se desborda hacia las calles locales, agravando los problemas de salud y seguridad vial en la comunidad. La distribución de espacios abiertos de alta calidad es desigual, lo que puede aumentar la vulnerabilidad ante inundaciones y calor extremo.

El área de estudio incluye algunas de las zonas más densamente pobladas de la ciudad. La densidad promedio en el área de estudio es de 99 personas por acre, en comparación con 55 personas por acre en el resto del Bronx y 46 personas por acre en toda la ciudad de Nueva York.⁷ Los vecindarios del área de estudio son predominantemente de bajos ingresos: el 45% de los hogares gana menos de \$35,000 al año, en comparación con el 28.5% de los hogares en toda la ciudad.⁸

El Informe de Condiciones Existentes describe y analiza las condiciones físicas y sociales actuales en toda el área de estudio. Este informe proporciona al equipo de estudio, a los interesados en el Cross Bronx y a las comunidades locales una base de conocimiento compartido. El Informe de Condiciones Existentes completo se puede encontrar [en el sitio web del proyecto](#).



Figura 2.4 Vista aérea de la autopista Cross Bronx Expressway

6 U.S. Census Bureau. (2021). "Demographic and Housing Estimates." American Community Survey 5-Year Estimates Selected Population Data Profiles. Table DP05.

7 U.S. Census Bureau. (2020). Decennial Census.

8 U.S. Census Bureau (2021). "Income in the Past 12 Months." American Community Survey 5-Year Estimates Subject Tables. Table S1901.



Comunidades Conectadas

Movilidad Multimodal

El área de estudio está compuesta por vecindarios densamente poblados cuyos residentes dependen de diversos medios de transporte para moverse dentro del área y por toda la ciudad. Debido a la desconexión de las calles locales y la orientación norte-sur de las líneas del metro del Bronx, viajar de este a oeste es un desafío para todos los modos de transporte. El movimiento este-oeste es particularmente difícil para los usuarios del transporte público, ya que las rutas de autobuses que prestan este servicio experimentan velocidades lentas a pesar de la alta demanda. En la sección este del área de estudio, donde la densidad es más baja, el uso de vehículos personales es más común que en las secciones oeste y central, donde hasta el 80% de los trabajadores viajan en transporte público.

Según las Guías de Diseño del Plan de Movilidad Peatonal del NYC DOT, algunas secciones de la infraestructura peatonal dentro del área de estudio son inadecuadas para satisfacer la demanda actual, especialmente en los corredores comerciales clave como Jerome Avenue y East Tremont Avenue.⁹ A pesar del aumento en las inversiones en la red de ciclismo del Bronx, el área de estudio carece de rutas este-oeste que conecten con destinos clave, especialmente en la sección este. Al mismo tiempo, las inversiones de la ciudad en sistemas de micromovilidad, como Citi Bike y el Programa de Compartición de E-Scooters, han ampliado las opciones de transporte tanto para residentes como para visitantes.



Figura 2.5 Modo de viaje de los pasajeros: transporte público

9 New York City Department of Transportation. (2022). NYC Pedestrian Mobility Plan. Pedestrians. <https://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/pedestrian-mobility.shtml>

Tráfico Vehicular y Patrones de Circulación

Los volúmenes de tráfico en el Cross Bronx Expressway son similares a los de otras autopistas principales de la ciudad. Sin embargo, esta autopista tiene la mayor proporción de tráfico de carga, con aproximadamente 18% de los vehículos siendo camiones de carga. Aunque muchos viajes por el Cross Bronx son de paso, sin origen ni destino en el Bronx, el 66% de los viajes comienzan o terminan en el Bronx, incluyendo 13% de viajes dentro del propio Bronx.¹⁰ La congestión es severa en toda la autopista, especialmente en los carriles hacia el oeste y en la mitad occidental del área de estudio. Muchas calles locales también experimentan congestión durante gran parte del día.

Movimiento de Carga

Los camiones son fundamentales para la economía y la entrega de bienes en todo el condado, la ciudad y la región. Sin embargo, también contribuyen a la congestión del tráfico, la contaminación acústica, la mala calidad del aire y tienen un impacto negativo en la seguridad vial. La mayoría de los viajes de carga (alrededor del 72%) en el Cross Bronx comienzan o terminan en el Bronx, lo que indica que la autopista es esencial para el transporte de mercancías que abastece al condado.¹¹ El Hunts Point Cooperative Market, ubicado justo al sur del área de estudio, es el centro de distribución de alimentos más grande del mundo. Este mercado es la fuente de gran parte del tráfico de carga tanto en el Cross Bronx Expressway como en las calles locales.



Figura 2.6 Velocidades promedio de autopistas y vías locales en la hora pico matutina de los días laborales

10 These travel patterns were estimated using Replica, a platform that incorporates multiple third-party data sources such as de-identified mobile location data from vehicle GPS and location-based services data from phones.
11 New York State Department of Transportation. (2019). Traffic Data Viewer. GIS Applications. <https://nysdottrafficdata.drakewell.com/publicmultinodemap.asp>



Comunidades Seguras

Seguridad Vial y Visión Cero

Se registra un alto número de choques tanto en la autopista Cross Bronx como en las calles locales circundantes. Muchos segmentos de la autopista presentan tasas de choques con lesiones que duplican el promedio estatal. En las vías arteriales y calles locales, la sección oeste del área de estudio cuenta con varias intersecciones y zonas con altos índices de accidentes con lesiones. Las calles locales en la sección oeste experimentan casi tres veces más lesiones por milla en comparación con el promedio de la ciudad. Como parte de la iniciativa Visión Cero para eliminar accidentes graves, el NYC DOT ha identificado múltiples ubicaciones prioritarias de seguridad vial dentro del área de estudio, incluyendo cinco intersecciones y trece corredores prioritarios.

Efectos del Cambio Climático

Debido a las condiciones ambientales y la desigualdad socioeconómica, el cambio climático y problemas como el calor extremo afectan desproporcionadamente a quienes viven en el área de estudio.¹² En promedio, el área de estudio es más cálida que el resto de la ciudad de Nueva York, con algunas ubicaciones registrando temperaturas entre dos y siete grados más altas que el promedio de la ciudad.¹³ El cambio climático también está causando una elevación del nivel del mar y un aumento en la frecuencia de fenómenos climáticos extremos, como lluvias más intensas que provocan inundaciones. La falta de espacios abiertos contiguos en el área de estudio limita la capacidad de mitigar estos eventos.

Diseño de la Autopista

Construida antes de los estándares federales modernos, el Cross Bronx presenta características que no cumplen con la normativa actual, como carriles de aceleración y desaceleración cortos, así como anchos de carril y hombros fuera de los estándares. Estos factores pueden contribuir tanto a la congestión como a problemas de seguridad en la autopista.

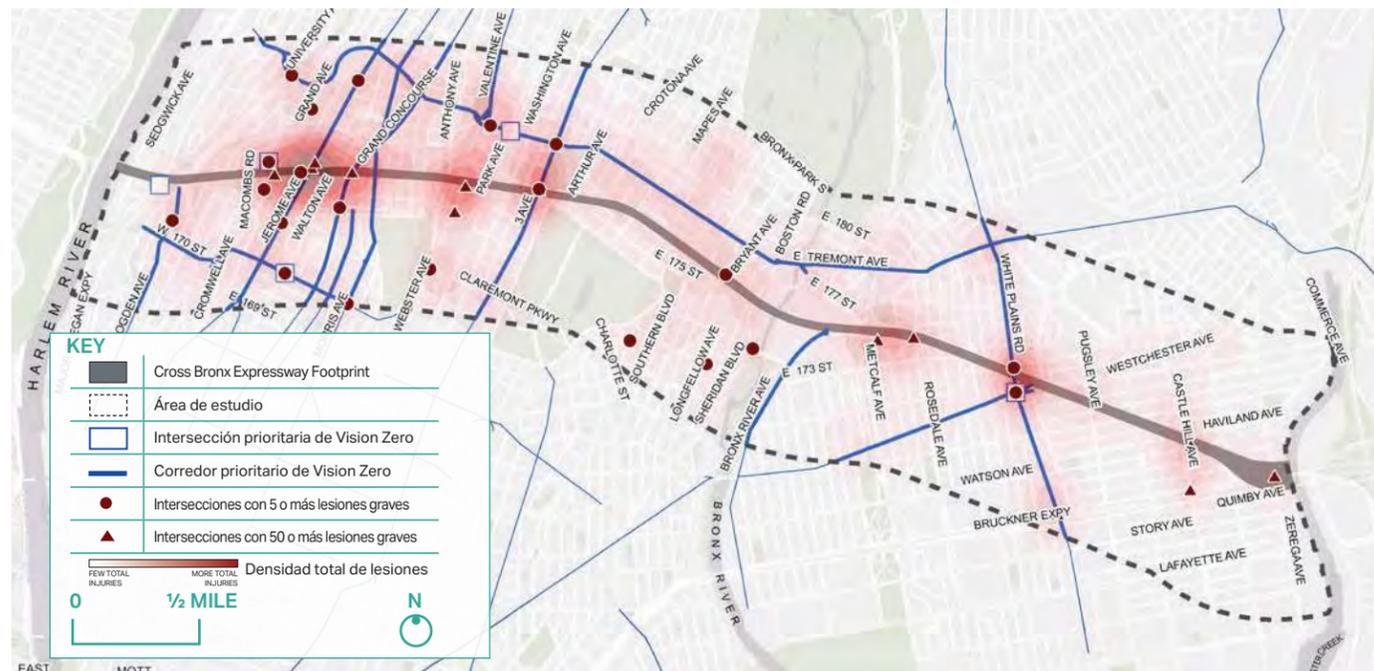


Figura 2.7 Lesiones por accidentes de vehículos en vías locales (2019-2023)

12 New York City Department of Health and Mental Hygiene. (n.d.). Interactive Heat Vulnerability Index. Environment and Health Data Portal. <https://a816-dohbosp.nyc.gov/IndicatorPublic/data-features/hvi/>
13 New York City Council Data Team. (2022). Mapping Heat Inequality in NYC. Heat and Cooling Equity. <https://council.nyc.gov/data/heat/>



Comunidades Saludables

Espacios Abiertos

El acceso a espacios verdes y abiertos es fundamental para el bienestar físico y mental. La iniciativa *Walk to a Park* del NYC Department of Parks and Recreation (NYC DPR) busca aumentar el acceso a parques y espacios abiertos.¹⁴ Si bien la mayoría de las personas en el área de estudio viven a menos de un cuarto de milla de pequeños espacios abiertos como parques infantiles o áreas de descanso, solo aproximadamente la mitad de los residentes viven a menos de media milla de parques más grandes o con mejores instalaciones, definidos por NYC DPR como aquellos de seis acres o más, vías verdes, centros recreativos o parques con piscinas. (Figura 2.8) Casi toda la sección este del área de estudio no está a una distancia accesible a pie de estos parques más grandes, lo que indica una disparidad en la calidad de los espacios abiertos a lo largo del corredor.

Disparidades en la Salud

Las personas que viven en el sur del Bronx, incluidas aquellas cerca del Cross Bronx Expressway, han sufrido durante mucho tiempo condiciones de vida que contribuyen a una amplia gama de desigualdades en salud. Las tasas de visitas a la sala de emergencias por asma debido a la exposición a contaminantes del aire son más de tres veces más altas en el área de estudio que en el resto de la ciudad.¹⁵ Otros factores que contribuyen a estas tasas incluyen la mala calidad de la vivienda, la falta de acceso a atención médica y medicamentos, y la prevalencia de otras enfermedades crónicas que agravan la severidad del asma.¹⁶ Además, los adultos en el área tienen más probabilidades que el resto de la ciudad de ser hospitalizados por estrés por calor, no recibir la atención médica necesaria, y padecer diabetes, hipertensión y obesidad.¹⁷



Figura 2.8 Área de servicio de acceso peatonal a parques para los sitios del área de estudio de más de 6 acres. Fuente: NYC OpenData, Área de servicio de acceso peatonal a parques, 2023.

14 New York City Department of Parks and Recreation. (2023). Walk to a Park Initiative. <https://www.nycgovparks.org/planning-and-building/planning/walk-to-a-park>
15 New York City Department of Health and Mental Hygiene. (n.d.). Asthma. Environment and Health Data Portal. <https://a816-dohbosp.nyc.gov/IndicatorPublic/data-explorer/asthma?id=2414#display=summary>
16 New York City Department of Health and Mental Hygiene. (September 2021). Disparities among Children with Asthma in New York City. Epi Data Brief (No. 126). <https://www.nyc.gov/assets/doh/downloads/pdf/epi/databrief126.pdf>
17 New York City Department of Health and Mental Hygiene. (n.d.) NYC Community Health Profiles. <https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/>

Contaminación del Aire y Acústica

Las emisiones del tráfico vehicular en las autopistas contribuyen tanto a la contaminación del aire como al ruido, aunque el tráfico es solo una de las fuentes que afectan la calidad del aire en un vecindario. Cerca del Cross Bronx, aproximadamente 15% de la contaminación del aire proviene del tráfico de autos y camiones.¹⁸ Otras fuentes importantes incluyen las emisiones de calefacción y agua caliente en edificios, gases no filtrados de restaurantes y plantas de energía fuera del estado. Si bien las regulaciones sobre combustibles residuales, unidades generadoras de electricidad y vehículos motorizados han reducido significativamente la contaminación del aire desde que comenzó el monitoreo en 2009, la mala calidad del aire sigue representando un problema de salud.¹⁹ Además, un estudio reciente cerca del Cross Bronx encontró que los niveles de ruido están en un rango marginalmente inaceptable, llegando a ser claramente inaceptables en ciertos momentos del día.²⁰ La exposición prolongada al ruido del tráfico se ha vinculado con efectos adversos en la salud, incluyendo: Estrés, mayor riesgo de síntomas depresivos, privación del sueño, aumento de la presión arterial y del riesgo de enfermedades cardíacas e impacto negativo en el desarrollo cognitivo infantil.²¹ Si se avanza nuevos proyectos en el Cross Bronx, el ruido del tráfico existente y potencial será evaluado conforme a la Política de Ruido del NYSDOT.²²



Figura 2.9 Vista hacia el sur desde el puente Washington

- 18 Environmental Protection Agency. (2020). National Emissions Inventory. <https://www.epa.gov/air-emissions-inventories/national-emissions-inventory-nei>
- 19 New York City Department of Health and Mental Hygiene. (n.d.) The New York City Community Air Survey Report: 2008-2021. <https://a816-dohbep.nyc.gov/IndicatorPublic/data-features/nycas/>
- 20 New York City Planning Commission. (2018). Chapter 14: Air Quality. Jerome Avenue – Final Environmental Impact Statement. https://www.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/applicants/env-review/jerome-avenue/14_feis.pdf
- 21 Orban, E., McDonald, K., Sutcliffe, R., Hoffmann, B., Fuks, K. B., Dragano, N., Viehmann, A., Erbel, R., Jöckel, K.-H., Pundt, N., & Moebus, S. (2016). Residential road traffic noise and high depressive symptoms after five years of follow-up: Results from the Heinz Nixdorf Recall Study. *Environmental Health Perspectives*, 124(5), 578–585. <https://doi.org/10.1289/ehp.1409400>; Van Kempen, E., Casas, M., Pershagen, G., & Foraster, M. (2018). Who environmental noise guidelines for the European Region: A systematic review on environmental noise and cardiovascular and metabolic effects: A summary. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(2), 379. <https://doi.org/10.3390/ijerph15020379>
- 22 New York State Department of Transportation. (2022). Noise Analysis Policy and Procedures. https://www.dot.ny.gov/divisions/engineering/environmental-analysis/manuals-and-guidance/epm/repository/4_4_18_Noise.pdf



Comunidades Fuertes

Desde su construcción, el Cross Bronx Expressway ha interrumpido la conectividad entre vecindarios y ha contribuido a desigualdades desproporcionadas en salud y condiciones socioeconómicas en las comunidades cercanas.

Demografía y Condiciones Socioeconómicas

Los vecindarios alrededor del Cross Bronx Expressway son densamente poblados y étnicamente diversos. El área de estudio tiene más del doble de la densidad poblacional promedio en comparación con el resto de la ciudad.²³ Dentro de estas comunidades, las tasas de natalidad son entre un 22% y un 61% más altas que el promedio nacional²⁴. Además, el 62% de los residentes son hispanos o latinos (de cualquier raza). El siguiente grupo más grande es afroamericano o negro. Todos los demás grupos étnicos y raciales representan el 11% restante de la población.²⁵

La mayoría de los hogares en el área de estudio tienen bajos ingresos. El ingreso medio por hogar es de \$38,694, aproximadamente la mitad del ingreso medio en la ciudad, que es de \$67,997. En adición, la gran mayoría (88%) de los hogares en el área de estudio viven en viviendas de alquiler. Todos los distritos censales poblados en el área de estudio están designados como Áreas de Justicia Ambiental por la ciudad de Nueva York y como Áreas de Inversión Prioritaria según el NYC DOT.²⁶

Las comunidades alrededor del Cross Bronx han sido históricamente excluidas de inversiones en planificación urbana. Para garantizar que estas comunidades sean mejor atendidas en el presente y el futuro, se requiere una inversión significativa en infraestructura dentro de sus vecindarios. Las futuras inversiones en infraestructura necesitarán un sólido compromiso público y coordinación en los niveles municipal, estatal y federal para centrar las necesidades, la historia y la cultura de los residentes que han sido sobrecargados, tienen recursos limitados y son los más propensos a experimentar efectos adversos en la salud.



Figura 2.10 Densidad de población en el área de estudio. Fuente: Estimaciones de 5 años de la ACS, 2021.

- 23 U.S. Census Bureau. (2020). Decennial Census.
- 24 U.S. Census Bureau. (2023). American Community Survey.
- 25 New York City Department of City Planning. (2020). Population FactFinder. <https://popfactfinder.planning.nyc.gov/#11.67/40.7198/-73.9515>
- 26 New York City Mayor's Office of Climate and Environmental Justice. (2023). Environmental Justice NYC Full Data Explorer. <https://experience.arcgis.com/experience/6a3da7b920f248af961554bdf01d668b/page/Data-Explorer/>; New York City Department of Transportation. (2021). NYC Streets Plan. <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc-streets-plan-spread.pdf>

03.

Participación Pública



Environmental Issues
Problemas Ambientales

La participación pública fue un pilar central del estudio Reimaginar el Cross Bronx y estuvo guiada por cuatro objetivos clave:

- Fomentar la participación de actores locales y a nivel ciudad.
- Comprender la historia y el impacto del Cross Bronx Expressway en su futuro.
- Garantizar transparencia y accesibilidad durante todo el estudio.
- Incorporar las opiniones de la comunidad en el estudio.

El equipo del estudio llevó a cabo cuatro rondas de participación pública, cada una en un punto clave de toma de decisiones, brindando oportunidades para que la comunidad influyera en las prioridades y resultados del proceso. Se ofrecieron servicios de interpretación en español y bengalí en todas las reuniones públicas y se tradujeron todos los materiales del estudio al español para garantizar la inclusión de las comunidades hispanohablantes del área de estudio. Además, el equipo asistió a trece eventos comunitarios para llegar a personas que no estaban al tanto del estudio o que no podían asistir a eventos formales.



Figura 3.1 Cronograma de Participación Pública

Community Engagement by the Numbers



Figura 3.2 Opiniones del público reunidas en jornadas de puertas abiertas y en eventos de socios comunitarios

Grupos de Participación y Alcance Comunitario

El equipo del estudio trabajó con numerosos actores comunitarios para facilitar la participación pública y garantizar un alcance efectivo a comunidades con menos recursos. La iniciativa Community Partner complementó este esfuerzo mediante conexiones directas con poblaciones de difícil acceso, maximizando las oportunidades para que quienes viven y trabajan en el área de estudio participaran.

Grupo de Trabajo Comunitario

El Grupo de Trabajo Comunitario (CWG), compuesto por organizaciones y líderes locales, representó las voces de las comunidades en el área de estudio. Este grupo asesoró al equipo del estudio, promovió eventos, recopiló comentarios y facilitó el intercambio de información entre la comunidad y el equipo del estudio. El equipo del estudio seguirá colaborando con actores locales después de la publicación de este informe para dar seguimiento a los resultados. La lista completa de miembros invitados al CWG se encuentra en el Apéndice (p.114).

Grupo Asesor Técnico

El Grupo Asesor Técnico proporcionó conocimientos especializados sobre temas críticos para Reimagine the Cross Bronx. Se llevaron a cabo reuniones introductorias en otoño de 2023, y el grupo se formalizó en otoño de 2024. Este grupo incluyó académicos, defensores y miembros de organizaciones sin fines de lucro e industriales, quienes aportaron ideas sobre transporte de carga y comercio, movilidad, salud, medio ambiente y espacios abiertos.



Figura 3.3 El equipo de estudio instaló una mesa informativa en un evento comunitario en el área de estudio

Socios comunitarios

Los Community Partners trabajan con comunidades de escasos recursos y se especializan en la participación multilingüe. Fueron seleccionados mediante un proceso de solicitud abierta y recibieron apoyo financiero para liderar actividades de participación y recopilar opiniones de forma independiente del equipo del estudio. Esto permitió que comunidades históricamente excluidas de los procesos de planificación de transporte pudieran influir en el futuro del corredor del Cross Bronx. Durante la fase de Refinamiento de Conceptos, los Community Partners colaboraron con grupos que estaban subrepresentados en el alcance dirigido por agencias, como estudiantes y residentes de la Autoridad de Vivienda de la Ciudad de Nueva York (NYCHA). Su trabajo posterior a cada ronda de divulgación duplicó el número de personas alcanzadas en comparación con el equipo del estudio.



Figura 3.4 Socios comunitarios que organizan eventos de participación

Proceso de Participación

Jornadas de Puertas Abiertas

En marzo y abril de 2023, se llevaron a cabo Open Houses para presentar el estudio al público y fomentar el intercambio de conocimientos entre el equipo del estudio y los participantes. Durante estos eventos, el equipo compartió una cronología histórica del Cross Bronx, recopiló relatos de los asistentes y organizó actividades interactivas para familias. Los participantes identificaron activos comunitarios, señalaron problemas en un mapa del área de estudio y expresaron sus visiones para el futuro del Cross Bronx.

Los hallazgos clave de esta fase ayudaron a formular preguntas para encuestas y talleres en la siguiente ronda de Identificación de Problemas. Los temas principales de los comentarios fueron:

- Espacios abiertos y conectividad
- Calidad del aire, ruido y congestión del tráfico
- Bienestar de la comunidad
- Transporte público y seguridad

Detalles adicionales sobre las actividades y los resultados de las jornadas de puertas abiertas se encuentran en el [Informe resumido de jornadas de puertas abiertas](#).



Figura 3.5 Jornada de puertas abiertas el 4 de abril de 2023

Identificación de Problemas

La ronda de Identificación de Problemas fue un proceso de participación pública de cinco meses, entre junio y noviembre de 2023, con el objetivo de comprender los problemas y necesidades más urgentes en las comunidades cercanas a el Cross Bronx. El equipo del estudio utilizó talleres, recorridos a pie, actividades con jóvenes, encuestas y eventos comunitarios para recopilar información. En paralelo, desarrolló un informe sobre condiciones existentes y analizó los comentarios para priorizar los temas en el [Informe de problemas identificados](#). Este análisis permitió formular propuestas dirigidas en la fase de Desarrollo de Conceptos, organizando los comentarios y prioridades en cuatro áreas clave:

-  Comunidades Conectadas
-  Comunidades Saludables
-  Comunidades Seguras
-  Comunidades Fuertes

Una descripción completa de las actividades y los hallazgos de identificación de problemas se encuentra en el [Resumen del compromiso: Informe de identificación de problemas](#).



Figura 3.6 Taller de identificación de problemas el 26 de junio de 2023

Desarrollo de Conceptos

Durante el verano de 2024, los talleres presenciales y virtuales introdujeron el [Kit de herramientas del equipo de estudio](#) para abordar los problemas identificados. Los participantes discutieron los hallazgos previos, recibieron materiales educativos sobre la viabilidad de cubrir la autopista y utilizaron un modelo 3D del área de estudio para visualizar posibles intervenciones. Los comentarios guiaron la formulación de la Visión Preliminar presentada en la siguiente ronda de Refinamiento de Conceptos.

Los participantes enfatizaron problemáticas diarias como el tráfico, la seguridad, la accesibilidad, el ruido y la calidad del aire. Los comentarios específicos por ubicación ayudaron al equipo del estudio a determinar dónde concentrar los esfuerzos a corto y mediano plazo para mejorar la movilidad y la seguridad vial. Los participantes también resaltaron la importancia de explorar oportunidades para cubrir la autopista en ubicaciones clave, como Hugh J. Grant Circle y la zona entre Walter Gladwin y Crotona Parks.



Figura 3.8 Tarjetas de herramientas conceptuales utilizadas en el Taller de Desarrollo de Conceptos



Figura 3.7 Taller de desarrollo de conceptos el 8 de junio de 2024

Refinamiento de Conceptos

Con base en los aportes del desarrollo de conceptos, el equipo del estudio elaboró un [Proyecto de visión](#) para el área de estudio. En octubre de 2024, se realizó un taller virtual y dos presenciales, en los cuales los participantes exploraron conceptos a corto, mediano y largo plazo. Estos incluyeron intervenciones programáticas y propuestas específicas por ubicación. Los talleres brindaron la oportunidad de hacer preguntas, comprender la justificación de las decisiones y señalar aspectos críticos de la visión preliminar. Además, un portal en línea permitió a la comunidad explorar las propuestas en su propio tiempo.

Durante esta ronda, tanto la divulgación dirigida por agencias como la realizada por los Community Partners ayudó a recopilar opiniones sobre los conceptos preliminares. Algunos participantes enfatizaron la necesidad de mejorar la red de ciclismo, mientras que otros señalaron la importancia de abordar los espacios debajo de las secciones elevadas de la autopista. En respuesta, el equipo del estudio desarrolló nuevos proyectos de infraestructura para peatones y ciclistas, revisó propuestas existentes y formuló nuevas iniciativas de infraestructura a mediano y largo plazo. Los Community Partners también encontraron apoyo significativo para los conceptos de cubiertas de autopista, con participantes destacando la necesidad de mejorar las conexiones este-oeste en los vecindarios de Morris Heights y Mt. Eden. Como resultado, se desarrolló una propuesta revisada de cubierta continua, que podría crear una nueva calle urbana y nuevos espacios abiertos.



Figura 3.9 Taller de refinamiento de conceptos el 26 de octubre de 2024

Prioridades de la Comunidad

Cada ronda de participación proporcionó información clave sobre las prioridades comunitarias y permitió un proceso iterativo en el que el equipo del estudio respondió a los comentarios a lo largo del proyecto. Aunque los hallazgos variaron entre rondas, los miembros de la comunidad expresaron un conjunto consistente de prioridades:



Comunidades Conectadas

- Aumentar el acceso y la conexión entre parques y otros espacios abiertos.
- Mejorar la conectividad este-oeste y norte-sur, especialmente en las rampas de la autopista que generan condiciones viales desafiantes en las calles locales.
- Fortalecer la confiabilidad y conectividad del transporte público.
- Abordar el movimiento de carga para gestionar mejor la congestión del tráfico y la contaminación del aire y ruido.
- Mejorar las aceras, los carriles para bicicletas y las intersecciones para peatones y ciclistas.



