

Rezonificación de Jerome Avenue

*Anteproyecto de Alcance del Trabajo para una Declaración de Impacto Ambiental

CEQR N.º 17DCP019X

*Para mesas, mapas, y apéndices, por favor refiérase al Draft Scope of Work (versión en inglés)

Organismo Coordinador: Comisión de Planificación Urbana de la Ciudad de Nueva York

**Elaborado por: Departamento de Planificación Urbana de NYC
Constituido en STV**

29 de agosto de 2016

Rezonificación de Jerome Avenue

Anteproyecto de Alcance del Trabajo para una Declaración de
Impacto Ambiental

CEQR N.º 17DCP019X

Índice

Anteproyecto de Alcance del Trabajo para una EIS

Apéndices

Apéndice 1: Lista de Cuadras y Terrenos Incluidos en el Distrito Especial Propuesto de Jerome Avenue

Apéndice 2: Tablas Descriptivas del RWCDs

Apéndice 3: Memorando de Factores de Planificación de Transporte y Pronóstico de Exigencia de Movilidad

Apéndice 4: Memorando de Metodología y Suposiciones de Análisis de la Calidad del Aire

Apéndice 5: Memorando de Metodología y Suposiciones de Análisis del Ruido

Apéndice 6: Memorando de Metodología de Análisis del Transporte Relacionado con la Construcción

Apéndice 7: Memorando de Metodología de Análisis de la Calidad del Aire Relacionada con la Construcción

Apéndice 8: Memorando de Metodología de Análisis del Ruido Relacionado con la Construcción

REZONIFICACIÓN DE JEROME AVENUE

ANTEPROYECTO DEL ALCANCE DEL TRABAJO PARA UNA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

CEQR NO. 17DCP019X
N.º de ULURP pendiente

29 de agosto de 2016

A. INTRODUCCIÓN

Durante más de una década, los habitantes y partes interesadas del suroeste del Bronx han solicitado a la Ciudad que examine el uso del suelo y la zonificación del corredor de Jerome Avenue. Es evidente que la zonificación y uso del suelo existentes no se ajustan a las metas de la comunidad, particularmente a su visión de Jerome Avenue como un centro vibrante de actividades que respalda y constituye el eje central de los vecindarios circundantes. Con el lanzamiento del Plan de Vivienda del Alcalde en el 2014, *Viviendas en Nueva York: Un plan a Diez Años y Cinco Distritos*, que pretende construir o preservar 200,000 unidades de viviendas asequibles en toda la ciudad, y la posterior aprobación por parte del Concejo Municipal de una enmienda del documento de zonificación en toda la ciudad para autorizar un programa de Vivienda Inclusiva Obligatoria (Mandatory Inclusionary Housing, MIH), la Ciudad obtuvo una oportunidad excepcional y bienvenida para realizar un estudio minucioso de varios distritos en la ciudad, incluyendo el suroeste del Bronx. Aquí, el Departamento de Planificación Urbana está realizando el Estudio del Vecindario de Jerome Avenue (el “Estudio”), en estrecha colaboración con las partes interesadas de la comunidad y organismos de la ciudad. El Estudio ha observado de manera integral, y lo sigue haciendo, a varios vecindarios tales como Highbridge, Concourse, Mt. Eden, Mt. Hope, University Heights y Fordham, con el corredor de Jerome Avenue como eje central. El Estudio evalúa de forma generalizada las necesidades de la comunidad y ha desarrollado una visión para el área de estudio mediante un proceso de acercamiento a la comunidad, el cual ha generado el Plan de Vecindario para Jerome Avenue (el “Plan”). El Plan ofrece diversas estrategias para estimular las viviendas asequibles, el desarrollo económico, mejorar la salud y la calidad de vida y la inversión en el ámbito público, además de las medidas propuestas para el uso del suelo que responden a la necesidad de usos asequibles y de ventas al por menor de gran calidad.

El Departamento de Planificación Urbana (Department of City Planning, DCP) de la Ciudad de Nueva York plantea un conjunto de medidas de uso del suelo, lo que incluye enmiendas al mapa de zonificación, enmiendas al documento de zonificación y cambios al mapa urbano (colectivamente las “Medidas Propuestas”) para respaldar e implementar el Plan, el cual es objeto de un proceso continuo de participación comunitaria, crear oportunidades para nuevas viviendas asequibles e infraestructuras

comunitarias tales como nuevas áreas verdes, establecer requisitos de que un porcentaje de las viviendas siga siendo asequible de forma permanente, diversificar la los comercios minoristas en el área, apoyar a las pequeñas empresas y empresarios y fomentar un entorno peatonal seguro y transitable.

Las enmiendas propuestas al documento y mapas de zonificación harían una rezonificación de un área aproximada de 73 cuadras, principalmente a lo largo de Jerome Avenue y sus corredores comerciales del este y oeste en los distritos 4, 5 y 7 de la comunidad del Bronx (el “Área de Rezonificación”); y establecería el Distrito Especial de Jerome Avenue colindante con el Área de Rezonificación. El Área de Rezonificación está generalmente delimitada por la E.165th Street al sur y la 184th Street al norte; también incluye partes de Edward L. Grant Highway, E.170th Street, Mount Eden Avenue, Tremont Avenue, Burnside Avenue y E.183rd Street. Los cambios propuestos al mapa de la ciudad están ubicados a una cuadra por fuera del Área de Rezonificación en el vecindario de Highbridge del Bronx, Distrito Comunitario 4 (consulte el gráfico 1a, “Ubicación del Proyecto”). Se espera que las Medidas Propuestas produzcan un crecimiento neto aproximado de 3,250 unidades residenciales, 72,273 pies cuadrados de espacio para infraestructuras comunitarias, 35,575 pies cuadrados de espacios comerciales/minoristas y una disminución neta de 47,795 pies cuadrados de espacio industrial y 98,002 pies cuadrados de usos relacionados con vehículos.

Las Medidas Propuestas, descritas en el “Propósito y Necesidad de las Medidas Propuestas”, facilitarán la implementación de las recomendaciones diseñadas para respaldar la revitalización del corredor de Jerome Avenue y sus conexiones correspondientes al este y el oeste. Las medidas propuestas contribuirán a lograr la visión del área de estudio como un corredor activo, vibrante y acogedor de usos mixtos, con oportunidades para que los habitantes no solo vivan y trabajen, sino que satisfagan sus necesidades cotidianas dentro de su propia comunidad.

Las medidas propuestas responden a las observaciones y opiniones recibidas a través del proceso en curso de participación comunitaria del DCP. Las medidas propuestas pretenden lograr los siguientes objetivos de uso del suelo:

- Brindar oportunidades para viviendas asequibles permanentes de gran calidad, con opciones para inquilinos con una amplia variedad de niveles de ingresos.
- Garantizar que todas las construcciones nuevas se integren visual y arquitectónicamente al contexto de su vecindario circundante.
- Aumentar las oportunidades para diversificar los servicios y ventas al por menor en el vecindario.
- Permitir usos más amplios en dos núcleos, para afianzar el corredor y los vecindarios circundantes.
- Crear normas especiales para nuevos desarrollos a lo largo de la línea ferroviaria elevada con el fin de proporcionar iluminación y ventilación a lo largo del corredor, además de garantizar la distancia adecuada entre los usos residenciales y el tren.
- Crear un corredor transitable comercial acogedor, mediante el fomento de usos no residenciales de los pisos inferiores y diversas ventas al por menor, para respaldar las necesidades comunitarias.
- Preservar la zonificación para usos comerciales importantes e industriales ligeros en las áreas para respaldar los usos y empleos mixtos.

- Establecer controles para los hoteles temporales, con el fin de garantizar que haya coherencia con las metas y objetivos de la rezonificación.

A continuación se analiza una descripción general del Área de Rezonificación, el propósito y la necesidad de las Medidas Propuestas y sus elementos específicos. El Apéndice 1 contiene una lista completa de las cuadras y terrenos que se verían afectados por las Medidas Propuestas, mientras que los Gráficos 4a al 4d en la Declaración de Evaluación Ambiental (Environmental Assessment Statement, EAS) muestran todas las cuadras y terrenos afectados.

La Comisión de Planificación Urbana (City Planning Commission, CPC) de la Ciudad de Nueva York ha determinado que se elaborará una Declaración de Impacto Ambiental (Environmental Impact Statement, EIS) para las Medidas Propuestas, de conformidad con los lineamientos de la Revisión de Calidad Ambiental de la Ciudad (City Environmental Quality Review, CEQR), con el Departamento de Planificación Urbana actuando en representación del CPC como organismo coordinador. Los análisis ecológicos de la EIS supondrán un período de desarrollo de diez años para el Peor Escenario Razonable de Desarrollo (Reasonable Worst Case Development Scenario, RWCDs) respecto a las Medidas Propuestas (es decir, análisis anual de 2026) e identificarán los efectos acumulados de otros proyectos en las áreas afectadas por las Medidas Propuestas. El DCP realizará una revisión coordinada de las Medidas Propuestas junto con los organismos involucrados e interesados.

B. AUTORIZACIONES Y PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN OBLIGATORIOS

Las Medidas Propuestas contienen medidas opcionales que son objeto de revisión conforme al Proceso de Revisión del Uso Uniforme del Suelo (Uniform Land Use Review Process, ULURP), la Sección 200 de los Estatutos de la Ciudad y el proceso del CEQR, como se indica a continuación:

1. Enmiendas al mapa de zonificación para rezonificar los distritos C4-4, M1-2, R8, C8-3 y R7-1 ya existentes con los distritos R7A, R8A, R9A, R7D y C4-4D y las superposiciones comerciales C2-4.
2. Enmiendas al documento de zonificación para:
 - Establecer el Distrito Especial de Jerome Avenue, colindante con el Área de Rezonificación. El distrito especial propuesto incluirá reglamentos que incorporarán controles a las plantas bajas de los edificios dentro de las superposiciones comerciales y distritos cartografiados, modificarán los reglamentos sobre la altura y volumen de los terrenos que están frente a la línea ferroviaria elevada, modificarán los reglamentos de volumen en terrenos irregulares y establecerán controles, tales como disposiciones de revisión a discreción, para hoteles temporales.
 - Establecer los distritos propuestos R7A, R7D, R8A, R9A y C4-4D como áreas de Vivienda Inclusiva Obligatoria, implementando el programa de Vivienda Inclusiva Obligatoria para exigir que una parte de las nuevas viviendas sean permanentemente asequibles, creando así una nueva capacidad significativa de vivienda.

3. Cambios al mapa de la ciudad para:
 - Designar el terreno 19 de la cuadra 2520 del mapa como áreas verdes. Esta parcela, propiedad de la ciudad, se ubica a una cuadra fuera del área de rezonificación y está delimitada por West 170th Street, Nelson Avenue, Shakespeare Avenue y Corporal Fischer Place en el vecindario de Highbridge del Bronx, Distrito Comunitario 4.
 - Eliminar del mapa a Corporal Fischer Place (calle) entre Nelson Avenue y Shakespeare Avenue, la cual está adyacente a la parcela que se denominará en el mapa como áreas verdes según lo descrito anteriormente (Cuadra 2520, Terreno 19) y cartografiarla como áreas verdes.

