

# Reimaginar la Autopista Cross Bronx

Visión preliminar

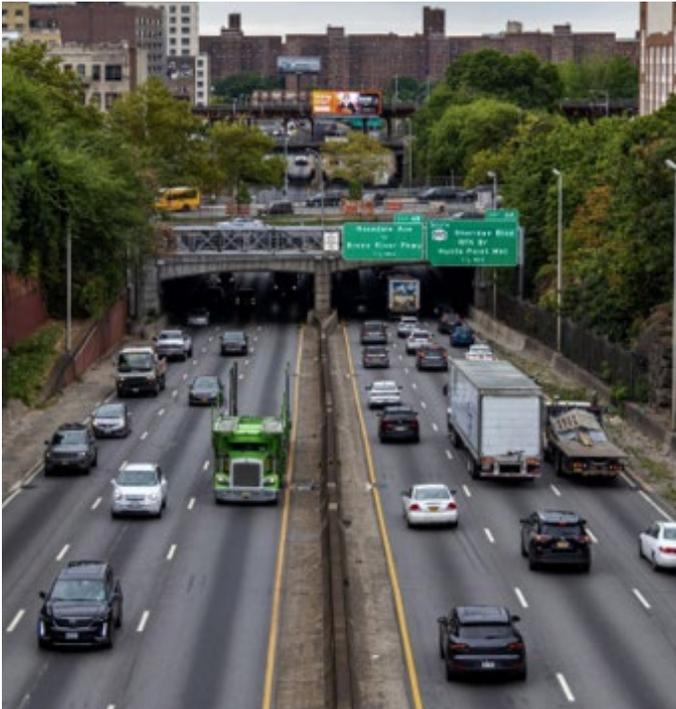


**Reimagina**  
el **Cross Bronx**

## Índice

Antecedentes .....	3
Una visión preliminar de la Autopista Cross Bronx .....	5
Conectando el este con el oeste .....	5
Proyectos y programas de corto plazo.....	10
Próximos proyectos de corto plazo .....	12
Programas y políticas actuales, en curso y propuestos en todo el corredor .....	13
Conceptos de proyectos de mediano plazo.....	17
Estudios de planificación del barrio .....	17
Proyectos futuros de mediano plazo: conectado la vía verde de Harlem River .....	18
Conceptos de largo plazo: cubierta de la Autopista Cross Bronx .....	19
Requisitos mínimos para la posible viabilidad de la ingeniería .....	23
Reconectando la red urbana: posibles cubiertas de carreteras entre University Ave y Jerome Ave .....	25
Posible cubierta parcial de carretera: University Ave/EL Grant Hwy a Macombs Rd.....	26
Posible cubierta de carretera: Walter Gladwin y Crotona Parks .....	30
Posible cubierta de carretera y reconfiguración de rampas: E 174 <sup>th</sup> St Bridge.....	32
Posible cubierta de carretera: Hugh J. Grant Circle y Virginia Park.....	33
Conectando donde una cubierta de carretera no es viable: de Olmstead Ave .....	35
Plan para implementación .....	36
Apéndice.....	38
Oeste: Conceptos de proyectos de corto y mediano plazo .....	39
Central: Conceptos de proyectos de corto y mediano plazo .....	41
Este: Conceptos de proyectos de corto y mediano plazo.....	43

## Antecedentes



### **Sobre la Autopista Cross Bronx**

La Autopista Cross Bronx (Cross Bronx o CBE), parte de la Interestatal 95 (I-95), se desplaza de este a oeste en el distrito municipal del Bronx, Nueva York. Construida entre 1948 y 1972, Cross Bronx dividió el distrito municipal de una manera que desplazó a los residentes y separó a las comunidades vibrantes y cohesivas, lo que dio como resultado desventajas económicas y desinversión. En la actualidad es una de las interestatales más congestionadas de Estados Unidos, con algunas de las tasas de colisiones más altas. Los factores sociales y económicos interactúan con el entorno, moldeando la salud de los residentes, quienes enfrentan algunas de las tasas más elevadas de problemas de salud en la ciudad.

### **Sobre el estudio**

Desde diciembre de 2022 hasta la actualidad, Nueva York ha lanzado una iniciativa comunitaria para replantear la Autopista Cross Bronx, que se extiende desde el Harlem River hasta el Westchester Creek. El estudio Reimaginar el Cross Bronx se centra en reconectar las comunidades que la autopista Cross Bronx ha dividido y mitigar los efectos negativos en los barrios circundantes.

Reimaginar el Cross Bronx recibió el financiamiento de \$2 millones a través de una subvención del Programa de Reconstrucción de la Infraestructura Americana con Sostenibilidad y Equidad (Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity, RAISE) del Departamento de Transporte de EE. UU. (US Department of Transportation, US DOT). El estudio avanza por medio de una colaboración entre el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (New York City Department of Transportation, NYC DOT), el Departamento de Planificación de la Ciudad de Nueva York (NYC Department of City Planning, NYC DCP), el Departamento de Salud y Salud Mental de la Ciudad de Nueva York (NYC Department of Health and Mental Hygiene, DOHMH) y el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (New York State Department of Transportation, NYSDOT).

## Una metodología impulsada por la comunidad

Tras las rondas anteriores de participación, el equipo de estudio convirtió los comentarios en una serie de conceptos propuestos para Reimaginar el Cross Bronx. Estos conceptos, que resumen de manera general posibles proyectos futuros dentro y alrededor del corredor, se centran en las necesidades de los residentes y las partes interesadas que viven, trabajan y se desplazan por los barrios circundantes.



### **Lo que escuchamos: Problemas que la comunidad identificó**

Los problemas identificados se resumieron para crear puntos de partida para la mejora de conceptos:

Conectividad: Mejorar el transporte público, manejo de la carga y deficiencias de movilidad.

Salud: Tener más espacios abiertos abordar las desigualdades en salud, particularmente en relación con el ruido y la contaminación del aire.

Seguridad: Mejorar la seguridad en las intersecciones y los corredores, y gestionar los riesgos climáticos.

Fuerza: Preservar la historia y la cultura, mejorar la coordinación gubernamental por medio de la participación de la comunidad y la planificación de la comunidad, y dar un mecanismo de implementación para avanzar en los conceptos tras la publicación de este estudio.

## Una visión preliminar de la Autopista Cross Bronx

Esta visión preliminar incluye conceptos de corto, mediano y largo plazo que tratan directamente los problemas que la comunidad identificó o que describe las políticas y programas existentes que tratan los factores subyacentes. Además, esta visión preliminar resume el plan a implementar para hacer futuras inversiones. La participación durante el otoño de 2024 buscará recolectar comentarios sobre esta visión preliminar.

### **Conectando el este con el oeste**

Una red de calles desconectadas e irregulares dificulta las conexiones este-oeste para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. La visión preliminar identifica oportunidades para mejorar la conectividad a través de:

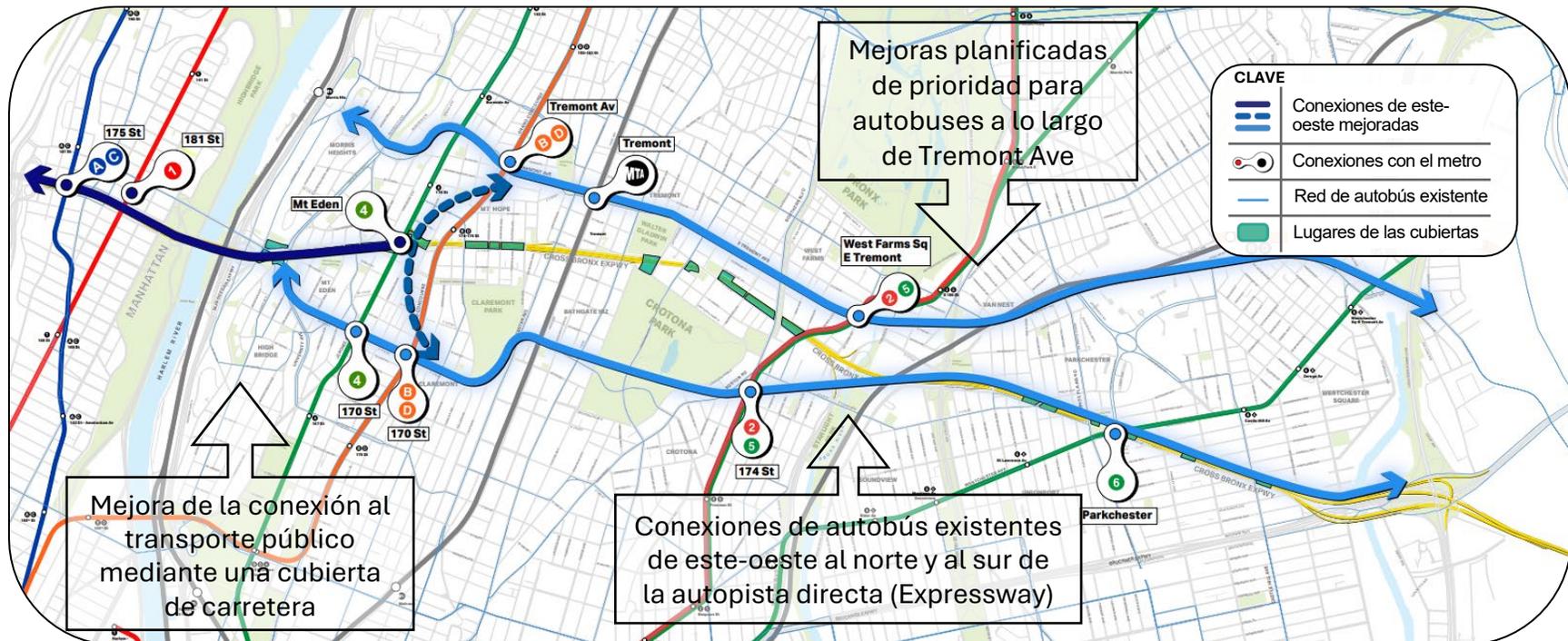
- Mejorar los viajes este-oeste sin un automóvil.
- Proveer conexiones más efectivas entre las carreteras, con un enfoque en los espacios abiertos.
- Optimizar la gestión de los patrones de tráfico local y de paso para reducir el desbordamiento de la carretera en los barrios.



## Mejora del acceso al transporte público

En el área de estudio, todas las líneas del metro están orientadas de norte a sur. Por lo tanto, los autobuses son la única opción para viajar este-oeste en el transporte público. En las rutas del área de estudio de este-oeste, los autobuses tienen una cantidad de pasajeros 3 veces mayor y velocidades un 25 % más lentas comparado con los promedios de la ciudad.

Las mejoras planificadas por el NYC DOT en Tremont Ave, un importante conector de este-oeste que corre paralelo a la Autopista Cross Bronx, tienen como objetivo mejorar las conexiones para autobuses, camiones, ciclistas y peatones. Otros conceptos de corto, mediano y largo plazo incluyen mejorar la movilidad por medio de cubiertas de autopistas y usar todas las herramientas disponibles para priorizar el transporte público, mejorando así la ruta de autobús y también la ruta para ciclistas. El mapa ilustra una interpretación conceptual de estas conexiones.



## Otras mejoras de prioridad para autobuses



Carriles nuevos para autobuses

Carriles nuevos para autobuses: Los carriles para autobuses separan los autobuses del tráfico general, mejorando la velocidad y la confiabilidad. Asegurarse que los carriles para autobuses no sean utilizados por otros vehículos es un desafío en la Ciudad de Nueva York, lo que hace que la aplicación de normas sea fundamental.



Salto de cola para autobuses

Vigilancia por cámaras: Las cámaras de vigilancia fijas instaladas en la calle capturan infracciones en los carriles para autobuses desde posiciones estratégicas. El programa de Vigilancia Automatizada por Cámara (Automated Camera Enforcement, ACE) de la MTA registra estas infracciones a través de cámaras ubicadas en los autobuses.

Prioridad de las señales de tránsito (Transit Signal Priority, TSP): Este sistema de semáforos mantiene la luz verde durante más tiempo o finaliza la luz roja antes para reducir los retrasos de los autobuses en las intersecciones, asegurando al mismo tiempo que el tráfico de las calles transversales y los peatones tengan suficiente tiempo.



Accesibilidad de las paradas de autobuses

Señal de salto de cola para autobuses: Las fases de señalización dedicadas para autobuses usan semáforos para dar prioridad a los autobuses en las intersecciones. Las señales de salto de cola proporcionan a los autobuses una fase de señalización exclusiva que les permite eludir el tráfico general congestionado y obtener una ventaja inicial.