Comunidades Seguras

- Reducir comportamientos de conducción peligrosos mediante el diseño vial, señalización, regulaciones y aplicación de normativas.
- Mejorar la infraestructura peatonal y ciclista para aumentar la seguridad y accesibilidad, especialmente en áreas cercanas a escuelas y parques.
- Asegurar que la demanda de estacionamiento de los residentes pueda ser satisfecha o redirigida de manera efectiva.
- Crear espacios de estacionamiento exclusivos para camiones de carga y reducir la incidencia de estacionamiento ilegal.
- Proporcionar alumbrado público adecuado para garantizar condiciones seguras por la noche y en zonas con poca iluminación.
- Abordar los problemas de inundaciones mediante sistemas de drenaje y materiales permeables para mejorar la gestión del agua pluvial.



Comunidades Saludables

- Crear y mejorar los espacios verdes y abiertos en toda el área de estudio.
- Garantizar que la infraestructura existente y las nuevas instalaciones sean accesibles para todos.
- Abordar problemas ambientales como la contaminación del aire y el ruido, el calor extremo y la acumulación ilegal de desechos.



Comunidades Seguras

- Preservar la historia y el legado de las comunidades a lo largo del Cross Bronx.
- Coordinarse con otras agencias gubernamentales y mantener a la comunidad involucrada en todas las transformaciones en curso y futuras del área de estudio.
- Abordar las preocupaciones sobre el desplazamiento de residentes y las oportunidades económicas limitadas.
- Apoyar y celebrar los lugares históricos, la cultura y el arte local.
- Explorar la viabilidad de cubrir la autopista y evaluar alternativas, asegurando que cualquier acción no empeore los problemas existentes.



04.

Conceptos del Proyecto



Principios Rectores

Para perfeccionar los proyectos propuestos a corto, mediano y largo plazo, así como los conceptos y programas potenciales, y para responder mejor a las necesidades de la comunidad, el equipo del estudio utilizó las prioridades identificadas por la comunidad (Comunidades Conectadas, Seguras, Saludables y Fuertes) como punto de partida para desarrollar principios rectores para el Plan de Visión Final. Este capítulo organiza los conceptos del proyecto en estrategias a nivel de corredor, proyectos y programas a corto plazo, proyectos y estudios a mediano plazo y conceptos a largo plazo. Los siguientes principios rectores están presentes a lo largo del capítulo.

Mejorar las Conexiones

Una red de calles irregular y desconectada dificulta tanto las conexiones norte-sur a través del Cross Bronx como las rutas este-oeste en todo el condado. Esta visión presenta oportunidades para mejorar la conectividad para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público mediante:

- Mejoras en los viajes este-oeste para ciclistas y usuarios del transporte público.
- Creación de mejores conexiones a través de la autopista, con un enfoque en la generación de nuevos espacios abiertos.
- Gestión más eficiente del tráfico local y de paso para reducir el desbordamiento de la autopista hacia los vecindarios.

Mejorar la Seguridad Vial

Existen cinco intersecciones prioritarias de Visión Cero y trece corredores prioritarios de Visión Cero dentro del área de estudio.²⁷ El NYC DOT prioriza proyectos de seguridad y la aplicación automatizada de regulaciones en calles con altos índices de choques y lesiones graves de peatones. Esta visión incluye múltiples proyectos de infraestructura vial a corto y mediano plazo para mejorar la seguridad del tráfico para todos los usuarios de la vía y explora cómo las inversiones a largo plazo en infraestructura podrían proporcionar nuevas conexiones para peatones y ciclistas.

Mejorar el Acceso a Espacios Abiertos

La mayoría de los residentes en el área de estudio tienen acceso a pequeños espacios abiertos como parques infantiles y áreas de descanso, pero solo la mitad vive a una distancia caminable de parques grandes. Los espacios abiertos crean oportunidades para el juego y el ejercicio, proporcionan alivio del calor urbano, reducen los riesgos de inundación y generan hábitats para la fauna local. Esta visión analiza cómo cambios en la infraestructura, como cubrir la autopista, podrían generar nuevos espacios abiertos más amplios y continuos. También se incluyen futuros estudios liderados por agencias para explorar estrategias de reutilización de espacios infrautilizados en el área de estudio.

Mejorar la Gestión del Transporte de Carga

Los vehículos de carga son esenciales para la economía y la distribución de bienes en el condado, la ciudad y la región. Sin embargo, también contribuyen a la congestión del tráfico, la contaminación acústica, las calles inseguras y la mala calidad del aire.

Dado que el tráfico de carga representa casi una quinta parte de los vehículos en el Cross Bronx, esta visión incluye estrategias innovadoras para reducir las emisiones de carga y mejorar la seguridad vial a lo largo de las rutas de camiones, priorizando prácticas de entrega eficientes y sostenibles.

²⁷ New York City Department of Transportation. (2023). VZV_Priority Intersections. NYC OpenData. https://data.cityofnewyork.us/Transportation/VZV_Priority-Intersections/2nj7-jxah; New York City Department of Transportation. (2023). VZV_Priority Corridors. NYC OpenData. https://data.cityofnewyork.us/Transportation/VZV_Priority-Corridors/kdda-2wcy

Conceptos a Nivel de Corredor



Mejoras en el Transporte Público

En el área de estudio, todas las líneas del metro están orientadas norte-sur, lo que significa que los autobuses son la única opción de transporte público para viajar en dirección este-oeste. En las rutas este-oeste del área de estudio, los autobuses tienen hasta tres veces más pasajeros y operan a velocidades 25% más lentas que el promedio de la ciudad.

Las mejoras del NYC DOT en East Tremont Avenue, un importante conector este-oeste que corre paralelo al corredor del Cross Bronx, tienen como objetivo mejorar las conexiones para autobuses, camiones, ciclistas y peatones (ver detalles a continuación). Otros conceptos de transporte a corto, mediano y largo plazo incluyen mejorar la movilidad mediante cubiertas de autopista y utilizar todas las herramientas de prioridad de tránsito del NYC DOT para optimizar el servicio y la confiabilidad de los autobuses. La Figura 4.3 en la siguiente página ilustra una interpretación conceptual de estas conexiones.



Figura 4.1 Autobús Bx36 en la autopista Edward L. Grant

1 Busway en East Tremont Avenue

En 2025, el NYC DOT, en cooperación con la MTA, instalará una vía exclusiva para autobuses en East Tremont Avenue, entre Third Avenue y Southern Boulevard. Esta vía exclusiva se combinará con un carril solo para autobuses en dirección este entre Webster Avenue y Third Avenue, con el objetivo de mejorar la velocidad y la confiabilidad del servicio para casi 34,000 pasajeros diarios en la quinta ruta de autobús más transitada del Bronx. Los proyectos de busways en Manhattan, Queens y Brooklyn han demostrado ser efectivos. Por ejemplo, en la 181st Street Busway en el norte de Manhattan, la velocidad de los autobuses mejoró hasta en 28% y los choques de peatones y ciclistas se redujeron en 32%. El proyecto en East Tremont Avenue está alineado con el objetivo del estudio de mejorar las opciones de viaje este-oeste sin depender del automóvil.

Mejoras en las Paradas de Autobús

Cada año, el NYC DOT, en colaboración con la MTA, realiza mejoras en la accesibilidad física y la experiencia de los pasajeros en las paradas de autobús en toda la ciudad. En 2024, el NYC DOT completó actualizaciones en la infraestructura para hacer que seis paradas de autobús en el área de estudio sean completamente accesibles y cumplan con la ADA: East 180 Street y Arthur Avenue, East 180 Street y Devoe Avenue, Bruckner Boulevard y Havemeyer Avenue, Bruckner Boulevard y Zerega Avenue, Cross Bronx Service Road y Zerega Avenue, Southern Boulevard y East Tremont Avenue. En 2025, el NYC DOT evaluará paradas de autobús adicionales en el área de estudio para realizar mejoras en accesibilidad y otras actualizaciones.

En 2024, el NYC DOT instaló más de 40 nuevos refugios en paradas de autobús en toda la ciudad. En el área de estudio, 20 paradas de autobús ya han sido instaladas o aprobadas para su futura instalación. En 2025, la agencia planea instalar refugios adicionales en el área de estudio. Los refugios en paradas de autobús proporcionan sombra y asientos, y se instalan en ubicaciones que cuentan con suficiente espacio para

garantizar un camino accesible alrededor del refugio. La instalación de refugios se prioriza en rutas de alta demanda y en las Áreas de Inversión Prioritaria del NYC DOT. En total, la agencia planea instalar 100 nuevos refugios en paradas de autobús en toda la ciudad en 2025.

Paradas de Autobús Bajo Estructuras Elevadas (BSUE)

Las calles bajo las estructuras elevadas del metro presentan desafíos únicos en el área de estudio. En muchas ubicaciones, las columnas del metro impiden que los autobuses lleguen a la acera, lo que obliga a los pasajeros a esperar, abordar y descender en la calzada, exponiéndolos a riesgos de colisión y limitando la accesibilidad para quienes necesitan rampas o elevadores.

A través de la iniciativa BSUE, el NYC DOT implementa mejoras para cumplir con los estándares de accesibilidad de la ADA y mejorar la seguridad vial mediante la construcción de islas de abordaje o extensiones de acera. Las mejoras aumentan la seguridad de los pasajeros, agilizan la operación de los autobuses y permiten una mejor maniobra alrededor de las columnas del metro elevado. El NYC DOT implementará o estudiará la viabilidad de mejoras BSUE en las siguientes ubicaciones:

- 2 Jerome Avenue y West 177th Street (Bx32 y estación 176th Street de la línea 4).
- 3 Jerome Avenue y East Tremont Avenue (Bx32, Bx36 y estación 176th Street de la línea 4).
- 4 Southern Boulevard y East 172nd Street (Bx19).
- 5 Southern Boulevard, Boston Road y East 174th Street (Bx11, Bx19, Bx21 y estación 174th Street de las líneas 2 y 5).
- 6 Westchester Avenue y White Plains Road (Bx4, Bx36, Bx39 y estación Parkchester de la línea 6).



Figura 4.2 Mejoras en el transporte en autobús

Además de estas ubicaciones, el NYC DOT está planificando varios proyectos adicionales de mejora vial para modernizar la infraestructura peatonal y mejorar la accesibilidad física en las cercanías de estaciones de transporte en todo el área de estudio. La lista completa de estos proyectos se encuentra en el Apéndice [\(p.113\)](#).

Mejoras en el Servicio de Autobuses

El MTA, en colaboración con el NYC DOT y el Departamento de Finanzas de NYC (NYC DOF), administra el programa Automated Camera Enforcement (ACE), que captura vehículos que violan las reglas de los carriles exclusivos para autobuses, el estacionamiento en doble fila y las paradas de autobús. El programa ACE mejora la velocidad de los autobuses al tiempo que reduce accidentes y emisiones de vehículos. También garantiza que los autobuses puedan acceder a la acera para un embarque y desembarque seguro y accesible. Actualmente, ACE está activo en las rutas Bx41, Bx36 y Bx35, y el NYC DOT trabajará con la MTA para explorar nuevas rutas dentro del área de estudio donde se pueda implementar el programa en el futuro.

El NYC DOT ha instalado Transit Signal Priority (TSP) para mejorar la velocidad y confiabilidad de los autobuses en 10 rutas del área de estudio (Bx1/2, Bx3, Bx15, Bx17, Bx21, Bx32, Bx35, Bx36, Bx40/42 y Bx41). El TSP ajusta los semáforos para extender la luz verde o reducir la roja, minimizando retrasos en intersecciones. El NYC DOT calibra el sistema para mantener tiempos adecuados para peatones y tráfico. En 2025, se estudiarán tres rutas adicionales (Bx11, Bx22 y Bx39) para futuras instalaciones de TSP.

El NYC DOT ha recibido financiamiento del programa Strengthening Mobility and Revolutionizing Transportation (SMART) para pilotar un sistema adaptativo de TSP que rastrea con mayor precisión la aproximación de los autobuses a los semáforos. A partir del verano de 2026, el NYC DOT probará este sistema actualizado en varias rutas principales del Bronx, incluyendo las Bx1 y Bx2.



Figura 4.3 Mejoras de BSUE en Broadway a lo largo de la ruta del Bx9



Mejorando las conexiones ciclistas

El NYC DOT desarrolla conceptos a corto, mediano y largo plazo para conexiones ciclistas continuas este-oeste, desde Harlem River Greenway hasta Bronx River Greenway y Hutchinson River Greenway. Algunas conexiones podrían incluirse en proyectos de cubrimiento de autopista a largo plazo. Mientras tanto, explorará conexiones al norte en East Tremont Avenue, al sur en Westchester Avenue y entre Claremont Park y Crotona Park. Estas propuestas ampliarán la red ciclista, reducirán tiempos de viaje y mejorarán la seguridad vial. La infraestructura ciclista también respalda Citi Bike y el Programa de E-Scooters.



Figura 4.4 Carril bici protegido en University Avenue

1 Conectando con el Harlem River Greenway

El NYC DOT continuará con los procesos de planificación comunitaria en curso para desarrollar una Harlem River Greenway de siete millas, creando una conexión continua para peatones y ciclistas entre Van Cortlandt Park y Randall's Island Park. El plan de implementación del greenway busca mejorar la conexión de los residentes del Bronx con su frente costero y proporcionar un corredor esencial para caminar y andar en bicicleta en dirección norte-sur. Dentro del área de estudio, el NYC DOT estudiará nuevas conexiones ciclistas con Roberto Clemente State Park (RCSP) y con la Harlem River Greenway a través de East Tremont Avenue y Sedgwick Avenue. El NYC DOT también explorará la posibilidad de una ruta ciclista en la calle Sedgwick Avenue, complementando la ruta existente dentro del parque en RCSP. Juntas, estas rutas proporcionarían una "ruta baja" a lo largo de la orilla del río y una "ruta alta" a través del vecindario de Morris Heights.

2 Conexiones con la Bronx River Greenway

El NYC DOT, en conjunto con el NYC Department of Design and Construction (NYC DDC) y el NYC Department of Environmental Protection (NYC DEP), está preparando la implementación de mejoras en la red ciclista y en la seguridad peatonal en las intersecciones entre Devoe Avenue, East 177th Street y East Tremont Avenue. Este proyecto cubrirá un vacío crítico en la Bronx River Greenway, conectando Starlight Park con Bronx River Park. El rediseño de las calles también reducirá la longitud de los cruces peatonales y mejorará las intersecciones peligrosas, beneficiando a todos los usuarios de la vía. La propuesta incluye ampliación de áreas verdes, nuevos árboles e infraestructura modernizada.

En 2025, el NYC DOT también diseñará nuevas rutas ciclistas a lo largo de Bronx Park South y Boston Road para conectar con la Bronx River Greenway. Esta nueva ruta ciclista expandirá la red existente en los vecindarios de West Farms y Crotona, creando una conexión continua entre Starlight Park y el Zoológico del Bronx.

3 Paso Subterráneo de Rosedale Avenue

En 2024, el NYC DOT instaló carriles bici protegidos en Rosedale Avenue, entre Lafayette Avenue y Watson Avenue. Esta nueva infraestructura se conecta con la red de carriles bici protegidos y mejora la seguridad y accesibilidad peatonal. El NYC DOT también coordinó con el NYSDOT la creación de conexiones ciclistas fuera de la vía en Rosedale Avenue, en la intersección con Bruckner Boulevard. Como parte de la rehabilitación de la Bruckner Expressway, el NYSDOT construirá en la primavera de 2025 rutas pavimentadas y rampas exclusivas para peatones y ciclistas bajo el puente.

4 Conexiones Ciclistas en Westchester Avenue

En respuesta a solicitudes de la comunidad para mejorar las conexiones ciclistas al este de la Bronx River Greenway, el NYC DOT estudiará la viabilidad de nuevas rutas ciclistas a lo largo de Westchester Avenue, entre Bronx River Avenue y la Hutchinson River Greenway. Esto incluiría la posibilidad de extender el carril bici protegido ya existente entre Southern Boulevard y Whitlock Avenue, que fue instalado en 2023. Además, este análisis considerará opciones para extender la Red Ciclista de Soundview hacia el norte, cruzando la autopista para acceder a una posible conexión este-oeste en Westchester Avenue.

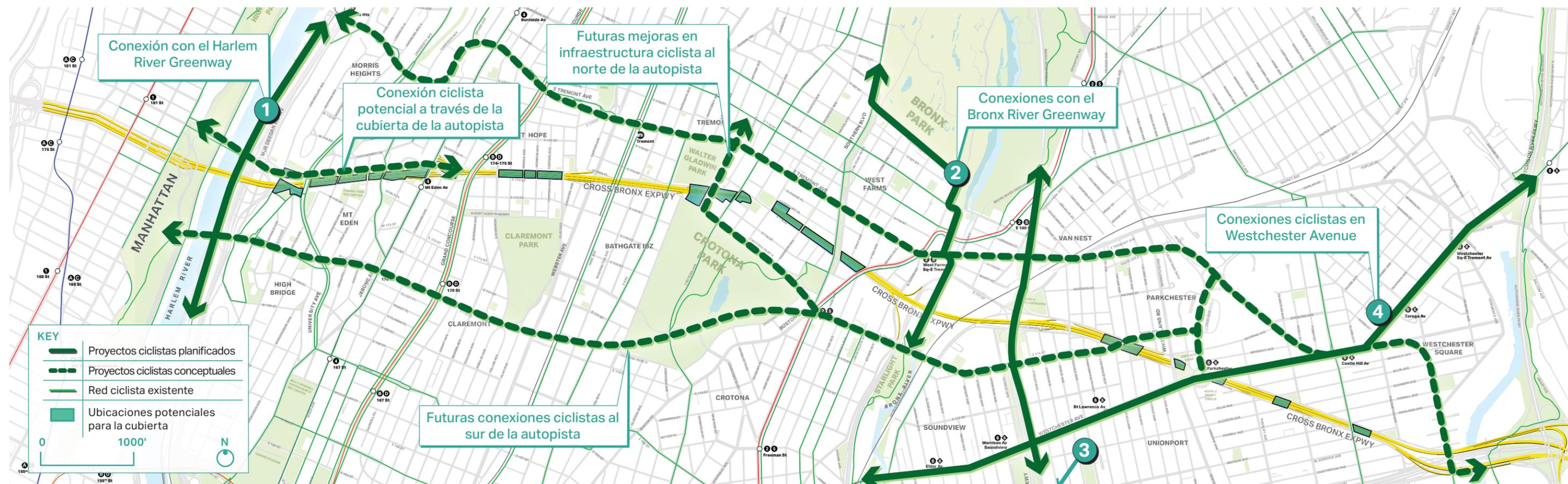


Figura 4.5 Mejoras en la red de ciclismo



Estrategias para la Gestión del Tráfico

Durante las horas pico, el tráfico en la autopista se desborda hacia las calles locales, generando problemas de seguridad y salud para los residentes. Las estrategias de gestión del tráfico buscan mejorar la confiabilidad de la autopista como conexión de largo alcance y reducir su impacto negativo en los vecindarios cercanos.

Gestión Activa del Tráfico en el Cross Bronx Expressway

El NYSDOT está avanzando con el proyecto de Gestión Activa del Tráfico en el Cross Bronx Expressway, que incluirá control de carriles, límites de velocidad variables, sistemas de detección y alerta de congestión. El objetivo es mejorar la seguridad y movilidad a lo largo del Cross Bronx Expressway (I-95) y el Cross Bronx Expressway Extension (I-295). El proyecto implementará tecnología de transporte inteligente (ITS), que incluye señales de mensajes dinámicos, equipos de detección de vehículos, cámaras de circuito cerrado (CCTV), otros sistemas tecnológicos para optimizar el flujo vehicular, la construcción del proyecto ya está en marcha y se espera que finalice en septiembre de 2026.

Nuevo Sistema de Soporte de Decisiones para la Gestión del Tráfico Regional

El NYSDOT está desarrollando un Sistema de Soporte de Decisiones (DSS) para optimizar la gestión de los corredores viales. Este sistema analiza automáticamente datos y ayuda a tomar decisiones informadas en diferentes situaciones, tales como: congestión habitual, eventos con alto tráfico (conciertos, eventos deportivos, etc.), condiciones climáticas severas, accidentes o emergencias. Ayuda a que los vehículos en la carretera viajen de forma ordenada con mayor seguridad y menos retrasos.

El DSS analizará datos de velocidad y volumen de vehículos para gestionar el tráfico en diversas condiciones. Proporcionará información al Sistema de Gestión Activa del Tráfico y a los centros de control, detectando carriles bloqueados y accidentes en tiempo real. También predecirá tiempos de viaje, recomendará rutas, reducirá retrasos y mejorará la seguridad. Además, mostrará información en letreros electrónicos y ayudará a agencias a coordinar la operación de autopistas, puentes, túneles y calles locales.

Gestión de la Demanda de Transporte (TDM)

Las estrategias de TDM buscan reducir el tráfico en el Cross Bronx Expressway, promoviendo opciones de transporte más sostenibles y mejorando la gestión vehicular. El NYSDOT actualmente administra varias iniciativas de TDM para abordar la congestión, la seguridad y la accesibilidad, incluyendo:

- Campañas de Carpool y Vanpool: Programas de viajes compartidos y campañas educativas para reducir la cantidad de vehículos de un solo ocupante.
- Promoción del Transporte Público y Ciclismo: Iniciativas de concienciación para fomentar el uso del transporte público y la bicicleta en todo el corredor.
- Iniciativas de Teletrabajo: Promoción de políticas de trabajo remoto para empresas en Long Island, Nueva Jersey y la Ciudad de Nueva York, con el objetivo de reducir el tráfico en horas pico.

Cierre y Reconfiguración de Rampas

Modificar el acceso de la autopista a las calles locales podría mejorar la eficiencia del tráfico y la seguridad. El Cross Bronx fue construida antes de que se establecieran los estándares modernos de diseño de autopistas

a nivel federal. Esto significa que las rampas de acceso son más frecuentes de lo recomendado por los estándares actuales y no siempre permiten un flujo de tráfico eficiente.

Por ejemplo, uno de los conceptos de cubrimiento a largo plazo en este informe implica la reconfiguración de las rampas de entrada y salida cerca del puente de East 174th Street. Actualmente, el tráfico que se incorpora a la autopista genera fricción y retrasos, lo que contribuye a desvíos hacia las calles locales. Al invertir la dirección de las dos rampas existentes (convirtiendo la rampa de entrada en una de salida y viceversa), sería posible mejorar el flujo de tráfico en el Cross Bronx y reducir el desbordamiento del tráfico en las calles locales. El rediseño de las rampas podría reducir la fricción, mejorar los tiempos de viaje y aumentar la seguridad vial en una única intersección controlada. Además, esta reconfiguración podría aliviar las limitaciones físicas alrededor del puente de East 174th Street y hacer posible la instalación de una cubierta de autopista en este lugar.

Otro concepto a largo plazo involucra una cubierta de autopista en ambos lados de Jerome Avenue. En los alrededores de la rampa de entrada en dirección oeste y la rampa de salida en dirección este, los peatones están altamente expuestos al tráfico vehicular. Esto genera conflictos que contribuyen a la alta tasa de choques con lesiones en esta zona. La rampa de entrada en dirección oeste en esta ubicación también permite a los conductores incorporarse a la autopista para realizar viajes cortos o tratar de evitar la congestión. Esto causa fricción innecesaria entre el tráfico de paso y el tráfico local, lo que genera congestión y limita los viajes confiables este-oeste en el Cross Bronx. Eliminar estas dos rampas no solo podría separar el tráfico local del tráfico de paso para mejorar el flujo vehicular, sino que también permitiría la construcción de una cubierta de autopista que añadiría nuevos espacios abiertos adyacentes al actual Jennie Jerome Playground en Jerome Avenue.

El cierre y la reconfiguración de rampas tendrían implicaciones en la redistribución del tráfico y requerirían amplios estudios y modelado de tráfico. El NYSDOT, a través del próximo proceso de Planificación y Vínculos Ambientales (PEL) del Cross Bronx Expressway, explorará la viabilidad del cierre o la reconfiguración de rampas clave para mejorar el flujo de tráfico en la autopista y las calles locales. El PEL también investigará si los cierres o reconfiguraciones de rampas podrían favorecer la creación de nuevos espacios abiertos en futuras cubiertas de autopista.



Figura 4.6 Carril bici protegido en la autopista Edward L. Grant



Gestión del Transporte de Carga

El Cross Bronx es una ruta crítica de transporte de carga para la distribución de bienes dentro de la ciudad de Nueva York. Sin embargo, las altas tasas de tráfico de carga pueden generar efectos negativos en las comunidades circundantes. El NYC DOT está identificando maneras de aumentar la sostenibilidad y seguridad del transporte de carga en toda la ciudad, incluyendo los vecindarios alrededor del Cross Bronx.

Los siguientes proyectos y programas serán implementados en el Bronx con el objetivo de mejorar la gestión del transporte de carga en el Cross Bronx Expressway y otros corredores. Las futuras estrategias de gestión de carga podrían desarrollarse para abordar cambios en el uso del suelo y las necesidades cambiantes de entrega. Herramientas y estrategias adicionales de gestión de carga se pueden encontrar en el [Apéndice \(pg.109\)](#).

Locker NYC

Locker NYC es un programa piloto que permite a los neoyorquinos recibir y enviar paquetes de forma segura mediante un sistema gratuito de casilleros públicos para entregas. El piloto tiene como objetivo reducir los viajes de camiones en calles locales y corredores congestionados, mejorar la calidad del aire, consolidar entregas y disminuir los robos de paquetes. Para mejorar el acceso a las entregas y reducir la congestión en los vecindarios del Bronx, el NYC DOT trabajará con socios del programa y actores comunitarios para evaluar la viabilidad de nuevas ubicaciones de casilleros inteligentes en zonas residenciales densas y centros comerciales dentro del área de estudio.



Figura 4.7 GoLocker en Sunnyside, Queens

Entregas Fuera de Horario

Este programa fomenta la entrega de mercancías durante las horas de menor tráfico, entre 7:00 p. m. y 6:00 a. m. El programa de Entregas Fuera de Horario proporciona incentivos financieros para que las empresas reduzcan las entregas durante las horas más concurridas del día. Esto mejora la seguridad vial, reduce las emisiones contaminantes y combate la congestión diurna y el doble estacionamiento. Este programa ya ha sido implementado en algunas partes de la ciudad, y el Programa de Peajes del Distrito Comercial Central (CBDTP, o congestion pricing) financiará su expansión a zonas comerciales densas del Bronx a través del NYC DOT.