Revisión de Calidad Ambiental de la Ciudad (CEQR) y Alcance

Las Medidas Propuestas se clasifican como Tipo 1, según lo definido en el Título 6 de los Códigos, Normas y Reglamentos de Nueva York (New York Codes, Rules and Regulations, NYCRR), Sección 617.4, y el Título 43 de las Normas de la Ciudad de Nueva York (Rules of the City of New York, RCNY), Sección 6-15, objeto de revisión ecológica en conformidad con los lineamientos de la CEQR. Se realizó una Declaración de Evaluación Ambiental (EAS) el 26 de agosto de 2016. Una Declaración Positiva, emitida el 29 de agosto de 2016, estableció que las Medidas Propuestas pudiesen generar un efecto negativo considerable sobre el medio ambiente, justificando así la elaboración de una EIS.

El proceso de estudio de alcance de la CEQR tiene el objetivo de concentrar la EIS sobre los asuntos más importantes de las Medidas Propuestas. El proceso permite que otros organismos y la colectividad se expresen para delimitar el alcance de la EIS. El documento de estudio de alcance establece los análisis y metodologías que se utilizarán para elaborar la EIS. Durante el período de estudio de alcance, quienes deseen revisar el Proyecto de Alcance pueden hacerlo y dar sus opiniones al organismo coordinador. Se invita a la colectividad, los organismos interesados, las Juntas Comunitarias 4, 5 y 7 del Bronx y a los funcionarios electos, a presentar sus observaciones de forma verbal o por escrito sobre el Proyecto de Alcance, en una asamblea pública sobre el estudio de alcance que se realizará el 29 de septiembre de 2016 en el Bronx Community College - Gould Memorial Library Auditorium, 2155 University Avenue, Bronx, NY, 10453, a partir de las 4:00 p.m. Las observaciones recibidas durante la asamblea pública sobre el Proyecto de Alcance, y las observaciones por escrito recibidas hasta diez días después de la asamblea (hasta las 5:00 p.m. del 10 de octubre de 2016), se tomarán en cuenta y se incluirán en el Alcance Definitivo del Trabajo (Alcance Definitivo), según corresponda. El organismo coordinador supervisará la elaboración del Alcance Definitivo, el cual incluirá todas las observaciones pertinentes realizadas sobre el Proyecto de Alcance y corregirá la extensión y metodologías de los estudios, según corresponda, en respuesta a las observaciones realizadas durante el estudio de alcance. Se elaborará el Proyecto de EIS (Draft EIS, DEIS) de acuerdo al Alcance Definitivo.

Cuando el organismo coordinador confirme que se concluyó el DEIS, el documento se podrá a disposición para la revisión y observaciones de la colectividad. Se realizará una audiencia pública sobre el DEIS junto con la audiencia del CPC sobre las aplicaciones de uso del suelo, para brindar la oportunidad a todas las partes interesadas de suministrar sus observaciones de forma verbal y por escrito. El registro permanecerá abierto durante diez días posteriores a la audiencia pública para permitir la entrega de

observaciones adicionales por escrito sobre el DEIS. Al final del período de revisión pública, se elaborará una EIS Definitiva (Final EIS, FEIS), la cual dará respuesta a todas las observaciones importantes realizadas sobre la DEIS, junto con todas las correcciones de los análisis técnicos necesarias para dar respuesta a dichas observaciones. Luego, las instancias decisorias utilizarán la FEIS para evaluar los resultados de la CEQR, la cual aborda los efectos del proyecto y las medidas de mitigación propuestas, con el fin de decidir si se aprueban las medidas opcionales, con o sin modificaciones.

C. ANTECEDENTES

Participación comunitaria e interinstitucional

En mayo de 2014, el alcalde Bill de Blasio publicó su plan *Viviendas en Nueva York*, el plan del alcalde para construir y preservar viviendas asequibles en toda la Ciudad de Nueva York en colaboración con inversiones estratégicas de infraestructura, para propiciar una ciudad de Nueva York más igualitaria y habitable mediante un proceso amplio de participación comunitaria. El plan *Viviendas en Nueva York* requiere que se realicen quince estudios de vecindarios en las comunidades de los cinco distritos que brindan oportunidades para nuevas viviendas asequibles. Se escogió a Jerome Avenue como uno de los primeros estudios de vecindario con base en la planificación previa en el área y las numerosas solicitudes por parte de las juntas comunitarias locales y los funcionarios electos para estudiar el área, con el fin de aprovechar las muchas ventajas de la comunidad e identificar oportunidades para la revitalización del corredor y de los vecindarios circundantes.

El Plan para el Vecindario de Jerome Avenue forma parte de un proceso continuo de participación comunitaria que comenzó en 2014. Además de los habitantes y los aliados comunitarios importantes, el DCP ha trabajado en coordinación con organismos municipales importantes, tales como el Departamento de Conservación y Desarrollo de la Vivienda (Housing Preservation and Development, HPD), el Departamento de Transporte (Department of Transportation, CDOT), el Departamento de Parques y Recreación (Department of Parks and Recreation, DPR), el Departamento de Servicios a Pequeñas Empresas (Department of Small Business Services, SBS), el Departamento de Salud e Higiene Mental (Department of Health and Mental Hygiene, DOHMH), la Autoridad de Construcción de Escuelas (School Construction Authority, SCA) y otros organismos de inversión y servicios, según corresponda. En conjunto, el equipo del proyecto ha llevado a cabo una serie de jornadas y talleres informativos desde el otoño de 2014 y a lo largo del proceso, para involucrar a las partes interesadas de la comunidad en la identificación de las necesidades actuales y futuras y en el desarrollo de una visión clara y coherente para sus vecindarios.

En el marco del proceso continuo de participación comunitaria, la ciudad ha adoptado un enfoque polifacético de acercamiento, incluyendo grupos de enfoque con jóvenes y personas mayores, horarios móviles de oficina, reuniones informativas de interés y jornadas de acercamiento con diversas organizaciones comunitarias. Entre otras se encuentran: Highbridge Community Development Corporation, New Settlement, WHEDco, Yankasa, BronxWorks y Davidson Community Center. Entre los eventos públicos tuvieron lugar las Jornadas a Puertas Abiertas, para educar a las partes interesadas de la

comunidad sobre las funciones y responsabilidades de los distintos organismos e iniciar un diálogo sobre las necesidades y ventajas de la comunidad. Después de las Jornadas a Puertas Abiertas se realizó un Taller Comunitario en los que se invitó a los participantes a tener conversaciones más exhaustivas y significativas con los representantes de los organismos, lo que produjo el establecimiento y priorización de las metas comunitarias. Por último, se realizó una Jornada de Visión en la que el equipo del proyecto refinó aún más las metas acordadas previamente, a la vez que establecieron una visión a futuro para el corredor Jerome. Las juntas comunitarias locales, los habitantes de la zona, los propietarios de negocios, trabajadores, funcionarios electos y organizaciones comunitarias identificaron metas de *Vivienda, Recursos Comunitarios, Empleos y Negocios y Acceso, Movilidad y Circulación*. Las metas comunitarias le encargaron al Plan:

- Proporcionar viviendas asequibles, sostenibles y de gran calidad, con una variedad de opciones para habitantes de todos los niveles de ingresos.
- Proteger a los inquilinos y mejorar la calidad de las viviendas.
- Garantizar que cada vecindario tenga paisajes urbanos verdes, parques de calidad y espacios diversos para la recreación.
- Generar una mayor diversidad de minoristas para satisfacer las necesidades actuales y crecientes de minoristas y servicios.
- Preparar a los habitantes para el crecimiento laboral y profesional a través de capacitación laboral y el desarrollo de habilidades.
- Promover y apoyar a las pequeñas empresas y al empresariado.
- Apoyar a las empresas relacionadas con vehículos.
- Promover un área transitable segura en el tren elevado y a sus alrededores.

D. ANTECEDENTES DEL ÁREA DEL ESTUDIO DEL VECINDARIO DE JEROME AVENUE

El área del Estudio del Vecindario de Jerome Avenue comprende las comunidades de *Highbridge, Mount Eden, Concourse, Mount Hope, University Heights y Morris Heights*, ubicados en el suroeste del Bronx. Colectivamente, estos vecindarios representan comunidades residenciales muy densas y estables que se desarrollaron en períodos de crecimiento al final del siglo XIX y comienzos del siglo XX.

La inauguración del tren elevado #4 en 1917, que recorre Jerome Avenue, y la línea B/D del metro en 1940, que corre por debajo del Grand Concourse, fortalecieron y contribuyeron con el crecimiento poblacional, económico y cívico del área. La combinación de los transportes masivos elevados y subterráneos, junto con una sofisticada red vial a principios del siglo XX, impulsó un gran crecimiento poblacional y los edificios de densidad media sustituyeron a las viviendas unifamiliares y bifamiliares. En la actualidad todavía pueden verse estos densos corredores a lo largo de estos vecindarios.

Históricamente, las viviendas en estos vecindarios no contaban con estacionamientos. Por ello, el corredor de Jerome Avenue, al igual que otras partes de la ciudad, se desarrolló como un área de servicio para los densos vecindarios residenciales circundantes, caracterizados por los estacionamientos a nivel del suelo, garajes y talleres mecánicos y tiendas de autoservicio. La resolución de zonificación de 1961 codificó áreas tales como el corredor de Jerome Avenue y zonas similares de la ciudad como relacionadas

con vehículos, lo cual se mantiene vigente en la actualidad para gran parte del área de estudio. Los nuevos usos en estas áreas se han limitado a escuelas, gimnasios, comercios en pequeña escala y ventas y reparaciones relacionadas con vehículos. Esto se debe en gran medida a la zonificación que ha estado vigente desde 1961, la cual limita el desarrollo de infraestructuras comerciales y comunitarias y no permite el desarrollo residencial.

La imagen y naturaleza física del área de estudio se caracteriza mayormente por la infraestructura emblemática, tal como el Grand Concourse y el Cross Bronx Expressway, la histórica Bronx Community College, así como los espacios abiertos de la zona. El Grand Concourse funciona como la delimitación oeste del área de estudio y alberga vecindarios densos. Es una vía pública de 180 pies de ancho de norte a sur, que se extiende a 4 millas desde el Bronx y representa uno de sus rasgos característicos. A lo largo del Grand Concourse pueden observarse algunos de los mejores ejemplos de arquitectura art decó y de arte moderno del país; estos edificios sirven como prueba de la creciente movilidad ascendente que se encontraba en el área a principios del siglo XX. La mayoría de este crecimiento, el cual sucedió principalmente entre la inauguración del servicio de metro #4 y el comienzo de la Gran Depresión, estaba conformado por poblaciones de inmigrantes, concretamente irlandesas, italianas y judías estadounidenses. Esta tradición de inmigración continuó a medida que los puertorriqueños, luego los dominicanos y ahora los inmigrantes de África Occidental y mexicanos siguen poblando la comunidad.