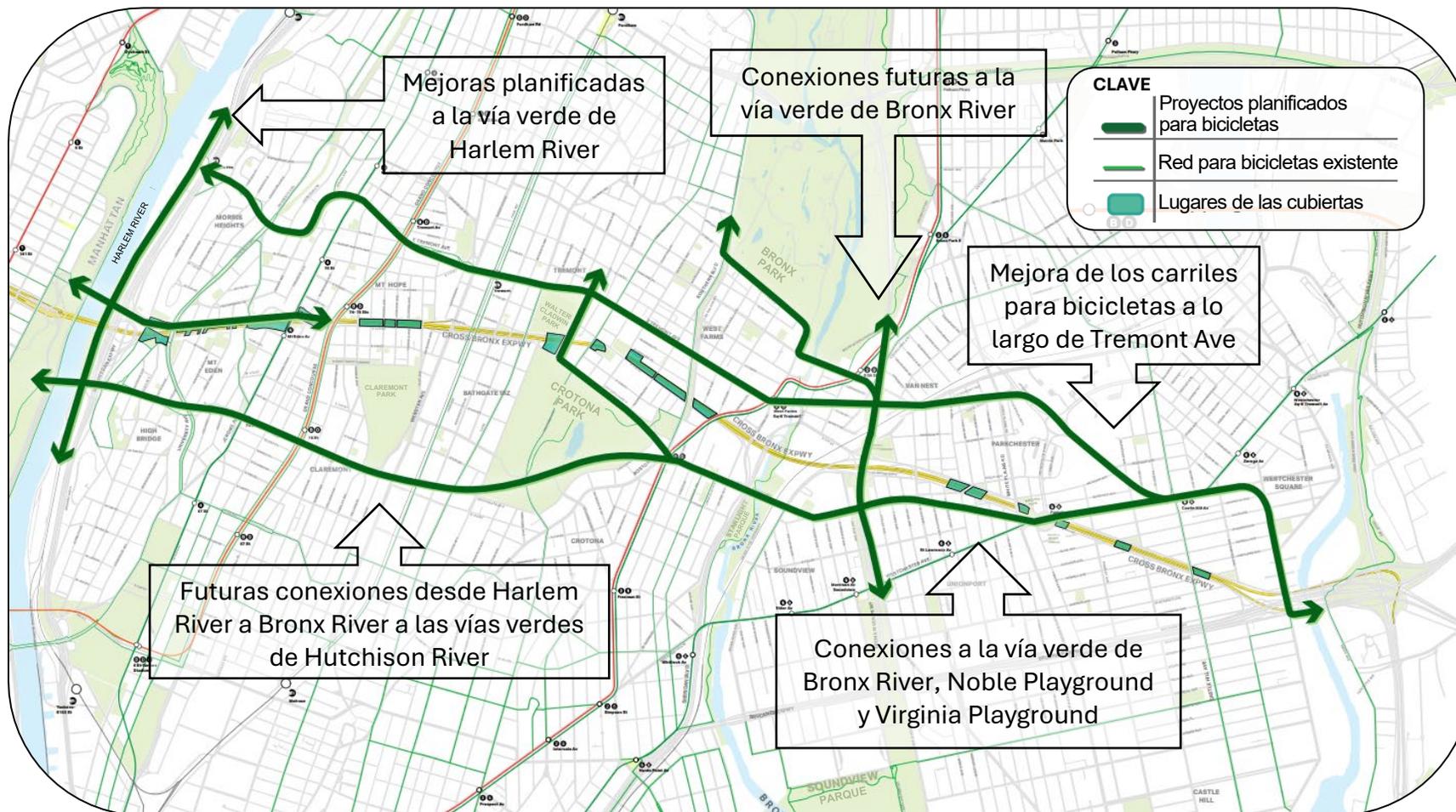
Vía para autobús

Mejora de las paradas de autobuses: Mejoras para hacer que las paradas de autobuses sean más cómodas, funcionales y accesibles con protección contra el clima, asientos e información a los usuarios.

Vía para autobuses: Las vías para autobuses priorizan el tránsito de autobuses y, a menudo, de camiones, mientras que otros vehículos motorizados están limitados al acceso local. Este tratamiento reduce considerablemente el volumen del tráfico y congestión, mejorando las velocidades y la confiabilidad de los autobuses, mientras que mejora la seguridad para todos los usuarios de la vía.

## Mejoras futuras y propuestas para la red de bicicletas

Conceptos de corto, mediano y largo plazo para apoyar la movilidad incluyen ampliar y mejorar la red existente para bicicletas. Más infraestructura para apoyar el ciclismo seguro y eficiente puede mejorar las conexiones de este-oeste en el área de estudio.



## Estrategias para el manejo del tráfico

Durante las horas más concurridas, el tráfico de la carretera se desborda hacia las calles vecinales, generando cargas adicionales de salud y seguridad para los residentes. Las estrategias para el manejo del tráfico ayudan a que la carretera sirva como un conector confiable de larga distancia. Los estudios futuros evaluarán integralmente cómo los cambios en el manejo de las calles podría mejorar el flujo del tráfico en las autopistas.

Otras estrategias para separar el tráfico local y de paso incluyen:

- Cierres y reconfiguraciones de rampas para mejorar el diseño de las calles y la seguridad del tráfico.
- Manejo activo del tráfico en la Autopista Cross Bronx: Mejora la movilidad por medio del uso de estrategias de manejo activo de la demanda de tráfico a lo largo del corredor de CBE para mejorar la seguridad, la movilidad y la confiabilidad. Las estrategias de manejo activo de la demanda de tráfico pueden ayudar a detectar incidentes, reducir choques durante la congestión, predecir tiempos de viaje y encontrar las mejores rutas para los viajeros. Además, apoyará los sistemas de manejo del transporte actuales y futuros para garantizar que el sistema funcione a un nivel óptimo.
- Nuevo sistema de soporte a la decisión para los sistemas de transporte inteligente regional, destinado a ayudar a manejar y mejorar el tráfico y el transporte en la región. Este sistema optimizaría el flujo de tráfico, administraría los recursos y mejoraría el rendimiento general de la red de transporte. Usando información en tiempo real, ayudaría a detectar incidentes, predecir tiempos de viaje y mejorar la seguridad. Además, apoyaría los sistemas de manejo del transporte actuales y futuros para garantizar que todo funcione sin problemas.
- Técnicas de administración de la demanda para reducir la cantidad de tráfico de paso en horas pico.



## Proyectos y programas de corto plazo

Para tratar los problemas identificados por la comunidad de corto plazo, el equipo de estudio continuará avanzando en varios proyectos y programas transformadores en el área de estudio. Los proyectos incluyen mejoras físicas en las calles para mejorar la conectividad y la seguridad del tráfico, programación de Calles Abiertas para apoyar comunidades saludables y fuertes, y programas actuales, en curso y propuestos que mejoren la calidad de vida de los residentes.

### **Proyectos de mejora de las calles del NYC DOT**

Mejoras a la red para bicicletas: El objetivo del NYC DOT es acelerar el crecimiento del ciclismo seguro dando un sistema de rutas para bicicletas que atraviesen y conecten los cinco distritos, mientras que se crea una red densa y detallada de carriles para bicicletas en comunidades donde el ciclismo ya es un modo de transporte popular. Esto puede incluir mejorar la infraestructura para bicicletas existente, como transformar un carril de uso compartido en un carril protegido para bicicletas o añadir nueva infraestructura ciclista.

Asientos: Los asientos públicos proveen lugares de descanso que hacen que las calles de la Ciudad de Nueva York sean más cómodas para todos los neoyorquinos, especialmente para los peatones y los usuarios de transporte público. El NYC DOT instala y mantiene bancos y barras de apoyo en aceras y plazas, además de gestionar la ubicación de las paradas de autobús. Estos asientos están disponibles para todos los residentes de NYC, trabajadores y visitantes de la ciudad. Al proporcionar lugares para descansar, se facilita que las personas realicen trayectos más largos, beneficiando a los usuarios de autobuses, a los ancianos y a las personas con discapacidades.

Señalización: WalkNYC es el sistema de señalización de la Ciudad de Nueva York. Este sistema es una colección de mapas y señales que lo ayudan a orientarse por la ciudad. Estos están instalados en las aceras y en las plazas. Los mapas dan información del barrio, como nombres de calles, transporte público masivo, museos y otro entretenimiento en el barrio. En otros lugares, señales direccionales indican la dirección de destinos clave.



Mejoras a la seguridad peatonal: Los Proyectos de Mejora de las Calles (Street Improvement Projects, SIP) de NYC DOT con frecuencia se centran en tratamientos de seguridad para reducir los riesgos para los peatones y otros usuarios de las vías. Estos tratamientos pueden incluir:

- Reducción de Carriles (Road Diets) viales (definidas, entre otros, como proyectos de corredor que incluyen una mediana de seguridad, un carril para bicicletas o un carril de estacionamiento ampliado, y la eliminación de un carril de circulación vehicular por al menos 1,000 pies)
- Islas peatonales (islas y medianas peatonales de concreto y pintadas, y extensiones de medianas de concreto; no incluye islas para carriles para bicicletas)
- Extensiones de bordillos y aceras
- Reductores de giros (marcas, bolardos o lomos de goma reductores de velocidad que ralentizan y controlan los giros)
- Intervalos que dan a los peatones ventaja para cruzar ([Leading Pedestrian Intervals, LPI] - dan una “ventaja” a los cruces peatonales antes de que los vehículos reciban la luz verde)

Mejoras del transporte público: El NYC DOT está comprometido a trabajar con la MTA y el Departamento de Policía de Nueva York (NYPD) para mejorar los autobuses en toda la ciudad, asegurando que los neoyorquinos tengan un servicio en el que puedan confiar. Esto se logrará por medio de proyectos del NYC DOT que usen nuestra caja de herramientas de prioridad para autobuses, un aumento en la vigilancia con cámaras y la aplicación de la ley por el NYPD en los carriles para autobuses, y con iniciativas de manejo del servicio y rediseños de la red de autobuses por la MTA. Los elementos de la caja de herramientas de prioridad para autobuses incluyen características como nuevos carriles para autobuses, accesibilidad en las paradas de autobuses y manejo de bordillos.

Calles abiertas: El programa de Calles Abiertas de NYC DOT transforma las calles en un espacio público abierto para todos. Estas transformaciones permiten diversas actividades que promueven el desarrollo económico, apoyan a las escuelas, facilitan la movilidad de los peatones y de bicicletas, y dan nuevas posibilidades para que los neoyorquinos disfruten de la programación cultural y construyan una comunidad.



## **Próximos proyectos de corto plazo**

Los siguientes proyectos de mejora de las calles están planificados para implementarse en 2025-2026.

### Mejoras de prioridad para autobuses en Tremont Avenue:

NYC DOT, en colaboración con MTA, propone mejoras de prioridad para autobuses en Tremont Avenue en el Bronx para mejorar la velocidad de los viajes y la confianza para los casi 34,000 usuarios de autobuses en la 5.ª ruta de autobús más concurrida del Bronx.

### Red de bicicletas del área de Fordham: Park Avenue

NYC DOT propone una planificación integral de la red de bicicletas para Fordham y para los barrios adyacentes del Bronx. El proyecto propone mejorar Park Avenue con un carril para bicicletas protegido entre East 165th Street hacia East 188th Street, incluyendo un carril para bicicletas protegido bidireccional entre East 165th Street y E 173rd Street, creando una nueva ruta para bicicletas en dirección al sur. Esta propuesta pretende apoyar a los usuarios de bicicletas compartidas, aumentar la seguridad en el ciclismo y crear nuevas conexiones para bicicletas en el barrio.

### Red para bicicletas en Soundview: Pugsley Avenue

NYC DOT propone una planificación de la red de bicicletas para Soundview y para los barrios adyacentes del Bronx. En la Fase 1 de la Red para bicicletas en Soundview, NYC DOT planea instalar carriles para bicicletas estándar y compartidos en la Junta Comunitaria del Bronx 9. Este proyecto propuesto pretende apoyar a los usuarios existentes, aumentar la seguridad y crear nuevas conexiones para bicicletas en el barrio.



## Programas y políticas actuales, en curso y propuestos en todo el corredor

Esta sección describe programas y políticas actuales y continuos que pueden ampliarse, reforzarse y promoverse para ayudar a tratar los problemas que la comunidad identificó.

### Gestión de carga

Iniciativa de Rutas Azules: Programa para activar la robusta red de vías fluviales locales para el movimiento sostenible de mercancías.

Programa de Camiones Limpios: Programa de incentivos a través de reembolsos para reducir las emisiones de escape diésel mediante la sustitución de camiones diésel viejos y altamente contaminantes.

Programa de bicicletas de carga comercial: Programa para apoyar opciones de entrega de última milla más seguras, sostenibles y eficientes por medio de entregas con bicicletas de carga.

Proyectos para la mejora de la seguridad de la carga: Proyectos de mejora de calles para rediseñarlas y aumentar la seguridad de todos los usuarios.

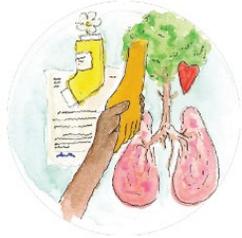
Colaboradores de la industria: Esfuerzos continuos para implicar a la comunidad del transporte de carga y colaborar en soluciones innovadoras a los problemas regionales y locales.

Programa de Concientización para Camiones (Truck Smart Outreach): Programación específica para mejorar la seguridad de los operadores de camiones y de todos los usuarios de la carretera.

Pesaje en Movimiento (Weigh-In-Motion): Este sistema aplica los límites de peso para camiones a través de sensores que identifican camiones con sobrepeso. Actualmente en funcionamiento en la BQE, Pesaje en Movimiento asegura que las carreteras y puentes operen de manera segura.



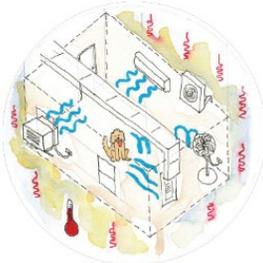
## Programas actuales y continuos de salud y seguridad



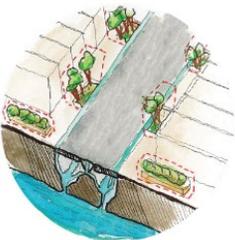
Educación de calidad del aire: La calefacción de los edificios y los restaurantes causan más de un tercio de la contaminación del aire en CBE. Hay reglas en el Código del Aire de NYC que, si se siguen, reducirían en gran manera la contaminación de esas fuentes. Se necesita la cooperación de las agencias públicas, los CBO y los propietarios de edificios/restaurantes para apoyar el cumplimiento de estas reglas.