Figura 4.8 Entrega fuera de horario

Microcentros

Los Microcentros son centros de entrega locales que proporcionan ubicaciones designadas en la acera o fuera de la vía pública para que los camiones de reparto descarguen productos en vehículos más pequeños de bajas emisiones o en modos de transporte impulsados por humanos, como bicicletas de carga o carritos manuales, para la última etapa de entrega. Con el gran aumento de las entregas a domicilio tras la pandemia de COVID-19, los Microcentros son una estrategia clave para reducir la cantidad de camiones de reparto grandes en las calles y hacer que las entregas sean más limpias, seguras y eficientes. El NYC DOT anunció las regulaciones para los Microcentros a principios de 2025, y la agencia investigará la viabilidad de un piloto en el área de estudio.

Red de Rutas para Camiones

El NYC DOT está reevaluando la red de rutas de camiones de la ciudad para mejorar la seguridad, reducir la congestión y las emisiones, y disminuir la cantidad de millas recorridas por camiones. El objetivo es crear una red más segura y eficiente que optimice el transporte de carga mientras garantiza viajes confiables y predecibles para los operadores de camiones y vehículos comerciales. La señalización clara y estratégicamente ubicada ayuda a los conductores a navegar por las rutas designadas para camiones. Como parte del rediseño de la Red de Rutas de Camiones, el NYC DOT examinará mejoras en la red y actualizará la señalización y orientación en East Tremont Avenue y en el Cross Bronx Service Road. Estas calles son las únicas rutas locales este-oeste para camiones dentro del área de estudio. Mantener los camiones de carga en sus rutas oficiales ayudará a reducir la congestión en calles locales y minimizará los efectos en las comunidades que rodean el Cross Bronx y otras rutas principales de camiones.

Reducción de Impactos en Puentes

Los impactos en puentes son una preocupación regional que causa: daños costosos a la infraestructura, aumento en los tiempos de viaje, pérdidas económicas (retrasos en entregas, disminución de productividad, etc.), aumento de emisiones y contaminación acústica, riesgos graves para la seguridad humana, que pueden resultar en lesiones graves o incluso muertes. Las autopistas y calles locales de la ciudad han sido afectadas por estos incidentes debido a la gran cantidad de estructuras de baja altura.

En el Bronx, el Cross Bronx Expressway y las calles circundantes son áreas prioritarias para la implementación de medidas preventivas contra impactos en puentes. A lo largo de la autopista, los camiones han chocado recientemente con puntos de paso elevados en Grand Concourse y Boston Road, y actualmente se están evaluando medidas de mitigación en estas ubicaciones. El NYC DOT también trabaja en estrecha colaboración con la MTA para abordar incidentes registrados en la estructura elevada del metro en Jerome Avenue (línea del tren 4).

Gestión del Uso de la Acera

Las zonas de carga estratégicamente diseñadas facilitan la entrega de bienes y mercancías, reducen el doble estacionamiento y mejoran el flujo del tráfico. Según lo establecido en el [Plan de acción para la gestión de aceras](#) del NYC DOT, estas zonas mejoran la seguridad, reducen las emisiones de vehículos en ralentí y priorizan el uso eficiente del espacio limitado en la acera. Al integrar zonas de carga dedicadas en la planificación del corredor, el NYC DOT garantiza que las soluciones de gestión de aceras se alineen con los objetivos más amplios de equidad, habitabilidad y crecimiento económico. En 2024, el DOT implementó nueve nuevas zonas de carga alrededor del Cross Bronx, contribuyendo a un total de aproximadamente 100 zonas de carga en vecindarios y 186 zonas de carga para camiones dentro del área de estudio. Los participantes en las actividades de divulgación de Gestión del Uso de la Acera han identificado numerosas posibles ubicaciones futuras para zonas de carga. En 2025, el NYC DOT continuará explorando oportunidades para la expansión y mejoras de las zonas de carga en el área de estudio.



Figura 4.9 Señal de zona de carga para el vecindario

Otras herramientas de gestión del uso de la acera incluyen la actualización de regulaciones obsoletas, la implementación de estacionamiento con tiempo limitado y la instalación de parquímetros para mejorar la rotación y permitir que más personas accedan a la acera en corredores de alta actividad. Estas mejoras promueven la accesibilidad física, la seguridad vial y un entorno comercial dinámico.



Salud y Seguridad Comunitaria

Expansión de Cámaras de Luz Roja

En octubre de 2024, la Gobernadora de Nueva York, Kathy Hochul, firmó una legislación para mejorar la seguridad vial mediante la expansión del programa de cámaras de luz roja en la ciudad de Nueva York. Este programa, basado en datos, instala cámaras en intersecciones con alto índice de choques para capturar imágenes cuando los conductores violan la luz roja. Las cámaras de luz roja son una herramienta comprobada y eficaz para combatir la conducción peligrosa y salvar vidas. En la siguiente fase del programa, el NYC DOT instalará más cámaras de luz roja en toda la ciudad, incluyendo el área de estudio.

Políticas de Reducción de la Contaminación del Aire y Emisiones

Reducir las emisiones del tráfico en autopistas depende de estrategias como transición a combustibles más limpios, expansión de la electrificación del transporte y fomento del transporte público para reducir el uso de vehículos particulares. Sin embargo, más de un tercio de la contaminación del aire a lo largo del Cross Bronx Expressway proviene de sistemas de calefacción en edificios y emisiones de restaurantes, lo que resalta la necesidad de intervenciones más allá del transporte. El Código de Aire de NYC, aplicado por el NYC DEP, puede reducir significativamente la contaminación si se cumple correctamente. La ciudad también respalda la implementación de la Ley Local 97 de 2019 (Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en Edificios Grandes) y normas del NYC DEP que exigen que los restaurantes con parrillas comerciales instalen dispositivos de control de emisiones.²⁸ Para garantizar el cumplimiento de estas normativas, es necesaria la cooperación entre agencias públicas, organizaciones comunitarias (CBOs), propietarios de edificios y dueños de restaurantes. Además, la administración de Eric Adams respalda una legislación que establecería una regulación indirecta de emisiones para las operaciones en almacenes.

El [Programa de Calidad del Aire del NYC Health Department](#) continuará monitoreando los niveles de contaminación en los vecindarios de NYC, incluyendo el área de estudio, y analizará los datos para determinar qué políticas son más efectivas. El CBDTP (congestion pricing) también incluye fondos para áreas verdes a lo largo de las carreteras, con el objetivo de mitigar la contaminación del aire.

Carga de Vehículos Eléctricos Municipales

El transporte es responsable de casi el 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en NYC, y la mayoría de estas emisiones provienen de autos particulares. La ciudad de Nueva York está desarrollando PlugNYC, una red integral de estaciones de carga de acceso público, que incluirá cargadores rápidos de corriente continua (DC Fast Chargers) y cargadores de Nivel 2. El NYC DOT recientemente inauguró un nuevo centro de carga rápida con cuatro cargadores rápidos en el White Plains Road Municipal Parking Field. Además, la agencia está colaborando con la New York Power Authority para abrir un centro de carga en el estacionamiento municipal de Jerome-190th Street, sujeto a la viabilidad final.

Luego de un exitoso programa piloto que instaló 100 estaciones de carga de Nivel 2 en la acera para uso público, incluyendo en el Bronx, el NYC DOT obtuvo una subvención federal de \$15 millones para construir el programa de carga de vehículos eléctricos en la acera más grande del país. Al menos el 50% de las nuevas estaciones de carga estarán ubicadas en vecindarios de bajos ingresos o en desventaja. El NYC DOT está evaluando posibles ubicaciones cerca del Cross Bronx para ampliar las estaciones de carga de Nivel 2 en la acera.



Figura 4.10 Cargador de vehículos eléctricos en la acera

Electrificación de Camiones

Los camiones diésel convencionales tienen un impacto considerable en el medio ambiente, ya que emiten gases de efecto invernadero y material particulado fino, que contribuye a enfermedades respiratorias. El NYC DOT y el NYC Economic Development Corporation (NYC EDC) están desarrollando una estrategia a nivel municipal para la infraestructura de carga de camiones de mediana y gran capacidad, con el objetivo de apoyar la transición hacia camiones eléctricos y cumplir la meta de neutralidad de carbono de NYC para 2050. Este esfuerzo colaborativo incluye la evaluación de la viabilidad de integrar estaciones de carga en las Zonas Industriales de Negocios (IBZs) en toda la ciudad, incluyendo el Bathgate Industrial Business Zone y el Zerega Industrial Business Zone, ambas ubicadas cerca del área de estudio. Estos proyectos buscan facilitar operaciones de carga eficientes y confiables, reducir las emisiones contaminantes y mejorar la calidad del aire en el Bronx y otras áreas urbanas afectadas por el tráfico de camiones.

Política de Seguridad en Vivienda

Para abordar los efectos en la salud del aumento de las temperaturas en verano y proteger a los inquilinos de niveles peligrosos de calor en sus hogares, las agencias de la ciudad de Nueva York tienen como objetivo desarrollar una política de temperatura máxima en interiores para el verano antes de 2030. El Programa de Clima y Salud del NYC Health Department continuará elaborando informes anuales sobre los efectos del calor en la salud para respaldar los esfuerzos de implementación de esta política.²⁹

Programa de Camiones Limpios

El Programa de Camiones Limpios de NYC promueve el transporte sostenible al proporcionar incentivos financieros a flotas calificadas para reducir las emisiones de escape diésel. Las flotas reemplazan camiones diésel antiguos y contaminantes por nuevos camiones eléctricos a batería o que utilizan combustibles alternativos aprobados por la Agencia de Protección Ambiental (EPA). El Programa de Camiones Limpios de NYC trabaja con negocios locales que transportan bienes y propietarios de camiones comerciales que operan dentro de las áreas IBZ aprobadas en la ciudad de Nueva York. Este programa ayuda a reducir las emisiones del transporte en comunidades cercanas y mejorar la calidad del aire en toda la ciudad. Entre junio de 2020 y junio de 2023, el Programa de Camiones Limpios de NYC financió un total de 80 reemplazos de camiones.

Este programa municipal amplió la iniciativa previa Hunts Point Clean Trucks Program (HPCTP), que estuvo en vigor entre 2012 y 2020. El HPCTP financió un total de 622 camiones, incluyendo 592 reemplazos de camiones, 6 modificaciones de escape y 24 camiones retirados voluntariamente. En conjunto, los dos programas reemplazaron 672 camiones entre 2012 y 2023. El Programa de Camiones Limpios de NYC y el HPCTP redujeron los niveles anuales de NOx, PM2.5, HC y CO. Aproximadamente el 50% de los camiones en ambos programas utilizan el Cross Bronx Expressway para transportar mercancías por el Bronx y la región triestatal. En Hunts Point, el NYC DOT está implementando esfuerzos adicionales para reducir la congestión vial y mejorar la calidad del aire mediante Blue Highways, un programa que fomenta el uso de vías fluviales de NYC para transportar mercancías dentro y alrededor de la ciudad. En 2025, el NYC DOT expandirá el Programa de Camiones Limpios a través del CBDTP (congestion pricing), lo que incluirá medidas de mitigación para las Unidades de Refrigeración del Transporte (TRU) en Hunts Point. Mientras tanto, la agencia seguirá avanzando con la iniciativa Blue Highways, ampliando los beneficios de aire limpio en el Bronx y en todo el área de estudio.



Figura 4.11 Programa de Camiones Limpios de NYC

28 New York City Department of Buildings. (2019). LL97 Greenhouse Gas Emissions Reduction. Codes. <https://www.nyc.gov/site/buildings/codes/ll97-greenhouse-gas-emissions-reductions.page>

29 New York City Department of Health. (2024). 2024 Heat-Related Mortality Report. <https://a816-dohbsp.nyc.gov/IndicatorPublic/data-features/heat-report/>



Iniciativas Comunitarias contra el Asma

El asma es una enfermedad pulmonar crónica que dificulta la respiración en niños y adultos. Factores ambientales, hereditarios e individuales influyen en su desarrollo. No tiene cura, pero puede controlarse con acceso a atención médica, educación sobre su manejo, visitas domiciliarias para reducir desencadenantes y coordinación del cuidado.

El NYC Health Department recibirá financiamiento del CBDTP (congestion pricing) para la Iniciativa contra el Asma en el Bronx (BAI), que busca reducir desigualdades en los resultados del asma. El BAI ampliará los programas comunitarios y escolares en el Sur del Bronx con dos componentes: expansión del Programa de Manejo de Casos de Asma en las Escuelas (ACMP) y creación del Programa de Asma del Bronx (BAP), enfocado en liderazgo, coordinación, educación y programación comunitaria.

El Estudio del Cross Bronx Expressway (CBE) y la planificación de mitigaciones del congestion pricing han renovado el interés en programas comunitarios contra el asma. A continuación, se enumeran iniciativas del NYC Health Department que podrían expandirse con más financiamiento.

Remediación de Factores Desencadenantes del Asma en el Hogar

El NYC Health Department actualmente ofrece programas de manejo integrado de plagas para abordar factores ambientales del asma en el hogar, como cucarachas, ratones y moho. El Programa de Hogares Saludables (HHP) brinda aplicación de normativas contra plagas y moho a inquilinos con asma persistente moderada o grave. La exención de Medicaid New York Health Equity Reform (NYHER) 1115 ofrece servicios de remediación ambiental y de asma en el hogar. El NYC Health Department apoyará la implementación de esta exención y difundirá información sobre sus servicios a socios comunitarios a partir de 2025.

Participación y Colaboración con Actores Claves

Fortalecer alianzas es clave para llegar a niños, cuidadores y adultos con recursos y programas contra el asma. La Red de Asma de NYC (NYCAN) es una plataforma esencial para consolidar colaboraciones existentes. Como siguiente paso, y sujeto al financiamiento del CBDTP (congestion pricing), el NYC Health Department creará la Asociación contra el Asma del Sur del Bronx, integrada por líderes comunitarios, expertos clínicos y defensores de la justicia ambiental. Su objetivo será fomentar la colaboración y promover políticas para mejorar los resultados del asma y eliminar desigualdades en salud respiratoria en el Bronx.

Educación para el Autocontrol del Asma

La educación para el autocontrol del asma (AS-ME) es clave en su manejo. Estos programas enseñan datos básicos, el uso correcto de medicamentos, cómo responder a síntomas graves y reducir la exposición a desencadenantes. La evidencia muestra que mejoran el control del asma, aumentan la adherencia a medicamentos, reducen visitas a emergencias, hospitalizaciones y días perdidos en escuela o trabajo. Sin embargo, la disponibilidad de proveedores y la falta de reembolsos adecuados pueden limitar el acceso. Con financiamiento del CBDTP (congestion pricing), el NYC Health Department contratará organizaciones comunitarias (CBOs) en el Bronx para ampliar el acceso a la educación y coordinación médica. La implementación en el Sur del Bronx ya comenzó y continuará en 2025.



Proyectos y Programas a Corto Plazo

Durante la participación pública de este estudio, los participantes señalaron problemas específicos en sus vecindarios. El equipo del estudio se compromete a implementar proyectos y programas transformadores a corto plazo para mejorar estas condiciones. La seguridad y conectividad fueron las principales prioridades. Los proyectos del NYC DOT pueden mejorar la confiabilidad del transporte público, crear nuevas conexiones ciclistas y aumentar la seguridad vial para todos los usuarios.

Los posibles proyectos incluyen mejoras físicas en las calles para aumentar la conectividad y la seguridad vial, programas de Open Streets para fomentar comunidades saludables y fuertes, y programas en curso y propuestos que mejoran la calidad de vida de los residentes. Los siguientes proyectos están planificados para su implementación en 2025-2026.



Figura 4.12 Calle abierta en Jackson Avenue

Proyectos y Programas a Corto Plazo : Sección Oeste

Jerome Avenue en Cross Bronx Expressway

En cada ronda de participación pública, la comunidad reafirmó los análisis de seguridad vial del NYC DOT, que identifican Jerome Avenue entre East 176th Street y Mount Eden Avenue como un corredor prioritario de Vision Zero. Los participantes expresaron su preocupación por la alta concentración de conflictos entre peatones y vehículos en los puntos donde las rampas de entrada y salida del Cross Bronx intersecan con Jerome Avenue. Como resultado, el NYC DOT mejorará la seguridad peatonal en esta área a través de los siguientes proyectos de mejora de Vision Zero:

- 1 Investigar la viabilidad de un cruce peatonal elevado en East Mount Eden Avenue y Townsend Avenue para reducir la velocidad del tráfico y mejorar la visibilidad para peatones y conductores.
- 2 Construir mejoras en la seguridad de las intersecciones, incluyendo cruces más cortos y mayor visibilidad para los peatones, a lo largo de Jerome Avenue entre Gerard Avenue y Macombs Avenue.
- 3 Recopilar datos cualitativos y cuantitativos para evaluar posibilidades de mejora en la seguridad vial alrededor de la estación Mount Eden Avenue (línea 4 del metro). Explorar oportunidades para expandir la infraestructura peatonal, reducir las distancias de cruce, disminuir la velocidad de giro de los vehículos y clarificar los movimientos del tráfico bajo la estructura elevada del tren.

Mejoras en Calles Escalonadas

Las calles escalonadas son escaleras construidas en calles con grandes diferencias de elevación. Esta infraestructura evita pendientes extremadamente pronunciadas y proporciona mayor conectividad para los peatones. En colaboración con el NYC DOT, el NYC DDC completará mejoras de capital en las siguientes calles escalonadas:

- 4 Davidson Step Street, entre Featherbed Lane y West 174th Street. Las mejoras incluyen reconstrucción del descanso, aproximación y pendientes laterales; barandillas distintivas con arte en paneles de relleno; plantación de árboles y áreas verdes; instalación de drenajes, canal para bicicletas y alumbrado peatonal.
- 5 Henwood Place Step Street, entre Morris Avenue y Walton Avenue. Las mejoras incluyen rediseño y reconstrucción de la escalera para aumentar la visibilidad, nuevas rampas accesibles con pasamanos, plantación de árboles y vegetación, áreas de descanso, señalización de orientación y alumbrado peatonal, además de un canal para bicicletas.

El NYC DOT completará mejoras adicionales en la seguridad vial y la calidad de vida en toda la Sección Oeste:

- 6 Mantener los programas de Open Streets en Palisade Place, Goble Place, East 176th Street y Morris Avenue.
- 7 Instalar un nuevo banco en West Tremont Avenue y Grand Avenue.
- 8 Implementar mejoras en la seguridad peatonal en East 170th Street y Teller Avenue.
- 9 Evaluar posibles mejoras de seguridad vial en Claremont Village.

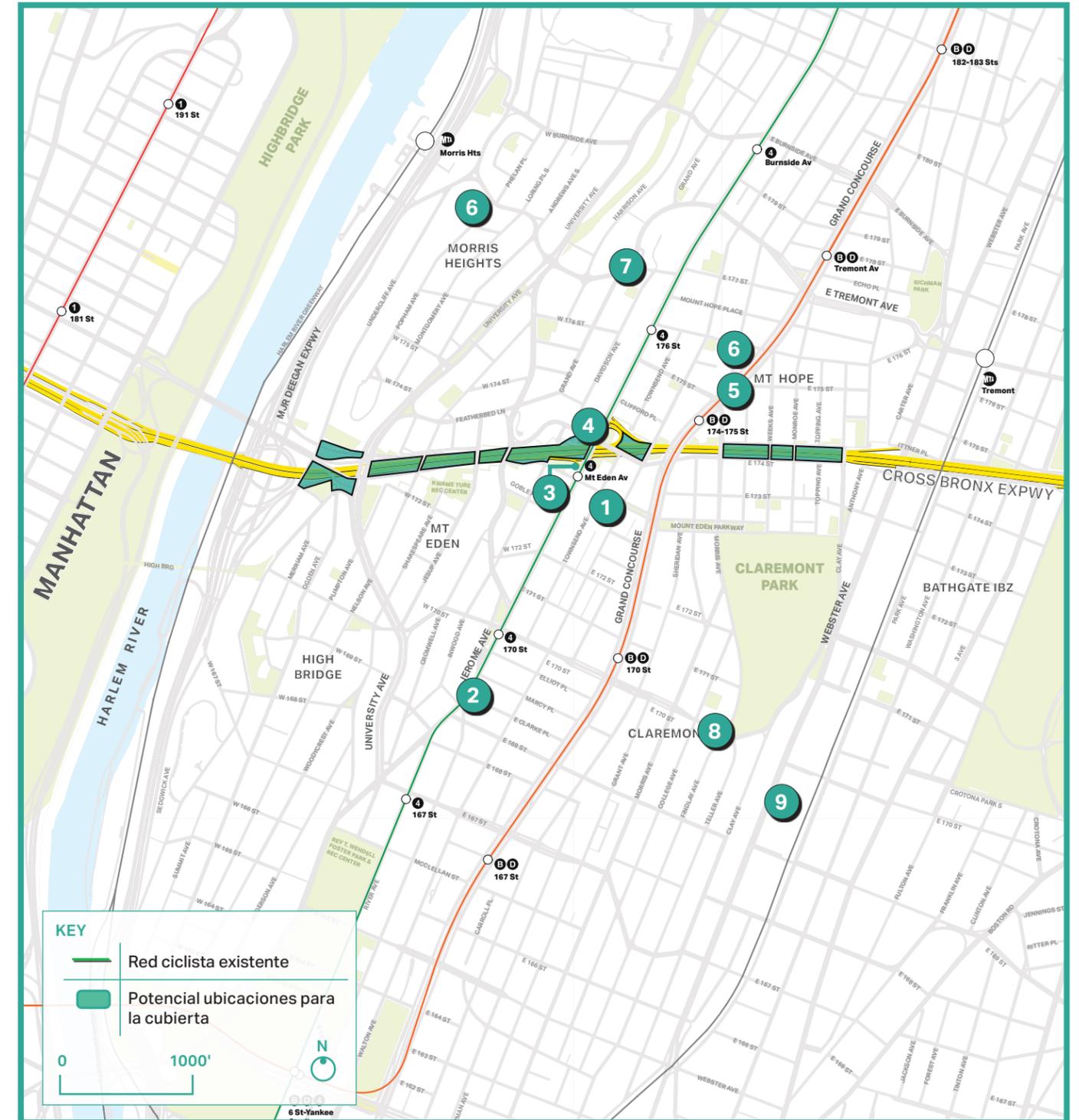


Figura 4.13 Mapa de proyectos y programas a corto plazo, sección oeste

Proyectos y Programas a Corto Plazo : Sección Central



West Farms: Conectando entre el Bronx Zoo y Starlight Park

Los participantes durante talleres públicos recomendaron mejores conexiones entre los vecindarios de West Farms y Tremont y Starlight Park. Como resultado, el NYC DOT desarrollará mejoras en infraestructura peatonal, ciclista y espacios públicos entre Bronx Zoo y Bronx River Greenway:

- 1 Diseñar nuevas conexiones en la red ciclista a lo largo de Bronx Park South y Boston Road para conectar con la entrada del parque en Boston Road y East 180th Street.
- 2 Explorar oportunidades para proyectos de espacio público a lo largo de Boston Road entre Bronx Park South y East Tremont Avenue.
- 3 Instalar un busway en East Tremont Avenue entre Third Avenue y Southern Boulevard.

El NYC DOT completará mejoras adicionales en la Sección Central:

- 4 Explorar mejoras en la red peatonal entre el vecindario de Crotona Park East y Starlight Park.
- 5 Desarrollar mejoras de seguridad y accesibilidad en las intersecciones de Southern Boulevard en Freeman Street, Marmion Avenue/East 179th Street, y Crotona Avenue/East 182nd Street.
- 6 Construir mejoras de capital en East 177th Street, Devoe Avenue y East Tremont Avenue para expandir la red ciclista y mejorar la seguridad de las intersecciones (HWXP2007).
- 7 Mantener el Open Street en Harrod Place.
- 8 Instalar nuevos bancos en:
 - East 174th Street y Bryant Avenue.
 - East 174th Street y Bronx River Avenue.
 - Westchester Avenue y Morrison Avenue.
- 9 Instalar nuevo estacionamiento para bicicletas en Southern Boulevard entre East 180th Street y Marmion Avenue.
- 10 Estudiar los patrones de tráfico en el vecindario de Tremont para mejorar la seguridad y el flujo vehicular en East Tremont Avenue y Webster Avenue.
- 11 Investigar las condiciones actuales a lo largo de Third Avenue al norte del Cross Bronx Expressway para posibles mejoras en la seguridad del corredor e intersecciones.

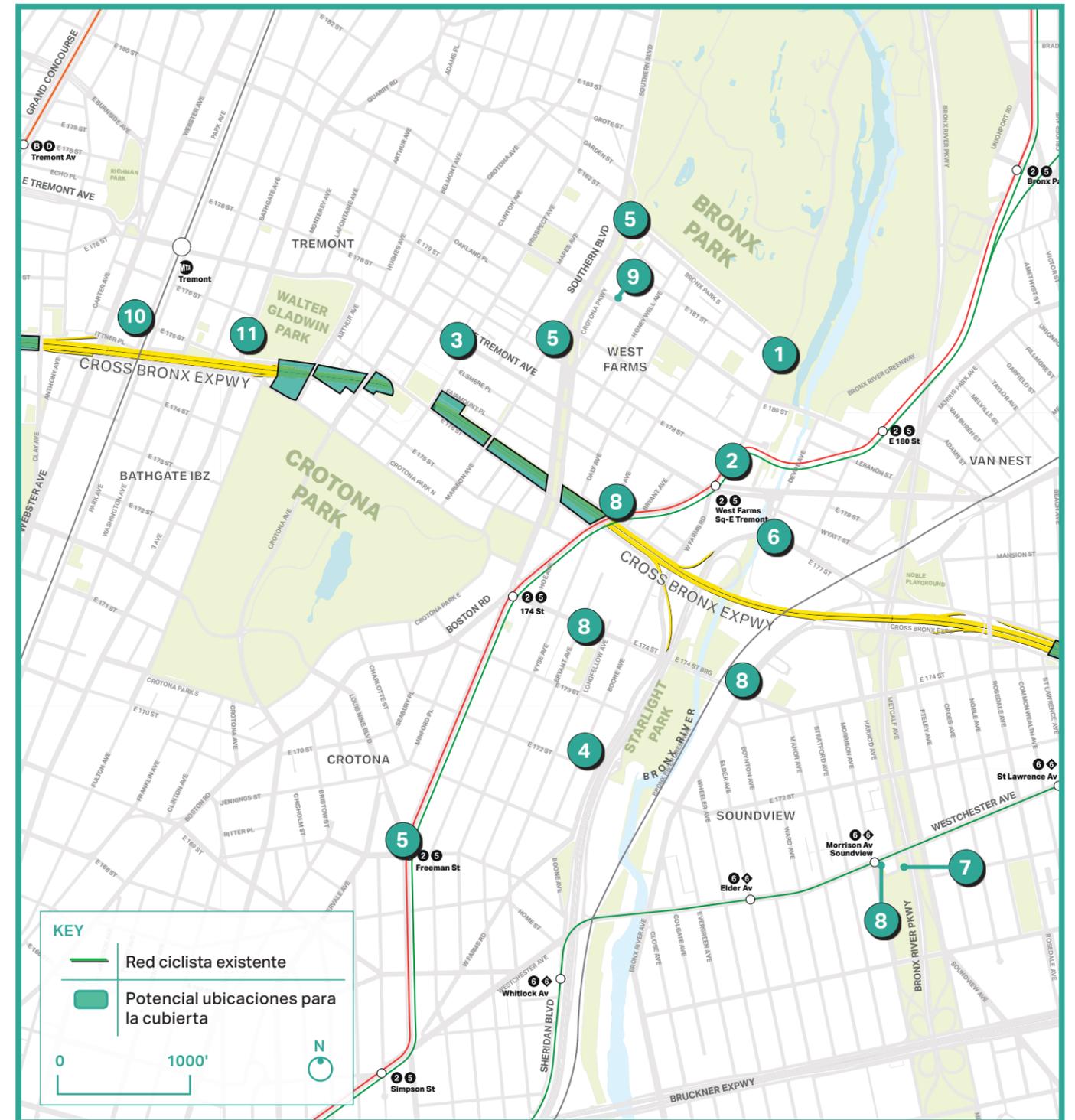


Figura 4.14 Mapa de proyectos y programas a corto plazo, sección central

Proyectos y Programas a Corto Plazo : Sección Este

Hugh J. Grant Circle

El NYC DOT estudiará e implementará varias estrategias de diseño vial para abordar preocupaciones comunitarias sobre la seguridad peatonal y del tráfico en Hugh J. Grant Circle. Los proyectos para mejorar las conexiones alrededor de la estación Parkchester (línea 6 del metro) incluyen:

- 1 Implementar mejoras de seguridad vial de Vision Zero en White Plains Road y Westchester Avenue.
- 2 Explorar mejoras en la conexión peatonal entre Virginia Park y Virginia Playground.
- 3 Asociarse con una o más organizaciones comunitarias para programar un Open Street en Virginia Avenue entre McGraw Avenue y el Cross Bronx Service Road en dirección oeste.
- 4 Desarrollar opciones para nuevas instalaciones ciclistas dentro del círculo, en coordinación con el estudio de la red ciclista de Westchester Avenue propuesto en la [página 51](#).