El Bronx Community College se encuentra en la parte noroeste del área de estudio y cumplió una función importante en el desarrollo del vecindario circundante, University Heights. De manera general limita con 180th Street, University Avenue, Sedgwick Avenue y Hall of Fame Terrace. En 1894, la New York University comenzó a mudar su facultad de pregrado al lugar sobre las cumbres que dan hacia el Harlem River, el que finalmente se convirtió en el nombre del mismo vecindario. Durante su época en el Bronx, el campus llegó a conocerse por su arquitectura de clase mundial. Su primer plan del campus fue diseñado por Stanford White, cuya empresa McKim, Meade and White, una de las más reconocidas de la época, junto con el arquitecto modernista Marcel Breuer, dirigió la ampliación del campus en 1950. La universidad influyó sobre la forma y función de los edificios, muchos de los cuales aún pueden verse hoy alrededor del campus a lo largo de University Avenue. Actualmente, cuenta con una matrícula de más de 11,000 estudiantes, forma parte del sistema de la Universidad de la Ciudad de Nueva York (City University of New York, CUNY), y es casi exclusivamente una universidad suburbana.

Diversos parques municipales importantes ayudaron a establecer el desarrollo de los vecindarios circundantes. Aqueduct Walk es una ruta peatonal a lo largo del derecho de paso del antiguo Croton Aqueduct. Se encuentra aproximadamente a media cuadra al este de University Avenue, se prolonga hacia el norte a través de Kingsbridge Road, donde se une a secciones adicionales, y hacia el sur, donde se encuentra con High Bridge. Inicialmente, el High Bridge llevaba agua desde el Croton Aqueduct; le da su nombre al vecindario Highbridge. El Departamento de Parques lo reinauguró en 2014 y proporciona acceso peatonal desde el vecindario de Highbridge hasta Manhattan. Crotona Park es un parque de treinta y ocho acres que inicialmente pertenecía a la hacienda Morris, está ubicado al este del Grand Concourse y al sur de Mt. Eden Parkway y funciona como el sureste del área de estudio.

Uno de los rasgos físicos característicos del área de estudio es la autopista Cross Bronx Expressway de

ocho carriles por debajo del nivel del suelo; un abismo de infraestructura que ocupa el centro del área de estudio y separa las juntas comunitarias 4 y 5. La construcción de la autopista comenzó en 1943 como parte del gran programa masivo de renovación urbana de Robert Moses en la Ciudad de Nueva York, y finalizó en 1963. La construcción generó un desalojo en masa y dividió en dos a una cantidad de comunidades prósperas muy unidas. La autopista sigue siendo un divisor físico de los vecindarios después de décadas. En las décadas siguientes, el suroeste del Bronx vivió un proceso de desinversión y despoblación. Solamente en el último par de décadas se revirtieron por fin estas tendencias. En la actualidad, la población de los vecindarios circundantes al área de estudio suma más de 345,000 habitantes. Esto representa una población más grande que muchas ciudades estadounidenses, incluso Pittsburgh, PA y St. Louis, MO.

Área de Rezonificación

Las Medidas Propuestas rezonificarían un área aproximada de 73 cuadras que se extiende aproximadamente 151 acres a lo largo de Jerome Avenue y está generalmente delimitada por la E 165th Street al sur y la 184th Street al norte; el área afectada también incluye partes de Edward L. Grant Highway, E.170th Street, Mount Eden Avenue, Tremont Avenue, Burnside Avenue y E.183rd Street. El área está delimitada por Jerome Avenue, que corre de norte a sur y desde East 165th Street hasta East 184th Street y sus conexiones de este-oeste, lo cual abarca los corredores comerciales y proporciona conexiones fundamentales en toda el área de estudio.

River Avenue, 165th Street – 168th Street

River Avenue, entre 165th y 168th, representa la parte más al sur del área de estudio y se sitúa por debajo del tren elevado 4, antes de que los rieles lleguen a Jerome Avenue en 168th Street. El área se encuentra a corta distancia del Yankee Stadium hacia el sur y contiene a Mullaly Park, de gran tamaño y de servicio local. El área está zonificada como un distrito R8, lo que permite la más alta densidad de cualquier denominación existente en el área de estudio. Existen superposiciones comerciales C2-4 cartografiadas a lo largo de River Ave. entre McClellan Street y 167th street. Los usos del suelo en el área varían entre estacionamientos a nivel del suelo y grandes edificios residenciales de usos mixtos, hasta edificios de una sola planta para minoristas en la 167th Street. Existe una estación ferroviaria elevada para el tren 4, y 167th y River Avenue.

Edward L. Grant Highway

La autopista Edward L. Grant Highway determina el extremo oeste de la parte sur del área de estudio y recorre de norte a sur entre 167th Street hacia el sur, a la autopista Cross Bronx Expressway hacia el norte, donde se convierte en la University Avenue. El amplio bulevar de 4 carriles atraviesa tres distritos de zonificación diferentes: C8-3, M1-2 y R7-1. A lo largo de la calle sinuosa al norte de 170th Street está trazada una superposición comercial de forma continua.

Edward L. Grant Highway alberga varios edificios residenciales, más recientemente un proyecto de 130 unidades desarrollado junto con el HPD justo al norte de Plimpton Avenue. Además, actualmente se está construyendo un complejo residencial y comercial de usos mixtos, de 10 pisos y 60 unidades, en la esquina

sureste de Edward L. Grant Highway y Plimpton Avenue. El autobús BX35 recorre la autopista Edward L. Grant y ofrece conexiones hacia el oeste en Manhattan y hacia el este a través de Morrisania, hacia el vecindario Foxhurst.

Jerome Avenue, 169th Street – Cross Bronx Expressway

Dado que Jerome Avenue se extiende entre la 169th hacia el sur y Cross Bronx Expressway hacia el norte, está trazada con una serie de distritos de zonificación, donde el más importante comprende un distrito M1-2 hacia el oeste de Jerome debajo de 170th Street, y un distrito C8-3 al norte de 170th street, prolongándose desde el lado este de Jerome Avenue hasta Macombs Road en el oeste. El distrito M comprende distintos usos tales como autoalmacenaje, una siderúrgica, un edificio del Departamento de Sanidad, así como varios usos automotrices y de depósitos. El distrito C8-3 incluye varios talleres de mecánica automotriz, servicio de alquiler de vehículos y usos de estacionamiento, así como varios edificios residenciales grandes y un centro de Blink Fitness construido recientemente. También hay un distrito R8 con una superposición comercial trazada en el lado este de Jerome, entre la 169th y la 170th, con usos comerciales que atienden al vecindario tales como pequeños restaurantes, un mercado pequeño, tiendas de estética y una tienda de mercancía general. Por último, hay una pequeña parte de un distrito R7-1 cartografiado con una superposición comercial a lo largo de Jerome Avenue en Mt. Eden Avenue, que cuenta con usos similares de minoristas y comercios que atienden al vecindario.

Entre las instituciones importantes en esta parte del área de estudio se encuentran la Comisaría 44th del Departamento de Policía de Nueva York (New York Police Department, NYPD), ubicado en la esquina sureste de la 169th y Jerome, y el recién construido New Settlement Community Campus (que cuenta con tres escuelas y un centro comunitario) ubicado en Jerome Avenue y Globe Place. El Bronx Lebanon Hospital se encuentra al otro lado del este del Grand Concourse, entre Mt. Eden Avenue y la 173rd Street. El área también cuenta con cuatro parques: Keltch Park, en la 170th y Jerome; Globe Playground, al oeste de Jerome Avenue en Globe Place; Inwood Park, una plaza de superficies duras ubicada en Mount Eden Avenue; y Jerome Playground South, una cancha de balonmano en Jerome Avenue, justo al sur de la Expressway.

Existe una estación ferroviaria elevada para el tren 4, Jerome y Mt. Eden Ave. Las rutas Bx11 y BX18 funcionan como conexiones de autobús del este y oeste. Salvo los autobuses que recorren el Grand Concourse, no hay servicio de autobuses con ruta norte/sur en esta parte del área de estudio.

Corredor comercial de la 170th Street

La 170th Street funciona como una conexión lateral importante a través del área de estudio entre Edward L. Grant Highway al oeste y el Grand Concourse al este. Entre el Grand Concourse y Jerome está trazado un Distrito C4-4; y la calle divide un distrito M existente en el lado sur y un distrito C8 en el lado norte, donde se une eventualmente con un distrito R7-1, cartografiado con una superposición comercial desde Cromwell Avenue hasta Edward L. Grant.

El corredor comercial de la 170th Street, entre Concourse y Jerome Avenue, es una de las áreas comerciales más dinámicas del área de estudio. En general, los usos atienden al vecindario y se encuentran en edificios

de pequeña escala, de uno o dos pisos. A lo largo del frente norte de la 170th entre Walton y Jerome, se encuentran varios edificios residenciales más grandes de usos mixtos, con tiendas minoristas en la planta baja.

Al oeste de Jerome, hacia la Edward L. Grant, la 170th se caracteriza por usos más acordes con las restricciones de los distritos subyacentes C8-3 y M1-2 que dividen la calle. Estos incluyen el autoalmacenaje, estacionamientos a nivel del suelo, un servicio de alquiler de vehículos, usos automotrices intercalados y los Volunteers of America.

Existe una estación ferroviaria elevada para el tren 4, Jerome y la 170th Street, además de las líneas Bx11 y BX18 de autobús, lo que hace de este uno de los nodos con mayor circulación vehicular del área de estudio.

Jerome Avenue, Cross Bronx Expressway – Tremont

Al norte de la Cross Bronx Expressway, Jerome Avenue está repleta de diversos usos comerciales tales como talleres de mecánica automotriz, estaciones de servicio, estacionamientos y autolavados. Este corredor también cuenta con algunas tiendas minoristas que atienden a la comunidad, tales como ferreterías y tiendas de mercancía general, así como restaurantes locales. Aquí se encuentran dos complejos de viviendas tuteladas ya construidos y uno planificado. El uso mixto del suelo en el área es el resultado de la zonificación subyacente del C8-3. La excepción en esta denominación se encuentra entre la 176th street y la 177th street (frente de cuadras del este), donde la denominación de la zonificación consiste en R7-1 con una superposición C2-4.

Una de las metas globales del Plan ha sido fomentar el desarrollo económico y apoyar las empresas locales, incluso los usos automotrices. Debido a la densidad de usos automotrices, el acceso a la Cross Bronx Expressway y las condiciones subyacentes del lugar, se han identificado como lógicas dos partes distintas del área de estudio, para conservar sus denominaciones vigentes de zonificación C8-3.

Las comunidades residenciales densas de Morris Heights y Mt. Hope se encuentran al oeste y este de Jerome Avenue, respectivamente. Varias calles de escaleras conectan estos vecindarios con el corredor, incluyendo las calles de escaleras en Davidson Avenue, Clifford Place y 176th Street. No hay un buen servicio de autobuses en el área, pero hay una parada de tren 4 en la 176th Street.