Limpeza de calles y mantenimiento de los espacios públicos: Fomentar la colaboración entre la ciudad y las comunidades locales para mejorar el manejo de residuos, reducir la basura y los vertidos ilegales, y mejorar el mantenimiento de parques, caminos y otros espacios públicos en CBE.



Política de seguridad de vivienda: Para tratar los efectos en la salud de las temperaturas en aumento en verano y para proteger a los inquilinos de peligrosos niveles de calor en sus casas, las agencias de NYC tienen el objetivo de desarrollar una política de temperatura máxima en interiores para 2030. El apoyo público de este objetivo ayudará a proteger la salud y el bienestar de los residentes en todo CBE.



Manejo de inundaciones: Construir jardines de agua de lluvia para mitigar eventos de inundación importantes. Los jardines de lluvia están diseñados específicamente para ayudar a prevenir inundaciones durante tormentas. Suelen tener una forma inclinada para que el agua de lluvia se recoja temporalmente y las plantas la absorban, y usan plantas nativas que necesitan menos mantenimiento y prosperan de manera natural.

## **Recursos actuales para el asma e iniciativas planificadas para el asma**

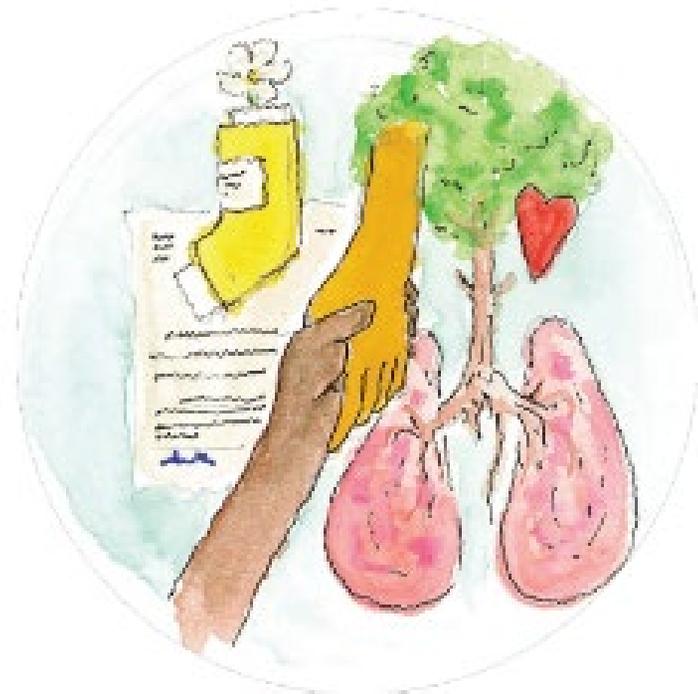
El asma es una enfermedad crónica de los pulmones que dificulta la respiración y que no puede curarse, pero sí puede controlarse. Puede afectar tanto a niños como a adultos. Una combinación de historia familiar, factores individuales y el entorno pueden contribuir al asma. Las mejores prácticas para reducir la carga del asma incluyen: ampliar la educación sobre el manejo personal del asma, dar visitas en casa para reducir los desencadenantes del asma y coordinación de atención médica.

### Educación para el manejo personal del asma

- Desarrollar nuevas oportunidades y reforzar las colaboraciones existentes para llegar a niños, a sus cuidadores y a los adultos.
- Compartir información básica sobre el asma, el uso de medicamentos, los síntomas y desencadenantes, y las capacidades para comunicarse con los proveedores de atención médica.

### Descontaminación de los desencadenantes ambientales del asma en casa

- Apoyar los esfuerzos locales para que el seguro médico cubra los servicios de descontaminación ambiental en casa. Esto incluye servicios de manejo integrado de plagas y descontaminación de moho para cualquier persona con asma en el Bronx.



### Coordinación de la atención por medio de la integración de datos

Apoyar los esfuerzos locales para desarrollar y reforzar los sistemas de datos que integran información en los sistemas médicos, escuelas y proveedores que se basan en la comunidad. La coordinación de la atención es una estrategia basada en evidencia para mejorar la calidad de la atención y para tratar las necesidades sociales relacionadas con la salud para reducir las desigualdades en los resultados del asma.

### Iniciativa para el asma en el Bronx

El asma afecta desproporcionadamente a los residentes del Bronx. El Departamento de Salud y Salud Mental de la Ciudad de Nueva York (NYC DOHMH) propuso la Iniciativa para el asma en el Bronx (Bronx Asthma Initiative, BAI) para tratar esto. La BAI ampliaría la programación de asma basada en lugares, comunidades y escuelas en el Sur del Bronx.

La agencia tiene una presencia duradera en el área y está posicionada de manera única para guiar este trabajo. Se centrará en tres componentes:

1. atención médica basada en directrices
2. reducción de desencadenantes del asma en casa y
3. apoyo para el manejo personal del asma.

La BAI usaría tanto las escuelas como el Bronx Asthma Center recientemente creado para apoyar la implementación de cada componente. Siguiendo las directrices y estrategias nacionales, la BAI mejoraría los resultados del asma en el distrito municipal. Pero se necesita un financiamiento significativo, completo y continuo para implementarse. De manera importante, cualquier financiamiento para la BAI debe ser sostenible a largo plazo.

## Conceptos de proyectos de mediano plazo

En el mediano plazo, el equipo del estudio avanzará en conceptos de proyectos más complejos por medio de la planificación de capital y el desarrollo del diseño, mientras que profundizará en los esfuerzos de planificación del barrio. Los conceptos de proyectos y los programas de mediano plazo pretenden cumplir las necesidades de la comunidad para mejorar la conectividad, la seguridad, la salud y la fuerza, mientras se establecen las bases para inversiones en infraestructura de largo plazo.

### **Estudios de planificación del barrio**

Estudios del uso del terreno: Colaborar con las partes interesadas del Bronx para planificar de manera integral la nueva vivienda asequible, el desarrollo económico y las inversiones en recursos de la comunidad que respalden el crecimiento sostenible de las comunidades, promoviendo espacios saludables e inclusivos para todos los residentes a lo largo de la autopista directa (Expressway) mientras se hace su reurbanización.

Marco del litoral: Colaborar con las partes interesadas del Bronx para desarrollar nuevos planes y fortalecer los existentes en los lugares donde el Cross Bronx se encuentra con los cuerpos de agua, especialmente Harlem River y Bronx River, centrándose en mejorar la infraestructura litoral, la sostenibilidad ambiental y la accesibilidad para todas las comunidades.

Espacio en estudio de poco desarrollo: Colaborar con las partes interesadas del Bronx para evaluar la viabilidad y deseabilidad de reusar espacios subdesarrollados en el corredor del Cross Bronx que actualmente son inaccesibles o están sin uso, incluyendo pequeños terrenos abiertos y áreas bajo las secciones elevadas de la carretera para priorizar usos peatonales y no motorizados y mejorar el espacio público.

Estudio sobre árboles de las calles: Investigar áreas que tienen temperaturas más calurosas que el promedio en todo Cross Bronx Expressway. Colaborar con las partes interesadas del Bronx para crear un plan para reducir el estrés por el calor y dar sombra por medio de la plantación de árboles y otras intervenciones.

## Proyectos futuros de mediano plazo: conectado la vía verde de Harlem River



*Rediseño conceptual de la calle de escalones de West Tremont Ave que conecta Cedar Avenue y Sedgwick Avenue en Morris Heights*



*1 Carril para bicicletas en Brooklyn Bridge*

Otros conceptos para la red de bicicletas incluyen conexiones mejoradas para la vía verde de Harlem River por medio de las calles de escalones de Tremont Ave. Los carriles para bicicletas (arriba) dan una solución de corto plazo para transportar las bicicletas. Un concepto de mediano plazo (izquierda) podría integrar un espacio específico para los ciclistas.

## Conceptos de largo plazo: cubierta de la Autopista Cross Bronx

Una visión impulsada por la comunidad para reconectar barrios divididos por el Cross Bronx incluye conceptos para tener más espacios abiertos y dar conexiones seguras por medio de carreteras de autopistas. Construir cubiertas de carreteras puede ser factible desde una perspectiva de ingeniería en muchos lugares a lo largo de Cross Bronx Expressway, pero no en todo lugar. Se consideraron varias condiciones físicas, incluyendo las diferencias de elevación, los anchos de la carretera y las alturas libres verticales, para determinar dónde se pueden construir las cubiertas de carreteras.

Los conceptos de largo plazo consideran las cubiertas de carreteras como una herramienta de diseño urbano para reconectar la red urbana, promover el bienestar por medio de tener más espacios abiertos y mejorar la seguridad del tráfico. En el futuro, estos conceptos pueden evaluarse más a fondo para avanzar en estudios e inversiones futuras en lugares de cubiertas que maximicen el beneficio potencial relativo de tener más espacios abiertos y la mejora de las conexiones.

Cada concepto de largo plazo necesita otro estudio extenso para determinar y proponer mitigaciones para los posibles efectos ambientales, de seguridad vial y de patrones de tráfico. Para los conceptos que sugieren cierres de calles, cierres de rampas o configuraciones de rampas, es fundamental comprender completamente los posibles impactos ambientales, así como los impactos en el tráfico y la viabilidad de construcción



**Antes de la cubierta:** una carretera subterránea está abierta a los alrededores



**Después de la cubierta:** la nueva área se puede usar para cosas como espacio público

## Consideraciones de cubiertas de carreteras: Complejidad de ingeniería

### ¿En dónde puede ir una cubierta de carretera?

Crear una nueva cubierta es un importante proyecto de ingeniería y proceso de construcción. Implica diseñar, financiar y construir. Existen muchas limitaciones sobre dónde puede ir una cubierta y cómo puede verse.

#### Diferencias de la elevación

Si hay una gran diferencia de altura a ambos lados de la carretera, puede resultar difícil crear una cubierta.



#### Ancho de la carretera

En algunos casos, la carretera debe ser lo suficientemente ancha como para que quepa una base que soporte una nueva estructura de cubierta.



#### Espacio vertical

Una cubierta completa debe tener al menos 14.5 pies de espacio entre la superficie de la carretera y el nuevo techo. Las estructuras como ventiladores necesitan aún más espacio.

### ¿Cuáles son los beneficios potenciales de una cubierta de carretera?



Ampliar el acceso a espacios verdes



Aumentar la seguridad en las calles locales cercanas



Menor exposición de la comunidad al ruido



Reconectar comunidades

Construir una cubierta de carreteras presenta un alto nivel de complejidad de ingeniería. Aunque cada lugar propuesto es único, el costo aproximado para construir una cubierta de carretera es de al menos \$2 mil millones.

El tamaño de una cubierta de carretera no necesariamente implica que costará más o tomará más tiempo construirla. Algunas cubiertas pueden ser más costosas o requerir más tiempo de construcción debido a áreas de trabajo restringidas, topografía y la infraestructura existente.

La complejidad de ingeniería (que influye en el costo) se resume en este documento en orden de magnitud (1-3 círculos naranjas, siendo 3 el más complejo).

## Consideraciones de cubiertas de carreteras: Calidad del aire y ventilación

### ¿Cómo puede la cubierta afectar potencialmente la calidad del aire?

- La cubierta puede reducir las concentraciones de contaminantes en lugares a lo largo de esta. Sin embargo, no elimina la contaminación de los vehículos.
- La ventilación es necesaria para dar aire fresco para los vehículos que conducen por túneles, pero no se usa generalmente como una medida para la reducción de la contaminación del aire. El tipo de ventilación que se usa afecta la contaminación del aire relacionada con el tráfico en los barrios vecinos.
- Existen muchas estrategias para manejar las emisiones de los vehículos. Algunos sistemas utilizan ventiladores para expulsar las emisiones al final de la sección cubierta. Otros usan chimeneas de escape para liberarlo al aire. La ventilación pasiva por medio de rejillas también puede ser una opción.
- Reducir las emisiones del tráfico en la carretera solo se puede lograr por medio de estrategias como la transición a combustibles más limpios, la electrificación y la reducción del uso de vehículos personales mediante el cambio de modos de transporte.
- Para una cubierta completa sobre la carretera, se construirían estructuras de ventilación diseñadas para cumplir las normas federales de carreteras. La longitud de la cubierta sobre la carretera se determinaría por medio de un estudio adicional durante el proceso de diseño. La ventilación probablemente sería necesaria para cualquier túnel que supere los 300 pies de longitud.
- La ventilación puede incluir estructuras altas sobre el suelo, como chimeneas de escape o edificios de ventilación.
- Las consideraciones para las cubiertas también incluyen reglamentaciones federales, estatales y municipales para estándares de seguridad contra incendios y de protección de la vida.