Figura 4.15 Hugh J. Grant Circle

El NYC DOT completará mejoras adicionales en la Sección Este:

- 5 Instalar nuevos bancos en:
 - Westchester Avenue y Castle Hill Avenue
 - Westchester Avenue y Saint Lawrence Avenue
 - Castle Hill Avenue entre Hermany Avenue y Turnbull Avenue

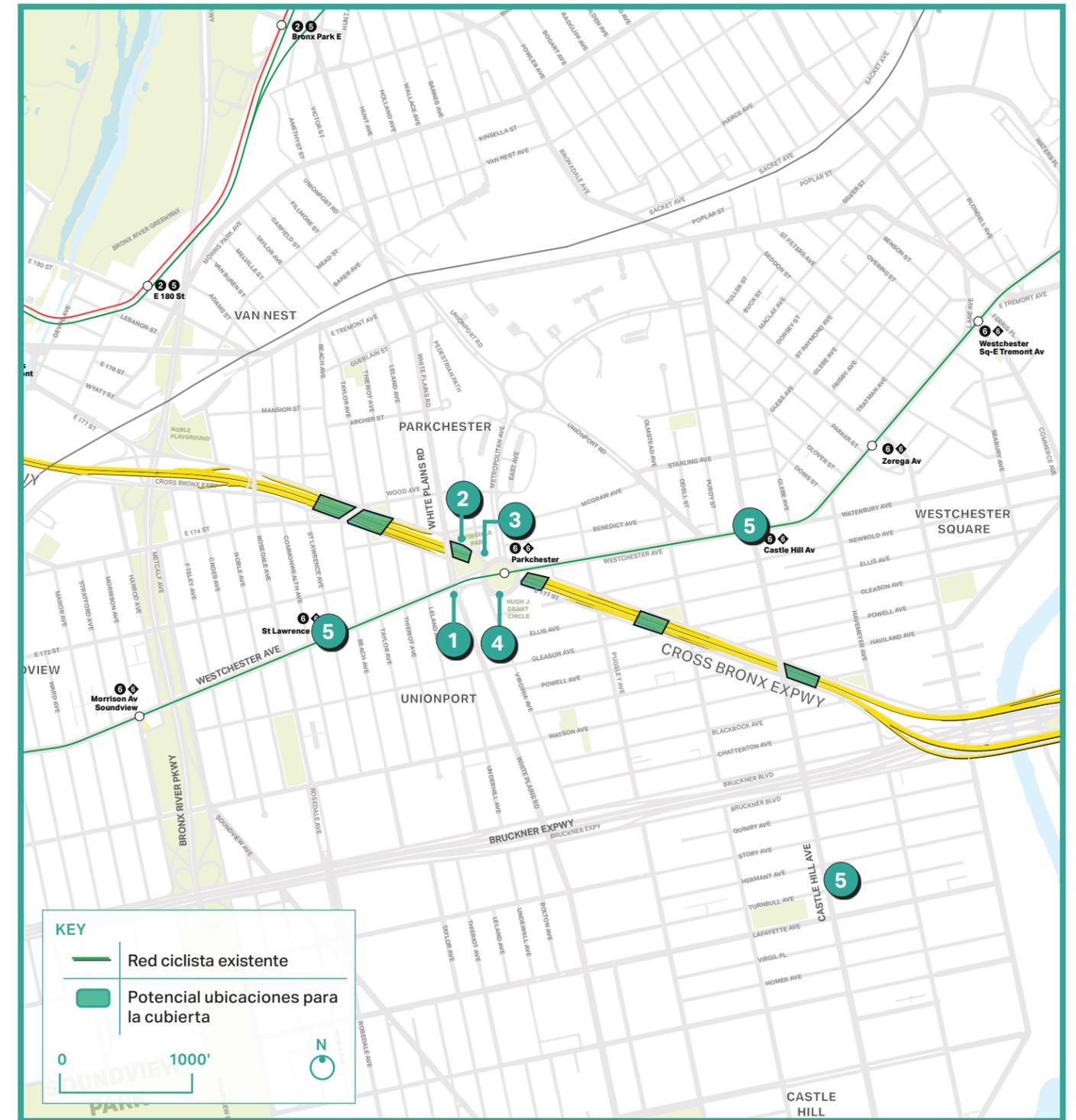


Figura 4.16 Mapa de proyectos y programas a corto plazo, sección este



Proyectos y Estudios a Mediano Plazo

A mediano plazo, el equipo del estudio avanzará en conceptos de proyectos más complejos a través de planificación de capital y desarrollo de diseño, mientras profundiza los esfuerzos de planificación comunitaria en los vecindarios. Los proyectos y programas a mediano plazo están diseñados para satisfacer las necesidades de la comunidad en cuanto a conectividad, salud, seguridad y fortalecimiento comunitario, al mismo tiempo que establecen las bases para futuras inversiones en infraestructura a largo plazo.



Figura 4.17 Paso peatonal elevado

1 Proyecto de Capital de Jerome: Mejoras en la Seguridad Peatonal

El NYC DOT y el DDC avanzarán en el Proyecto de Capital de Jerome (PIN: HWXJerome), una serie de proyectos de capital en todo el vecindario que mejorarán la seguridad peatonal y la calidad del espacio público en el área de Jerome Avenue. Las agencias implementarán mejoras como cambios en el diseño de calles para crear cruces más cortos y seguros y mejorar la visibilidad de los peatones.

Cruces Peatonales Elevados

Los cruces peatonales elevados son similares a los reductores de velocidad, pero están diseñados con una parte superior plana para el paso de peatones. Ayudan a calmar el tráfico, mejorar la visibilidad peatonal y aumentar la accesibilidad física en intersecciones y cruces a mitad de cuadra, beneficiando especialmente a personas con movilidad reducida. A través del proceso de planificación de capital, diseño y construcción, el NYC DOT está analizando la viabilidad de instalar cruces peatonales elevados en las siguientes intersecciones:

- 2 East Mount Eden Avenue y Townsend Avenue
- 3 East 173rd Street y Webster Avenue
- 4 Webster Avenue y East 167th Street
- 5 Webster Avenue y East 168th Street
- 6 Webster Avenue y East 180th Street
- 7 East 173rd Street y Boston Road
- 8 Mohegan Avenue y East 180th Street
- 9 Watson Avenue y White Plains Road

10 Programa Cloudburst en Parkchester

Un cloudburst es una lluvia torrencial repentina donde cae una gran cantidad de lluvia en un corto período de tiempo. El manejo de cloudburst combina infraestructura gris y verde para absorber, almacenar y canalizar el agua de lluvia, reduciendo inundaciones y protegiendo la propiedad e infraestructura al disminuir la carga en el sistema de alcantarillado. En enero de 2023, el Alcalde de NYC y el NYC DEP anunciaron cuatro centros iniciales de Cloudburst, uno de los cuales se encuentra dentro del área de estudio en los vecindarios de Parkchester y Morris Park. Adicionalmente, el NYC DEP trabajará en la identificación de puntos críticos de inundación dentro del área de estudio para futuros proyectos de mejoras en drenaje de capital.



Figura 4.18 Representación de la infraestructura del centro de tormentas

11 Reconstrucción del Puente de East 174th Street

El puente de East 174th Street, que cruza Sheridan Boulevard, Amtrak y el Bronx River, está incluido en el Plan de Capital del NYC DOT. La nueva estructura del puente será diseñada de acuerdo con los estándares actuales de: AASHTO (Load and Resistance Factor Design - LRFD). NYC DOT y NYSDOT, incluyendo requisitos sísmicos. Además, el rediseño incluirá: Reducción de miembros estructurales críticos para fracturas mediante redundancia estructural, minimización de juntas de expansión en el puente, mejoras estéticas del puente y vida útil mínima de 75 años. La instalación de infraestructura también incluirá mejoras para peatones y ciclistas, fortaleciendo una importante conexión este-oeste en la red ciclista. Se espera que la construcción comience en 2028 y que la finalización esté prevista para 2031.

Otras Mejoras de Capital para Seguridad Peatonal, Accesibilidad y Señalización

- 12 HWPLZ006X: Westchester Square Plaza: El NYC DOT expandirá el espacio público peatonal e implementará medidas de seguridad en Westchester Square.
- 13 HWX404: Ubicación en Castle Hill dentro del Proyecto Multisitios del Sur del Bronx: El NYC DOT desarrollará mejoras de seguridad peatonal en la intersección de Castle Hill Avenue y Haviland Avenue.
- 14 Mejoras en el corredor capital de East Tremont Avenue: El NYC DOT podría implementar mejoras de seguridad en relación con la re zonificación de Parkchester/Morris Park y el desarrollo de la nueva estación de Metro North en el Bronx.
- 15 Step Street de East 169th Street: Este proyecto reconstruirá la calle escalonada de East 169th Street para mejorar la conectividad peatonal y ciclista. Incluirá: Rampas accesibles según ADA, canal para bicicletas, escaleras reconstruidas y extensiones de acera y tratamiento "top of the T" para mejorar la seguridad peatonal.

- Nuevas Instalaciones de Señalización y Orientación (Wayfinding): Los mapas y señalización de orientación se instalan en aceras y plazas y pueden incluirse en proyectos de capital. El NYC DOT planea instalar nueva señalización de orientación en las siguientes ubicaciones:

- 16 Grand Concourse en Echo Place y East 179th Street
- 17 Westchester Avenue y Morrison Avenue
- 18 Westchester Avenue y St. Lawrence Avenue

19 Rehabilitación/Reemplazo de Cinco Puentes del Cross Bronx Expressway entre Boston Road y Rosedale Avenue

El NYSDOT está avanzando en este proyecto (PIN X727.07) para abordar deficiencias geométricas y estructurales y prolongar la vida útil de cinco puentes entre Boston Road y Rosedale Avenue. El proyecto también abordará deficiencias de seguridad identificadas y mejorará la conectividad multimodal comunitaria dentro de los límites del proyecto.

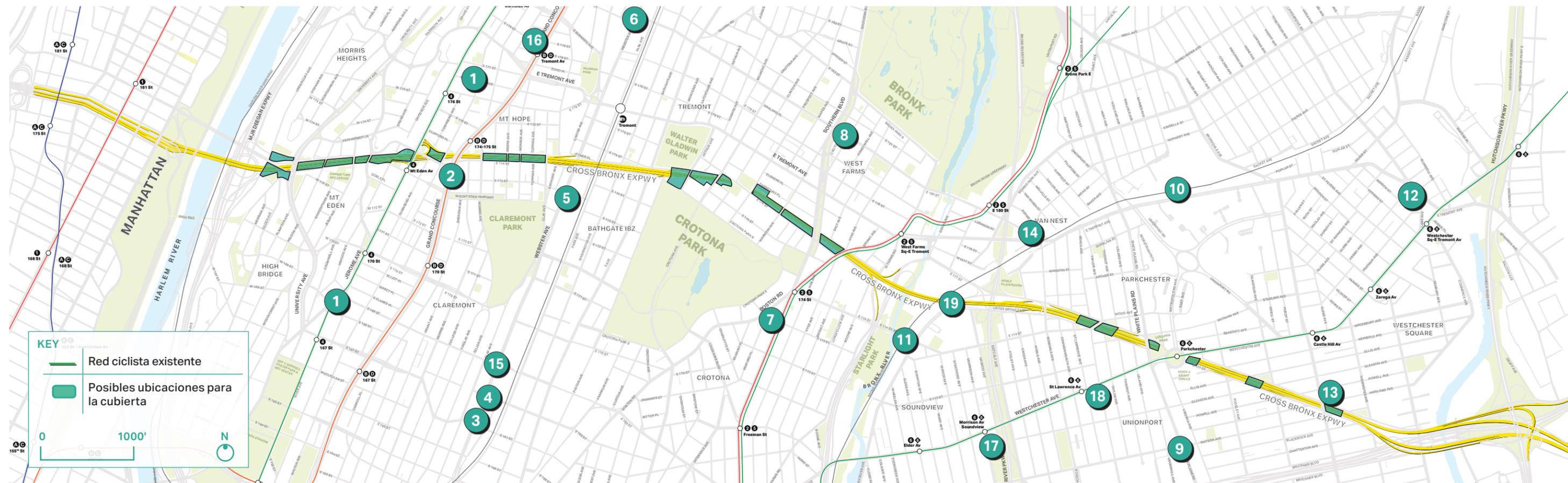


Figura 4.19 Mapa de proyectos y programas a mediano plazo

Estudios de Planificación Comunitaria

Además de los problemas específicos abordados en este estudio, la comunidad destacó oportunidades a nivel de vecindario en toda el área de estudio. La planificación futura involucrará a la comunidad para fomentar la sostenibilidad, la resiliencia climática, el crecimiento de viviendas diversas y el desarrollo económico. NYC Planning y agencias asociadas desarrollan un Plan Industrial para Toda la Ciudad para apoyar una economía industrial moderna y sostenible, incluyendo vecindarios en el corredor del Cross Bronx, como Bathgate IBZ. Otros esfuerzos de planificación podrían centrarse en los ríos Bronx y Harlem.

En respuesta a los hallazgos del estudio Reimagine the Cross Bronx, otros esfuerzos futuros de planificación del vecindario incluyen:



Zonificación y Uso del Suelo

El código de zonificación de NYC regula la forma y tamaño de los edificios y los tipos de uso del suelo permitidos. Los futuros planes comunitarios recopilarán más datos sobre el uso actual del suelo y las prioridades de crecimiento comunitario en los vecindarios a lo largo del Cross Bronx.



Marco para el Acceso al Litoral

El Plan Integral para el Litoral 2021 del DCP estableció un marco de acceso público para aumentar la resiliencia ante inundaciones, promover la sostenibilidad y mejorar la accesibilidad en comunidades costeras, incluidas las de los ríos Harlem y Bronx. La planificación futura podría utilizar este plan y la opinión comunitaria para facilitar el acceso a estas áreas.



Espacio Público

La construcción del Cross Bronx Expressway dejó parcelas de tierra sobrantes a lo largo de la carretera, debajo de pasos elevados y junto a rampas. Estos espacios, en su mayoría inaccesibles y no utilizados, han generado áreas descuidadas y peligrosas. La planificación futura podría identificarlas y trabajar con la comunidad para desarrollar intervenciones estratégicas que las activen y mejoren.



Conceptos a Largo Plazo

Además de las acciones a corto y mediano plazo, el equipo del estudio inició Reimagine the Cross Bronx para identificar soluciones a largo plazo que alivien algunos de los problemas causados por el Cross Bronx Expressway. Durante los dos años de divulgación comunitaria de este estudio, una amplia gama de residentes expresó su deseo de inversiones transformadoras en sus vecindarios. El equipo del estudio escuchó a individuos que desean mejores conexiones dentro y entre sus comunidades. Muchos expresaron frustración por la contaminación acústica y del aire, que genera entornos poco acogedores a lo largo del Cross Bronx, y manifestaron su interés en ver más espacios abiertos.

En respuesta a estas y otras preocupaciones, el equipo del estudio desarrolló una serie de conceptos a largo plazo que podrían agregar nuevas conexiones norte-sur a través del Cross Bronx, proporcionar nuevas opciones de transporte este-oeste, mejorar el flujo de tráfico y la seguridad y crear nuevos espacios públicos. Estos conceptos incluyen, cubrimientos de la autopista, puentes peatonales nuevos o mejorados, rediseño de rampas y reutilización de espacios infrautilizados.

Cada concepto a largo plazo requerirá un estudio extenso adicional, incluyendo trabajo de ingeniería y diseño, análisis de tráfico, revisión ambiental, estimación de costos y participación pública y participación de agencias. También sería necesario identificar y asegurar financiamiento.

Visión General del Cubrimiento de la Autopista

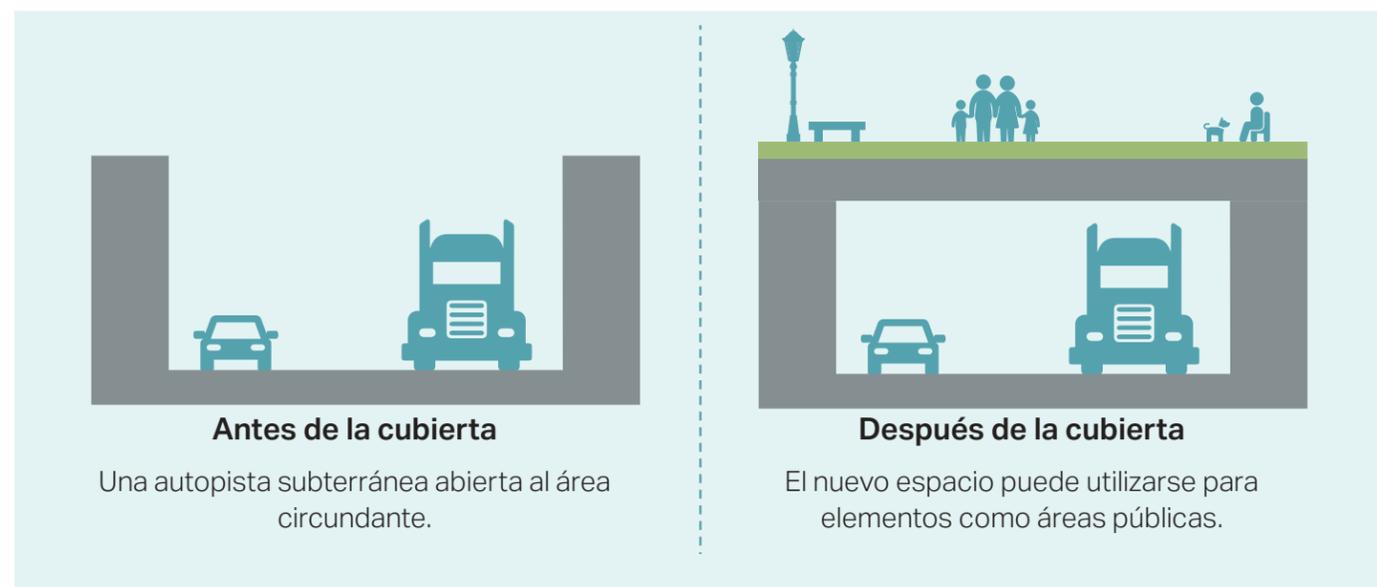
Este estudio incluye conceptos para expandir los espacios abiertos y proporcionar nuevas conexiones a través de posibles cubrimientos de la autopista. Un cubrimiento de autopista (también conocido como deck, stitch o highway lid) sería una importante mejora de infraestructura que permitiría cubrir partes de la autopista que corren bajo tierra. La construcción de cubiertas sobre la autopista puede ser físicamente viable en algunas ubicaciones a lo largo del Cross Bronx Expressway, pero no en todas. Para determinar la viabilidad, se consideraron varios factores físicos, como diferencias de elevación, ancho de la autopista y espacio libre vertical. Cada ubicación potencial requeriría un estudio adicional exhaustivo, incluyendo trabajo de ingeniería y diseño, análisis de tráfico, revisión ambiental, estimación de costos y participación comunitaria y de agencias. También sería necesario identificar y asegurar financiamiento.

Los conceptos a largo plazo consideran los highway caps como herramientas para reconectar la trama urbana, promover el bienestar a través de la expansión de espacios abiertos y mejorar la seguridad vial. En el futuro, se podrían evaluar más a fondo las ubicaciones con el mayor beneficio potencial en términos de espacios abiertos y conexiones mejoradas.

Requisitos Mínimos para la Viabilidad de Ingeniería

Los posibles cubrimientos de autopista descritos en este informe cumplen con los criterios físicos generales que se detallan a continuación. Estos son requisitos mínimos para que una ubicación sea recomendada para un análisis más detallado. Existen limitaciones adicionales específicas del sitio que pueden hacer que un cubrimiento sea inviable.

- La autopista debe estar bajo tierra.
- Debe haber al menos 14.5 pies de espacio libre entre la superficie de la carretera y cualquier elemento superior (señalización, ventilación y el cubrimiento mismo).
- La autopista debe ser lo suficientemente ancha para albergar las columnas necesarias que soporten el cubrimiento sin reducir el número de carriles ni el ancho de los hombros.
- El cubrimiento y sus conexiones deben cumplir con los requisitos de accesibilidad de la ADA.
- Se debe garantizar espacio físico suficiente para los elementos de seguridad contra incendios y evacuación.
- Cualquier túnel o paso subterráneo adyacente debe actualizarse para cumplir con los estándares actuales de seguridad contra incendios y de vida.



Complejidad de Ingeniería y Costos

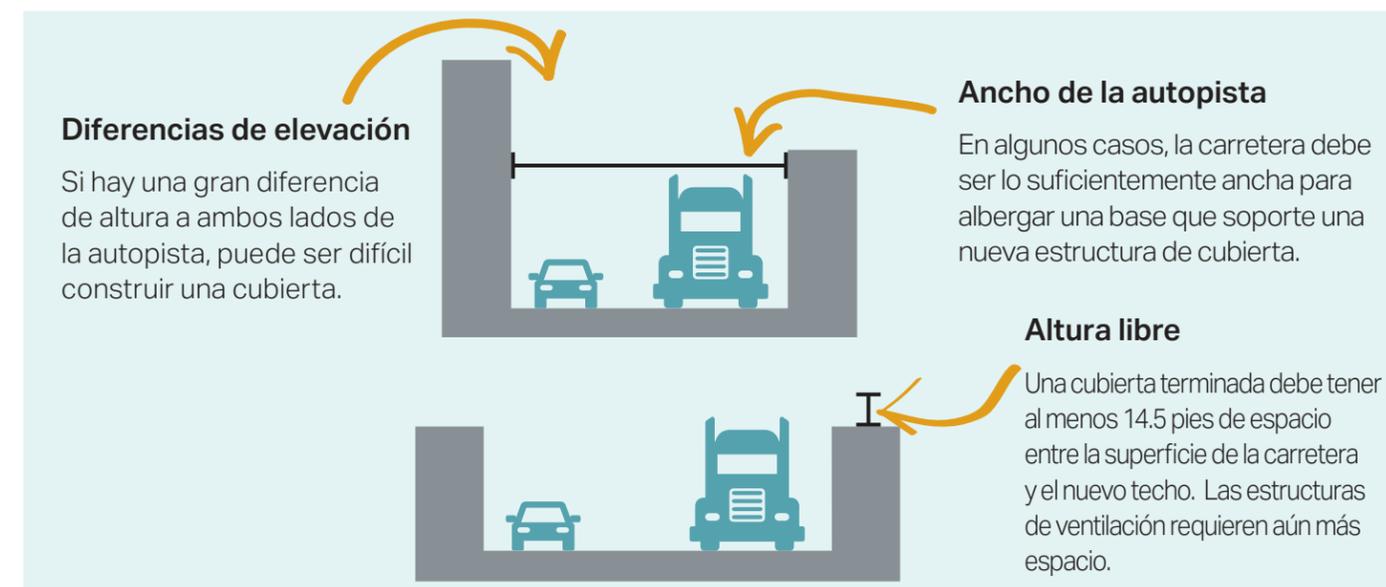
Crear un cubrimiento de autopista es un proyecto de ingeniería y construcción de gran magnitud. Requiere diseño, financiamiento y construcción, con muchas restricciones sobre dónde se puede ubicar y cómo debe diseñarse. Este informe inicia la primera etapa de planificación para posibles conceptos de cubrimiento de la autopista. Aunque los ingenieros han establecido los parámetros básicos de viabilidad, cada posible cubrimiento requeriría su propio proceso de diseño y revisión ambiental.

La construcción de un cubrimiento de autopista presenta un alto nivel de complejidad en ingeniería. Los costos de diseño, ingeniería y construcción para un posible cubrimiento de autopista pueden ascender a miles de millones de dólares. El costo final de un gran proyecto de construcción, como un posible cubrimiento de autopista, depende de muchos factores, lo que hace difícil proporcionar una estimación de costos realista en esta etapa inicial. Por ejemplo, el hecho de que un cubrimiento de autopista sea más pequeño no significa necesariamente que costará menos o tomará menos tiempo en construirse. Algunos cubrimientos pueden costar más o tardar más en construirse debido a áreas de construcción restringidas, topografía y la infraestructura existente.

Cada límite potencial de autopista mencionado en este informe incluye una estimación muy aproximada de la complejidad y el costo de ingeniería en función de los siguientes criterios:

- Duración del proceso (desde planificación hasta apertura).
- Dificultad de construcción.
- Tamaño del cubrimiento.
- Infraestructura temporal necesaria para mantener el tráfico durante la construcción.
- Si el Cross Bronx Expressway necesita ser ampliada para sostener la nueva estructura.