Corredores comerciales de Tremont Avenue y Burnside Avenue

Burnside Avenue es el corredor comercial más vibrante de la parte norte del área de estudio. Al oeste y este de Jerome Avenue están cartografiados un distrito R7-1 y un distrito R8, respectivamente, cada uno con una superposición comercial C1-4. En esta parte del área de estudio son comunes las tiendas de ropa, restaurantes, bancos, tiendas de electrónicos y supermercados, entre otros usos comerciales. También se permiten las viviendas; actualmente se está construyendo un proyecto asequible importante en la esquina de Burnside Avenue y Creston Avenue. El proyecto tendrá un total de 113 unidades, para lograr un espectro más amplio de asequibilidad (atendiendo a familias entre el 30 % y el 90 % de ingreso promedio en el área [Area Median Income, AMI]).

En esta área hay buen servicio de transporte, incluyendo las rutas Bx32, BX40, BX42 y BX36. Además, el tren 4 hace una parada en Burnside Avenue. Entre los espacios abiertos se encuentran Mt. Hope Garden, Devanney Triangle y Aqueduct walk.

Entre las instituciones importantes de esta zona se encuentran infraestructuras educativas, comunitarias y médicas. La escuela PS 306/MS 331 se encuentra en Tremont Avenue, al oeste de Jerome. El Davidson Community Center se encuentra en Davidson Avenue, cerca de Burnside. Asimismo, el Morris Heights Health Center funciona en dos centros al oeste de Burnside Avenue. Por último, el Bronx Community College, una de las instituciones de educación superior más importantes del distrito, se encuentra justo al oeste del área de estudio.

Jerome Avenue, 181st Street – 184th Street

Jerome Avenue, entre 181st y 184th Street, constituye la parte más al norte del área de estudio. En la actualidad, está trazada únicamente como un distrito de zonificación C8-3, salvo la parte lateral del corredor de la 183rd street, el cual está cartografiado como R7-1 al oeste y R8 al este, cada uno con superposiciones comerciales C1-4. De acuerdo con la zonificación, se mantienen los usos automotrices en esta parte del área de estudio, junto con distintos usos de ventas al por menor, dos infraestructuras importantes de autoalmacenaje y una variedad de grandes complejos residenciales mixtos que no se ajustan a las leyes. También hay una estación de control de emergencias (Emergency Management Service, EMS) del Departamento de Bomberos de Nueva York (Fire Department of New York, FDNY) y la Escuela Pública 315.

Esta parte del área de estudio cuenta con el servicio del autobús BX32, que recorre Jerome Avenue, así como el tren 4 que tiene una parada en 183rd Street.

Iniciativas Anteriores de Planificación

Durante los últimos diez años, las Juntas Comunitarias locales y diversos organismos de la ciudad, tales como el DCP, el CDOT y la Oficina de Saneamiento Ambiental (Office of Environmental Remediation, OER) del Alcalde de la Ciudad de Nueva York han desarrollado junto con la comunidad diversos estudios orientados a la revitalización de Jerome Avenue y los vecindarios circundantes. Entre estos estudios se encuentran: *Junta Comunitaria 5 del Bronx, Sección 197: un Informe Breve de la Etapa I del Plan (2002)*; *Informe Básico sobre las Condiciones Existentes para la Planificación de Parques Industriales Abandonados en la Comunidad con Base en el Lugar, corredor de Jerome Avenue, 2013*; y *el Estudio de Transporte de Jerome Avenue de 2015*. Cada uno de estos estudios que se describen a continuación respalda el Plan del Vecindario de Jerome Avenue; no obstante, aún debe realizarse un proceso integral de planificación para toda el área de estudio.

Junta Comunitaria 5 del Bronx, Sección 197: Un Informe Breve de la Etapa I del Plan (2002)

En 2002, la Junta Comunitaria 5 estableció un marco para continuar la revitalización del distrito y trabajar a partir de las metas establecidas como parte de su Plan de Desarrollo en el año 2000. El alcance contemplaba el desarrollo continuo de la vivienda para reponer las existencias actuales que habían sido

agotadas por años de negligencia y abandono; la revitalización del distrito comercial central; mejoras a los parques presentes en la comunidad; mayores oportunidades para jóvenes y personas mayores; inversiones para mejorar la red de calles locales; incluyendo las calles de escaleras; aprovechar los bienes municipales para oportunidades de viviendas y espacios abiertos; y mejorar el acceso al Harlem River. Aunque nunca se completó formalmente el plan 197-A, los aspectos fundamentales identificados en el documento de estudio de alcance siguen orientando debates enfocados en la planificación y las inversiones de infraestructura en todo el Distrito Comunitario 5.

Estudio de Transporte de Jerome Avenue (2013)

A petición de las Juntas Comunitarias 4 y 5 del Bronx, como respuesta al creciente congestionamiento del tránsito en el área y para abordar la movilidad y seguridad de todos los usuarios de las calles (conductores, ciclistas, peatones y transporte), el DOT de la ciudad realizó un estudio en el 2013 sobre las condiciones actuales y futuras de circulación, incluso estadísticas demográficas, zonificación y uso del suelo, tránsito, transporte de bienes, peatones y bicicletas, accidentes y seguridad, estacionamiento y transporte público. El área de estudio está delimitada al norte por la 181st Street, al sur por la 172nd Street, al este por el Grand Concourse y al oeste por Martin Luther King Boulevard/University Avenue. Las metas del estudio consistían en disminuir el congestionamiento del tránsito, mejorar la circulación interna del mismo, el paisaje urbano y mejorar la seguridad de todos los usos de las vías, con participación ciudadana eficaz. Los objetivos del estudio son los siguientes:

- Evaluar las condiciones actuales y futuras de desplazamiento y circulación.
- Identificar restricciones a la circulación vehicular y peatonal interna con especial atención a los cruces restringidos en la Cross Bronx Expressway.
- Desarrollar un conjunto de recomendaciones con medidas de mejoramiento para disminuir el congestionamiento vehicular, mejorar el acceso y circulación peatonal, mejorar la seguridad de todos los usuarios de las calles (vehículos, peatones, bicicletas) y el paisaje urbano en general.
- Fomentar un sentido de apoyo comunitario mediante una amplia participación ciudadana.

Se han llevado a cabo muchas de las recomendaciones propuestas, mientras que otras aún se encuentran en marcha.

Es importante destacar que, aunque no forma parte de las medidas propuestas, el Plan se desarrolla a partir de las recomendaciones y metas identificadas en el estudio de transporte de 2013, e incluirá estrategias integrales e inversiones importantes para mejorar el ámbito público, así como la seguridad peatonal y la facilidad de circulación.

Informe Básico sobre las Condiciones Existentes para la Planificación de Parques Industriales Abandonados en la Comunidad con Base en el Lugar, corredor de Jerome Avenue (2015)

En 2013, el DCP junto con la OER del Alcalde de la Ciudad de Nueva York, realizaron un informe sobre las condiciones existentes de los parques industriales abandonados en toda el área. Este informe de condiciones actuales, solicitado por la OER, proporciona una perspectiva general de las características geológicas y naturales del área de estudio, patrones de desarrollo históricos, zonificación, uso del suelo e infraestructura, perfiles demográficos y económicos, un resumen de las condiciones ecológicas y una

evaluación preliminar de las posibles propiedades estratégicas. El área de estudio está delimitada por West Mt. Eden Avenue al norte, la intersección de Cromwell Avenue y Jerome Avenue al sur, Jerome Avenue con 170th Street hasta el Grand Concourse al este y Edward L. Grant Highway y Jesup Avenue al oeste.

Este informe fue el resultado de las iniciativas continuas del DCP con el respaldo de las organizaciones locales, la Junta Comunitaria 4 y los funcionarios electos para estudiar el corredor de Jerome Avenue con énfasis en la revitalización y el desarrollo económico. La Junta Comunitaria 4 identificó a Jerome Avenue como un área prioritaria en su Declaración de Necesidades del Distrito de 2013-2016.

E. ZONIFICACIÓN EXISTENTE

La zonificación existente dentro de la rezonificación propuesta está formada por siete distritos de zonificación: C8-3, M1-2, C4-4, R7-1, R8, y las superposiciones comerciales C1-4 y C2-4. (Consulte el gráfico 2, "Zonificación Existente").

C8-3

En la actualidad, aproximadamente 33 cuadras completas o parciales, en cinco áreas diferentes, están zonificadas como C8-3:

- Un área delimitada por West 169th Street, Jerome Avenue y Edward L. Grant Highway.
- Un área delimitada por West 170th Street, Mount Eden Avenue, Jerome Avenue y Cromwell Avenue.
- Un área delimitada por East 175th Street, Featherbed Lane, Townsend Avenue y Davidson Avenue.
- Un área delimitada por West Tremont Avenue, East 176th Street, Davidson Avenue, Townsend Avenue y Walton Avenue.
- Un área delimitada por East 184th Street, Burnside Avenue, Davidson Avenue y Walton Avenue.

Los distritos C8-3 son distritos de servicios generales que permiten usos de centros comunitarios en el Grupo de Uso 4, y usos comerciales en los Grupos de Uso del 5 al 14 y el 16. Los usos más predominantes en los distritos C8 consisten en usos automotrices y comerciales importantes, tales como talleres mecánicos y concesionarios de vehículos, almacenes, estaciones de servicio y auto lavados. Los distritos C8-3 permiten usos comerciales a una proporción de superficie del suelo (Floor Area Ratio, FAR) máxima permitida de 2.0, y usos de centros comunitarios a una FAR máxima permitida de 6.5. La altura máxima de los edificios se determina por el nivel de exposición del cielo, que comienza a una altura de 60 pies o 4 pisos, el que sea menor, sobre la línea de la calle. Las torres pueden atravesar el nivel de exposición del cielo para usos de centros comunitarios. Los requisitos de estacionamiento fuera de la calle difieren según el uso, pero normalmente se exige un puesto adicional de estacionamiento por cada 1,000 pies cuadrados de espacio comercial. No se permite el uso residencial.

Entre los usos actuales de estas áreas se incluyen las estaciones de servicio, las empresas de alquiler de vehículos, las ventas de automóviles, talleres mecánicos, proveedores de cristales automotrices, venta de

sistemas de sonido, garajes de estacionamiento, estacionamientos a nivel del suelo, centros comunitarios, tiendas minoristas de un solo piso, edificios residenciales de 6-8 pisos y edificios de usos mixtos con minoristas en la planta baja y viviendas en los pisos superiores. Entre los desarrollos recientes se encuentran una escuela, dos gimnasios y un comercio de un solo piso.