*Una de las cuatro estructuras de ventilación para el paso subterráneo de Battery Park*

### **Consideraciones de cubiertas de carreteras: Prioridades para inversiones futuras**

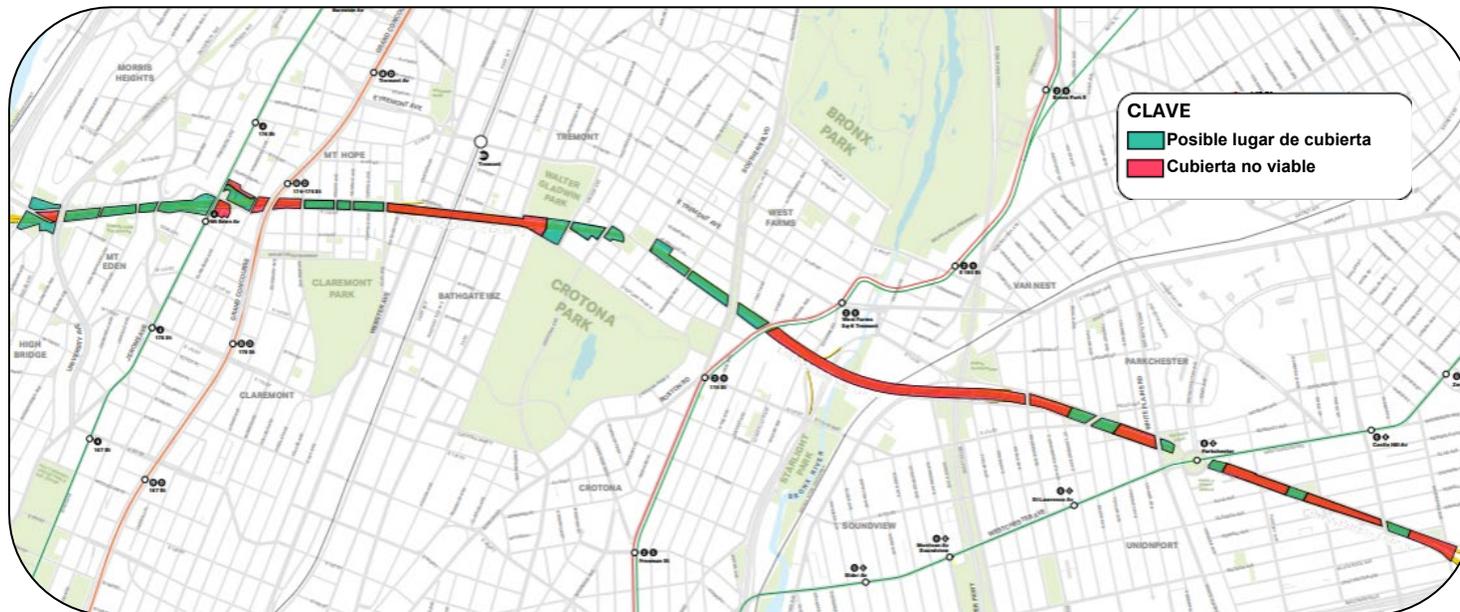
El trabajo de estudio futuro puede considerar el posible beneficio relativo de cada cubierta de carretera que cumpla los criterios mencionados arriba. Otros valores medibles pueden evaluar cómo los cambios importantes en la infraestructura podrían crear nuevos espacios abiertos para la recreación o la vivienda y dar nuevas oportunidades para mejorar la calidad de vida en y alrededor de la Autopista Cross Bronx:

- Conexiones: Oportunidades para restablecer el acceso de los peatones y ciclistas y para mejorar el acceso del transporte público a través y a lo largo de la carretera
- Destinos: Conexiones mejoradas a recursos municipales como escuelas, piscinas, bibliotecas y centros comunitarios mediante la cubierta de carretera
- Complejidad de ingeniería: Costos y esfuerzos relativos para construir cada sección de la cubierta (aquí se habla de ellos en orden de magnitud)
- Justicia ambiental: Oportunidades para mitigar riesgos como inundaciones, contaminación auditiva y calor extremo
- Equidad: Inversión en comunidades marginadas históricamente y valor relativo según la densidad poblacional
- Salud: Infraestructura mejorada en comunidades que tienen disparidades médicas desproporcionadas
- Espacio abierto: Ampliación y mejora de los parques y áreas de juego existentes
- Opinión pública: Comentarios, sugerencias y preocupaciones que se recibieron de los miembros de la comunidad, colaboradores, grupos de trabajo y representantes elegidos
- Densidad residencial: Oportunidad para maximizar los beneficios de las cubiertas de carreteras y de mejorar la calidad de vida
- Seguridad vial: Oportunidad para reducir los conflictos vehiculares y dar espacios específicos para peatones y ciclistas

## Requisitos mínimos para la posible viabilidad de la ingeniería

Todas las cubiertas de carreteras que se presentan en esta visión preliminar cumplen los siguientes criterios generales que son los requisitos mínimos que se recomiendan para hacer más análisis. Hay más limitaciones específicas de cada lugar que no se mencionan abajo que hacen que las cubiertas no sean viables.

- La carretera debe estar por debajo del suelo.
- Debe haber un espacio mínimo de 14.5 pies entre la superficie de la carretera y todo lo que vaya sobre ella, como señales, ventilación y la misma cubierta.
- La carretera debe tener el ancho suficiente para que quepan columnas que soporten la cubierta (sin reducir el número de carriles ni de los arcenes).
- La cubierta y sus conexiones deben cumplir los requisitos de la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA).
- Debe darse un espacio físico adecuado para los elementos de seguridad contra incendios y de protección de la vida.
- Cualquier túnel o paso subterráneo adyacente debe actualizarse para cumplir las normas actuales de seguridad contra incendios y protección de la vida.



### Consideraciones de ingeniería donde las cubiertas de carreteras no son viables

Los lugares en la tabla de abajo no cumplen los criterios físicos generales mencionados en “requisitos mínimos para la posible viabilidad de ingeniería”.

<b>Sección</b>	<b>Lugares en los que las cubiertas no</b>	<b>Consideraciones de ingeniería</b>
Oeste	Alexander Hamilton Br a Undercliff Ave	La carretera está sobre el suelo
Oeste	Undercliff Ave a University Ave	Una cubierta parcial es posible, pero una cubierta completa no funciona debido al intercambio en Washington Bridge
Oeste	Walton Ave a Morris Ave	Las diferencias de elevación entre el paso elevado de Grand Concourse y los puentes de Walton Ave y Morris Ave hacen que sea imposible crear un espacio abierto de calidad accesible para la ADA
Central	Clay Ave a Fulton Ave	La carretera está sobre el suelo
Central/este	Boston Rd a Rosedale Ave	La carretera está sobre el suelo
Este	Rosedale Ave a St. Lawrence Ave	No hay suficiente espacio arriba de la superficie de la carretera
Este	Thieriot Ave a White Plains Rd	No hay suficiente espacio arriba de la superficie de la carretera
Este	Pugsley Ave a Ellis Ave	No hay suficiente espacio arriba de la superficie de la carretera
Este	Gleason Ave a Haviland Ave	No hay suficiente espacio arriba de la superficie de la carretera
Este	Watson Ave a Unionport Bridge	La carretera está sobre el suelo

## Reconectando la red urbana: posibles cubiertas de carreteras entre University Ave y Jerome Ave



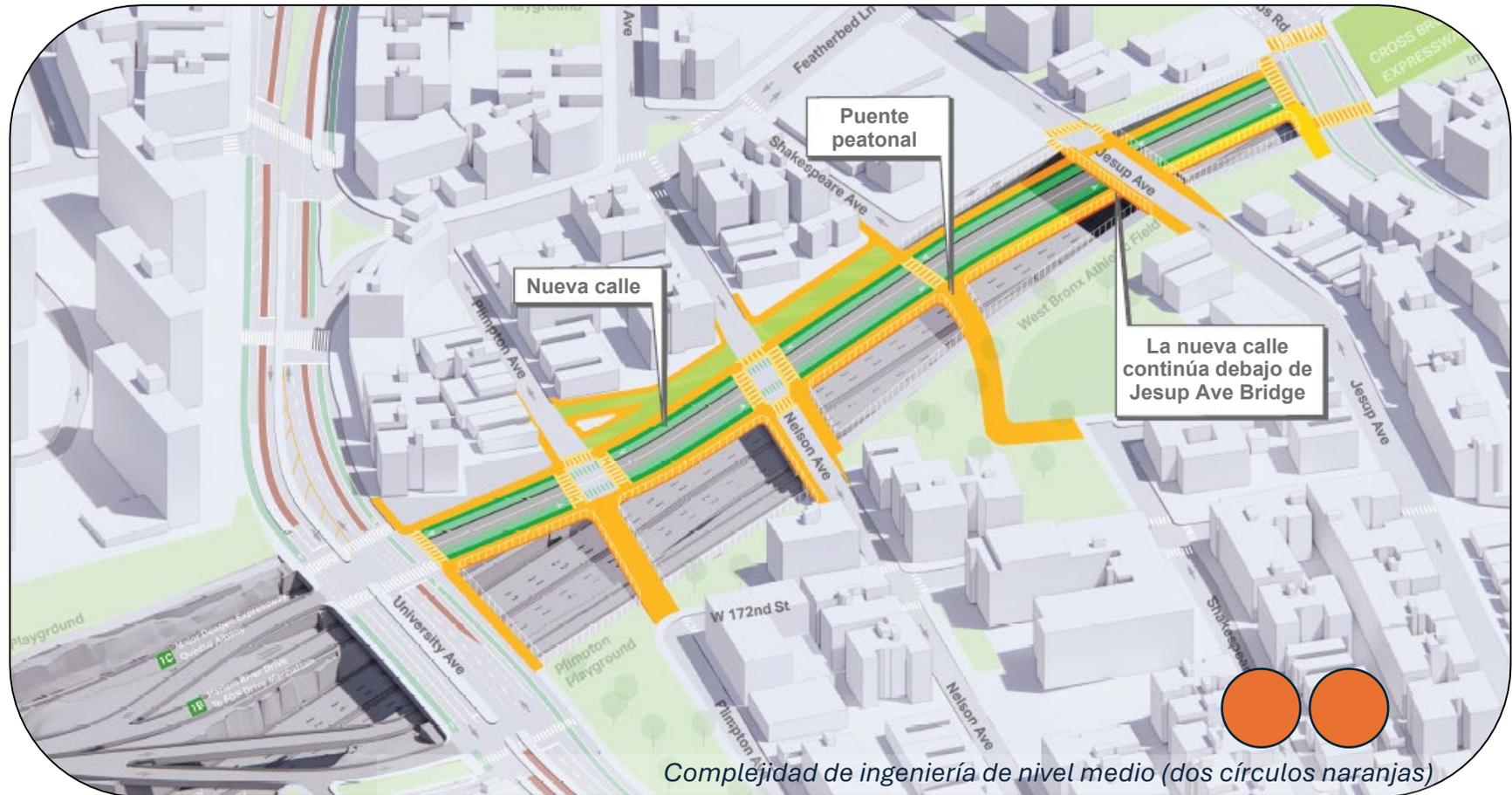
**Condición existente**  
**Condición existente**

**Condición futura potencial**  
**Condición futura potencial**

Las interrupciones en la red urbana impiden conexiones confiables con el transporte y otros servicios comunitarios críticos. Las rampas frecuentes de la carretera generan exposición a posibles conflictos entre vehículos y peatones, y las redes incompletas de peatones y bicicletas limitan la movilidad.

En el oeste, la conexión con los trenes 4, B y D se complica aún más por una red irregular de calles con conexiones limitadas de este-oeste. Una visión de largo plazo para construir una cubierta de carretera entre University Ave/EL Grant y Macombs Ave podría mejorar considerablemente las conexiones con el metro.

## Posible cubierta parcial de carretera: University Ave/EL Grant Hwy a Macombs Rd



Una cubierta parcial de la autopista podría mejorar significativamente la movilidad en los barrios de Morris Heights y Mt Eden en el oeste. Una nueva calle urbana podría dar prioridad a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, restaurar las conexiones norte-sur por medio de la autopista, introducir nuevas conexiones este-oeste con los trenes 4, B y D, como con Washington Bridge y la vía verde de Harlem River.

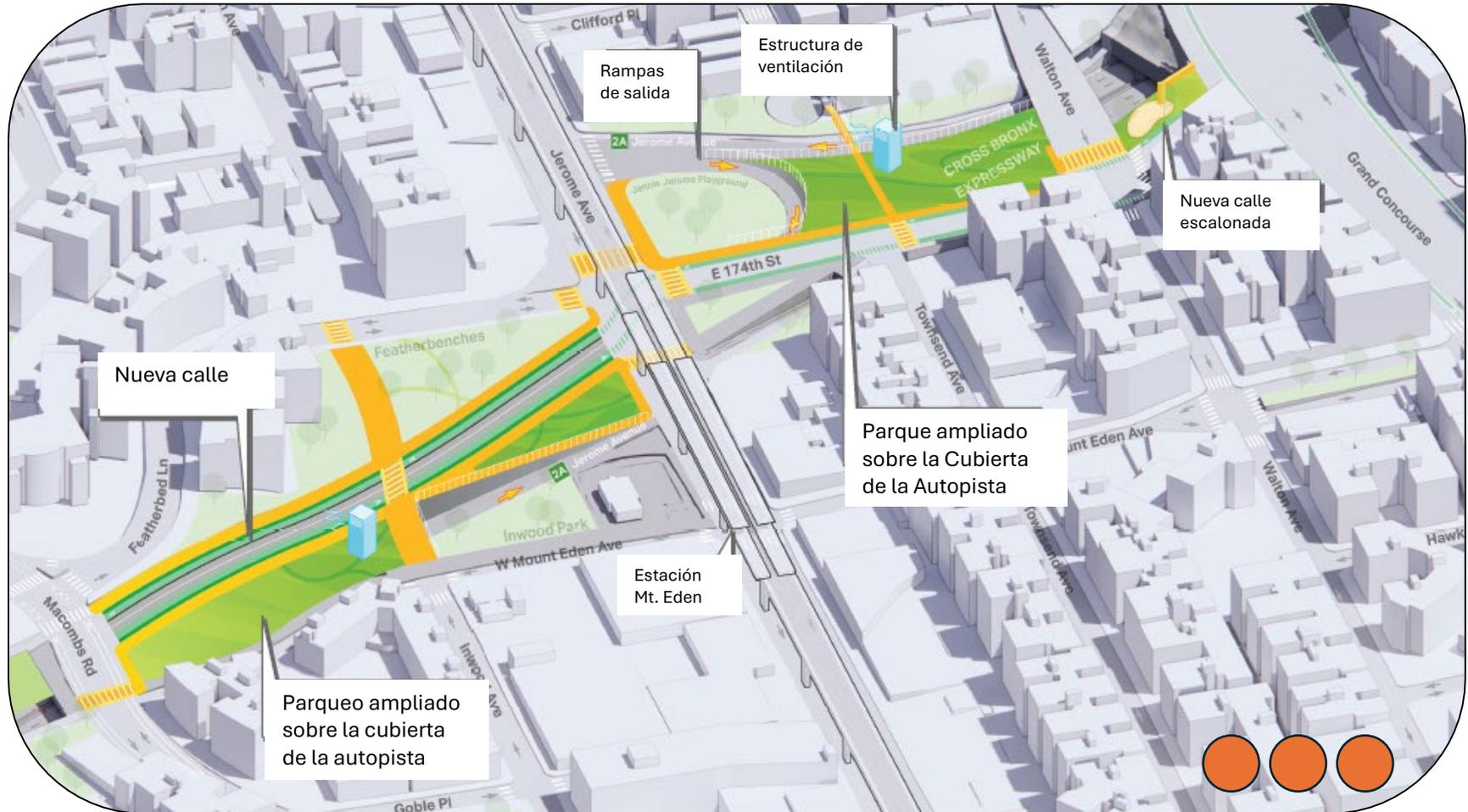
#### Beneficios potenciales:

- Introducir **nuevas conexiones este-oeste** para peatones, ciclistas y usuarios de transporte público en una red vial desconectada
- Restaurar **conexiones norte-sur** a través de la autopista mediante puentes peatonales en Plimpton Ave y Shakespeare Ave.
- Mejorar la **seguridad peatonal** a lo largo de University Ave, Nelson Ave, Jesup Ave y Macombs Rd.