Estos criterios se resumen en orden relativo de magnitud para cada uno de los cubrimientos de autopista potencialmente viables en este informe. Por ejemplo, los cubrimientos de autopista con la mayor complejidad en ingeniería podrían indicar desafíos significativos anticipados en diseño e ingeniería, mientras que aquellos con los costos de construcción más altos podrían señalar grandes desafíos esperados en la construcción. Incluso los cubrimientos de autopista con la menor complejidad relativa en ingeniería o costos aún presentan desafíos de diseño, ingeniería y construcción superiores al promedio en comparación con otros grandes proyectos de infraestructura de transporte.



Ubicaciones Potencialmente Viables para Highway Capping

Basándose en los criterios de viabilidad de ingeniería, el equipo del estudio identificó trece ubicaciones donde un cubrimiento total o parcial de la autopista podría ser viable. Cada ubicación requeriría un estudio adicional para determinar su viabilidad e implementación práctica. También sería necesario identificar y asegurar financiamiento.

- 1 Undercliff Avenue a University Avenue
- 2 University Avenue a Macombs Road
- 3 Macombs Road a Walton Avenue (Jerome Avenue)
- 4 Morris Avenue a Clay Avenue
- 5 Walter Gladwin y Crotona Parks
- 6 Arthur Avenue a Clinton Avenue (Admiral Farragut Playground)
- 7 Prospect Avenue a East edge de Fairmount Playground
- 8 Marmion Avenue a Southern Boulevard
- 9 Crotona Parkway a Boston Road.
- 10 Puente 174th Street Bridge
- 11 Hugh Grant Circle/Virginia Park
- 12 Olmstead Avenue Footbridge
- 13 Castle Hill Avenue al Footbridge

Consideraciones de ingeniería donde Cubrimientos de Autopista no son factibles

Las siguientes ubicaciones no cumplen con los requisitos mínimos para la posible viabilidad.

- 14 Puente Alexander Hamilton a Undercliff Avenue (La autopista está sobre el nivel del suelo.)
- 15 Undercliff Avenue a University Avenue (Podría ser posible un cubrimiento parcial, pero no sería factible uno total debido al intercambio del puente Washington.)
- 16 Walton Avenue a Morris Avenue (Diferencias de elevación entre el paso elevado de Grand Concourse y los puentes Walton Avenue y Morris Avenue hacen que sea imposible crear un espacio abierto de calidad y accesible para discapacitados.)
- 17 Clay Avenue a Fulton Avenue (La autopista está sobre el nivel del suelo.)
- 18 Boston Road a Rosedale Avenue (La autopista está sobre el nivel del suelo.)
- 19 Rosedale Avenue a Street Lawrence Avenue (No hay suficiente espacio sobre la superficie de la carretera.)
- 20 Thieriot Avenue a White Plains Road (No hay suficiente espacio sobre la superficie de la carretera.)
- 21 Pugsley Avenue a Ellis Avenue (No hay suficiente espacio sobre la superficie de la carretera.)
- 22 Gleason Avenue a Haviland Avenue (No hay suficiente espacio sobre la superficie de la carretera.)
- 23 Watson Avenue al Puente Unionport (La autopista está sobre el nivel del suelo.)

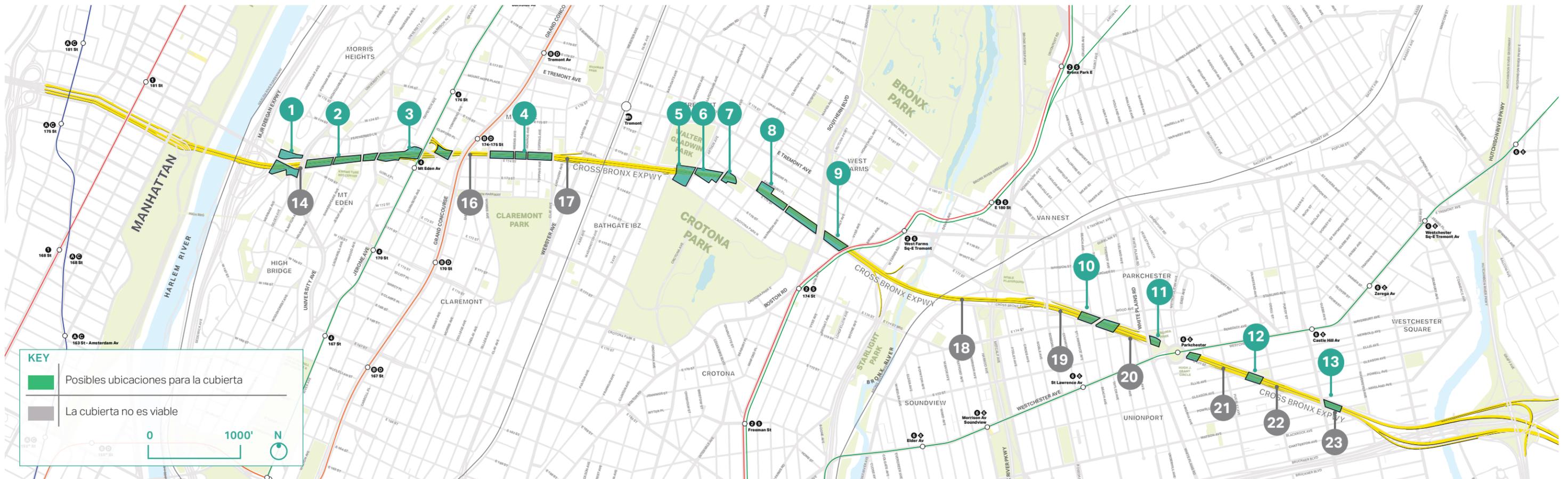
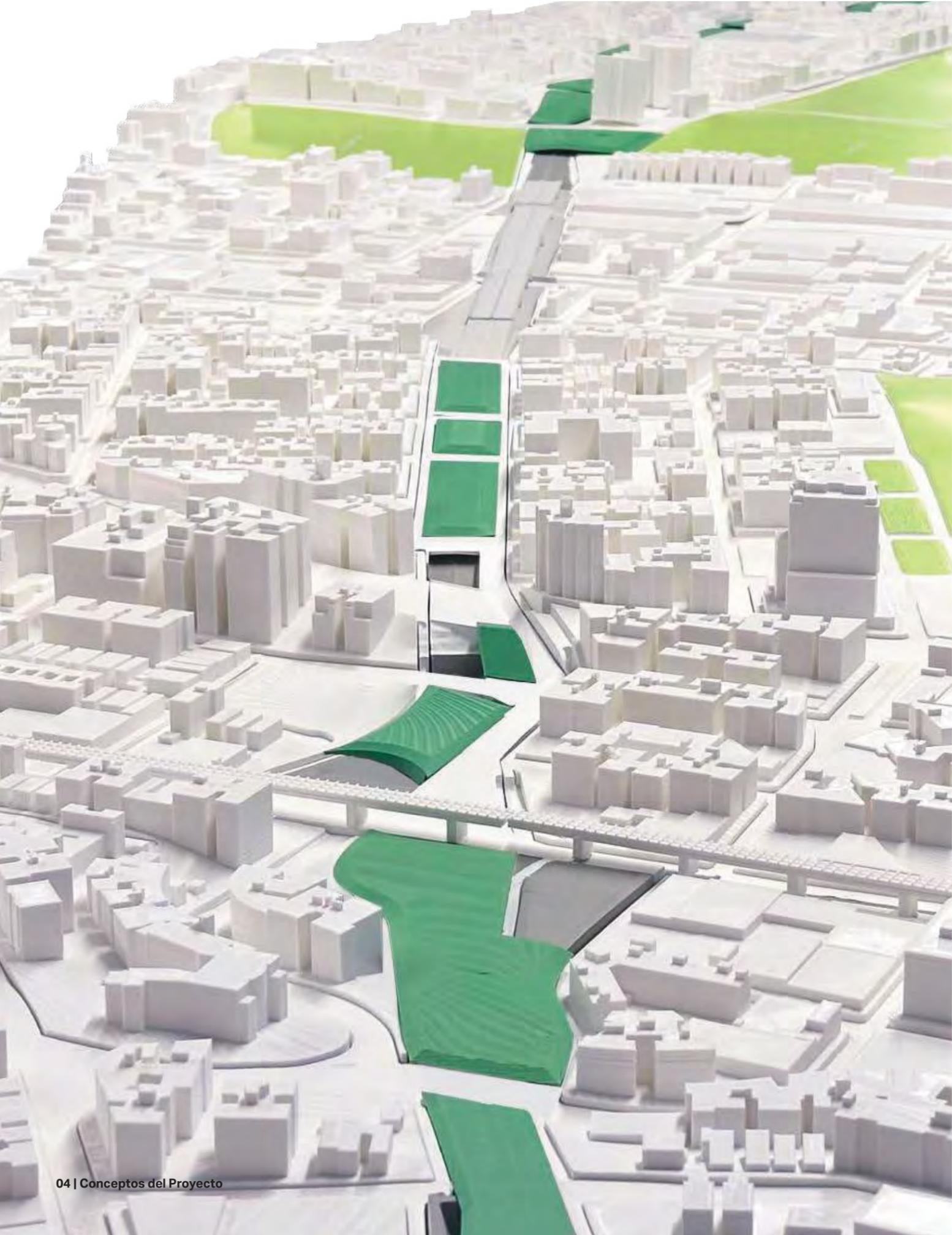


Figura 4.20 Ubicaciones potencialmente viables para la cubierta en la Cross Bronx



Reconectando la cuadrícula urbana: Potenciales cubiertas de autopista entre University Avenue y Jerome Avenue.

Las interrupciones en la cuadrícula urbana limitan las conexiones con el transporte y otros servicios esenciales. Las rampas frecuentes aumentan el riesgo de conflictos entre peatones y vehículos, mientras que las redes incompletas para peatones y ciclistas restringen la movilidad.

En la Sección Oeste, acceder a los trenes 4, B y D es aún más difícil debido a una cuadrícula irregular con pocas conexiones este-oeste. Construir una cubierta de autopista entre University Avenue/EL Grant Highway y Macombs Avenue mejoraría significativamente el acceso al metro.



Figura 4.21 Condición existente



Figura 4.22 Condición futura potencial

Cubierta de autopista potencial: University Avenue/El Grant Highway a Macombs Road

Durante el proceso de participación pública, los residentes señalaron la falta de rutas este-oeste en los vecindarios de Morris Heights y Mount Eden, expresando la necesidad de mayor conectividad. Muchos destacaron que Nelson Road es la única conexión norte-sur en la zona.

La topografía irregular dificulta la movilidad y plantea retos para diseñar y construir espacios abiertos de calidad sobre una cubierta de autopista. Sin embargo, la comunidad enfatizó la necesidad de considerar una cubierta continua para generar nuevos espacios abiertos y reducir la contaminación del aire y el ruido. Existen diversas opciones para mitigar los cambios de elevación, que deberán estudiarse en el contexto del aporte de la comunidad y las agencias.

Una cubierta de autopista en esta ubicación también podría reconfigurar la red urbana, restaurando conexiones este-oeste y norte-sur, mejorando el acceso a los trenes 4, B y D, y fortaleciendo la conectividad con el Washington Bridge y la Harlem River Greenway.



Figura 4.23 Vista hacia el sur desde Plimpton Avenue



Figura 4.24 Condición existente

→ Beneficios potenciales

- Introducir nuevas conexiones este-oeste dentro una cuadrícula desconectada.
- Restaurar conexiones norte-sur con puentes peatonales en Plimpton Avenue y Shakespeare Avenue.
- Mejorar la seguridad peatonal en University Avenue, Nelson Avenue, Jesup Avenue y Macombs Road.

→ Consideraciones

- La posible cubierta tendría que adaptarse a los cambios de elevación tanto en dirección norte-sur como este-oeste, lo que requiere un estudio adicional para diseñar y construir una posible cubierta completa de la autopista que admita espacios abiertos accesibles de alta calidad. Las posibles opciones incluyen terrazas accesibles para discapacitados que incorporen rampas y escaleras para mitigar las elevaciones pronunciadas.
- Este concepto implica complejidad de ingeniería media y costos de construcción elevados, debido a su duración y tamaño (330,000 pies cuadrados, aproximadamente 5.73 campos de fútbol).

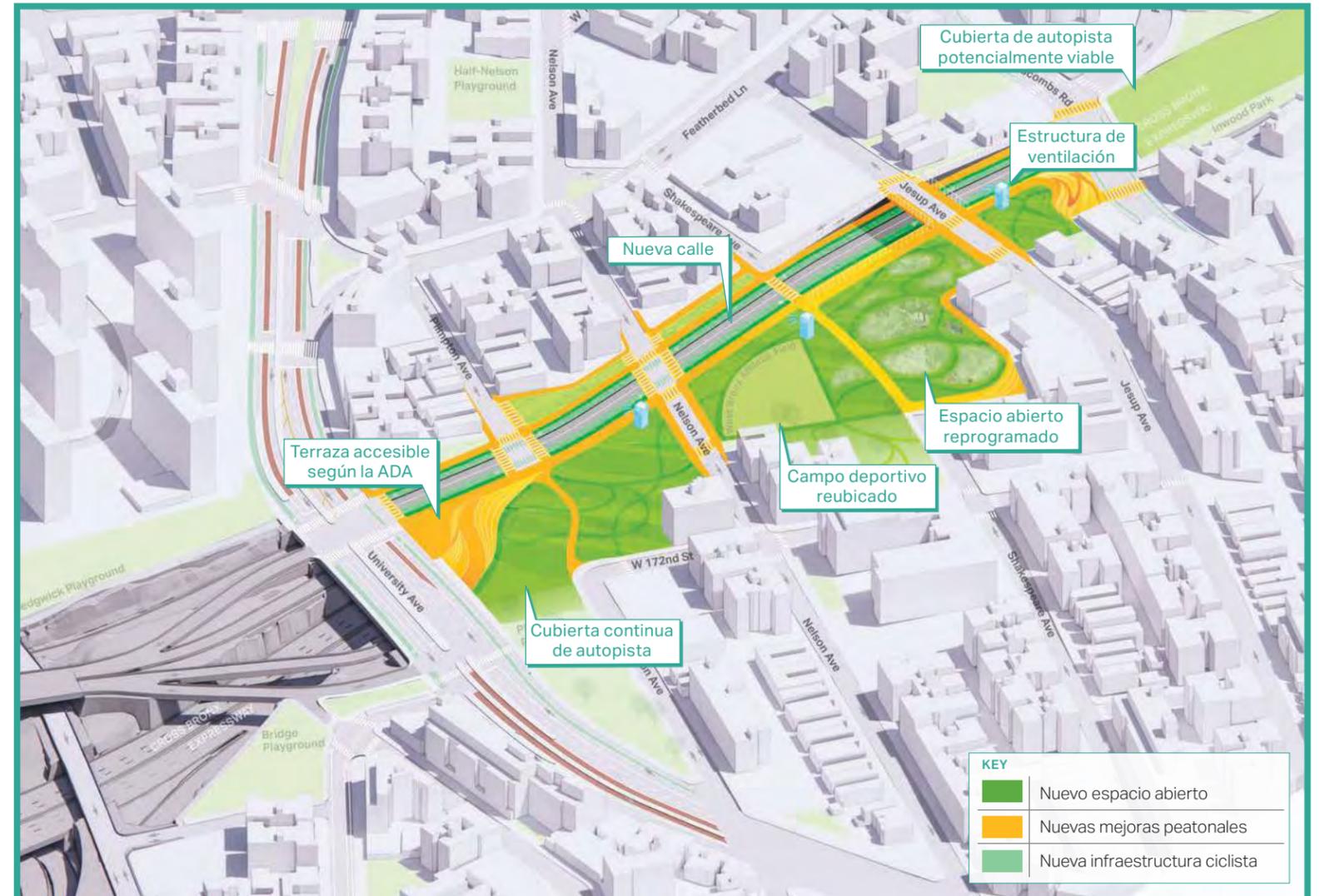


Figura 4.25 Concepto potencial de cubierta de autopista entre University Avenue/Edward L. Grant Highway y Macombs Road

Cubierta de autopista potencial: Macombs Road a Walton Avenue

La comunidad identificó el área entre Macombs Road y Walton Avenue como un centro barrial clave. Sin embargo, los residentes tienen dificultades para acceder a Jennie Jerome Playground e Inwood Park debido a una cuadrícula desconectada, la concentración de rampas de entrada y salida a la autopista y problemas de seguridad peatonal. También describieron estos espacios como desagradables debido a altos niveles de contaminación acústica y exposición directa a el Cross Bronx.

La estación West Mount Eden del tren 4 y los comercios existentes convierten esta zona en un punto de actividad peatonal. La revitalización de Jerome Avenue ha traído nuevas viviendas y mayor demanda de infraestructura peatonal. Cerrar rampas clave y construir una cubierta de autopista en ambos lados de Jerome Avenue podría mejorar la seguridad, aumentar las conexiones para peatones y ciclistas y fortalecer la revitalización económica y la calidad de vida en la zona. También reduciría la contaminación acústica y añadiría espacios abiertos junto a Inwood Park, Featherbenches Park y Jennie Jerome Playground. Además, una nueva escalinata entre Walton Avenue y Grand Concourse podría crear una conexión continua entre la cubierta y Grand Concourse, que está a mayor altura que Walton Avenue.

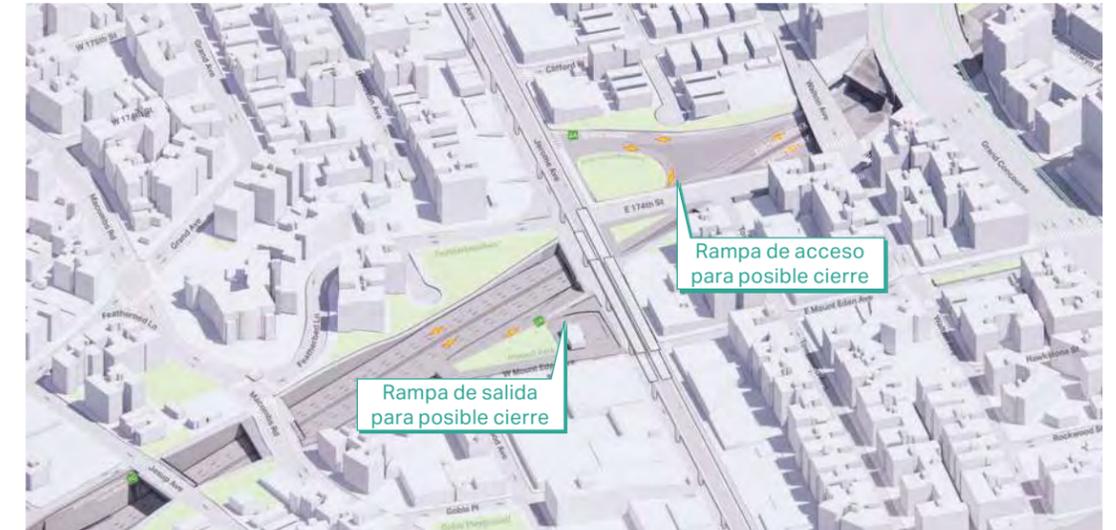


Figura 4.26 Condición existente

→ Beneficios potenciales

- Cerrar rampas permitiría agregar espacios abiertos junto a Inwood Park, Featherbenches Park y Jennie Jerome Playground.
- Crearía nuevos espacios abiertos de gran tamaño (más de cuatro cuadras de este a oeste) en una comunidad densa y con recursos limitados que enfrenta disparidades de salud.
- Reduciría la contaminación acústica en un área residencial densa.
- Restauraría conexiones peatonales norte-sur en Inwood Avenue y Townsend Avenue.
- Crearía una nueva conexión este-oeste para peatones, ciclistas y usuarios de transporte público.
- Mejoraría el acceso a importantes centros de transporte, incluyendo las estaciones Mount Eden Avenue (línea 4), 174-175 Streets (líneas B-D) y varias rutas de autobús en Macombs Road, Jerome Avenue y Grand Concourse.
- Reduciría los conflictos entre peatones y vehículos al cerrar rampas y crear cruces más seguros en un importante nodo de transporte.

→ Consideraciones

- Este concepto implica alta complejidad de ingeniería y costos de construcción elevados debido a la duración de la obra, su tamaño (145,000 pies cuadrados, aproximadamente 2.5 campos de fútbol) y cambios de elevación.
- El cierre de rampas tendría implicaciones en la redistribución del tráfico. Por ejemplo, las rutas alternativas de acceso a Manhattan o a la autopista podrían incluir el Washington Bridge y las rampas de entrada y salida en Webster Avenue. Esta propuesta requeriría un estudio y modelado exhaustivos.

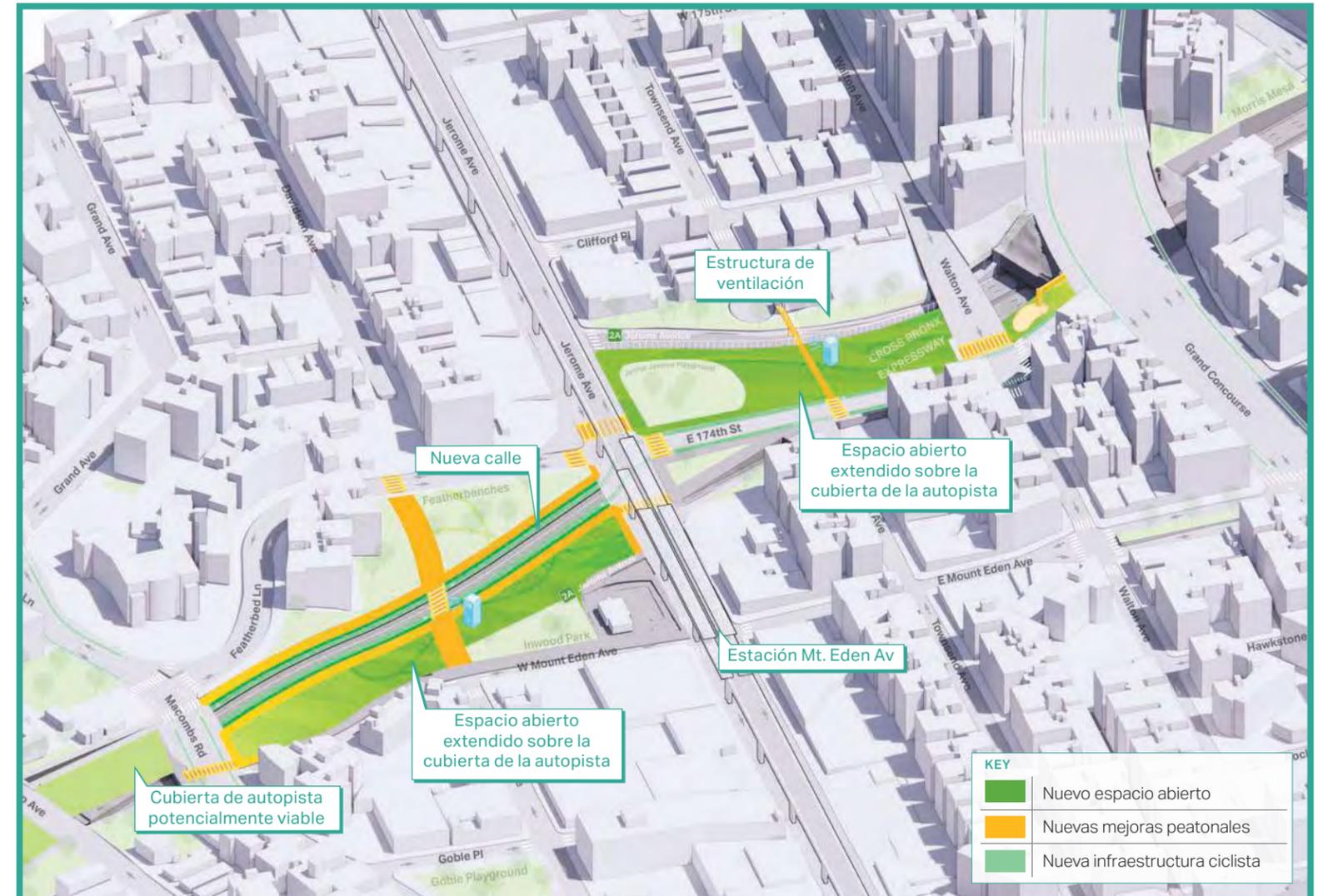


Figura 4.27 Concepto potencial de cubierta de autopista entre Macombs Road y Walton Avenue

Cubrimiento Potencial de la Autopista: Walter Gladwin y Crotona Parks

Walter Gladwin y Crotona Parks originalmente formaban un solo parque continuo. La construcción del Cross Bronx los dividió, pero siguen siendo algunos de los espacios abiertos más grandes e importantes del área de estudio. La comunidad identificó esta ubicación como una de sus principales prioridades para la reconexión. Muchos consideran que el diseño actual de las calles es difícil e inseguro. Las aceras estrechas y los cruces peatonales limitados a menudo carecen de señales o semáforos que protejan a los peatones del tráfico. Tras ver un primer borrador de este concepto, muchos participantes apoyaron la idea de reunir los parques y crear nuevas oportunidades para eventos comunitarios y conexiones entre vecindarios adyacentes.



Figura 4.28 Condición existente

→ Beneficios Potenciales

- Oportunidad de crear un nuevo espacio abierto entre Walter Gladwin y Crotona Parks, actualmente separados por la autopista.
- Mejorar la infraestructura para residentes de una comunidad densamente poblada y con históricas limitaciones de recursos, quienes enfrentan disparidades de salud.
- Restaurar conexiones norte-sur entre los parques y a lo largo de Arthur Avenue.
- Responder a la opinión pública sobre la necesidad de mejorar los espacios de recreación.

→ Consideraciones

- Construir la cubierta de la autopista requeriría cerrar permanentemente East 175th Street entre Arthur Avenue y la rampa de salida en dirección oeste.
- Este concepto implica una baja complejidad de ingeniería y costos de construcción estimados debido a su menor tamaño (90,000 pies cuadrados o aproximadamente 1.5 campos de fútbol) y un tiempo de construcción relativamente corto.
- La cubierta potencial deberá adaptarse a los cambios de elevación entre la sección elevada de la autopista al oeste de Third Avenue y la sección subterránea al este de Arthur Avenue.