M1-2

Aproximadamente cuatro cuadras completas y cuadras parciales están zonificadas como M1-2 a lo largo de la parte sur del Área de Rezonificación, delimitada por West 170th Street, West 169th Street, Edward L. Grant Highway e Inwood Avenue. Los distritos M1-2 permiten algunos usos de centros comunitarios en el Grupo de Uso 4, tales como hospitales, casas o templos de culto y centros de atención médica ambulatoria, usos comerciales en los Grupos de Uso del 5 al 14 y el 16 y usos de manufactura en el Grupo de Uso 17. Si se cumplen los estándares de desempeño para ruidos, vibración, particulado, olores y demás usos nocivos, entonces también se permite el uso del Grupo de Uso 18. Los usos comerciales y de manufactura se permiten a una FAR máxima de 2.0, mientras que los centros comunitarios tienen permitido una FAR de 4.8. La altura máxima de los edificios se determina por el nivel de exposición del cielo, que comienza a una altura de 60 pies o 4 pisos, el que sea menor, sobre la línea de la calle. Los requisitos de estacionamiento fuera de la calle difieren según el uso, pero normalmente se exige un puesto de estacionamiento por cada tres empleados o cada 1,000 pies cuadrados de superficie del suelo, el que exija más espacios para usos de manufactura y un puesto adicional de estacionamiento por cada 300 pies cuadrados de espacio comercial. No se permite el uso residencial.

Entre los usos actuales se encuentra una combinación de usos comerciales, industriales y de centros comunitarios de poca altura y edificios residenciales a baja escala.

C4-4

Aproximadamente seis cuadras parciales están zonificadas como C4-4 a lo largo de East 170th Street, delimitadas por el Grand Concourse y Jerome Avenue. Los distritos de zonificación C4-4 son distritos comerciales regionales que permiten usos tales como tiendas especializadas y por departamento, las cuales brindan sus servicios en un área más amplia y generan más actividad que las minoristas locales. El distrito C4-4 permite usos comerciales a una FAR máxima de 3.4. Se permiten los usos residenciales a una FAR máxima de 3.44 o 4.0 para edificios de Viviendas de Calidad en calles amplias, y usos de centros comunitarios a una FAR máxima de 6.5. Los reglamentos de altura y distancia mínima de separación dependen de la configuración de usos. Normalmente, los edificios de los distritos C4-4 se rigen por un nivel de exposición del cielo el cual, para usos comerciales o de centros comunitarios, comienza a una altura de 60 pies o 4 pisos, el que sea menor, sobre la línea de la calle. Las torres pueden atravesar el nivel de exposición del cielo para usos de centros comunitarios. Se permiten los usos residenciales, bien sea para construcciones que cumplan los reglamentos de altura, o que cumplan con el Programa de Viviendas de Calidad según un equivalente residencial de un distrito R7-2. Si la parte residencial del edificio se construye en cumplimiento con las Viviendas de Calidad, todo el edificio debe cumplir las restricciones de altura. En las calles amplias fuera de Manhattan Core, esto constituye un límite de altura de 85 pies para edificios con una planta baja elegible (con una altura de al menos 13 pies) y un límite de

altura de 75 pies en calles angostas, cuando se encuentren fuera de áreas de Viviendas Inclusivas. Se exige estacionamiento fuera de la calle para el 50 % de las unidades residenciales, lo que puede disminuirse al 30 % para terrenos con un área menor a 15,000 pies cuadrados y exonerarse para terrenos con un área menor a 10,000 pies cuadrados. No se exige estacionamiento para unidades residenciales de ingresos limitados y los requisitos podrán exonerarse en los casos donde el estacionamiento residencial total que se exija sea menor a 15 puestos. El estacionamiento para usos comerciales depende del uso, pero usualmente se exige un puesto por cada 1,000 pies cuadrados, aunque puede exonerarse si el requisito consiste en menos de 40 puestos.

Entre los usos actuales se encuentran tiendas minoristas de un solo piso, usos de centros comunitarios y edificios residenciales de 6-8 pisos con tiendas minoristas en la planta baja.

R7-1

Aproximadamente veintiocho cuerdas completas o parciales están zonificadas como R7-1; a lo largo de Edward L. Grant Highway entre Jesup Avenue y University Avenue, y a lo largo de Jerome Avenue desde East 170th Street hasta East 169th Street, desde Mount Eden Avenue hasta East 174th Street y desde East 76th Street hasta East 177th Street. Un R7-1 es un distrito residencial de densidad media que permite usos residenciales y de centros comunitarios. No existe un límite fijo de altura y el revestimiento de los edificios se rige por los reglamentos de altura o por el programa de Viviendas de Calidad. Los desarrollos residenciales que usan el programa opcional de Viviendas de Calidad tienen permitido una FAR máxima de 3.44 en calles angostas y de 4.0 en calles amplias, con edificios de alturas máximas de 75 y 85 pies (con una planta baja elegible), respectivamente, fuera de las áreas de Viviendas Inclusivas. Los desarrollos residenciales que utilicen reglamentos de altura tendrían que maximizar su FAR a 3.44 con un factor de altura de 13 pies, y su altura se vería regido por un nivel de exposición del cielo que comienza a una altura de 60 pies o 6 pisos, el que sea menor, sobre la línea de la calle. Se permiten los usos de centros comunitarios a una FAR máxima de 4.8, pero en edificios de usos mixtos residenciales y de centros comunitarios se limita a una FAR de 1. Se exige estacionamiento fuera de la calle para el 60 % de las unidades residenciales, o 50 % de las unidades residenciales bajo el programa de Viviendas de Calidad. Esto puede disminuirse aún más a 30 % en terrenos con un área menor a 10,000 pies cuadrados. No se exige estacionamiento para unidades residenciales de ingresos limitados y los requisitos podrán exonerarse en los casos donde el estacionamiento residencial total exigido sea menor a 5 puestos.

Entre los usos actuales se encuentra una combinación de usos comerciales, industriales y de centros comunitarios de poca altura y edificios residenciales a baja escala.

R8

Aproximadamente 38 cuerdas completas o parciales están zonificadas como R8; desde McClellan Street hasta East 168th Street, desde Grandview Place hasta Jerome Avenue, desde East 169th Street y West 170th Street a lo largo de Jerome Avenue, Mount Eden Avenue desde Walton Avenue hasta Jerome Avenue, East Tremont Avenue desde Morris Avenue hasta Jerome Avenue, Burnside Avenue desde Creston hasta Walton Avenue y East 183rd Street desde Creston Avenue hasta Walton Avenue. Un R8 es un distrito residencial de densidad alta que permite usos residenciales y de centros comunitarios. Los desarrollos

residenciales que usan el programa opcional de Viviendas de Calidad tienen permitido una FAR máxima de 6.02 en calles angostas y de 7.2 en calles amplias, con edificios de alturas máximas de 115 y 135 pies respectivamente, fuera de Manhattan Core. Los desarrollos residenciales que utilicen reglamentos de altura tendrían que maximizar su FAR a 6.02 con un factor de altura entre 17 y 20 pies, y su altura se vería regido por un nivel de exposición del cielo que comienza a una altura de 85 pies o 9 pisos, el que sea menor, sobre la línea de la calle. Se permiten los desarrollos de centros comunitarios a una FAR máxima de 6.5, además de una torre si no son edificios de Viviendas de Calidad. Se exige estacionamiento fuera de la calle para el 40 % de las unidades residenciales, lo que puede disminuirse al 20 % para terrenos con un área menor a 15,000 pies cuadrados y exonerarse para terrenos con un área menor a 10,000 pies cuadrados. No se exige estacionamiento para unidades residenciales de ingresos limitados y los requisitos podrán exonerarse en los casos donde el estacionamiento residencial total que se exija sea menor a 15 puestos.

Entre los usos actuales se encuentra una combinación de usos comerciales, industriales y de centros comunitarios de poca altura y edificios de usos mixtos.

Superposiciones comerciales C1-4 y C2-4

Las superposiciones comerciales C1-4 y C2-4 están cartografiadas a lo largo de las partes de East 167th Street, Edward L. Grant Highway, Jerome Avenue, Mount Eden Avenue, East 176th Street, Burnside Avenue y Tremont Avenue y East 183rd Street. Los distritos C1-4 y C2-4 permiten usos minoristas locales y construcciones comerciales con una FAR de hasta 2.0. Los distritos C1-4 y C2-4 permiten usos residenciales, usos de centros comunitarios y usos comerciales incluidos en los Grupos de Uso 6 - 9 y 14, lo que comprende usos tales como tiendas de plomería y electricidad, pequeñas pistas de bolos y cines, funerarias, pequeños talleres de reparación, imprentas y servicio de banquetes. Para usos comerciales generales, se exige un puesto de estacionamiento fuera de la calle por cada 1,000 pies cuadrados para dichos usos, y podrán exonerarse hasta 40 puestos.

F. PROPÓSITO Y NECESIDAD DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

El Departamento de Planificación Urbana propone medidas de uso del suelo para dar respuesta al marco de planificación descrito en el Plan del Vecindario de Jerome Avenue. El Plan, que forma parte de una solicitud realizada hace mucho tiempo para estudiar los patrones de uso del suelo en el área por las partes interesadas de la comunidad, fue el resultado de un proceso integral de participación comunitaria. Las Medidas Propuestas tienen el propósito de facilitar un patrón de desarrollo que se ajuste a la visión comunitaria a largo plazo para el corredor de Jerome Avenue, como un centro de actividad comercial y residencial de usos mixtos que respalde las necesidades de los vecindarios circundantes. Se prevé que estas medidas trabajen de forma conjunta con el conjunto integral de estrategias establecidas en el Plan.

El patrón actual de uso del suelo a lo largo del corredor de Jerome Avenue se remonta casi cien años, cuando se desarrolló el área para incorporar estacionamientos para las densas construcciones residenciales cercanas. Al momento del desarrollo de las comunidades residenciales no se permitían

estacionamientos en los edificios residenciales, y el corredor de Jerome Avenue se convirtió en un distrito de servicio para estas comunidades. La zonificación de 1961 ayudó a congelar el patrón de uso del suelo en este sitio. Incluso en la actualidad, gran parte de esta zonificación no permite la gama completa de posibilidades para cumplir la visión del Plan del Vecindario de Jerome Avenue. Actualmente no se permiten las construcciones residenciales en nodos importantes a lo largo del corredor, y en áreas que pueden albergar crecimiento y densidad. Las construcciones comerciales y de minoristas se limita en muchas partes del área de estudio. El paisaje urbano es irregular puesto que se interrumpe por usos que ocupan de manera ilícita las aceras y la calle, y que no fomentan la seguridad peatonal ni la facilidad de circulación. Muchas áreas donde se permiten las construcciones residenciales se caracterizan por propiedades subutilizadas, construidas para usos comerciales de un solo piso.