#### Aspectos a considerar:

- Debido a los cambios de elevación de norte a sur y de este a oeste, se necesita un estudio adicional para determinar si será factible construir una cubierta completa de la autopista con espacio abierto accesible.
- Complejidad de ingeniería de nivel medio y costos de construcción estimado del nivel más alto debido a la duración de la construcción y al tamaño aproximado (160,000 pies cuadrados o aproximadamente 2.75 campos de fútbol)

## Posible cubierta de autopista: Desde Macombs Rd hasta Walton Ave



*Nivel más alto de complejidad de ingeniería (tres círculos naranjas)*

Uno de los lugares críticos en el área de estudio es entre Macombs Rd y Walton Avenue. La estación del metro W Mount Eden 4 en Jerome Ave es un punto de mucha actividad peatonal que se volverá más activo con la re zonificación.

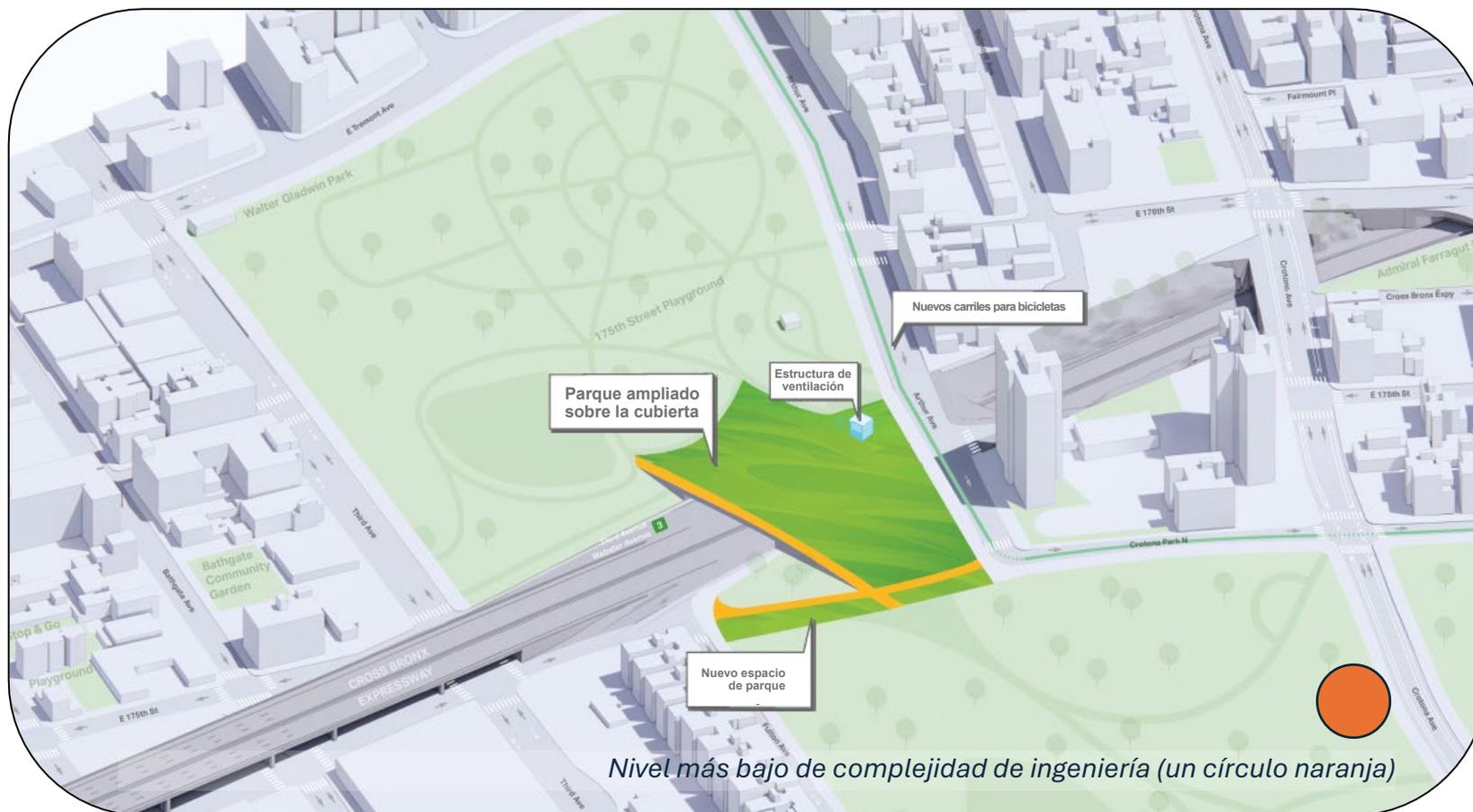
### Beneficios potenciales

- **Nuevo espacio abierto** para los residentes de una comunidad densa que enfrenta disparidades en salud.
- Mejora la **contaminación por ruido** en un área residencial densa.
- **Su tamaño es relativamente grande**, abarca más de cuatro cuadras de este a oeste
- Conexiones peatonales **restauradas de norte a sur** en Inwood Ave y Townsend Ave
- Nueva **conexión de este a oeste** para peatones, ciclistas y usuarios de transporte público
- Proximidad a **puntos de tránsito principales**, incluyendo la estación de tren Mt Eden Ave 4, la estación 174-175 Sts B-D y varias rutas de autobús en Macombs Rd, Jerome Ave y Grand Concourse

### Aspectos a considerar:

- Alto nivel de complejidad de ingeniería y costos de construcción estimado debido a la duración de la construcción, el tamaño aproximado (145,000 pies cuadrados o aproximadamente 2.5 campos de fútbol) y los cambios de elevación

## Posible cubierta de autopista: Walter Gladwin y Crotona Parks



Otro posible lugar de cubierta conectaría Walter Gladwin y Crotona Parks a lo largo de Arthur Ave para ampliar el espacio abierto y dar conexiones nuevas y más seguras para ciclistas y peatones.

### Beneficios potenciales:

- Oportunidad de **ampliar dos parques**, Walter Gladwin Park y Crotona Park, que actualmente están separados por la autopista directa (Expressway)
- **Complejidad de ingeniería relativamente más baja**
- Infraestructura mejorada para los residentes en una **comunidad de equidad** históricamente desatendida y densamente poblada que tiene disparidades médicas
- **Conexiones norte-sur** restauradas y más seguras entre los parques y a lo largo de Arthur Ave
- Responde a la **opinión pública** que indica la necesidad de un espacio de parques mejorados

### Consideraciones:

- La construcción de la cubierta de carretera propuesta exigiría el cierre permanente de E 175<sup>th</sup> Street entre Arthur Ave y la salida de la autopista en dirección oeste
- Complejidad de ingeniería de nivel más bajo y costos de construcción calculados debido a un tamaño más pequeño (90,000 pies cuadrados o aproximadamente 1.5 campos de fútbol) y una duración de construcción relativamente corta
- La cubierta de carretera debería adaptarse a los cambios de elevación entre la sección elevada de la autopista directa (Expressway) al oeste de Third Ave y la sección subterránea al este de Arthur Ave

## Posible cubierta de carretera y reconfiguración de rampas: E 174<sup>th</sup> St Bridge

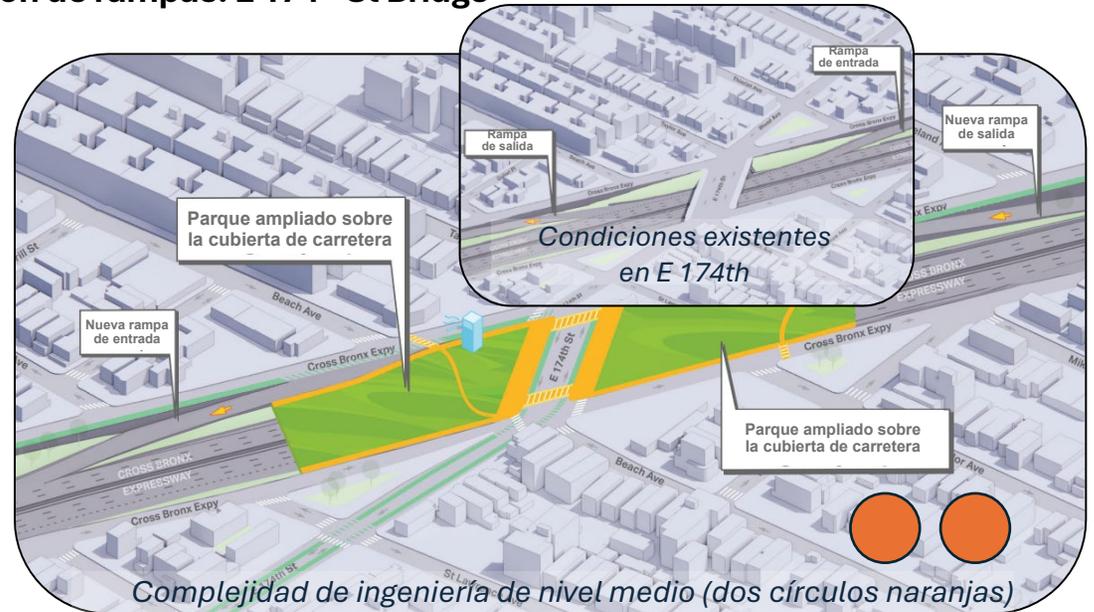
En E 174th St, el tráfico que se incorpora a la carretera genera conflictos, retrasos, y desvíos hacia las calles locales. Rediseñar las rampas podría aliviar los conflictos, mejorar los tiempos de viaje y mejorar la seguridad al entrar y salir de las carreteras. Ampliar el E 174th Street Bridge por medio de una cubierta de carretera podría maximizar el espacio abierto, mientras que da conexiones más seguras para peatones y ciclistas a lo largo de la carretera.