Figura 4.29 Condición existente

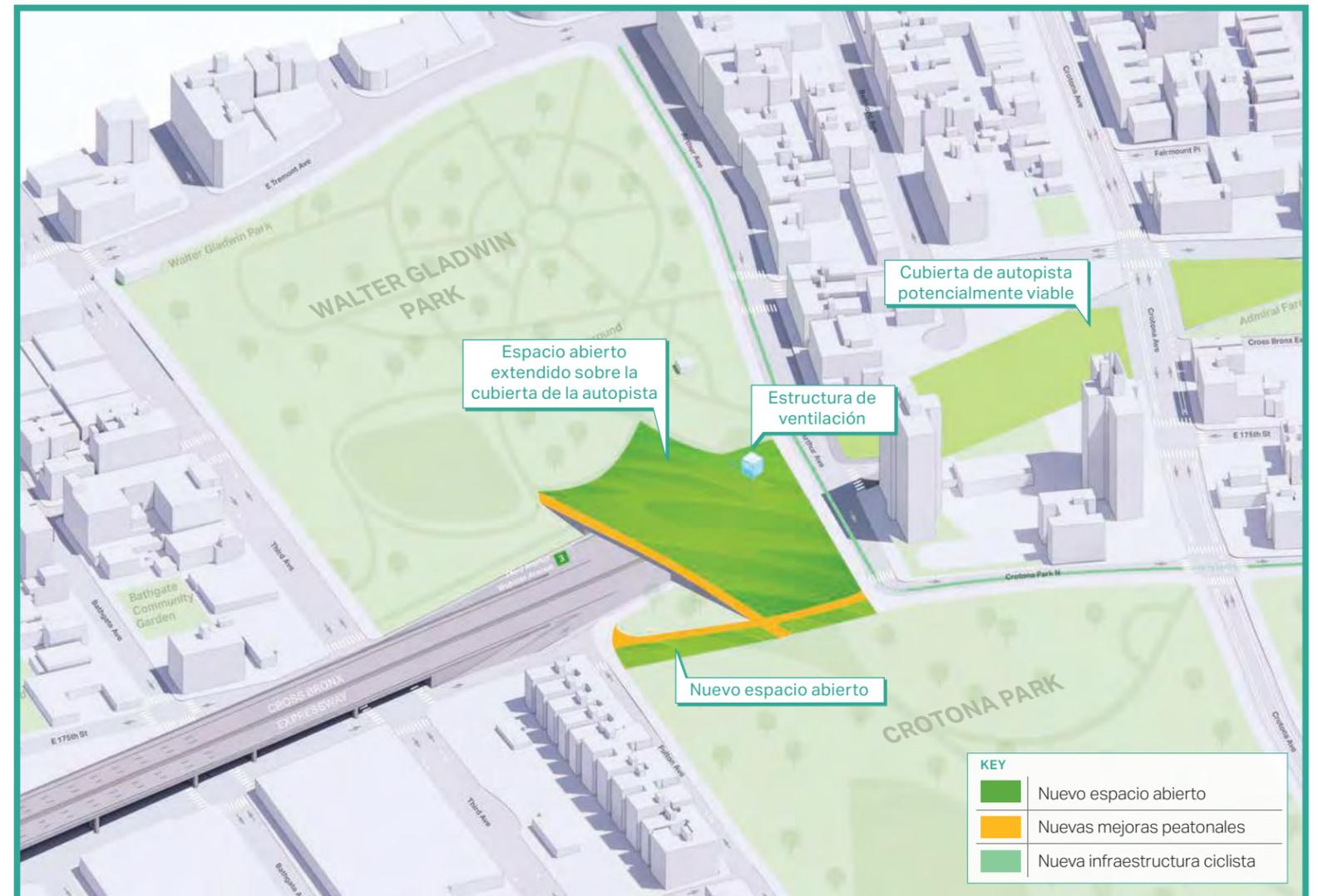


Figura 4.30 Concepto potencial de cubierta de autopista entre los parques Walter Gladwin y Crotona

Cubrimiento Potencial de la Autopista: Crotona Parkway a Boston Road

Southern Boulevard/Crotona Parkway y Boston Road son corredores clave en el Bronx. Sin embargo, los participantes en el proceso de participación comunitaria encontraron desafiantes las intersecciones en esta zona. También identificaron altos niveles de contaminación acústica y falta de áreas verdes, expresando la necesidad de mejorar la infraestructura peatonal entre Crotona Parkway y Boston Road. Un posible cubrimiento con una nueva calle urbana podría mejorar las conexiones para todos los usuarios de la vía y proporcionar un espacio abierto atractivo para las necesidades de la comunidad local.



Figura 4.31 Condición existente

→ Beneficios Potenciales

- Mejorar las conexiones peatonales existentes entre Daly Avenue y Crotona Parkway.
- Crear una nueva conexión vehicular en dirección oeste entre Crotona Parkway y Boston Road a lo largo de East 175th Street.
- Incorporar nuevas conexiones ciclistas entre las arterias clave de Southern Boulevard, Crotona Parkway y Boston Road.

→ Consideraciones

- Este concepto implica una complejidad de ingeniería de nivel medio y costos de construcción estimados debido a la infraestructura vial existente.
- La cubierta potencial abarcaría 65,000 pies cuadrados o aproximadamente 1.13 campos de fútbol.



Figura 4.32 Condición existente

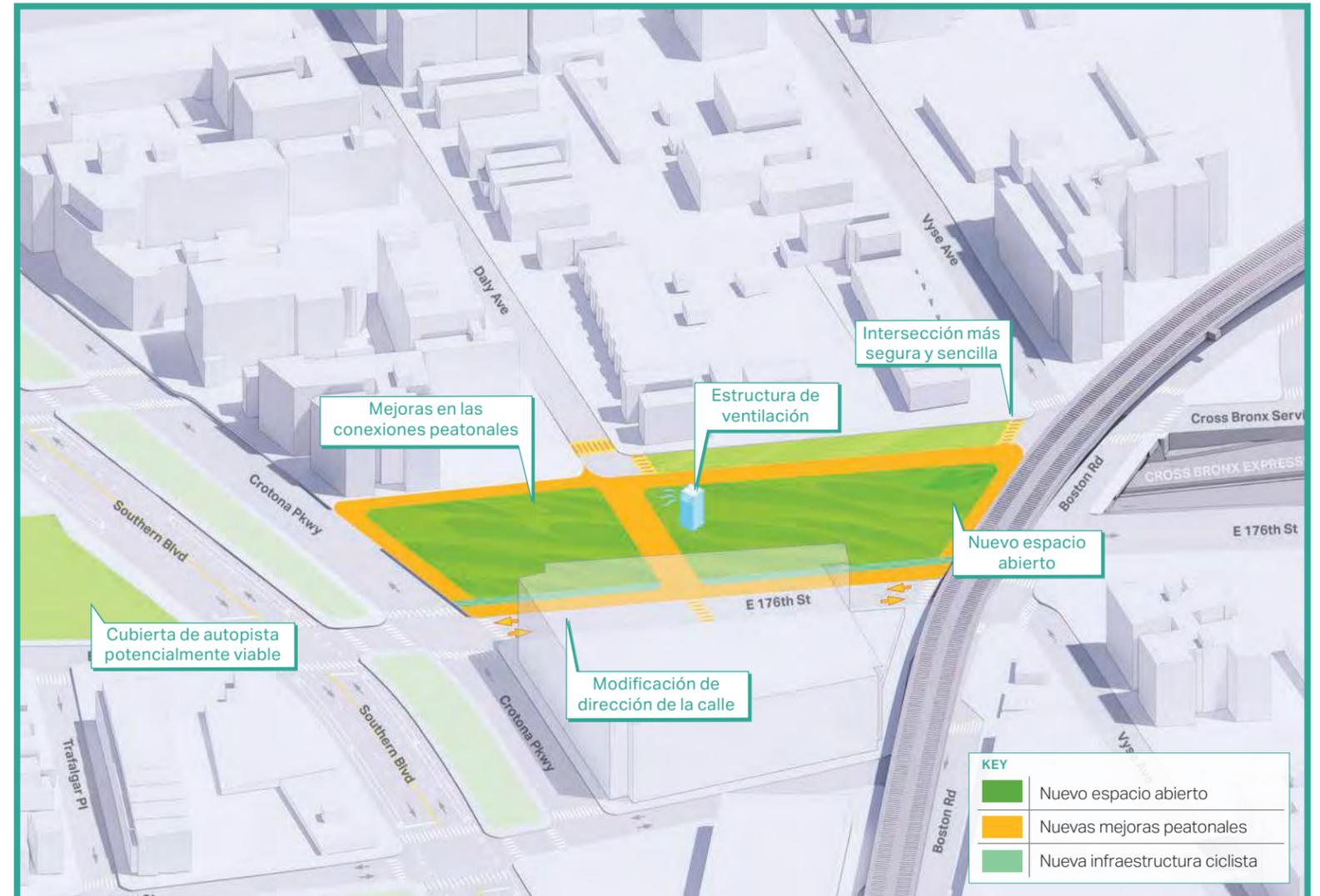


Figura 4.33 Concepto potencial de cubierta de autopista entre Crotona Parkway y Boston Road

Cubrimiento Potencial de la Autopista y Reconfiguración de Rampas: Puente de East 174th Street

En East 174th Street, el tráfico que se incorpora a la autopista genera conflictos, retrasos y desvíos hacia calles locales. Invertir la dirección de las rampas evitaría que los vehículos que salen se crucen peligrosamente con los que ingresan. Este cambio podría mejorar los tiempos de viaje y la seguridad en la autopista y sus alrededores al reducir dichos conflictos. Actualmente, la elevación de las rampas impide construir una cubierta en esta ubicación, pero su rediseño podría permitir la construcción de cubrimientos a ambos lados del puente de East 174th Street. Esta es un área donde la comunidad ha solicitado más espacios verdes y ciclovías. Ampliar el puente mediante un posible cubrimiento podría maximizar los espacios abiertos mientras se introducen conexiones más seguras para peatones y ciclistas.



Figura 4.34 Condición existente

→ Beneficios Potenciales

- Reducir conflictos entre vehículos y peatones, creando cruces más seguros en una intersección controlada.
- Expandir los espacios abiertos y reducir la contaminación acústica mediante la reconfiguración de las rampas para permitir un posible cubrimiento.

→ Consideraciones

- Este concepto implica una complejidad de ingeniería de nivel medio y costos de construcción estimados debido a la duración del proyecto y su tamaño relativo (110,000 pies cuadrados o aproximadamente 2 campos de fútbol).
- Esta cubierta requeriría la reconfiguración de rampas, lo que afectaría el tráfico en la autopista y las calles locales, requiriendo estudios y modelado detallado.



Figura 4.35 Condición existente

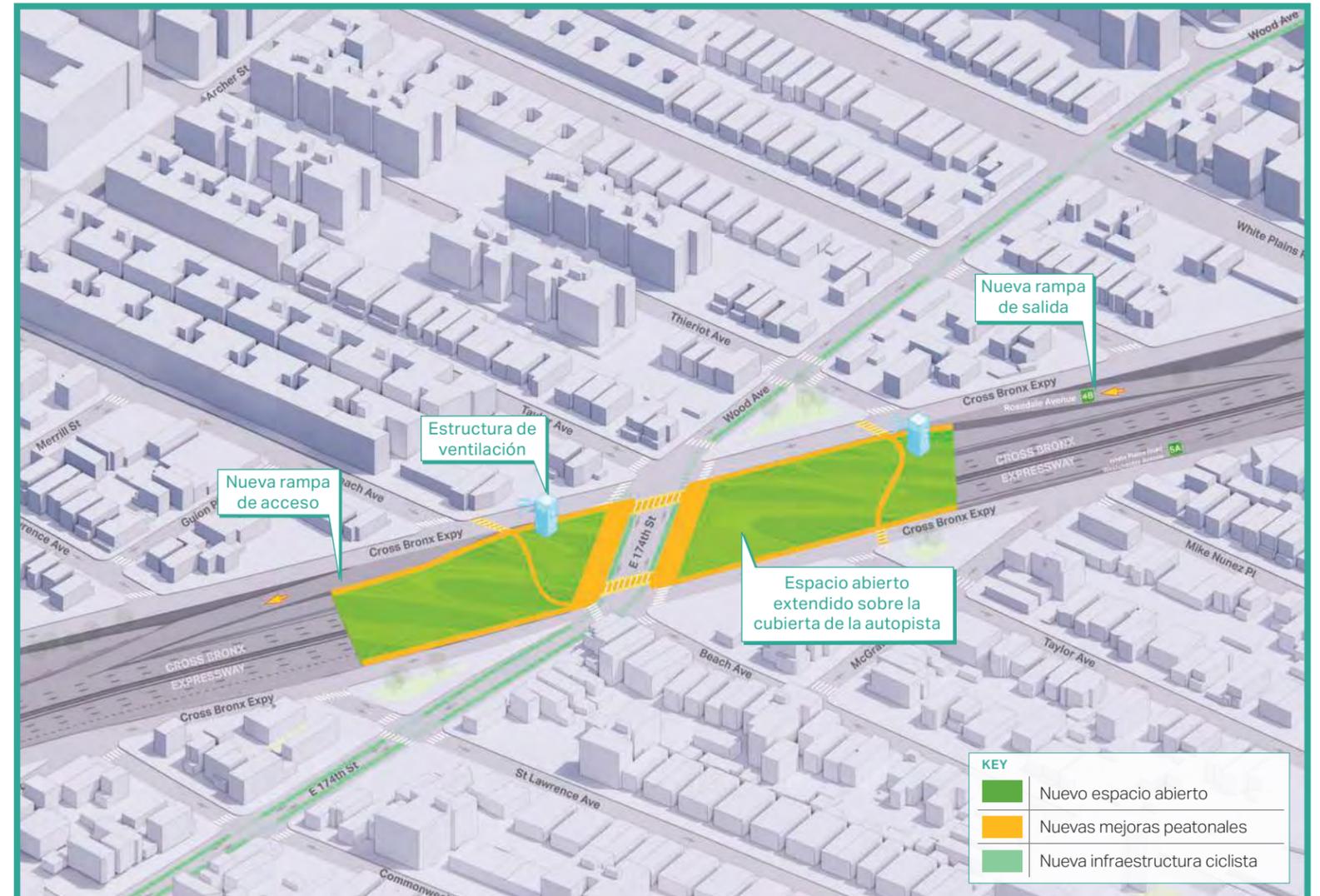


Figura 4.36 Concepto potencial de cubierta de autopista en la calle East 174

Cubrimiento Potencial de la Autopista y Reconfiguración de Rampas: Hugh J. Grant Circle y Virginia Park

Hugh J. Grant Circle también surgió como una de las principales prioridades de la comunidad. Los participantes describieron Virginia Park y Parkchester Circle como activos locales, pero señalaron que la rotonda y las calles cercanas no se sienten seguras. También sugirieron que el estudio se enfoque en mejorar la seguridad peatonal, reducir la contaminación acústica y expandir Virginia Park. Algunos propusieron la creación de un Open Street para mejorar aún más la accesibilidad peatonal.



Figura 4.37 Condición existente

Los conceptos a corto y mediano plazo para esta zona podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad mediante la redistribución del espacio vial para peatones y transporte público (ver [página 65](#) en Proyectos y Programas a Corto Plazo para más detalles). A largo plazo, la construcción de cubrimientos potenciales a ambos lados de Hugh J. Grant Circle podría expandir Virginia Playground y Virginia Park, además de crear nuevos espacios abiertos al este de Hugh Grant Circle.

→ Beneficios Potenciales

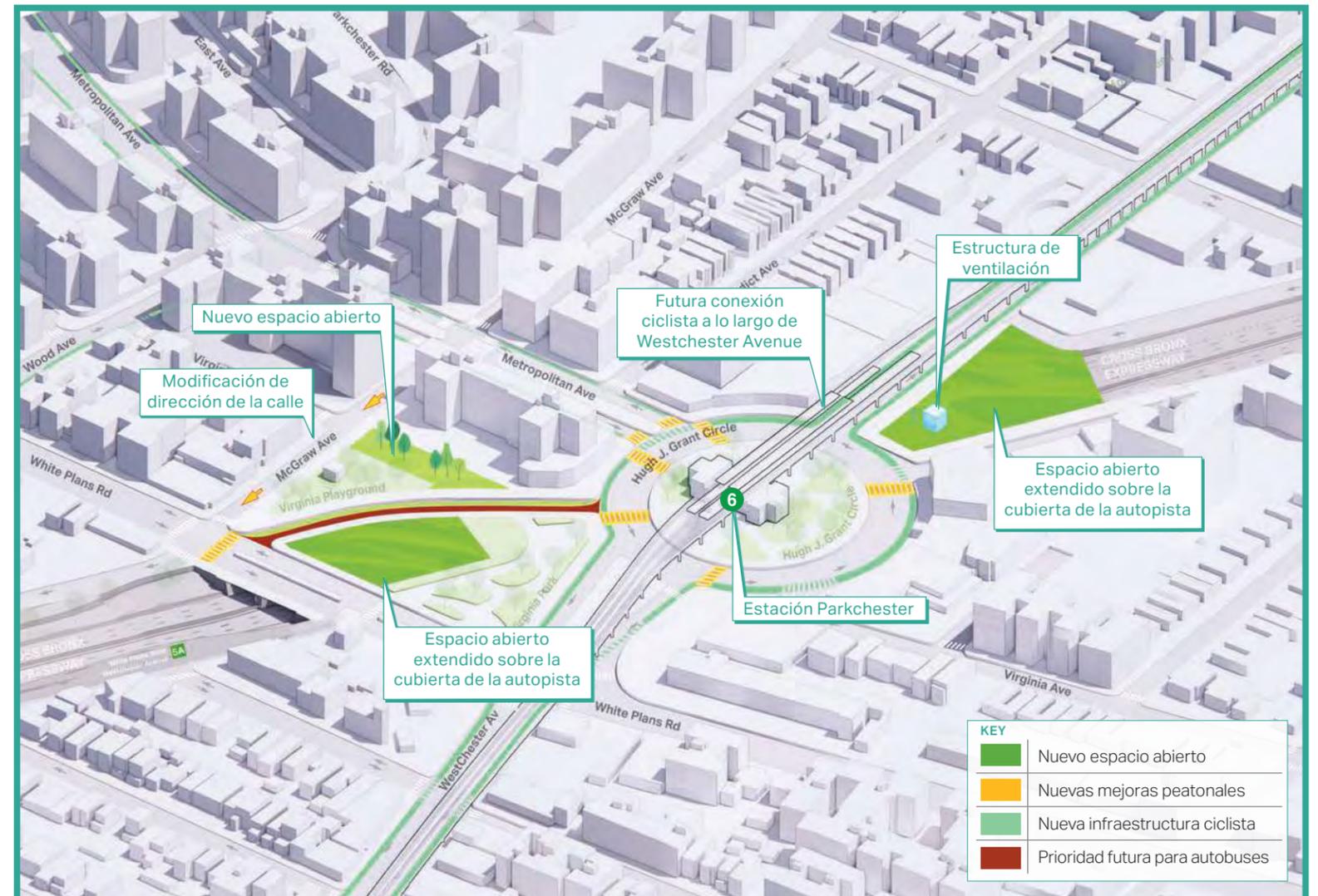
- Expandir dos espacios abiertos: Virginia Playground (a través de los programas Open Street y Plaza del NYC DOT) y Virginia Park (mediante un posible cubrimiento de la autopista).
- Crear un nuevo espacio abierto al este de la rotonda para los residentes del densamente poblado vecindario de Parkchester, una comunidad con recursos limitados.
- Restaurar la conexión norte-sur entre Virginia Avenue y Virginia Playground.
- Mejorar la conectividad y el espacio público cerca de un importante centro de transporte que incluye la estación Parkchester de la línea 6, el autobús Q44 SBS y varias rutas cercanas.
- Mejorar la experiencia para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público con conexiones más seguras y cortas, más áreas verdes y menos contaminación acústica.
- Responder al fuerte deseo comunitario de inversiones en infraestructura.
- Ampliar mejoras a corto y mediano plazo con un posible concepto de cubrimiento a largo plazo.

→ Consideraciones

- El cierre de calles y otras reconfiguraciones viales requerirían estudios y modelado exhaustivos.
- Este concepto implica una alta complejidad de ingeniería y costos de construcción estimados debido a su mayor tamaño (130,000 pies cuadrados o aproximadamente 2.25 campos de fútbol), la extensa infraestructura ferroviaria elevada existente y el espacio vertical limitado debajo de la estación Parkchester.



Figura 4.38 Condición existente



KEY	
■	Nuevo espacio abierto
■	Nuevas mejoras peatonales
■	Nueva infraestructura ciclista
■	Prioridad futura para autobuses

Consideraciones sobre el Cubrimiento de la Autopista

Calidad del Aire y Ventilación

El cubrimiento puede reducir la concentración de contaminantes en ciertas áreas, pero no elimina la contaminación generada por los vehículos. Se necesita ventilación para proporcionar aire fresco dentro de los túneles. El tipo de ventilación utilizada puede influir en la contaminación en los vecindarios cercanos.

Existen varias estrategias para gestionar las emisiones vehiculares. Para un cubrimiento completo de la autopista, se podrían construir estructuras de ventilación que cumplan con los estándares federales de autopistas. La longitud de cada cubrimiento potencial se determinaría en la fase de diseño. Es probable que cualquier túnel de más de 300 pies requiera ventilación mecánica. También deben considerarse regulaciones federales, estatales y municipales sobre normas de seguridad contra incendios.

Ejemplos de Ventilación

Ventilación Pasiva

Para túneles más cortos, es posible que no se requiera ventilación mecánica. El aire del interior del túnel se expulsaría a través de los portales del túnel (entradas y salidas) y/o mediante rejillas de ventilación adicionales, como se muestra en la *Figura 4.40*. Estos sistemas son los más fáciles de construir y mantener, pero no funcionan en todas las situaciones.



Figura 4.40 Estructuras de ventilación pasiva para un túnel corto cerca de Prospect Playground en el Bronx

Ventilación Activa

Las edificaciones de ventilación, como la estructura mostrada en la *Figura 4.41*, contienen ventiladores y otros elementos mecánicos necesarios para mantener el aire dentro del túnel en condiciones seguras para los conductores. Estas instalaciones suelen ser necesarias para túneles más largos. El tamaño y la ubicación de estas estructuras dependen del diseño final del túnel. Los ingenieros siguen normas regulatorias y realizan análisis para determinar cuánta circulación de aire se necesita para garantizar una calidad del aire segura dentro del túnel.

Estructuras más altas, como las que se muestran en la *Figura 4.42*, pueden ser necesarias para albergar los elementos mecánicos de mayor tamaño requeridos en túneles particularmente largos o con alto tráfico.³⁰ También pueden utilizarse en áreas densamente pobladas donde las emisiones deben dispersarse a mayor altura. La velocidad del viento en altitudes más altas ayuda a distribuir las emisiones por encima de la zona habitada y sobre un área mucho más extensa que los sistemas de ventilación a nivel del suelo. Sin embargo, estas estructuras son costosas de construir y mantener, además de que pueden generar un impacto visual significativo.

Consideraciones sobre la contaminación acústica

El cubrimiento puede reducir la contaminación acústica local al actuar como barrera entre la autopista y las áreas circundantes, bloqueando el paso directo de las ondas sonoras. La comunidad ha expresado interés en utilizar vegetación y árboles para mitigar el ruido y mejorar el entorno urbano alrededor de la autopista.

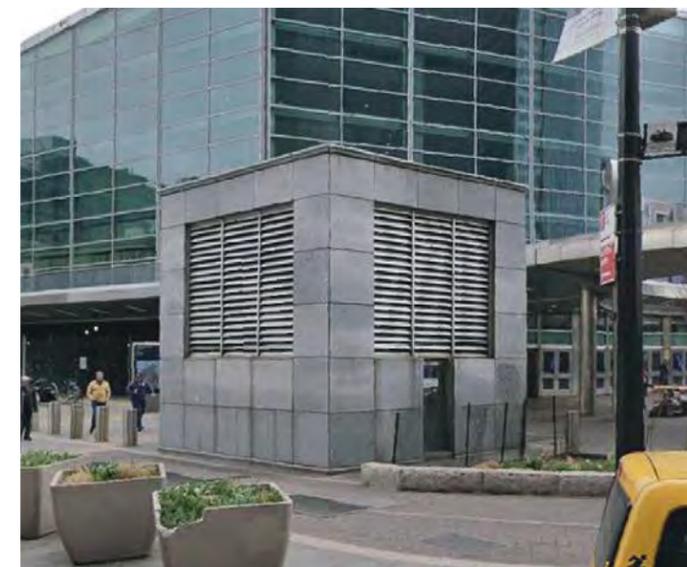


Figura 4.41 Una de las cuatro estructuras de ventilación del paso subterráneo de Battery Park

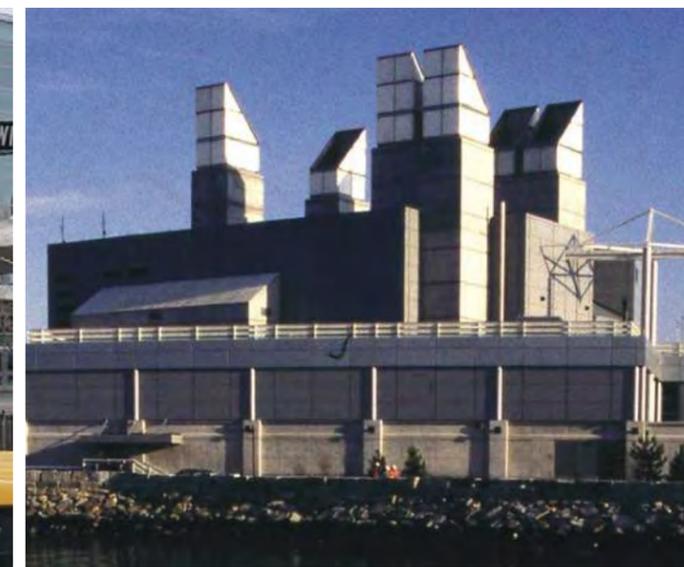


Figura 4.42 Edificio de ventilación No. 6 para la Central Artery en Boston

30 Hubert Murray. (n.d.). Ventilation Building #6, Boston Martine Industrial Port (Barrientos), <https://www.hubertmurray.net/architecture/centralartery>

Activación del Espacio Bajo la Estructura Elevada entre Webster Avenue y Third Avenue

El Cross Bronx Expressway se eleva sobre las calles de superficie entre Webster Avenue y Third Avenue, lo que presenta oportunidades potenciales para reimaginar este espacio infrautilizado y responder a las necesidades identificadas por la comunidad.

Entre Clay Avenue y Arthur Avenue, la autopista emerge del suelo y se convierte en una carretera elevada al pasar sobre las vías del Metro-North Railroad. Esta estructura elevada crea un área subutilizada debajo de la autopista, desde Webster Avenue hasta Park Avenue South y desde Park Avenue North hasta Third Avenue. Durante los recorridos a pie organizados en la ronda de Identificación de Problemas, los participantes describieron estos espacios como aislados, inseguros y desaprovechados. Muchos creen que, con inversión y cuidado, estos espacios podrían contribuir positivamente a las comunidades cercanas.

En particular, el espacio bajo la autopista entre Webster Avenue y Third Avenue presenta oportunidades únicas para programar actividades y servicios que complementen los usos comerciales cercanos y activen un área actualmente vacía. El espacio podría albergar usos relacionados con la gestión de carga, como microcentros y casilleros públicos de entrega. Estas instalaciones apoyarían la gestión de vehículos de carga al centralizar las actividades de entrega. Además, la adición de infraestructura de carga para vehículos eléctricos bajo la estructura elevada podría aumentar la cantidad de estaciones de carga en el área y fomentar la transición de vehículos de carga y particulares a fuentes de energía sostenibles y de bajas emisiones.