La zonificación actual de los distritos C8-3 y M1-2 no permite este tipo de usos en gran parte del corredor. En cambio, las denominaciones actuales de zonificación se manifiestan en usos comerciales importantes que a menudo obstruyen las aceras, propician que los vehículos crucen hacia talleres de mecánica automotriz y garajes de estacionamiento, funcionan en áreas de estacionamiento y detrás de portones pesados que eliminan la “visibilidad de la calle” y producen niveles excesivos de ruido; todo esto generalmente contraviene una gran experiencia peatonal. Las Medidas Propuestas facilitarán el desarrollo de edificios vibrantes de usos mixtos con plantas bajas activas que promuevan la continuidad de las tiendas minoristas y un paisaje urbano coherente, con una amplia variedad de minoristas y servicios locales que apoyen a los vecindarios circundantes. Además, apoyarán los usos comerciales locales en una ubicación focalizada de abundante circulación, además de facilitar un nuevo espacio abierto al servicio de los habitantes y trabajadores del área. Como el Área de Rezonificación alberga muy pocos sitios de propiedad pública, las nuevas oportunidades de vivienda asequible a lo largo de Jerome Avenue solo surgirán mediante la autorización de viviendas como un uso legal en la zonificación. El cartografiado de distritos residenciales donde anteriormente no se permitían las viviendas brindará opciones de viviendas de calidad para los actuales y futuros habitantes de distintos niveles de ingresos.

Más allá del desarrollo que se permitirá como resultado de las medidas propuestas, el Plan del Vecindario de Jerome Avenue protegerá a los inquilinos actuales para preservar la accesibilidad; apoyar a las pequeñas empresas y empresarios; proporcionar inversiones focalizadas de ámbito público y suministro de servicios que mejoren la calidad general de vida de los habitantes. Estos beneficios serán consecuencia directa del Plan del Vecindario de Jerome Avenue. Aunque no estén directamente relacionados con las medidas propuestas de uso del suelo, y no se analizarán en el marco de la revisión ecológica, supondrán beneficios importantes e inmediatos para la comunidad y la calidad de vida de sus habitantes.

El Plan Jerome es más que la suma de sus medidas sobre el uso del suelo; dichas medidas impulsan la incorporación de todos los elementos del Plan y son esenciales para su implementación y éxito. Reflejan el proceso continuo de participación comunitaria del DCP con las Juntas Comunitarias locales, los habitantes de la comunidad, propietarios de negocios, organizaciones comunitarias, funcionarios electos y demás partes interesadas, para lograr los siguientes objetivos de uso del suelo:

- Brindar oportunidades para viviendas asequibles permanentes de gran calidad, con opciones para inquilinos con una amplia variedad de niveles de ingresos.

- Garantizar que todas las construcciones nuevas se integren visual y arquitectónicamente al contexto de su vecindario circundante.
- Afianzar el corredor Jerome y los vecindarios circundantes, permitiendo usos más amplios en dos núcleos.
- Crear normas especiales para nuevos desarrollos a lo largo de la línea ferroviaria elevada con el fin de proporcionar iluminación y ventilación a lo largo del corredor, además de garantizar la distancia adecuada entre los usos residenciales y el tren.
- Promover usos dinámicos y distintas actividades minoristas en las plantas bajas para respaldar las necesidades comunitarias y ofrecer un paisaje urbano coherente en todo el corredor.
- Preservar la zonificación para usos comerciales importantes e industriales ligeros en las áreas para respaldar los usos y empleos mixtos.
- Establecer controles para los hoteles temporales, con el fin de garantizar que haya coherencia con las metas y objetivos de la rezonificación.

Brindar oportunidades para la creación de nuevas viviendas asequibles y permanentes, con opciones para habitantes de ingresos bajos y moderados, mientras se preserva el carácter de los vecindarios residenciales existentes

Hoy en día, los Distritos Comunitarios 4 y 5 se caracterizan por las viviendas estables. El ochenta por ciento del parque inmobiliario se construyó antes de 1947. Dos tercios de las viviendas en los Distritos Comunitarios 4 y 5 están regulados por el gobierno. Actualmente, el ingreso familiar promedio del área circundante es de \$25,900 aproximadamente. Por otra parte, casi el 25 % de los grupos familiares ganan más de \$50,000 al año.

Las medidas propuestas respaldarán el desarrollo de nuevas construcciones de viviendas asequibles y permanentes, cartografiando nuevos distritos de zonificación para permitir el desarrollo residencial en áreas donde esto no se permite en la actualidad, y para aumentar la densidad residencial donde sí se permite actualmente. El corredor de Jerome Avenue y las calles circundantes se caracterizan por una cantidad considerable de sitios subutilizados con posibilidades de crecimiento importante. Los cambios de zonificación, incluyendo la implementación del nuevo programa de Vivienda Inclusiva Obligatoria (MIH) para permitir el desarrollo residencial donde no se permite actualmente, así como permitir el desarrollo residencial a densidades más altas donde ya se permite, facilitará la ampliación del suministro de viviendas asequibles del vecindario y la construcción de nuevos desarrollos habitacionales asequibles y permanentes en todo el corredor.

El parque inmobiliario actual del área está regulado principalmente por alquileres. Los nuevos desarrollos multifamiliares en los alrededores del área de estudio están compuestos principalmente por desarrollos habitacionales asequibles con subsidio público. Aunque se han notado algunas construcciones sin subsidio en edificios más pequeños, las tendencias anteriores y actuales de desarrollo han consistido en que la mayoría de las viviendas construidas en el área han recibido subsidio público, y se espera que esta tendencia se mantenga. Entre 2005 y 2015, más del 80 % de todas las unidades residenciales nuevas en los Distritos Comunitarios 4 y 5 eran unidades asequibles subsidiadas. Entre 2003 y finales de 2015, el

HPD financió la construcción nueva de casi 4,500 viviendas y preservó más de 8,500 viviendas asequibles en esta área.

La propuesta de zonificación se elaboró para promover nuevos desarrollos, particularmente a lo largo de los corredores importantes que actualmente cuentan con muy pocas unidades residenciales. No se están zonificando de nuevo las áreas residenciales de los vecindarios circundantes con el fin de permitir una mayor densidad, como reconocimiento del carácter actual de estas áreas residenciales; además, la nueva zonificación no promoverá desarrollos adicionales en estas áreas.

Dentro del área de rezonificación se utilizarían diversos programas de financiamiento municipal y estatal para viviendas asequibles, que generen la creación de una cantidad considerable de viviendas asequibles conforme a las Medidas Propuestas. Asimismo, a medida que se desarrollen nuevas viviendas al servicio de distintos ingresos, la utilización del requisito MIH garantizará que un porcentaje de las unidades desarrolladas sigan siendo asequibles de forma permanente y se garantice que los nuevos desarrollos se ajusten a las necesidades de los habitantes de bajos niveles de ingreso, incluso en el caso que las condiciones del mercado de vivienda local cambien.

Garantizar que los nuevos edificios se ajusten al contexto existente del vecindario

El formato principal de las residencias construidas en el área de estudio y las cuabras circundantes consiste en edificios de apartamentos de seis a ocho pisos. Los usos comerciales en planta baja son comunes. El área de estudio y los vecindarios circundantes tienen una combinación de distritos de zonificación, ninguno de los cuales cuenta con un límite fijo de altura o línea de edificación. Las medidas propuestas promoverán límites coherentes y previsibles de líneas de edificación y alturas fijas. Los distritos de zonificación propuestos pretenden coincidir con el carácter de las construcciones donde sea posible, y exigir la incorporación de estándares de Viviendas de Calidad respecto a las áreas recreativas y jardines en los edificios, mediante el cartografiado de distritos de zonificación en contexto.

Crear normas especiales para nuevos edificios a lo largo de la línea ferroviaria elevada con el fin de proporcionar iluminación y ventilación en las calles, y mantener la distancia entre las unidades residenciales y el tren

El tren elevado #4 a lo largo de Jerome Avenue se encuentra en el corazón del área de estudio. Para propiciar el desarrollo a lo largo, y en las adyacencias, de la línea ferroviaria elevada, las medidas propuestas incluirán disposiciones especiales de zonificación en cuanto a volumen dentro del Distrito Especial de Jerome Avenue, para distancias mínima de separación a lo largo de la línea ferroviaria elevada, y exigirán usos no residenciales para la planta baja en todos los distritos comerciales.

Promover usos activos y distintas actividades minoristas en las plantas bajas, para apoyar las necesidades comunitarias y ofrecer un paisaje urbano coherente a lo largo del corredor

Las medidas propuestas incluyen superposiciones comerciales que facilitarán la venta al por menor local, para satisfacer las necesidades comerciales y de servicios de los habitantes y trabajadores del área y permitir una mayor variedad de usos comerciales, así como brindar continuidad para el ámbito peatonal.

Asimismo, se cartografiará un Distrito Comercial Mejorado (Enhanced Commercial Districts, ECD) a lo largo de Jerome Avenue, 167th Street, 170th Street, Mt. Eden Avenue, Burnside Avenue, 183rd Street y Edward L. Grant Highway. En el ECD, se exigirá a todos los nuevos desarrollos de distritos comerciales que proporcionen usos no residenciales en las plantas bajas y que cumplan los requisitos de iluminación, cristalería y transparencia. Los requisitos del ECD mejorarán el paisaje urbano existente, coincidirán con los edificios de usos mixtos en el área y brindarán una mejor experiencia peatonal.

Afianzar el corredor Jerome y los vecindarios circundantes al permitir usos más amplios en dos núcleos

Se propone que las áreas de Burnside Avenue y Tremont Avenue se designen como un distrito comercial completo, permitiendo usos residenciales de mayor densidad, centros comunitarios y comerciales. A estas áreas se les permitirán FAR más comerciales que en otras partes del área de rezonificación. La zonificación propuesta ayudará a fortalecer un núcleo comercial activo existente, al permitir una mayor densidad y mayor variedad de usos. La zonificación propuesta aprovechará el acceso del tránsito, las instituciones circundantes y las inversiones propuestas de infraestructura para apoyar los usos minoristas locales, tales como usos de entretenimiento y espacios de oficina.

Los distritos residenciales de mayor densidad se proponen en ubicaciones estratégicas al extremo sur del área de rezonificación, Edward L. Grant Highway y Jerome Avenue, así como las Burnside Avenue y Tremont Avenue en la parte norte del área de rezonificación. Estas son calles e intersecciones amplias que pueden incorporar más densidad y crecimiento.

Preservar la zonificación para usos comerciales importantes e industriales ligeros en las áreas focalizadas para respaldar los usos y empleos mixtos

El área de estudio incluye los distritos de zonificación C8-3 y M1-2, establecidos desde 1961. En estas áreas se incluyen varios negocios relacionados con vehículos, que van desde los talleres mecánicos, cristales para automóviles, venta de sistemas de sonido, distribuidoras de neumáticos y estacionamientos, tanto a nivel del suelo como en garajes estructurados. Muchos de estos negocios han existido durante décadas; durante el proceso de acercamiento, las partes interesadas de la comunidad identificaron una meta, la cual consiste en preservar las áreas para que estos negocios continúen y crezcan. Las medidas propuestas identifican áreas de crecimiento y desarrollo para facilitar nuevos usos residenciales, comerciales y de centros comunitarios. Se designaron cuatro áreas dentro del área de estudio que no recibirán modificaciones a la zonificación existente, con el fin de preservar estos negocios únicos en el área de estudio. Estas áreas se escogieron con cuidado con base en la cantidad y tipos de empresas, ubicaciones fuera de las calles principales y condiciones particulares del lugar que dificultarían las renovaciones. En favor de esta medida, el Departamento de Servicios a Pequeñas Empresas (SBS) está desarrollando de forma simultánea estrategias y programas adaptados específicamente a las aspiraciones y necesidades particulares de las empresas en el área de estudio, lo que incluye ayuda para el cumplimiento, capacitación laboral y desarrollo empresarial. Aunque no forman parte de las medidas propuestas, estos programas son un componente importante del plan del vecindario.