### Beneficios potenciales:

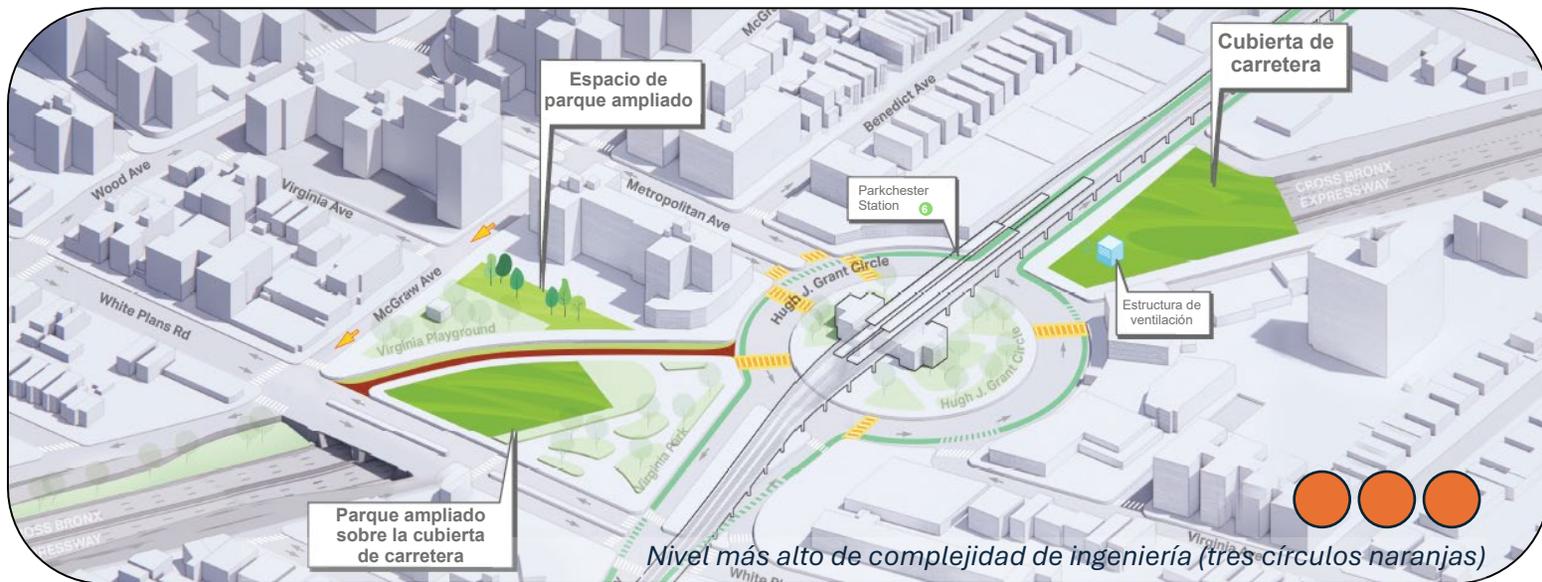
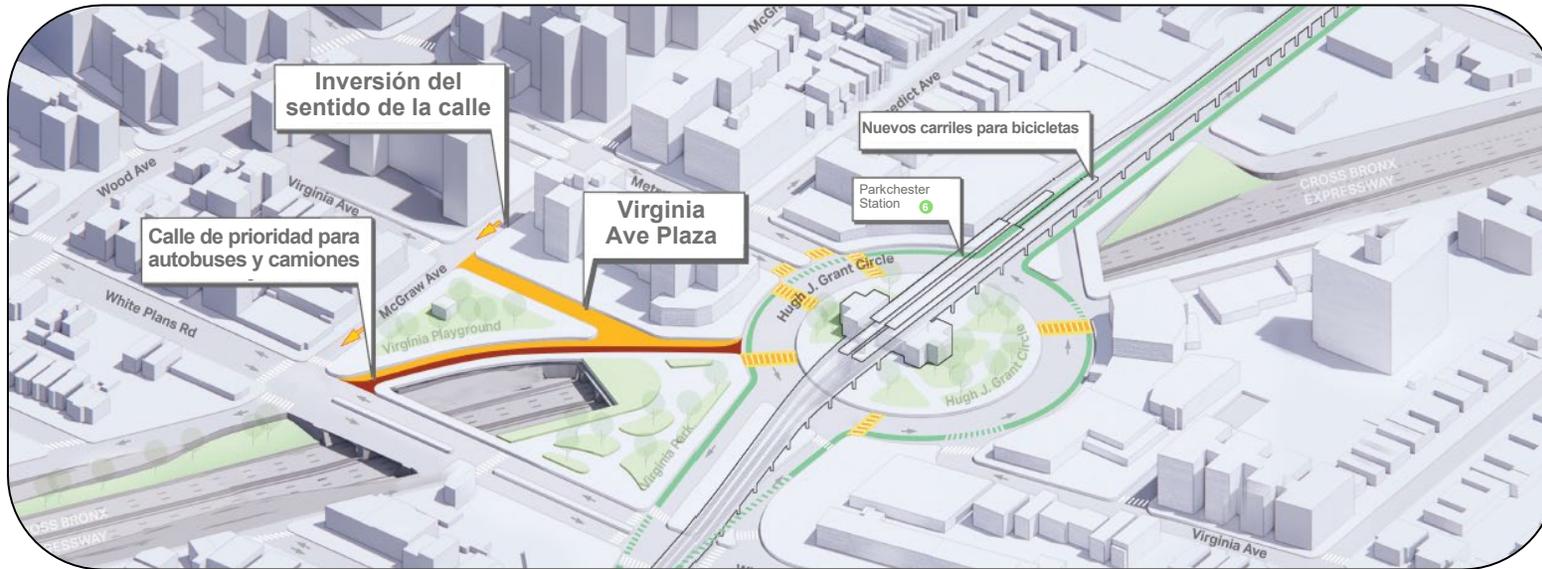
- Reduce los conflictos entre los vehículos y los peatones, y crea cruces más seguros en una intersección controlada
- Amplía los espacios abiertos y reduce la contaminación auditiva
- La reconfiguración de las rampas hace que sea posible agregar una cubierta de carretera y crear un nuevo espacio abierto

### Consideraciones:

- Esta cubierta podría ser potencialmente posible solo si se reconfiguran las rampas
- Complejidad de ingeniería de nivel medio y costos de construcción calculados debido a la duración de la construcción y al tamaño relativo (110,000 pies cuadrados o aproximadamente 2 campos de fútbol)
- Las reconfiguraciones de las rampas crearían implicaciones para las carreteras y el tráfico local, por lo que sería necesario hacer un estudio más amplio y modelado



## Posible cubierta de autopista: Hugh J. Grant Circle y Virginia Park



Un posible lugar para una cubierta de carretera en el este es en Hugh J. Grant Circle. Las condiciones físicas permiten dos cubiertas a cada lado del círculo. Los conceptos de corto y mediano plazo podrían mejorar la seguridad del tráfico y la movilidad al redistribuir creativamente el espacio de la calle para las personas y el transporte público. Los conceptos de largo plazo para cubrir la carretera podrían ampliar el Virginia Playground y Park y crear nuevos espacios abiertos al este de Hugh Grant Circle.

#### Beneficios potenciales:

- Oportunidad de **ampliar dos espacios abiertos**, Virginia Playground (por medio de los programas de Calles Abiertas y Plaza de NYC DOT) y Virginia Park (por medio de una cubierta de carretera)
- Introducir un **nuevo espacio abierto** en el lado este de Circle para residentes en un barrio muy poblado en Parkchester y una comunidad de equidad
- Restaurar las **conexiones norte-sur** entre Virginia Ave y Virginia Playground
- Proximidad a un **importante centro de transporte** en Circle, incluyendo la estación del tren 6 de Parkchester, el autobús Q44 SBS y varias rutas de autobús cercanas
- Experiencia mejorada para los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público por medio de **conexiones más seguras y más cortas, nuevas áreas verdes** y la mitigación de la **contaminación auditiva**
- **Opinión pública sólida** para más inversiones importantes en infraestructura
- El concepto de cubiertas de largo plazo podría desarrollarse con las mejoras de corto y mediano plazo

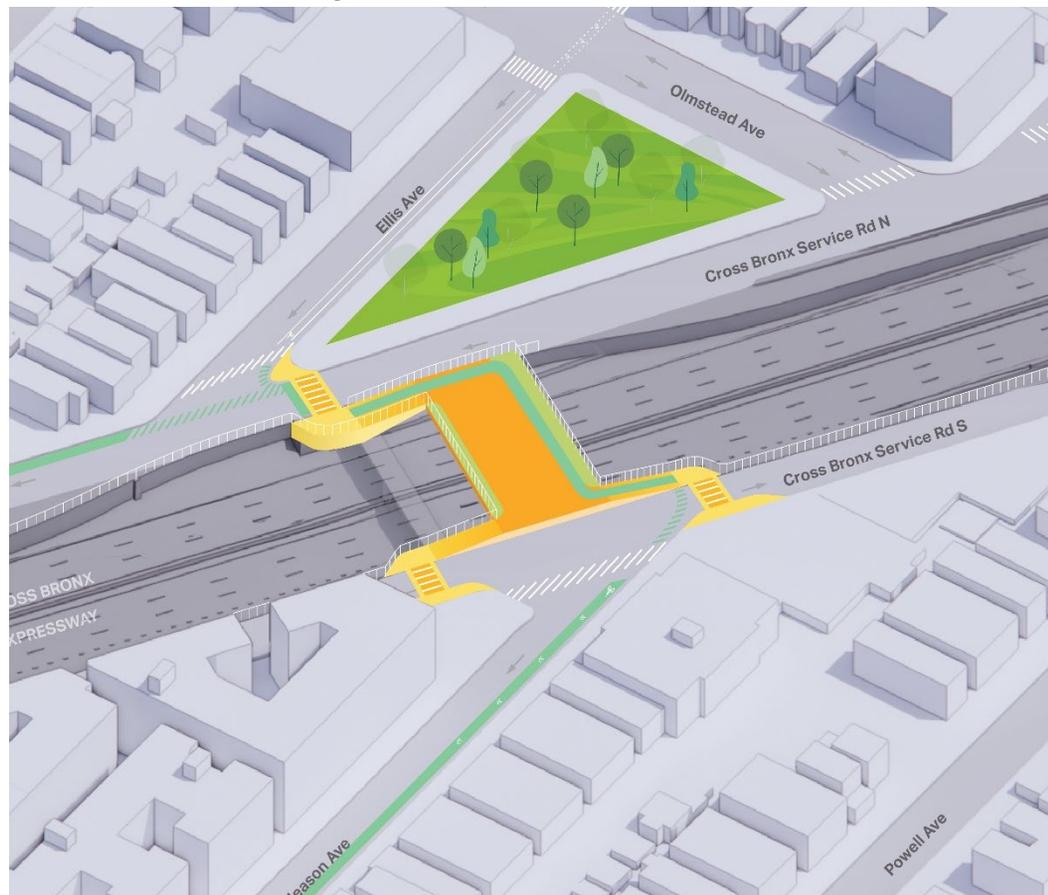
#### Consideraciones:

- Sería necesario estudiar y modelar más ampliamente los cierres de las calles y otras reconfiguraciones del tráfico
- Complejidad de ingeniería de nivel alto y costos de construcción calculados debido a un tamaño más grande (130,000 pies cuadrados o aproximadamente 2.25 campos de fútbol), la amplia infraestructura de metro elevado existente y el espacio vertical limitado bajo la estación de Parkchester

## Conectando donde una cubierta de carretera no es viable: pasarela de Olmstead Ave



Condición existente de la pasarela de Olmstead Ave



Cruce propuesto para peatones y ciclistas en la pasarela de Olmstead Ave.

En los lugares en los que no es viable una cubierta de carretera, otras inversiones futuras podrían incluir mejorar los cruces peatonales existentes para que sean completamente accesibles e incluir infraestructura para ciclistas. La pasarela de Olmstead el cruce peatonal existente podría ampliarse a al menos 25 pies de ancho, mejorando la visibilidad y dando un espacio dedicado para ciclistas.

## Plan para implementación

Todos los conceptos de proyectos necesitarían una estrategia más de financiamiento integral para avanzar. Los procesos de implementación pueden variar, y cada concepto de largo plazo requeriría un estudio más de ingeniería, trabajo de diseño, revisión ambiental y la participación y defensa de la comunidad.

### Implementación de posibles proyectos y programas en el corto y mediano plazo:

- Las agencias de la ciudad y del estado seguirán trabajando juntas para llevar a cabo los programas actuales y para avanzar en nuevas iniciativas estratégicas.
- Es posible que se necesite financiamiento adicional para llevar a cabo los programas nuevos.
- La implementación para los programas de corto plazo podrían empezar tan pronto como en 2025.
- Los proyectos de mediano plazo podrían continuar internamente por medio de la planificación de capital y el desarrollo del diseño.

### Financiamiento de los conceptos de largo plazo:

La planificación, el diseño y la implementación para conceptos de proyectos de largo plazo, incluyendo las cubiertas de carreteras propuestas, necesitarían grandes cantidades de financiamiento de la ciudad, estatal y federal. El Equipo del estudio trabajará junto para identificar fuentes de financiamiento sostenibles que hagan realidad estos conceptos.

Las posibles fuentes incluyen:

- Subsidios federales para infraestructura
- Otros financiamientos discrecionales



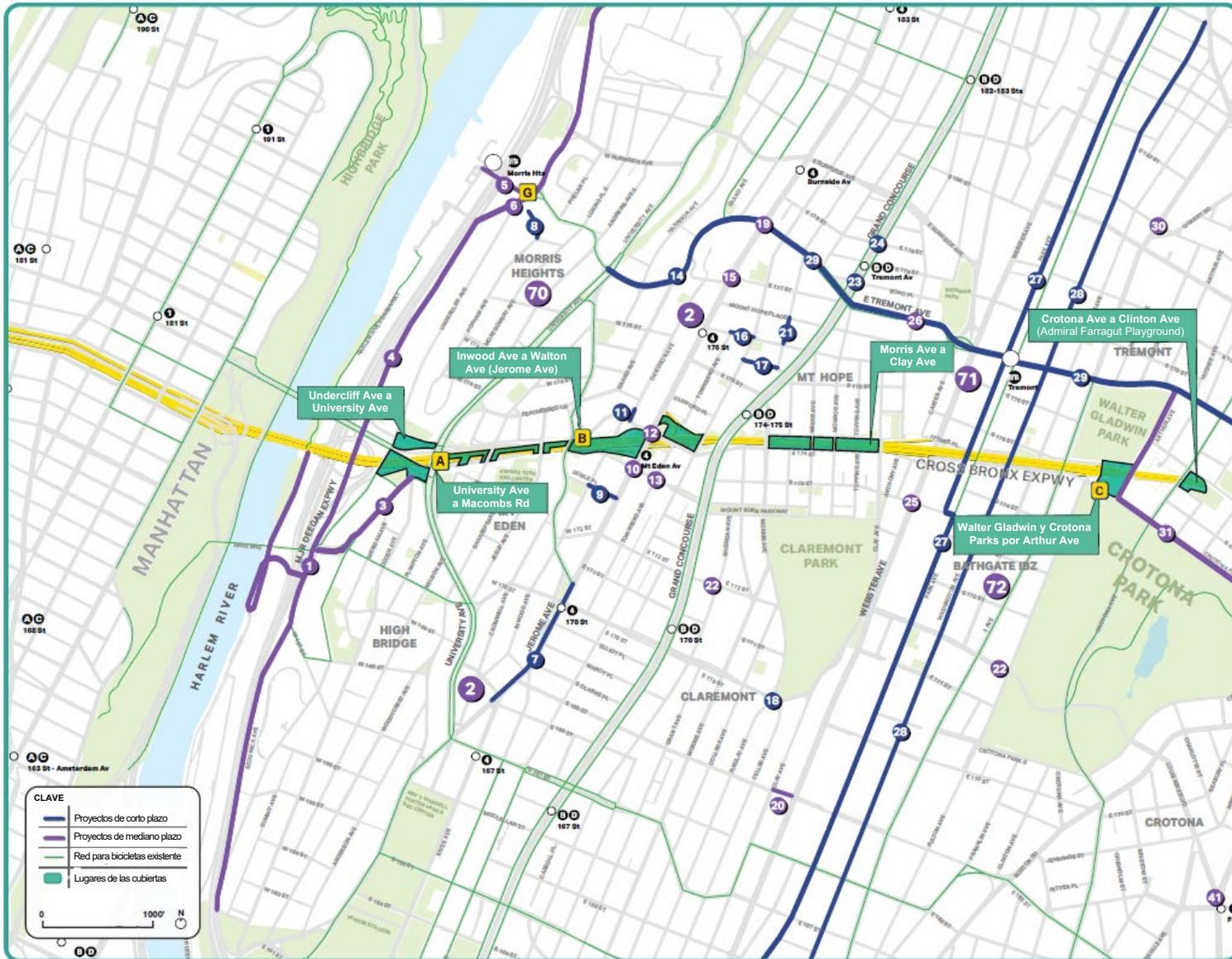
**¡ Participe!**  
**Manténgase involucrado!**

El reporte final se publicará a finales de este año. Para acceder a reportes previos, regístrese para eventos y obtener más información sobre el estudio, escanee el código QR o visite nuestro sitio web en **[nyc.gov/CrossBronx](https://nyc.gov/CrossBronx)**.