Figura 4.43 Infraestructura municipal de carga para vehículos eléctricos



Figura 4.44 Condición existente

→ Potenciales Beneficios

- Mejora la gestión de carga en la autopista y en las rutas de camiones locales.
- Aumenta la infraestructura de carga para vehículos eléctricos, apoyando la adopción de vehículos de bajas emisiones y mejorando la calidad del aire circundante.
- Apoya el uso comercial de la zona.
- Crea nuevos espacios cívicos y públicos, activando áreas actualmente subutilizadas.

→ Consideraciones

- Se necesita un estudio adicional para analizar las condiciones existentes, garantizar que haya espacio adecuado para el acceso y circulación de vehículos de carga, y evaluar la interacción con la infraestructura de prioridad para autobuses.
- Las propuestas requerirían revisión adicional para garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad, como la protección estructural superior. Cualquier nuevo uso debe garantizar que no interfiera con la operación y mantenimiento seguro de la autopista. Cualquier elemento inflamable o explosivo, como la infraestructura de carga para vehículos eléctricos, debe cumplir con las regulaciones federales de seguridad.

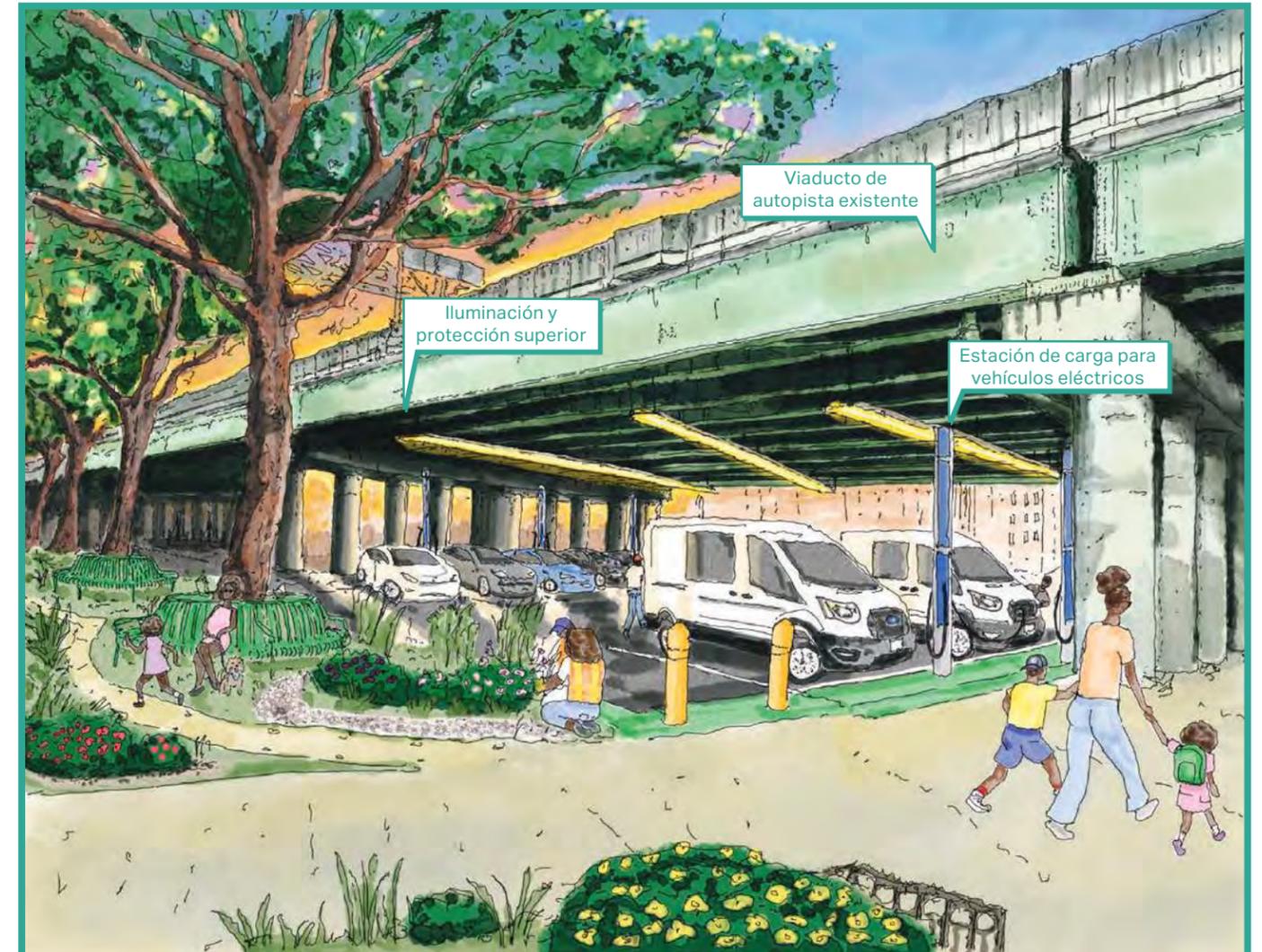


Figura 4.45 Ilustración de la activación bajo la estructura elevada entre Webster Avenue y 3rd Avenue

Conexión donde no es factible una cubierta de autopista: Puente peatonal de Olmstead Avenue

Cuando no es posible construir una cubierta de autopista, otras inversiones futuras pueden incluir la mejora de cruces peatonales para hacerlos totalmente accesibles e integrar infraestructura ciclista. Los participantes mencionaron que la pasarela peatonal de Olmstead Avenue es una conexión clave en una zona donde muchas calles locales de norte a sur están interrumpidas por el Cross Bronx Expressway. También expresaron preocupaciones sobre la seguridad de la estructura actual y el deseo de mejorar la calidad de las aceras y su accesibilidad. Este cruce peatonal podría ampliarse a al menos 25 pies de ancho, mejorando la visibilidad y proporcionando espacio dedicado para ciclistas.



Figura 4.46 Condición existente del puente peatonal de Olmstead Avenue



Figura 4.47 Concepto potencial para la mejora del puente peatonal de Olmstead Avenue

Prioridades para Futuras Inversiones

Los estudios futuros evaluarán el beneficio relativo de cada posible cubrimiento de la autopista. Se utilizarán las siguientes métricas para determinar cómo los cambios en la infraestructura pueden generar nuevos espacios abiertos para recreación o vivienda y mejorar la calidad de vida en torno a el Cross Bronx Expressway:

→ Conexiones

Restaurar el acceso peatonal y ciclista y mejorar el acceso al transporte público a lo largo de la autopista.

→ Destinos

Mejorar conexiones con recursos comunitarios como escuelas, piscinas, bibliotecas y centros comunitarios.

→ Complejidad de Ingeniería

Evaluar el esfuerzo relativo requerido para diseñar y construir cada cubrimiento.

→ Justicia Ambiental

Mitigar riesgos como inundaciones, contaminación acústica y calor extremo.

→ Equidad

Invertir en comunidades históricamente desatendidas.

→ Financiamiento y Costo

Comparar el costo relativo de cada cubrimiento con la disponibilidad de fondos.

→ Salud

Mejorar infraestructura en comunidades con desigualdades en salud.

→ Espacio Abierto

Ampliar o crear nuevos espacios abiertos en áreas con acceso limitado.

→ Opinión Pública

Alinear los planes con comentarios y preocupaciones de residentes, socios, grupos de trabajo y funcionarios electos.

→ Densidad Residencial

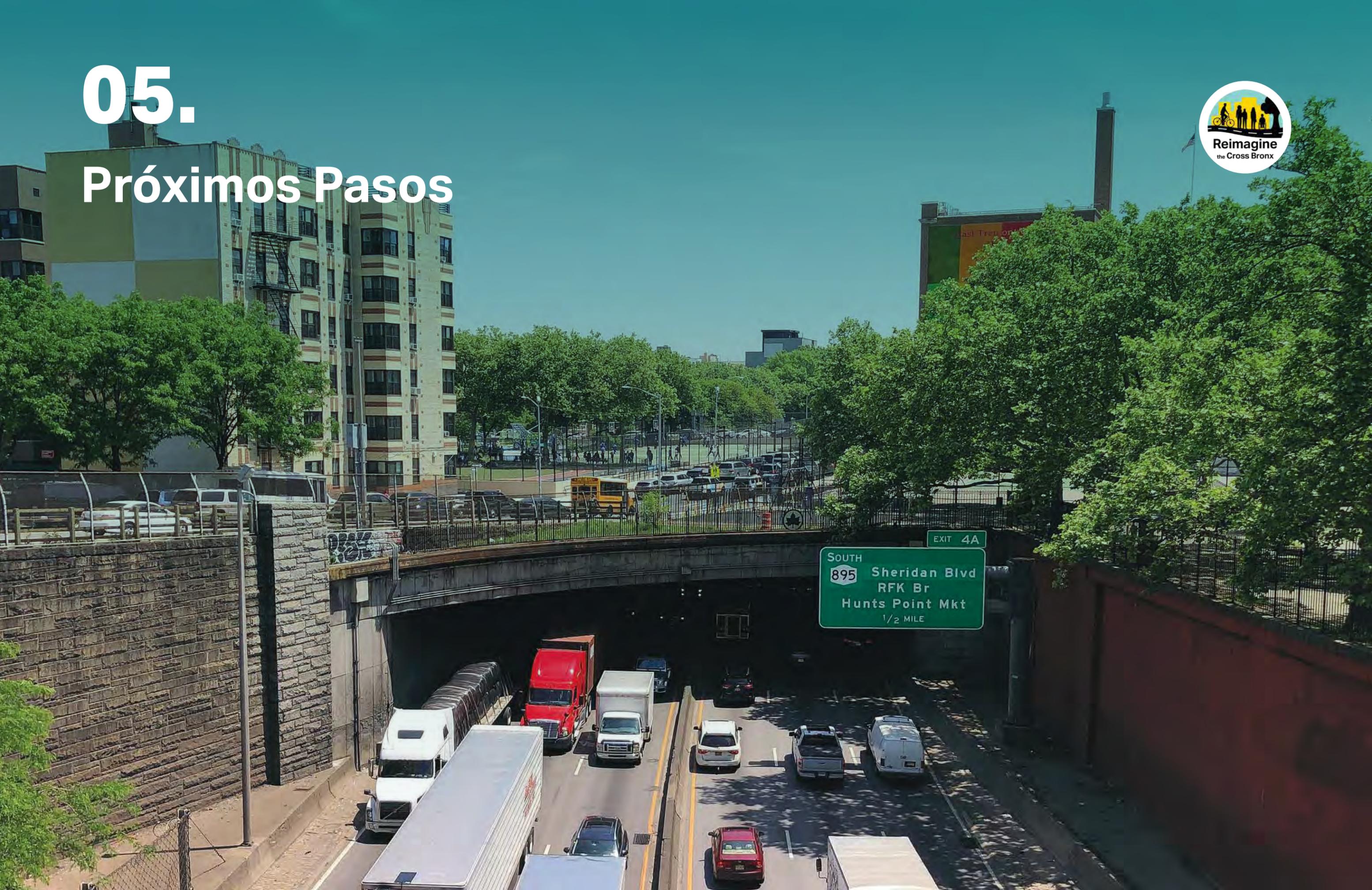
Garantizar que los cubrimientos beneficien al mayor número posible de personas.

→ Seguridad Vial

Reducir conflictos vehiculares y proporcionar espacios seguros para peatones y ciclistas.

05.

Próximos Pasos



Mejoras Inmediatas para Implementación

Varios proyectos y programas a corto plazo comenzarán en 2025. La implementación de mejoras en calles y programas comunitarios requerirá coordinación con agencias asociadas y residentes. Además, se continuará con la implementación de medidas financiadas por el Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (CBDTP, o congestion pricing), incluyendo nuevos programas de asma y la expansión de iniciativas como Entregas Fuera de Horario y Camiones Limpios en el Sur del Bronx.

Proceso de Implementación de Proyectos de Diseño de Calles

Los proyectos de mejora de calles generalmente siguen un enfoque de tres fases: planificación, diseño e implementación, con participación comunitaria en cada etapa.



Planificación

Si aún no han comenzado, los proyectos de diseño de calles a corto plazo iniciarán la fase de planificación en 2025. Se realizarán visitas al sitio, trabajo con partes interesadas y recopilación de información sobre patrones de tráfico y geometría vial. También se llevarán a cabo estudios para comprender las condiciones actuales y evaluar la viabilidad de posibles conceptos de diseño. A través de análisis y conversaciones con la comunidad, el NYC DOT refinará los objetivos y opciones de diseño para cada propuesta.



Diseño

Después de la planificación, el personal del NYC DOT desarrollará los diseños, presentará opciones al público y consultará con agencias gubernamentales. Mediante un proceso iterativo, el NYC DOT evaluará cómo los diseños podrían afectar futuras condiciones y realizará ajustes según sea necesario.



Implementación

Una vez finalizado el diseño, el NYC DOT o sus contratistas ejecutarán el proyecto. La temporada de construcción suele ser de abril a noviembre. Después de la construcción, el NYC DOT monitoreará los resultados mediante análisis de datos de colisiones y movilidad antes y después de la implementación, realizando ajustes si surgen problemas.

Iniciativas a Nivel de Corredor

Cada agencia del equipo del estudio tiene sus propias metas y programas. Las siguientes iniciativas representan esfuerzos dirigidos a expandir estos programas en los vecindarios alrededor del Cross Bronx. Cada iniciativa tendrá su propio proceso de implementación.

Gestión de Transporte de Carga

El NYC DOT continuará colaborando con la industria y socios locales para expandir programas de entregas fuera de horario, microcentros y casilleros de almacenamiento en el área de estudio. Además, trabajará en la identificación de sitios potenciales para infraestructura de electrificación de camiones en las Zonas Industriales de Bathgate y Zerega (IBZs). También se está avanzando en la expansión del Programa de Camiones Limpios a nivel municipal, ofreciendo incentivos para que los propietarios reemplacen vehículos contaminantes con modelos más limpios.

Estrategias para la Gestión del Tráfico

El NYS DOT continuará desarrollando proyectos para mejorar la congestión en la autopista y evitar desbordes de tráfico en calles locales. Actualmente, se está implementando un Nuevo Sistema de Soporte para la Toma de Decisiones, y el proyecto Gestión Activa del Tráfico en el Cross Bronx Expressway está en construcción, con fecha estimada de finalización en septiembre de 2026. Estrategias como cierres y reconfiguración de rampas requerirán estudios y modelado detallado para evaluar los impactos en la red de tráfico.

También se avanzará en Iniciativas de Gestión de Demanda de Transporte (TDM) con los siguientes pasos:

Campañas de Carpool y Vanpool:

- Establecer grupos de carpool entre empresas, comunidades residenciales y grupos religiosos.
- Colaborar con organizaciones locales para promover el uso compartido de vehículos.
- Organizar talleres y eventos comunitarios sobre los beneficios ambientales y económicos del carpooling.

Promoción del Uso de Transporte Público y Bicicletas:

- Trabajar con empleadores para desarrollar programas de teletrabajo con incentivos.
- Crear un kit de herramientas para empleadores con políticas modelo y recomendaciones tecnológicas.
- Promover subsidios o incentivos para fomentar la adopción del teletrabajo.

Estudios de Uso de Suelo

El NYC DCP recopilará datos sobre el uso del suelo mediante observación, registro y categorización de los diferentes usos actuales. Estos estudios analizarán el zonificación existente y el uso de suelo en relación con las necesidades de acceso a servicios esenciales, vivienda y desarrollo económico. Se dará prioridad a áreas como los litorales de los ríos Bronx y Harlem, así como a zonas comerciales e industriales como Bathgate, con el objetivo de crear espacios urbanos más dinámicos, equitativos y sostenibles.

Archivo de Historias Comunitarias

El NYC DCP trabajará con estudiantes de preparatoria para organizar conversaciones entre residentes que vivieron la construcción del Cross Bronx Expressway y aquellos que la experimentan hoy en día. Estas conversaciones serán grabadas, transcritas y compartidas a través de un portal en línea, convirtiéndose en un recurso clave para la planificación futura a nivel de vecindario y corredor.

Áreas de Oportunidad para Brownfields

El NYC Planning, junto con la Oficina de Remediación Ambiental del Alcalde (MOER) y el Departamento de Estado de Nueva York (NYS DOS), organizará una sesión informativa sobre el programa de Subvenciones para la Planificación de Áreas de Oportunidad para Brownfields. Esta subvención podría financiar esfuerzos de planificación comunitaria para el desarrollo futuro en el corredor del Cross Bronx Expressway.

Proyectos de Capital a Mediano Plazo

Los proyectos de capital a mediano plazo pueden implementarse mediante procesos de planificación y fuentes de financiamiento existentes. Agencias municipales ya han avanzado estos proyectos en sus etapas iniciales de planificación y actualmente están realizando trabajos más detallados de diseño y selección de ubicaciones. Algunos de estos proyectos también establecen los primeros pasos para futuras inversiones en infraestructura a largo plazo.



Figura 5.1 Autopista Cross Bronx en la intersección de la Avenida Arthur y la Calle 175 Este

Transformaciones en la Infraestructura

La planificación, diseño e implementación de proyectos a largo plazo, incluidos los cubrimientos de la autopista, requerirán financiamiento municipal, estatal y federal. Con los fondos adjudicados, avanzarán los procesos de planificación, diseño y construcción. Cada concepto demandará estudios de ingeniería, diseño, revisión ambiental y participación comunitaria. Los proyectos de infraestructura a gran escala son complejos y requieren coordinación entre comunidad y agencias gubernamentales. Para cumplir los objetivos del estudio y mejorar conectividad, seguridad y salud, será clave fortalecer las relaciones comunitarias en la planificación.

En su discurso sobre el Estado del Estado, la gobernadora Hochul anunció planes para construir sobre este estudio de visión mediante la asignación de recursos para llevar a cabo un estudio de Planificación y Enlace Ambiental (PEL). El NYSDOT liderará el estudio PEL en coordinación con la Ciudad de Nueva York y otros actores locales para evaluar opciones, incluida la posibilidad de cubrir partes del Cross Bronx Expressway. El Plan de Enlace Ambiental (PEL) de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) proporciona un marco para una toma de decisiones de transporte colaborativa e integrada. El PEL utiliza la información, el análisis y los productos desarrollados en la fase de planificación para informar el proceso de revisión ambiental, incluido el cumplimiento de la Ley Nacional de Política Ambiental de 1969 (NEPA). Este enfoque puede evitar la duplicación de esfuerzos y agilizar los procesos de revisión ambiental, reduciendo el tiempo entre la planificación y la construcción de un proyecto.

Inversión en el Cross Bronx Expressway

Los conceptos de infraestructura transformadora a largo plazo, incluidos los cubrimientos propuestos de la autopista, requerirán financiamiento significativo de los gobiernos local, estatal y federal.

Recursos Federales de Financiamiento

Para asegurar financiamiento federal que permita implementar los conceptos de largo plazo identificados en el estudio, el equipo del estudio seguirá una estrategia de financiamiento integral. Esta estrategia considerará el acceso a programas de financiamiento discrecionales y por fórmula disponibles a través del USDOT, FHWA y FTA, incluyendo fondos federales administrados por NYMTC y NYSDOT, en la medida en que dichos fondos sean aplicables a este tipo de proyectos. El estudio Reimagine the Cross Bronx fue financiado por una Subvención de Planificación del Programa RAISE (Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity) del USDOT. Otras comunidades han utilizado con éxito estos fondos para proyectos de construcción que crean conexiones comunitarias transformadoras.

El Bipartisan Infrastructure Law (BIL) ofrece programas como el Reconnecting Communities and Neighborhoods (RCN), que podría financiar los conceptos de largo plazo descritos en este estudio. Tanto el RCN como el RAISE son ejemplos de programas de subvenciones discrecionales federales. La implementación de estos conceptos requerirá una estrategia sostenida que combine fondos federales discrecionales y por fórmula, junto con recursos no federales. A largo plazo, el financiamiento de la FHWA por fórmula sigue siendo la fuente más confiable de fondos federales para proyectos de infraestructura.

Además, el Consejo de Transporte Metropolitano de Nueva York (NYMTC) administra fondos federales para la planificación del transporte en el área metropolitana de la ciudad de Nueva York a través del Programa de Trabajo de Planificación Unificada (UPWP). Este plan de trabajo anual define las prioridades de planificación para la región de 10 condados que representa el NYMTC. Tres miembros del equipo del estudio—NYC DOT, NYSDOT y NYC DCP—son parte del NYMTC y utilizan regularmente fondos del UPWP para desarrollar estudios de planificación del transporte. Conceptos como el cierre de rampas requieren análisis de tráfico detallados para comprender completamente sus impactos. El UPWP podría ser una fuente clave de financiamiento para completar estos estudios y refinar aún más los conceptos, preparándolos para las siguientes etapas de planificación.

Coordinación Interagencial Continua

Todas las futuras actividades de planificación, diseño y construcción requerirán una coordinación constante a nivel municipal, estatal y federal. Para ello, se creará un grupo de trabajo interagencial con las siguientes agencias participantes.

Este grupo de trabajo garantizará que las metas a largo plazo para este corredor regional crítico estén alineadas y coordinará los procesos de las agencias para maximizar el impacto de las inversiones en infraestructura.

Los planes para las áreas alrededor del Cross Bronx Expressway también avanzarán en los objetivos del plan de transporte regional de NYMTC, [Moving Forward 2050](#). Actualizado cada diez años, este documento guía la planificación del transporte en la región. Muchos de los conceptos propuestos en el estudio Reimagine the Cross Bronx se alinean con los objetivos centrales del plan.

→ Seguridad y Protección

A través de conceptos de corto, mediano y largo plazo, muchas propuestas buscan mejorar la seguridad vial para todos los usuarios mediante el rediseño de calles y la expansión de la infraestructura peatonal y ciclista.

→ Viajes Fiables y Eficientes

La eliminación y reconfiguración de rampas podría reducir la congestión en calles locales y mejorar el flujo de tráfico tanto dentro como fuera de la autopista.

→ Planificación para la Demanda Cambiante

La creación de nuevas conexiones norte-sur y nuevas rutas este-oeste fomentaría el uso de la bicicleta y la caminata en los vecindarios cercanos a el Cross Bronx. Además, varios conceptos de corto y mediano plazo mejorarán el acceso al metro y harán que los autobuses sean más confiables.

→ Reducción de Impactos Ambientales

Muchos de los conceptos propuestos mejorarán la infraestructura para viajes no motorizados o promoverán la electrificación vehicular. La optimización del tráfico en la autopista podría reducir la congestión y, por lo tanto, disminuir las emisiones.

→ Resiliencia

Cualquier proyecto desarrollado en Cross Bronx incorporará mejoras a la infraestructura para garantizar que esté fortalecida ante los riesgos actuales y futuros.



06. Apéndice



Herramientas del NYC DOT

Proyectos de Mejoramiento de Calles

Mejoras en la Red Ciclista

El objetivo del NYC DOT es acelerar el crecimiento del ciclismo seguro proporcionando una red de rutas ciclistas que atraviesen y conecten los cinco distritos, creando al mismo tiempo una red densa de carriles para bicicletas en comunidades donde el ciclismo ya es un modo de transporte popular. Esto puede incluir la incorporación de nueva infraestructura ciclista o la mejora de la existente, como convertir un carril compartido en un carril protegido.



Figura 6.1 Red de ciclismo

Asientos

Los asientos públicos ofrecen espacios de descanso que hacen las calles de Nueva York más cómodas, especialmente para peatones y usuarios del transporte público. NYC DOT instala y mantiene bancos y barras de apoyo en aceras y plazas, además de gestionar la colocación de refugios en paradas de autobús. Estos asientos están disponibles para todos los residentes, trabajadores y visitantes de NYC. Contar con lugares para descansar permite a las personas realizar recorridos más largos, lo que beneficia a pasajeros de autobús, personas mayores y con discapacidades.



Figura 6.2 Asientos

Orientación

WalkNYC es el sistema de orientación de la ciudad. Consiste en mapas y señalización instalados en aceras y plazas para ayudar a las personas a ubicarse. Los mapas muestran nombres de calles, transporte público, museos y otros puntos de interés. En algunas ubicaciones, señales direccionales apuntan a destinos clave.



Figura 6.3 Señalización peatonal WalkNYC

Mejoras en la Seguridad Peatonal

Los Street Improvement Projects (SIPs) del NYC DOT generalmente se centran en tratamientos de seguridad para reducir el riesgo para peatones y otros usuarios de la vía. Estas mejoras pueden incluir:

- **Reducciones viales:** estrategias para reducir el ancho de la calzada y fomentar velocidades de conducción más seguras.
- **Islas peatonales:** espacios de concreto o pintura colocados entre carriles de tráfico para reducir la longitud de los cruces peatonales.
- **Extensiones de acera y bordillo:** uso de pintura o concreto para ampliar la acera y acortar cruces peatonales.
- **Calmado de giros:** marcas, bolardos y/o reductores de velocidad de goma que reducen la velocidad y controlan los giros.
- **Intervalos de prioridad peatonal:** señales que otorgan a los peatones un "inicio adelantado" antes de que los vehículos reciban luz verde.

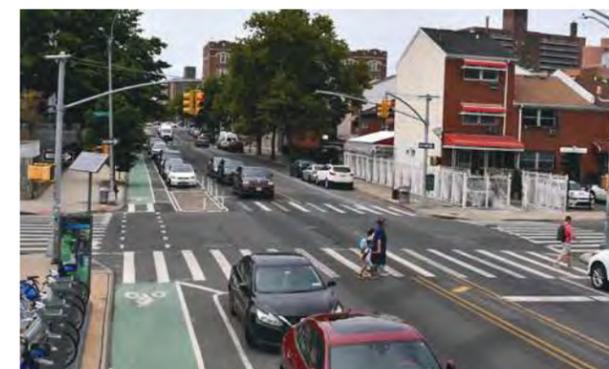


Figura 6.4 Reducción de carriles en la calle E 180th Street

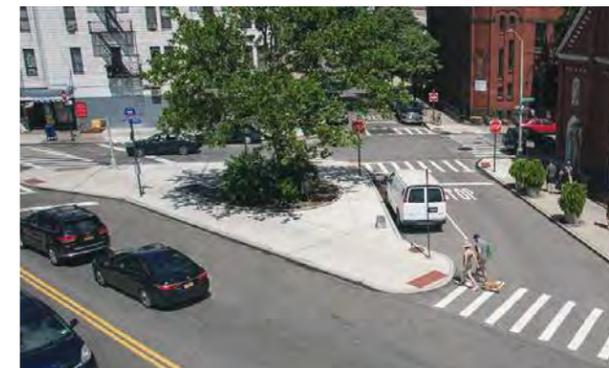


Figura 6.5 Extensión de acera

Mejoras en el Transporte Público

NYC DOT trabaja con la MTA y el NYPD para mejorar el servicio de autobuses en toda la ciudad, asegurando que los neoyorquinos tengan un servicio confiable. Esto se logra mediante la implementación del Bus Priority Toolkit, el aumento de la vigilancia mediante cámaras y agentes del NYPD, y la reorganización de la red de autobuses por parte de la MTA.