Las medidas aquí descritas se han elaborado cuidadosamente para fomentar las metas específicas de la propuesta, identificadas a través del marco de planificación y participación del Estudio. Las medidas de

uso del suelo toman pasos para liberar la capacidad adicional para viviendas asequibles permanentes, dar respuesta a la estructura de la línea ferroviaria elevada, mantener los controles de zonificación existentes donde correspondan y se desee, configurar el paisaje comercial y de minoristas, así como de las áreas públicas circundantes y para controlar la altura, volumen y calidad de los espacios internos de los edificios. No obstante, dentro las estrategias globales, inversiones coordinadas, programas de suministro de servicios personalizados, entre otros elementos del Plan, se encuentra que todos trabajen de manera conjunta con las medidas de uso del suelo y las modificaciones de zonificación, con el fin de lograr la visión del vecindario identificada en el Plan del Vecindario de Jerome Avenue.

G. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

Las Medidas Propuestas implementarían los objetivos del Plan del Vecindario de Jerome Avenue al crear oportunidades para viviendas asequibles permanentes, garantizar que los nuevos edificios representen el contexto existente del vecindario y mejorar el ámbito público, a través del fomento de usos no residenciales para las plantas bajas, así como un paisaje urbano coherente. Para alcanzar estas metas, el DPC propone hacer enmiendas al documento y a los mapas de la zonificación y cambios en el mapa de la ciudad (colectivamente llamadas “Medidas Propuestas”). Las enmiendas propuestas al documento y mapas de zonificación harían una rezonificación de un área aproximada de 73 cuadras, principalmente a lo largo de Jerome Avenue y sus corredores comerciales del este y oeste en los distritos 4, 5 y 7 de la comunidad del Bronx (el “Área de Rezonificación”); y establecería el Distrito Especial de Jerome Avenue colindante con el Área de Rezonificación. El Área de Rezonificación está generalmente delimitada por la E.165th Street al sur y la 184th Street al norte; también incluye partes de Edward L. Grant Highway, E.170th Street, Mount Eden Avenue, Tremont Avenue, Burnside Avenue y E.183rd Street. Los cambios propuestos al mapa de la ciudad están ubicados a una cuadra por fuera del Área de Rezonificación en el vecindario de Highbridge del Bronx, Distrito Comunitario 4.

Como se describe detenidamente a continuación, las Medidas Propuestas consisten en:

- Enmiendas al mapa de zonificación para rezonificar los distritos C4-4, M1-2, R8, C8-3 y R7-1 ya existentes con los distritos R7A, R8A, R9A, R7D y C4-4D y las superposiciones comerciales C2-4.
- Enmiendas al documento de zonificación para:
 - Establecer el Distrito Especial de Jerome Avenue, colindante con el Área de Rezonificación. El distrito especial propuesto incluirá reglamentos que incorporarán controles a las plantas bajas de los edificios dentro de las superposiciones comerciales y distritos cartografiados, modificarán los reglamentos sobre la altura y volumen de los terrenos que están frente a la línea ferroviaria elevada, modificarán los reglamentos de volumen en terrenos irregulares y establecerán controles, tales como disposiciones de revisión a discreción, para hoteles temporales.
 - Establecer los distritos propuestos R7A, R7D, R8A, R9A y C4-4D como áreas de Vivienda Inclusiva Obligatoria, implementando el programa de Vivienda Inclusiva Obligatoria para exigir que una parte de las nuevas viviendas sean permanentemente asequibles, creando así una nueva capacidad significativa de vivienda.

- Cambios al mapa de la ciudad para:
 - Designar el terreno 19 de la cuadra 2520 del mapa como áreas verdes. Esta parcela, propiedad de la ciudad, se ubica a una cuadra fuera del área de rezonificación y está delimitada por West 170th Street, Nelson Avenue, Shakespeare Avenue y Corporal Fischer Place en el vecindario de Highbridge del Bronx, Distrito Comunitario 4.
 - Eliminar del mapa a Corporal Fischer Place (calle) entre Nelson Avenue y Shakespeare Avenue, la cual está adyacente a la parcela que se denominará en el mapa como áreas verdes según lo descrito anteriormente (Cuadra 2520, Terreno 19) y cartografiarla como áreas verdes.

Modificaciones Propuestas al Mapa de Zonificación

R7A propuesto (C8-3, R7-1 y R7-1 existentes)

Se plantea que el distrito de zonificación R7A abarque porciones de 2 cuadras completas y 17 cuadras parciales en dos áreas:

- *Un área delimitada aproximadamente por East 175th Street al norte, East 171st Street al sur.*
- *Un área delimitada aproximadamente por Townsend Avenue al este e Inwood Avenue y Davidson Avenue al oeste.*

El R7A permite edificios residenciales de densidad media a una FAR máxima de 4.0 para usos residenciales, y de 4.6 para usos residenciales en áreas cartografiadas con Viviendas Inclusivas. Los distritos R7A permiten FAR de hasta 4.0 para centros comunitarios y de 4.6 en áreas cartografiadas con Viviendas Inclusivas. El distrito R7A permite alturas base de entre 40 y 65 pies, y 40 y 75 pies en áreas cartografiadas con viviendas inclusivas. Por encima de la altura base, los edificios deberán tener linderos de 10 o 15 pies, en función de si tienen fachadas en calles amplias o angostas, respectivamente. Después de establecer los linderos, las alturas máximas para edificios en el distrito se establecen a 95 pies en zonas de viviendas inclusivas, para edificios con plantas bajas elegibles. Las normas alternativas de altura base, distancia mínima de separación y altura general del edificio, descritas detenidamente a continuación, aplicarán a cualquier terreno que dé hacia la línea ferroviaria elevada a lo largo de River Avenue y Jerome Avenue. Se exigirá a las nuevas estructuras ubicar al menos 70 % de las líneas de edificación dentro de ocho pies de la línea de calle. Se permite hasta 65 % de cobertura de terreno a los terrenos internos que no se encuentren en el lado angosto de la cuadra o dentro de 100 pies de una esquina. Por lo demás, se permite hasta 100 % de cobertura de terreno. Los distritos R7A exigen un patio trasero de 30 pies para las porciones residenciales de cualquier edificio. Los distritos R7A exigen un patio trasero de 30 pies para las porciones residenciales de cualquier edificio. Se exige estacionamiento para usos residenciales a una proporción de 0.5 puestos por unidad. No se exige estacionamiento para las unidades limitadas por ingresos o edad.

R7D propuesto (R7-1 existente)

El R7D se plantea para 2 cuadras delimitadas por East 177th Street al norte, East 176th Street al sur, Townsend Avenue al este y Jerome Avenue al oeste.

El R7D permite edificios residenciales de densidad media a una FAR máxima de 5.6 para usos residenciales

en áreas cartografiadas con Viviendas Inclusivas. Los distritos R7D permiten FAR de hasta 5.6 para centros comunitarios en áreas cartografiadas con Viviendas Inclusivas. El distrito R7D permite alturas base de entre 60 y 95 pies en áreas cartografiadas con viviendas inclusivas. Por encima de la altura base, los edificios deberán tener linderos de 10 o 15 pies, en función su frente es hacia calles amplias o angostas, respectivamente. Después de establecer los linderos, las alturas máximas para edificios en el distrito se establecen a 125 pies en zonas de viviendas inclusivas, para edificios con plantas bajas elegibles. Las normas alternativas de altura base, distancia mínima de separación y altura general del edificio, descritas detenidamente a continuación, aplicarán a cualquier terreno que dé hacia la línea ferroviaria elevada a lo largo de River Avenue y Jerome Avenue. Se exigirá a las nuevas estructuras ubicar al menos 70 % de las líneas de edificación dentro de ocho pies de la línea de calle. Se permite hasta 65 % de cobertura de terreno a los terrenos internos que no se encuentren en el lado angosto de la cuadra o dentro de 100 pies de una esquina. Por lo demás, se permite hasta 100 % de cobertura de terreno. Los distritos R7D exigen un patio trasero de 30 pies para las porciones residenciales de cualquier edificio. Se exige estacionamiento para usos residenciales a una proporción de 0.5 puestos por unidad. No se exige estacionamiento para las unidades limitadas por ingresos o edad.

R8A propuesto (M1-2, C8-3, C4-4, R7-1 y R8 existentes)

Se plantea un distrito de zonificación R8A a lo largo de seis cuadras parciales con fachada hacia East Mt. Eden Avenue entre Jerome Avenue y el Grand Concourse, y 13 cuadras parciales con fachada hacia Edward L. Grant Highway entre West 170th Street y Cross Bronx Expressway, a lo largo de 1 cuadra completa y dos cuadras parciales en 176th street y Jerome Avenue, y a lo largo de 5 cuadras completas y 18 cuadras parciales delimitadas por Goble Place al norte, East 167th Street al sur, Grand Concourse al este y Macombs Road al oeste.

El R8A permite edificios residenciales de densidad media a una FAR máxima de 6.02 para usos residenciales, y de 7.2 para usos residenciales en áreas cartografiadas con Viviendas Inclusivas. Los distritos R8A permiten FAR de hasta 6.5 para centros comunitarios y de 7.2 en áreas cartografiadas con Viviendas Inclusivas. El distrito R8A permite alturas base de entre 60 y 95 pies en áreas cartografiadas con viviendas inclusivas. Por encima de la altura base, los edificios deberán tener linderos de 10 o 15 pies, dependiendo de si su frente es hacia calles amplias o angostas, respectivamente. Después de establecer los linderos, las alturas máximas para edificios en el distrito se establecen a 145 pies en zonas de viviendas inclusivas, para edificios con plantas bajas elegibles. Las normas alternativas de altura base, distancia mínima de separación y altura general del edificio, descritas detenidamente a continuación, aplicarán a cualquier terreno que dé hacia la línea ferroviaria elevada a lo largo de River Avenue y Jerome Avenue. Se exigirá a las nuevas estructuras ubicar al menos 70 % de las líneas de edificación dentro de ocho pies de la línea de calle. Se permite hasta 70 % de cobertura de terreno a los terrenos internos que no se encuentren en el lado angosto de la cuadra o dentro de 100 pies de una esquina. Por lo demás, se permite hasta 100 % de cobertura de terreno. Los distritos R8A exigen un patio trasero de 30 pies para las porciones residenciales de cualquier edificio. Se exige estacionamiento para los usos residenciales a una proporción de 0.4 puestos por unidad. No se exige estacionamiento para las unidades limitadas por ingresos o edad.