El informe final se publicará a finales de este año. Para acceder a reportes, regístrese para eventos y para obtener más información sobre el estudio, escanee el código QR o visite nuestro sitio web en **[nyc.gov/CrossBronx](https://nyc.gov/CrossBronx)**

## Apéndice

## Oeste: conceptos de proyectos de corto y mediano plazo



## Clave conceptual del Proyecto Oeste

### Programa existente o implementación planificada en 2025-2026

8. Calle abierta de Pallisade Pl
9. Calle abierta en Goble Pl, desde Inwood Ave a Jerome Ave
14. Asientos: mobiliario urbano planificado
16. Calle abierta de E 176th St
21. Calle abierta de Morris Ave
23. Señalización: Instalación de señalizaciones planificadas
24. Señalización: Instalación de señalizaciones planificadas
27. Mejoras planificadas a la red para bicicletas en Park Ave

### Proyectos de corto plazo

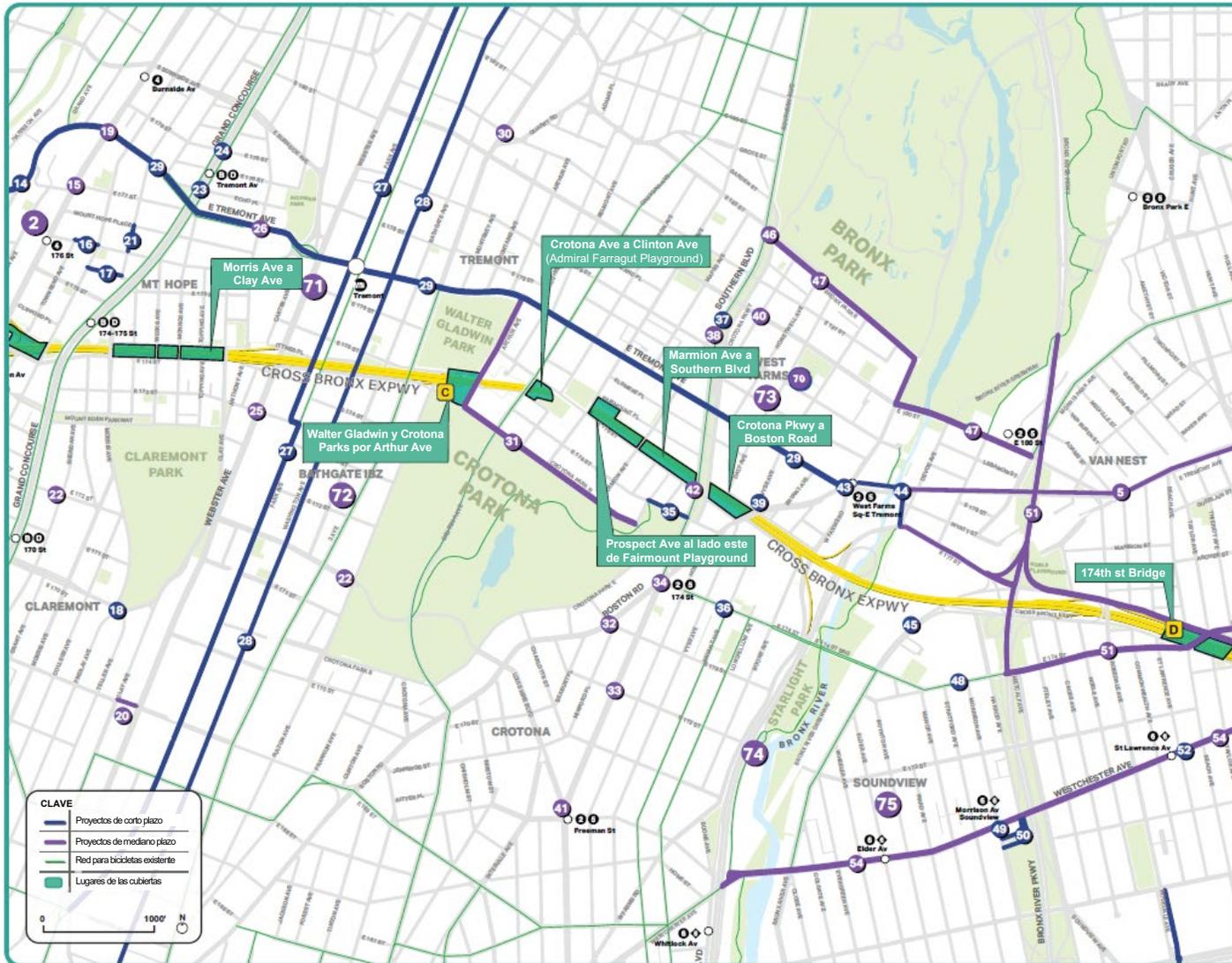
7. Mejoras de capital en el corredor de seguridad escolar en Jerome Ave
11. Mejoras de capital en la calle de escalones de Davidson Avenue
17. Mejoras de capital en la calle de escalones de Henwood Place
18. Mejoras en la seguridad de los peatones en E 170th St y Teller Ave
28. Mejoras en la seguridad escolar a lo largo de Washington Ave

### Conceptos de proyectos de mediano plazo

1. Mejoras en la intersección de seguridad escolar en Sedgwick Ave y Undercliff Ave
2. Proyectos de capital de Jerome: Un conjunto de proyectos de capital en todo el barrio que mejorarán la seguridad de los peatones y la calidad del espacio público en el área recientemente rezonificada de Jerome Avenue en el Bronx
3. Estudio de las conexiones para bicicletas a la vía verde de Harlem River por medio de University Ave
4. Estudio de las conexiones para bicicletas a la vía verde de Harlem River por medio de Sedgwick Ave
5. Conexiones para bicicletas en Tremont Ave

6. Estudio de las mejoras de seguridad de la nueva intersección en Undercliff Ave y Major Deegan Expwy
10. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en E Mount Eden Ave y Jerome Ave
12. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en Jerome Ave y E 174th St
13. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en E Mount Eden Ave y Townsend Ave
15. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en Jerome Ave y W 177th St
19. Estudio de las mejoras de seguridad en la nueva intersección en Jerome Ave y E Tremont Ave
20. Mejoras de capital en la calle de escalones de E 169th St
22. Estudio de la red de conexiones para bicicletas a Claremont y Crotona Parks
25. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en E 173rd St y Webster Ave
26. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en Anthony Ave y E Tremont Ave
30. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en E 181st St y 3rd Ave
31. Estudio de las conexiones para bicicletas a lo largo de Crotona Park
70. Morris Heights - Herramientas de planificación - Marco del litoral, estudio del uso del terreno (Enfoque: comercial), estudio del manejo de inundaciones, mejora de parques
71. Mt Hope/Tremont - Herramientas de planificación - Estudio sobre árboles de las calles, estudio del uso del terreno (Enfoque: espacios públicos), Celebrar el Bronx
72. Bathgate (IBZ) - Herramientas de planificación - Estudio del espacio subdesarrollado, Estudio del uso del terreno (Enfoque: Revitalización de la industria), estudio del manejo de inundaciones, mercado

## Central: Conceptos de proyectos de corto y mediano plazo



## **Clave de proyectos de corto y mediano plazo**

### Programa existente o implementación planificada en 2025-2026

14. Asientos: mobiliario urbano planificado
16. Calle abierta de E 176th St
21. Calle abierta de Morris Ave
23. Señalización: Instalación de señalizaciones planificadas
24. Señalización: Instalación de señalizaciones planificadas
27. Mejoras planificadas a la red para bicicletas en Park Ave
29. Mejoras planificadas de prioridad para autobuses a lo largo de Tremont Ave
36. Asientos: mobiliario urbano planificado
37. Estacionamiento de bicicletas: Instalaciones planificadas de estacionamiento de bicicletas
39. Asientos: mobiliario urbano planificado
43. Mejoras de capital en la intersección HWXP2007 East 177th y Devoe en Boston Rd y E Tremont Ave
44. Conexión de la red para bicicletas de capital a la vía verde de Bronx River a lo largo de Devoe Ave
45. Asientos: mobiliario urbano planificado
48. Asientos: mobiliario urbano planificado
49. Señalización: Instalación de señalizaciones planificadas
50. Calle abierta en Harrod Pl, desde Westchester Ave a Morrison Ave
52. Señalización: Instalación de señalizaciones planificadas

### Proyectos de corto plazo

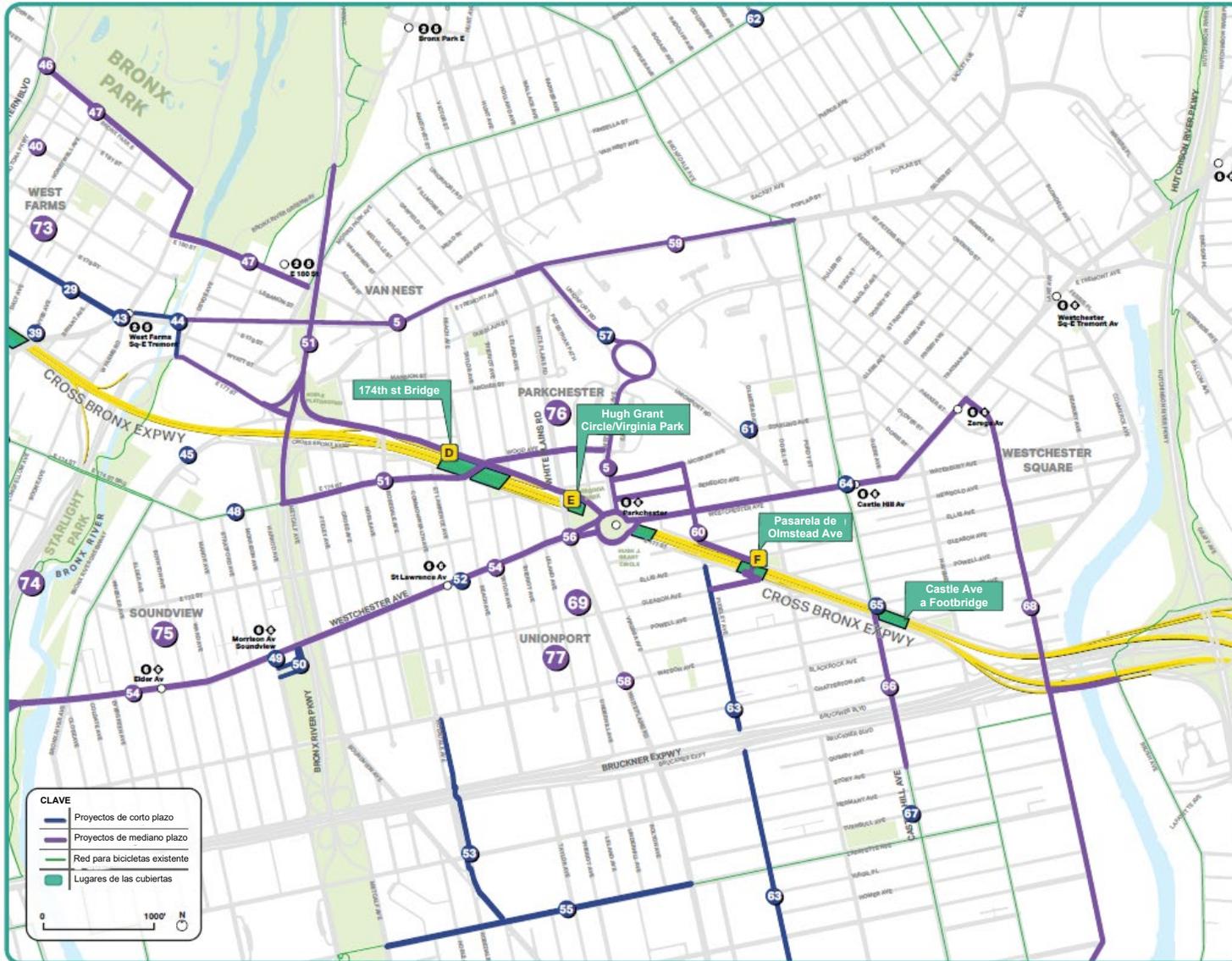
17. Mejoras de capital en la calle de escalones de Henwood Place
18. Mejoras en la seguridad de los peatones en E 170th St y Teller Ave
28. Mejoras en la seguridad escolar a lo largo de Washington Ave
35. Investigación del manejo del tráfico y mejoras de seguridad a lo largo de E 175th St