Figura 6.6 Mejoras en el transporte público

Mejoras en la prioridad de los autobuses

Nuevos Carriles Exclusivos

Separar los autobuses del tráfico general mejora su velocidad y confiabilidad. Para que estos carriles sean efectivos, es crucial garantizar su cumplimiento a través de vigilancia estricta.

Cámaras de Vigilancia

Las cámaras fijas instaladas en las calles detectan infracciones en los carriles de autobuses. Además, el programa de Automated Camera Enforcement (ACE) de la MTA registra infracciones desde cámaras instaladas en los autobuses.

Prioridad en Semáforos (TSP)

Este sistema mantiene la luz verde encendida por más tiempo o finaliza antes la luz roja para reducir retrasos en intersecciones, mejorando la movilidad sin afectar a peatones y otros vehículos.

Señal de Prioridad para Autobuses

Señales dedicadas que otorgan prioridad a los autobuses en intersecciones congestionadas, permitiéndoles avanzar antes que el resto del tráfico.

Mejoras en Paradas de Autobuses

Se implementan mejoras para que las paradas sean más cómodas, funcionales y accesibles, con refugios contra el clima, asientos e información para los pasajeros.

Busway

Los busways priorizan la movilidad de autobuses y, en algunos casos, camiones, restringiendo el acceso de otros vehículos solo a tránsito local. Este tratamiento reduce el volumen de tráfico y la congestión, mejorando la velocidad y confiabilidad de los autobuses y aumentando la seguridad vial.

Paradas de Autobuses Bajo las Estructuras Elevadas (BSUE)

Las calles ubicadas debajo de estructuras elevadas del metro presentan desafíos únicos. En muchas ubicaciones, las columnas del metro impiden que los autobuses accedan a la acera, obligando a los pasajeros a esperar y abordar en medio de la calle, lo que los deja vulnerables a colisiones y crea barreras de accesibilidad.

A través de la iniciativa BSUE, NYC DOT implementa mejoras en estas ubicaciones mediante la construcción de islas de abordaje o extensiones de acera en paradas existentes bajo trenes elevados. Esto proporciona un espacio seguro para los pasajeros y moderniza las paradas para cumplir con los estándares de accesibilidad física definidos por la Ley para Personas con Discapacidades (ADA). Debido a la complejidad de estas ubicaciones, la implementación de mejoras BSUE requiere planificación de capital, diseño y construcción.

Herramientas y Estrategias Adicionales de Gestión de Carga

Iniciativa Blue Highways:

Esta iniciativa fomenta el uso de vías fluviales para el transporte de mercancías dentro y alrededor de la ciudad. A través de asociaciones público-privadas, busca reducir la dependencia de camiones, aliviar la congestión, mejorar la calidad del aire y avanzar en los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero. Se están modernizando muelles en Manhattan, Brooklyn y el Bronx, mejorando la Terminal de Contenedores de Red Hook y explorando el uso del sistema de transbordadores para entregas.

Programa de Bicicletas de Carga Comercial:

Promueve el uso de bicicletas de carga para entregas locales, incentivando a grandes empresas de reparto y pequeños negocios a adoptar esta modalidad para reducir el estacionamiento en doble fila, mejorar la seguridad vial y disminuir emisiones contaminantes.

Colaboraciones:

Las colaboraciones en transporte de carga buscan involucrar a la comunidad y desarrollar soluciones innovadoras para problemas locales y regionales. La Unidad de Movilidad de Carga del NYC DOT lidera grupos de trabajo y fuerzas especiales para abordar desafíos urbanos, desde colisiones con puentes hasta estacionamiento de camiones. Se ha creado un Comité Asesor de Carga con representantes de la industria, agencias, organizaciones sin fines de lucro e instituciones académicas. También impulsa la Urban Freight Mobility Collaborative (UFC), una iniciativa para fomentar la innovación y beneficiar a las comunidades más afectadas por el transporte de carga.

Programa de Alcance Truck Smart:

Proporciona formación específica para operadores de camiones y usuarios de la vía pública. Incluye programas dirigidos a conductores de camiones sobre cómo interactuar con la infraestructura ciclista y de transporte público, así como iniciativas para concientizar al público sobre los riesgos de los puntos ciegos de los camiones y la importancia de medidas de seguridad como los protectores laterales.

Sensores de Peso en Movimiento (WIM):

Identifican camiones con sobrepeso y pueden ayudar a proteger la infraestructura vial cuando se combinan con tecnología de aplicación de normas. El exceso de peso reduce la vida útil de las carreteras y contribuye a colisiones graves. En 2014, se instalaron sensores WIM en el Puente Alexander Hamilton, al oeste del área de estudio, para detectar pero no sancionar camiones con sobrepeso. Actualmente, la aplicación automatizada de WIM se usa en la Brooklyn-Queens Expressway (BQE), y el [Plan de capital 2025-2029](#) de la MTA incluye la instalación de sensores en los puentes Whitestone y Throgs Neck, lo que podría generar beneficios para el Cross Bronx Expressway. El NYC DOT mantiene la implementación de WIM como prioridad, como se detalla en [Plan estratégico 2016](#).

Programas de Micromovilidad Compartida

Los servicios de micromovilidad compartida ofrecen opciones de viaje sostenibles para residentes y visitantes de los vecindarios alrededor del Cross Bronx. Los programas de bicicletas y e-scooters compartidos mejoran la movilidad al permitir que los usuarios recorran la "última milla" hacia y desde el transporte público o completen viajes cortos no atendidos por el sistema de transporte. Es una opción rápida, activa y viable en comparación con otras formas de movilidad compartida como el rideshare y el car share.

Programa de E-Scooters Compartidos del Este del Bronx

En 2021, el NYC DOT lanzó un programa piloto de e-scooters compartidos en el Este del Bronx. Este piloto finalizó en agosto de 2023 y fue reemplazado por un contrato a largo plazo que se extenderá hasta 2029. Tres empresas ofrecen el servicio de e-scooters compartidos en el Este del Bronx: Bird, Lime y Veo. A diferencia de Citi Bike, estos e-scooters no requieren estaciones fijas para estacionarse. Sin embargo, para evitar que los e-scooters bloqueen las aceras, el NYC DOT ha establecido estacionamientos en ciertos corredores comerciales donde los usuarios pueden estacionar de manera segura.

Citi Bike

Citi Bike, que se expandió al Bronx en 2019, es un sistema de bicicletas compartidas con estaciones fijas operado por Lyft bajo contrato con la Ciudad de Nueva York. Citi Bike ofrece bicicletas mecánicas y eléctricas que pueden alquilarse y devolverse en estaciones dentro del área de servicio. El programa ofrece membresías anuales y opciones de pago por viaje, con una membresía de tarifa reducida para residentes de NYCHA y beneficiarios de SNAP. A nivel ciudad, Citi Bike ha experimentado un aumento en el número de usuarios, alcanzando un récord de 34 millones de viajes en 2023.



Figura 6.7 Área de cobertura de patinetes eléctricos compartidos en el Este del Bronx

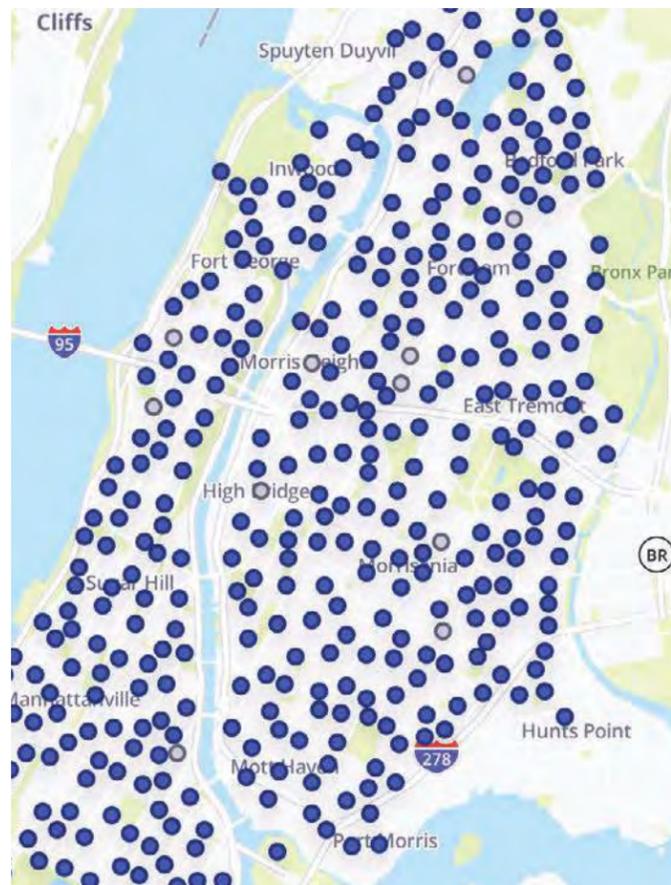


Figura 6.8 Cobertura de Citi Bike en el Bronx

Calles Abiertas

El programa Open Streets del NYC DOT transforma calles en espacios públicos accesibles para todos. Estas transformaciones permiten diversas actividades que fomentan el desarrollo económico, apoyan a las escuelas, mejoran la movilidad peatonal y ciclista, y brindan nuevas formas para que los neoyorquinos disfruten de eventos culturales y fortalezcan la comunidad. Dentro del Área de Estudio, las Calles Abiertas actuales incluyen:

- Palisade Place Open Street
- Goble Place Open Street
- E 176th Street Open Street
- Morris Avenue Open Street
- Harrod Place Open Street

Cruces Peatonales Elevados

El NYC DOT está estudiando la viabilidad de instalar cruces peatonales elevados en el Área de Estudio. Estos son similares a los reductores de velocidad, pero con una parte superior plana que sirve como cruce peatonal. Pueden instalarse en cualquier cruce legal de intersección o en una ubicación a mitad de cuadra que no esté en una ruta de autobuses o camiones, en una calle con más de un carril por dirección, o en la misma cuadra que una estación de bomberos, una entrada de emergencia de hospital u otra ruta de emergencia.

Como otros reductores de velocidad, los cruces elevados obligan a los conductores a mantener velocidades seguras, mejoran la visibilidad de los peatones al elevarlos a la altura de la acera y aumentan la accesibilidad para personas con discapacidades de movilidad y adultos mayores. También pueden alertar a los conductores al ingresar a áreas prioritarias para peatones.

En algunas ubicaciones, la construcción de cruces peatonales elevados puede afectar el drenaje de la calle y requerir reubicación de alcantarillas pluviales. Por ello, muchos de estos cruces se desarrollan a través de procesos de planificación, diseño y construcción de capital.



Figura 6.9 Calle abierta en Goble Place



Figura 6.10 Paso peatonal elevado

Proyectos a Corto y Mediano Plazo: Acceso al Transporte Público

El NYC DOT está desarrollando propuestas para mejorar el acceso al transporte en las siguientes estaciones dentro del Área de Estudio:

4

Estación de 176th Street

- Mejoras de capital en la calle escalonada Henwood Place Step Street.
- Estudio de viabilidad de mejoras de Bus Stop Under the El (BSUE) en Jerome Avenue y East 177th Street.
- Estudio de viabilidad de mejoras de BSUE en Jerome Avenue y East Tremont Avenue.

Mt Eden Avenue Station

- Mejoras de capital en la calle escalonada Davidson Avenue Step Street.
- Proyecto de Capital en Jerome Avenue en West Mt Eden Avenue e Inwood Avenue.
- Estudio de viabilidad para un cruce peatonal elevado en East Mount Eden Avenue y Jerome Avenue.

170th Street Station

- Mejoras de seguridad en el corredor de Jerome Avenue.

B

D

Estación de East Tremont Avenue

- Instalación de nueva señalización peatonal en Grand Concourse en Echo Place y East 179th Street.
- Estudio de viabilidad de mejoras de BSUE en Jerome Avenue y East 177th Street.

Estación de 174th-175th Street

- Mejoras de capital en la calle escalonada Henwood Place Step Street.
- Estudio de viabilidad de mejoras de BSUE en Jerome Avenue y East Tremont Avenue.

Estación de 170th Street

- Mejoras de seguridad para peatones en East 170th Street y Teller Avenue.

2

5

Estación de 174th Street

- Estudio de viabilidad para un cruce peatonal elevado en East 173rd Street y Boston Road.
- Estudiar la viabilidad de las mejoras de la BSUE en Southern Boulevard, Boston Road y East 174th Street.

Estación de West Farms Square

- Busway planificado en East Tremont Avenue.
- Mejoras de capital en la intersección de Boston Road y East Tremont Avenue.

6

Estación de Elder Avenue

- Instalación de nuevos bancos en Westchester Avenue y Morrison Avenue.
- Nueva señalización de orientación en Westchester Avenue y Morrison Avenue.

Estación de St Lawrence Avenue

- Nueva señalización de orientación en Westchester Avenue y St Lawrence Avenue.
- Instalación de nuevos bancos en Westchester Avenue y St Lawrence Avenue.

Estación de Parkchester

- Mejoras de seguridad en la intersección de Westchester Avenue y White Plains Road.

Estación de Castle Hill Avenue

- Instalación de nuevos bancos en Westchester Avenue y Castle Hill Avenue.

Detalles de Participación

Grupo de Trabajo Comunitario - Invitados

- Barretto Bay
- Bronx Council for Environmental Quality
- Bronx Care
- Bronx Health Link
- Bronx One Policy Group
- Bronx River Alliance
- Children Aid Society
- Colombia School of Health
- Friends of Crotona Park
- Friends of Tremont Park
- Harlem River Working Group
- Institute for Family Health
- Loving the Bronx
- Montefiore
- Morris Park BID
- Mothers On the Move
- Nos Quedamos
- NYC Environmental Justice Alliance
- SoBro
- South Bronx Unite
- The Point
- Urban Health Plan
- Youth Ministries for Peace and Justice
- New Settlement
- Women's Housing & Economic Development Co.
- Fordham in Community
- Bronx Cooperative Development Initiative
- Mary Mitchell Family Youth Center
- Northwest Bronx Community and Clergy Coalition
- School Local Superintendent
- PS 70
- Burnside Jerome Tremont Commercial District
- Bronx Overall Economic Development Co.
- St. Helena's Roman Catholic Church
- Chamber of Commerce
- Rocking the Boat
- Wildlife Conservation Society (Bronx Zoo)
- Sedgwick Houses TA
- Jerome Avenue Revitalization Collaborative
- Hunts Point Produce Market
- Great Hunts Point Economic Development Co.
- Casita Maria
- Bronx Community Board 3
- Bronx Community Board 4
- Bronx Community Board 5
- Bronx Community Board 6
- Bronx Community Board 9

Talleres

Se realizaron talleres presenciales en diferentes ubicaciones dentro del Área de Estudio. Cada ronda de talleres fue complementada con una versión virtual para ofrecer una opción más accesible y flexible. Se usaron mapas, dibujos y modelos 3D para ilustrar el Área de Estudio. Los participantes brindaron comentarios, hicieron preguntas a expertos, compartieron experiencias personales y participaron en ejercicios para visualizar un futuro diferente para los vecindarios alrededor del Cross Bronx.

Caminatas Guiadas

El equipo del estudio organizó caminatas guiadas para demostrar las condiciones variadas y desafiantes alrededor del Cross Bronx. Se realizaron caminatas en las tres secciones del Área de Estudio, incluyendo un recorrido diseñado para personas con discapacidades, una caminata en español y un recorrido en bicicleta. Estas actividades permitieron que el equipo del estudio y los participantes experimentaran juntos el Área de Estudio y discutieran problemas y oportunidades a medida que los encontraban.

Eventos de Participación

Para facilitar la participación de la comunidad, el equipo del estudio buscó oportunidades para interactuar con las personas en lugares donde ya pasan tiempo. Se compartieron materiales y actividades en festivales, desfiles y otros eventos locales en los vecindarios a lo largo del Cross Bronx.

Encuestas en Línea y Portales

La fase de Identificación de Problemas incluyó una encuesta en línea y un portal de mapeo interactivo para brindar una opción adicional de participación pública. Esto permitió que personas que no pudieron asistir a un evento compartieran sus prioridades y ayudaran al equipo del estudio a identificar los principales problemas en el Área de Estudio.

La fase de Refinamiento de Conceptos incluyó un portal de mapeo en línea donde los usuarios podían ver las ubicaciones y descripciones de todos los conceptos preliminares a corto y mediano plazo. Estos mapas interactivos permitieron a los usuarios acercarse a áreas específicas y comprender los tipos de conceptos propuestos en el Borrador de Visión.



Figura 6.11 Eventos de recorridos comunitarios ("Walkshop")

Eventos organizados y a los que asistió el equipo de estudio

FECHA	EVENTOS
30 de marzo de 2023	Jornada de puertas abiertas Virtual
1 de abril de 2023	Jornada de puertas abiertas Central
3 de abril de 2023	Jornada de puertas abiertas Oeste
4 de abril de 2023	Jornada de puertas abiertas Este
10 de abril de 2023	Jornada de puertas abiertas Virtual
22 de abril de 2023	Jornada de puertas abiertas Bronx Alliance River
6 de junio de 2023	Festival de Highbridge
13 de junio de 2023	Taller de Identificación de Problemas - Sección Oeste
17 de junio de 2023	Desfile del Pez
20 de junio de 2023	Taller de Identificación de Problemas - Sección Central
26 de junio de 2023	Taller de Identificación de Problemas - Sección Este
24 de junio de 2023	Caminata Guiada del Grupo de Trabajo Comunitario - Sección
6 de julio de 2023	Asamblea Comunitaria de AOC
8 de julio de 2023	Caminata Guiada del Grupo de Trabajo Comunitario - Sección Oeste
12 de julio de 2023	Taller Virtual de Identificación de Problemas
15 de julio de 2023	Festival de Vida Bronx River
15 de julio de 2023	Caminata Guiada del Grupo de Trabajo Comunitario - Sección Este
22 de julio de 2023	Día Familiar de NYCHA – Sedgwick
29 de julio de 2023	Bike the Block
1 de agosto de 2023	Noche Nacional de Unidad
26 de agosto de 2023	Summer Streets
9 de septiembre de 2023	Caminata Guiada Pública - Sección Oeste
octubre-noviembre, 2023	Encuesta en Línea y Mapa Interactivo del Portal
27 de octubre de 2023	Caminata Guiada Pública Asistida
4 de noviembre de 2023	Caminata Guiada Pública - Sección Este
4 de noviembre de 2023	Caminata Guiada Pública - Sección Central
4 de noviembre de 2023	Caminata Guiada Pública - Sección Central (En Español)
11 de noviembre de 2023	Recorrido en Bicicleta
11 de noviembre de 2023	Festival de Otoño de CM Sanchez
4 de junio de 2024	Taller de Desarrollo de Conceptos
13 de junio de 2024	Taller Virtual de Desarrollo de Conceptos
27 de julio de 2024	Día Familiar de NYCHA en Sedgwick
27 de julio de 2024	Día Familiar de NYCHA en Bronx River
6 de agosto de 2024	Noche Nacional de Unidad - Prospect Playground
23 de octubre de 2024	Taller de refinamiento de conceptos
26 de octubre de 2024	Taller de refinamiento de conceptos
28 de octubre de 2024	Taller virtual de refinamiento de conceptos

KEY	
	Evento comunitario
	Evento dirigido por la agencia

Perfiles de Socios Comunitarios



Health People

Una agencia de salud comunitaria con sede en el Sur del Bronx, Health People usa educación entre pares, programas innovadores, talleres y relaciones de referencia para empoderar a los participantes a llevar vidas más saludables y seguras. Health People ha demostrado que los miembros de la comunidad del Sur del Bronx, incluidos aquellos con VIH, enfermedades crónicas, problemas de salud mental, en recuperación del abuso de sustancias o sin educación secundaria, pueden convertirse en educadores de salud eficaces.



Morris Park BID y Loving the Bronx

El Distrito de Mejoramiento Comercial de Morris Park es una organización sin fines de lucro cuya misión es fortalecer la comunidad del corredor comercial de Morris Park Avenue. Para ello, proporciona servicios adicionales de saneamiento, embellecimiento, seguridad y promoción del distrito, apoyando un vecindario vibrante en Morris Park.

Loving the Bronx es un grupo de base que aboga por la construcción y el desarrollo comunitario. Se organiza en torno a temas sociales y ambientales relacionados con parques, espacios abiertos y vías fluviales en todo el Bronx



Bridge Builders

Bridge Builders Community Partnership (BBCP) se formó en 2003 con la misión de colaborar con residentes, proveedores de servicios, educadores, empresas, organizaciones sin fines de lucro, agencias gubernamentales y otros actores clave para formar

redes comunitarias efectivas. Estas redes y servicios fortalecen y mejoran el bienestar de las familias en la comunidad de Highbridge (HC). La visión de BBCP es desarrollar una infraestructura de redes que mejore la calidad de vida de todos los residentes de Highbridge. Como organización de atención directa, BBCP fomenta la participación de los residentes, ofreciéndoles orientación y acceso a servicios comunitarios y gubernamentales.



I Challenge Myself

Desde 2005, I Challenge Myself ha brindado programas de acondicionamiento físico y ciclismo en escuelas públicas de la ciudad de Nueva York con el objetivo de fortalecer la mente y el cuerpo, al tiempo que conecta a los estudiantes con el compromiso cívico, el acceso universitario y las oportunidades profesionales. Durante los últimos seis años, I Challenge Myself ha colaborado con el NYC DOT para involucrar a los estudiantes en la mejora de sus entornos construidos y en el fortalecimiento de sus escuelas y comunidades.



Fordham in Community

Fordham in Community (FIC) es un colectivo dinámico compuesto por más de 30 organizaciones comunitarias, instituciones culturales, proveedores de servicios e iniciativas de base que operan en el área de Fordham. Sus miembros se reúnen periódicamente para discutir necesidades locales y posibles áreas de colaboración con el fin de mejorar el alcance comunitario y atraer más recursos en beneficio de la comunidad. La misión de FIC, guiada por el Centro de Aprendizaje Comunitario Comprometido de la Universidad de Fordham, es conectar a la universidad con las comunidades vecinas y socios globales a través del aprendizaje experiencial, la investigación y el compromiso cívico.



Bronx River Alliance

La Bronx River Alliance actúa como una voz coordinada para el río Bronx. Trabaja en estrecha colaboración para proteger, mejorar y restaurar el corredor del río Bronx. Su objetivo es fomentar un recurso ecológico, recreativo, educativo y económico saludable para todas las comunidades por las que fluye el río. La Bronx River Alliance colabora estrechamente con el Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Nueva York, así como con numerosas organizaciones comunitarias, organizaciones sin fines de lucro regionales y empresas.



YMPJ

La misión de Youth Ministries for Peace and Justice (YMPJ) es reconstruir los vecindarios de Bronx River y Soundview/Bruckner Boulevard en el Sur del Bronx mediante la capacitación de los miembros de la comunidad para convertirse en voces de liderazgo por la paz y la justicia. YMPJ logra esto a través de educación política, formación espiritual, desarrollo juvenil, desarrollo comunitario y organización social. Actualmente, YMPJ ofrece servicios directos a individuos y familias que buscan acceso a beneficios gubernamentales o asistencia con asuntos migratorios. También ejecuta programas y campañas alineadas con su misión y objetivos.



BronxWorks

BronxWorks ayuda a individuos y familias a mejorar su bienestar económico y social. Desde la infancia hasta la vejez, la organización proporciona alimentación, refugio, educación y apoyo para fortalecer la comunidad del Bronx. En cada aspecto de su labor, BronxWorks mantiene los más altos estándares éticos y de desempeño. Su trabajo está guiado por la creencia de que todas las personas deben ser tratadas con dignidad y respeto, independientemente de su situación actual o experiencias pasadas.



Mexican Coalition

La Mexican Coalition for the Empowerment of Youth and Families apoya a la comunidad latina en Nueva York. Cada año ayuda a más de 18,000 familias, en su mayoría inmigrantes y trabajadores esenciales. Su misión es desarrollar capacidades individuales, organizacionales y comunitarias que permitan a los latinos y mexicanos-americanos integrarse plenamente en la sociedad estadounidense en términos cívicos, culturales y políticos.



New Settlement

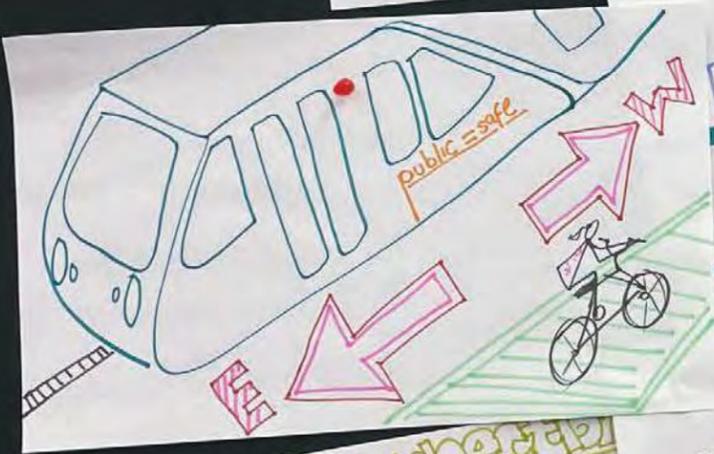
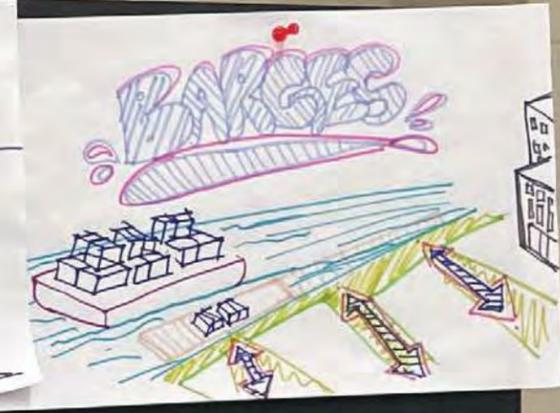
New Settlement es una organización comunitaria con una misión clara y arraigada en el Bronx. Durante más de 30 años, ha trabajado junto a la comunidad del suroeste del Bronx para fortalecer la resiliencia y aspiraciones de jóvenes y familias a través de programas galardonados. Estos incluyen educación extracurricular, desarrollo laboral, preparación universitaria, salud y bienestar, y organización comunitaria para mejorar la vivienda y la seguridad escolar. New Settlement trabaja con la comunidad para derribar barreras sistémicas, promover la justicia, fomentar el liderazgo y fortalecer los vecindarios.



pedestrian focused city

neighborhood safe connections

Regional Freight Planning
Takes trucks off the road!



Transit Priority on New Connections
CBX
BUS

CAPPING

congestion

THE BRONX
MANHATTAN
QUEENS
INTERBOROUGH CONNECTIONS
BROOKLYN
STATEN ISLAND

RESIDENTIAL COMMUNITIES
TRUCKS DANGEROUS

green connections

Obtenga más información en
www.crossbronx.info