### Conceptos de proyectos de mediano plazo

5. Conexiones para bicicletas en Tremont Ave
15. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en Jerome Ave y W 177th St
19. Estudio de las mejoras de seguridad en la nueva intersección en Jerome Ave y E Tremont Ave
20. Mejoras de capital en la calle de escalones de E 169th St
22. Estudio de la red de conexiones para bicicletas a Claremont y Crotona Parks
25. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en E 173rd St y Webster Ave

26. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en Anthony Ave y E Tremont Ave
30. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en E 181st St y 3rd Ave
31. Estudio de las conexiones para bicicletas a lo largo de Crotona Park
32. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en E 173rd St y Boston Rd
33. Mejoras de capital de seguridad y accesibilidad en Southern Blvd y E 172nd St
34. Mejoras de capital de seguridad y accesibilidad en Southern Blvd, Boston Rd, E 174th St
38. Mejoras de capital de seguridad en Southern Blvd y Marmion Ave
40. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en Mohegan Ave y E 180th St
41. Mejoras de capital de seguridad y accesibilidad en Southern Blvd y Freeman St
42. Mejoras de capital de seguridad y accesibilidad en Southern Blvd y E 176th St
46. Mejoras de capital de seguridad en Southern Blvd en Crotona y E 182nd St
47. Estudio de las conexiones para bicicletas de la vía verde de Bronx River a lo largo de Bronx Parkway
51. Estudio de las conexiones para bicicletas entre la vía verde de Bronx River, Noble Playground y Virginia Playground
53. Estudio de conexiones para bicicletas en Rosedale Ave
54. Estudio de conexiones para bicicletas en Westchester Ave
71. Mt Hope/Tremont - Herramientas de planificación - Estudio sobre árboles de las calles, estudio del uso del terreno (Enfoque: espacios públicos), celebrar el Bronx
72. Bathgate (IBZ) - Herramientas de planificación - Estudio del espacio subdesarrollado, estudio del uso del terreno (Enfoque: revitalización de la industria), estudio del manejo de inundaciones, mercado
73. West Farms - Herramientas de planificación - Estudio sobre árboles de las calles, mejora de parques, estudio del uso del terreno (Enfoque: espacios públicos)
74. Bronx River - Herramientas de planificación - Marco del litoral, estudio sobre árboles de las calles, estudio del uso del terreno (Enfoque: espacios públicos), arte público
75. Soundview - Herramientas de planificación - Estudio del uso del terreno (Enfoque: comercial), estudio del manejo de inundaciones, estudio sobre árboles de las calles, celebrar el Bronx

### Este: conceptos de proyectos de corto y mediano plazo



## Clave de proyectos de corto y mediano plazo en el este

### Programa existente o implementación planificada en 2025-2026

- 29. Mejoras planificadas de prioridad para autobuses a lo largo de Tremont Ave
- 39. Asientos: mobiliario urbano planificado
- 43. Mejoras de capital en la intersección HWXP2007 East 177th y Devoe en Boston Rd y E Tremont Ave
- 44. Conexión de la red para bicicletas de capital a la vía verde de Bronx River a lo largo de Devoe Ave
- 45. Asientos: mobiliario urbano planificado
- 48. Asientos: mobiliario urbano planificado
- 49. Señalización: Instalación de señalizaciones planificadas
- 50. Calle abierta en Harrod Pl, desde Westchester a Morrison Ave
- 52. Señalización: Instalación de señalizaciones planificadas
- 57. Asientos: mobiliario urbano planificado
- 61. Asientos: mobiliario urbano planificado
- 63. Mejoras planificadas de la Fase II de la red para bicicletas de Soundview
- 64. Asientos: mobiliario urbano planificado
- 67. Asientos: mobiliario urbano planificado
- 69. Programa de Monopatines Compartidos (Shared E-scooter Program) en el este del Bronx

### Proyectos de corto plazo

- 53. Estudio de conexiones para bicicletas en Rosedale Ave
- 55. Estudio de las mejoras para bicicletas en Lafayette Ave
- 65. Mejoras de capital de seguridad y de señalización en Castle Hill Ave y Haviland Ave

### Conceptos de proyectos de mediano plazo

- 5. Conexiones para bicicletas en Tremont Ave
- 40. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en Mohegan Ave y E 180th St
- 46. Mejoras de capital de seguridad en Southern Blvd en Crotona y E 182nd St

- 47. Estudio de las conexiones para bicicletas de la vía verde de Bronx River a lo largo de Bronx Parkway
- 51. Estudio de las conexiones para bicicletas entre la vía verde de Bronx River, Noble Playground y Virginia Playground
- 54. Estudio de conexiones para bicicletas en Westchester Ave
- 56. Estudio de las mejoras de seguridad en la intersección en Westchester Ave y White Plains Rd
- 58. Mejoras de capital del corredor a lo largo de E Tremont Ave
- 59. Mejoras de capital del corredor a lo largo de E Tremont Ave
- 60. Estudio de las conexiones para bicicletas a lo largo de Pugsley Ave Bike Blvd
- 62. Investigación de las mejoras de capital para el manejo de inundaciones
- 66. Estudio de las mejoras a la red para bicicletas en Castle Hill Ave
- 68. Estudio de las conexiones para bicicletas a la vía verde de Hutchinson River por medio de Zerega Ave
- 73. West Farms - Herramientas de planificación - Estudio sobre árboles de las calles, mejora de parques, estudio del uso del terreno (Enfoque: espacios públicos)
- 74. Bronx River - Herramientas de planificación - Marco del litoral, estudio sobre árboles de las calles, estudio del uso del terreno (Enfoque: espacios públicos), arte público
- 75. Soundview - Herramientas de planificación - Estudio del uso del terreno (Enfoque: comercial), estudio del manejo de inundaciones, estudio sobre árboles de las calles, celebrar el Bronx
- 73. Parkchester - Herramientas de planificación - Centro de movilidad, estudio del uso del terreno (Enfoque: espacios públicos)
- 74. Unionport - Herramientas de planificación - Estudio sobre árboles de las calles, estudio del uso del terreno (Enfoque: revitalización de la industria)

## Actividades de participación en Reimaginar el Cross Bronx

Community Activities

Study Team Activities

Fecha	Actividad
30 de marzo de 2023	Sesión abierta virtual
1 de abril de 2023	Sesión abierta central
3 de abril de 2023	Sesión abierta del oeste
4 de abril de 2023	Sesión abierta del este
10 de abril de 2023	Sesión abierta virtual
22 de abril de 2023	Sesión abierta de Bronx Alliance River
14 de junio de 2023	Taller de identificación de problemas del oeste
20 de junio de 2023	Taller de identificación de problemas central
26 de junio de 2023	Taller de identificación de problemas del este
12 de julio de 2023	Taller virtual de identificación de problemas
24 de junio de 2023	Taller caminata del grupo de trabajo de la comunidad central
8 de julio de 2023	Taller caminata del grupo de trabajo de la comunidad del oeste
15 de julio de 2023	Taller caminata del grupo de trabajo de la comunidad del este
6 de junio de 2023	Highbridge Festival
17 de junio de 2023	Fish Parade
6 de julio de 2023	Asamblea de AOC
15 de julio de 2023	Bronx River Living Festival
22 de julio de 2023	Día de la familia de NYCHA - Sedgwick

Fecha	Actividad
29 de julio de 2023	Bike the Block
1 de agosto de 2023	National Night Out
26 de agosto de 2023	Summer Streets
9 de septiembre de 2023	Taller caminata del oeste
27 de octubre de 2023	Taller caminata del oeste
4 de noviembre de 2023	Taller caminata público del este
4 de noviembre de 2023	Taller caminata público central
4 de noviembre de 2023	Taller caminata público central (español)
11 de noviembre de 2023	Paseo en bicicleta
11 de noviembre de 2023	CM Sanchez Festival de otoño
Octubre-noviembre de 2023	Encuesta en línea y mapa del portal
4 de junio de 2024	Taller del desarrollo del concepto
13 de junio de 2024	Taller virtual del desarrollo del concepto
27 de julio de 2024	Día de la familia de NYCHA Sedgwick
27 de julio de 2024	Día de la familia de NYCHA Bronx River
6 de agosto de 2024	National Night Out (Prospect Playground)

## Reimaginar la Autopista Cross Bronx

### **Borrador de la Visión: Proyectos de Capital en el Área de Estudio**

El siguiente documento incluye una lista de todos los proyectos en curso de planificación y construcción de capital dentro del área de estudio de Reimaginar la Autopista Cross Bronx, que abarca 0.5 millas al norte y al sur de la autopista.

#### **Proyectos Patrocinados por el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (NYS DOT)**

##### PIN X727.11 – Autopista Cross Bronx – Gestión Activa del Tráfico

El proyecto del Sistema de Gestión Activa del Tráfico de la Autopista Cross Bronx implementará estrategias como control de carriles, límites de velocidad variables y sistemas de detección de filas y advertencias para mejorar la seguridad y la movilidad a lo largo de los corredores de la Autopista Cross Bronx (I-95) y su extensión (I-295). El proyecto incluye elementos del Sistema de Transporte Inteligente (ITS) como señales de mensajes dinámicos, equipos de detección de vehículos, cámaras CCTV y otros equipos y sistemas relacionados. Este proyecto está en construcción y se espera que se complete en septiembre de 2026.

##### PIN X807.44 – Sistema de Soporte de Decisiones para ITS Regionales

Desarrollar un Sistema de Soporte de Decisiones (DSS) para implementar estrategias operativas/de gestión en corredores regionales. El DSS ayudará a analizar datos complejos para facilitar la toma de decisiones informadas. Ayuda a optimizar el flujo de tráfico, gestionar recursos de manera eficiente y mejorar el rendimiento general del sistema de transporte. Este sistema evaluará, clasificará y seleccionará, en tiempo real, las estrategias de gestión a implementar. Esto podría incluir la detección de incidentes en tiempo real, análisis predictivo de tiempos de viaje, optimización de rutas y soporte para los sistemas actuales y futuros de Gestión Avanzada del Transporte (ATMS) y un Sistema de Gestión Integrada de Corredores (ICMS) en la región de NYC (Región 11).

##### PIN X727.07 – Rehabilitación/Reemplazo de Cinco Puentes de la Autopista Cross Bronx entre Boston Road y Rosedale Avenue

NYSDOT está desarrollando este proyecto para abordar las deficiencias geométricas y estructurales, prolongar la vida útil de cinco puentes entre Boston Road y Rosedale Avenue, solucionar problemas de seguridad identificados dentro de los límites del proyecto y mejorar la conectividad multimodal

comunitaria en la zona.

**Proyectos Patrocinados por el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (NYC DOT)**

HWCSCH4D: Sedgwick Ave y Undercliff Ave

Mejoras en las intersecciones de seguridad escolar en Sedgwick Ave y Undercliff Ave.

HWCSCH4D: Jerome Ave, de la Calle 168 a Macombs Rd

Mejoras en el corredor de seguridad escolar a lo largo de Jerome Ave.

HWXJerome: Proyecto de Capital de Jerome

Un conjunto de proyectos de capital a nivel de vecindario que mejorarán la seguridad peatonal y la calidad del espacio público en el área de Jerome Avenue recientemente rezonificada en el Bronx.

HWXS711: Davidson Step Street

Mejoras de capital en la calle escalonada de Davidson Avenue.

HWX006-01: Henwood Place

Mejoras de capital a lo largo de Henwood Pl.

HWXS1011: East 169th Street Step Street

Mejoras de capital a la calle escalonada de E 169th St.

HWXP2007: Boston Rd y Tremont Ave

Mejoras de capital en la intersección de East 177th y Devoe Avenue en Boston Rd y E Tremont Avenue.

**Proyecto DEP: Inundaciones repentinas Parkchester**

Este proyecto interagencial está liderado por el Departamento de Protección Ambiental (DEP) como uno de los cuatro proyectos piloto en la ciudad enfocados en reducir inundaciones repentinas.

HWSRT200F: Paradas de Autobús en Southern Blvd Bajo el Elevado

Este proyecto desarrollará mejoras de seguridad y accesibilidad en las paradas de autobús y un carril bici protegido en Southern Blvd bajo las líneas elevadas del tren 2 y 5. Las mejoras para peatones incluirán cruces más cortos y seguros, y mejor visibilidad bajo la estructura elevada.

HWPLZ006X: Westchester Square Plaza

Construcción de capital para un espacio público peatonal, junto con otras medidas de mejora de seguridad en Westchester Square, Bronx.

HWX404: Ubicación de Castle Hill en South Bronx Multisite

Construcción de capital para mejorar la seguridad peatonal en Castle Hill y Haviland.

PIN 84118BXBR187: Reconstrucción del Puente de East 174th Street, Bronx

El NYC DOT propone el reemplazo completo del puente de East 174th Street sobre Sheridan Blvd, Amtrak y el Bronx River, en las Juntas Comunitarias 9 y 12 del Bronx. La nueva estructura será diseñada según los estándares actuales de AASHTO LRFD/NYCDOT/NYS DOT, incluyendo cargas sísmicas, eliminará elementos críticos susceptibles de fracturas al proporcionar redundancia estructural, minimizará la cantidad de juntas de expansión del puente, mejorará la estética del puente y tendrá una vida útil mínima de 75 años. La construcción está prevista para comenzar en 2028, con una fecha estimada de finalización en 2031.