R9A propuesto (C8-3, M1-2, R7-1 y R8 existentes)

Se plantea un distrito de zonificación R9A para tres cuadras completas y 6 cuadras parciales en dos áreas:

- *Un área delimitada por West 169th Street al norte, McClellan Street al sur, River Avenue al este y Edward L. Grant Highway al oeste.*
- *Un área delimitada por West 170th Street al norte, West 169th Street al sur, Cromwell Avenue al este y Jesup Avenue al oeste.*

El R9A permite edificios residenciales de densidad alta a una FAR máxima de 8.5 para usos residenciales en áreas cartografiadas con Viviendas Inclusivas. Los distritos R9A permiten FAR de hasta 7.5 para centros comunitarios. El distrito R9A permite alturas base de entre 60 y 125 pies en áreas cartografiadas con viviendas inclusivas. Por encima de la altura base, los edificios deberán tener linderos de 10 o 15 pies, dependiendo de si su frente es hacia calles amplias o angostas, respectivamente. Después de establecer los linderos, las alturas máximas para edificios en el distrito se establecen a 175 pies en calles amplias y 165 pies en calles angostas, para zonas de viviendas inclusivas. Las normas alternativas de altura base, distancia mínima de separación y altura general del edificio, descritas detenidamente a continuación, aplicarán a cualquier terreno que dé hacia la línea ferroviaria elevada a lo largo de River Avenue y Jerome Avenue. Se exigirá a las nuevas estructuras ubicar al menos 70 % de las líneas de edificación dentro de ocho pies de la línea de calle. Se permite hasta 70 % de cobertura de terreno a los terrenos internos que no se encuentren en el lado angosto de la cuadra o dentro de 100 pies de una esquina. Por lo demás, se permite hasta 100 % de cobertura de terreno. Los distritos R9A exigen un patio trasero de 30 pies para las porciones residenciales de cualquier edificio. Se exige estacionamiento para los usos residenciales a una proporción de 0.4 puestos por unidad. No se exige estacionamiento para las unidades limitadas por ingresos o edad. Se exige estacionamiento para los usos residenciales a una proporción de 0.4 puestos por unidad. No se exige estacionamiento para las unidades limitadas por ingresos o edad.

C4-4D propuesto (C8-3, R7-1 y R8 existentes)

Se plantea un C4-4D para 21 cuadras parciales delimitadas por East 181st Street al norte, East 177th Street al sur, Creston Avenue al este y Aqueduct Avenue East al oeste.

Un C4-4D equivale a un R8A, y es un distrito comercial de densidad media que permite usos residenciales con FAR de hasta 7.20 en áreas designadas como parte del programa de Viviendas Inclusivas, usos comerciales con FAR de hasta 3.4 y centros comunitarios con FAR de hasta 6.5. Los edificios residenciales y mixtos desarrollados dentro del distrito están sujetos a reglamentos de volumen impuestos por el distrito R8A. La exigencia de estacionamiento fuera de la calle es de un puesto por cada 1,000 pies cuadrados de usos comerciales y de centros comunitarios. Se exige estacionamiento para los usos residenciales a una proporción de 0.4 puestos por unidad. No se exige estacionamiento para las unidades limitadas por ingresos o edad.

Superposiciones comerciales propuestas C2-4

Las superposiciones comerciales C1-4 y C2-4 están cartografiadas a lo largo de las partes de East 167th Street, Edward L. Grant Highway, Jerome Avenue, Mount Eden Avenue, East 176th Street, Burnside Avenue y Tremont Avenue y East 183rd Street. Se plantea que las superposiciones comerciales C2-4 se tracen sobre porciones de los distritos R7A, R7D, R8A y R9A propuestos, según se describe a continuación. Las áreas afectadas son las siguientes:

- 13 cuadras delimitadas generalmente entre 184th Street y Burnside Avenue, a lo largo de las fachadas este y oeste de Jerome Avenue.
- 2 cuadras delimitadas generalmente entre 175th Street y Cross Bronx Expressway, a lo largo de la fachada este de Jerome Avenue.
- 8 cuadras delimitadas generalmente entre Cross Bronx Expressway y 170th Street, a lo largo de las fachadas este y oeste de Jerome Avenue.
- 12 cuadras delimitadas generalmente entre el Grand Concourse y Edward L. Grant Highway, a lo largo de las fachadas norte y sur de 170th Street.
- 1 porción de 1 cuadra delimitada generalmente a la fachada oeste de Jerome Avenue, al norte de West Clarke place.
- 6 cuadras delimitadas generalmente entre 170th Street y 167th Street, a lo largo de las fachadas este y oeste de Edward L. Grant Highway.
- 2 cuadras delimitadas generalmente entre 169th Street y 167th Street, a lo largo de las fachadas este y oeste de Jerome Avenue.
- 1 cuadra delimitada generalmente entre 165th Street y McClellan, a lo largo de la fachada este de Jerome Avenue.

Las superposiciones comerciales C2-4 permiten usos para minoristas locales y desarrollos comerciales con FAR de hasta 2.0, y permiten Grupos de Uso 1 - 9 y 14, lo que comprende usos tales como tiendas de plomería y electricidad, pequeñas pistas de bolos y cines, funerarias, pequeños talleres de reparación, imprentas y servicio de banquetes. Para usos comerciales generales, se exige un puesto de estacionamiento fuera de la calle por cada 1,000 pies cuadrados para dichos usos, y podrán exonerarse hasta 40 puestos.

Enmiendas Propuestas al Documento de Zonificación

El Departamento de Planificación Urbana propone un conjunto de enmiendas al documento para facilitar los objetivos de uso del suelo y el Plan del Vecindario de Jerome Avenue. A continuación se presenta una lista y descripción de las enmiendas propuestas al documento:

Distrito Especial de Jerome Avenue

Se cartografiará un distrito especial denominado Distrito Especial de Jerome Avenue adyacente al área de rezonificación. El distrito especial permitirá la realización de modificaciones especiales de volumen a los terrenos de zonificación que den hacia la línea ferroviaria elevada. En dichos terrenos, se establecerá una altura base mínima y máxima de 25 y 30 pies, respectivamente. Por encima de la altura base, se exigirá un lindero con una distancia mínima de 10 pies. En dicho terrenos, se permitirán dos pisos adicionales de hasta 20 pies de altura permitida para ofrecer flexibilidad arquitectónica y fomentar un mejor diseño.

Además, el distrito especial permitirá la exoneración del requisito de líneas de edificación en terrenos irregulares identificados de forma específica.

El distrito especial propuesto también modificará los requisitos de líneas de edificación y aumentará las alturas máximas permitidas para terrenos irregulares dentro de los distritos R9A. Estas modificaciones se ajustarán a irregularidades tales como esquinas pronunciadas, topografía variada y otros obstáculos del lugar. Las modificaciones y exoneraciones vinculadas con el distrito especial no aumentarán la superficie de suelo edificable de ningún terreno, más bien generarán flexibilidad en el diseño de edificios para alentar resultados deseables en la calidad arquitectónica de los desarrollos y el ámbito público asociado.

El distrito especial propuesto impondría controles en la planta baja de todas las superposiciones comerciales y distritos comerciales completos: a lo largo de Jerome Avenue, desde East 167th Street hasta East 183rd Street, y los corredores comerciales de East 167th Street, East 170th Street, Mount Eden Avenue, Burnside Avenue y Tremont Avenue, East 183rd y East 184th Street. Los controles promoverán una experiencia peatonal segura y con facilidad de circulación a lo largo de estos corredores, al establecer reglamentos que exijan usos no residenciales activos obligatorios en las plantas bajas, niveles mínimos de transparencia y restringir los vados, según corresponda.

Por último, el distrito especial propuesto impondría controles adecuados para los hoteles temporales, con el fin de garantizar que haya coherencia con las metas y objetivos de la rezonificación.

Vivienda Inclusiva Obligatoria

Los distritos propuestos de zonificación R7A, R7D, R8A, R9A y C4-4D se cartografiarán como Áreas de Vivienda Inclusiva Obligatoria, estableciendo requisitos obligatorios de vivienda asequible en conformidad con el programa de Vivienda Inclusiva Obligatoria.

Enmienda al Apéndice F para incorporar los distritos R7A, R7D, R8A, R9A y C4-4D propuestos a la lista y a los mapas de las Áreas de Vivienda Inclusiva Obligatoria.

Enmienda al documento para permitir ventanas exigidas por ley a menos de 30 pies de la línea del terreno de Corporal Fischer Park.

Modificaciones Propuestas al Mapa de la Ciudad

Para facilitar el desarrollo de Corporal Fischer Park, el Departamento de Planificación Urbana junto con el DPR y el CDOT, plantea las siguientes modificaciones al mapa de la ciudad:

- Designar el terreno 19 de la cuadra 2520 del mapa como áreas verdes. Esta parcela, propiedad de la ciudad, se ubica a una cuadra fuera del área de rezonificación y está delimitada por West 170th Street, Nelson Avenue, Shakespeare Avenue y Corporal Fischer Place en el vecindario de Highbridge del Bronx, Distrito Comunitario 4.
- Eliminar del mapa a Corporal Fischer Place (calle) entre Nelson Avenue y Shakespeare Avenue, la cual está adyacente a la parcela que se denominará en el mapa como áreas verdes según lo descrito anteriormente (Cuadra 2520, Terreno 19) y cartografiarla como áreas verdes.

H. MARCO DE ANÁLISIS

Peor Escenario Razonable de Desarrollo (RWCDs)

Con el fin de evaluar los posibles efectos de los aspectos de la medida propuesta, se estableció un RWCDs tanto para las condiciones de zonificación actuales (Futuro sin Medidas) como para las condiciones de zonificación propuesta (Futuro con Medidas), para un período de 10 años (año de construcción 2026). La diferencia gradual entre las condiciones de Futuro sin Medidas y de Futuro con Medidas servirá como fundamento para los análisis de impactos de la Declaración de Impacto Ambiental (EIS). Un período de diez años representa normalmente la cantidad de tiempo que los desarrolladores actuarían sobre la medida propuesta para una rezonificación en toda el área que no esté asociada con un desarrollo particular.

Para determinar las condiciones de Futuro sin Medidas y de Futuro con Medidas, se han utilizado metodologías estándar de acuerdo con los lineamientos del *Manual Técnico de la CEQR*, empleando hipótesis razonables. Se han utilizado estas metodologías para identificar la cantidad y ubicación del desarrollo futuro.

Al proyectar la cantidad y ubicación del desarrollo nuevo se han tomado en cuenta varios factores para identificar los lugares probables de construcción, incluyendo propuestas conocidas de desarrollo, tendencias antiguas de construcción y los criterios de lugar de desarrollo que se describen a continuación. Normalmente, para rezonificaciones en toda el área que generan una gran variedad de oportunidades de desarrollo, se puede esperar que los nuevos desarrollos se realicen en lugares escogidos, en lugar de en todos los sitios dentro del área de rezonificación. El primer paso para establecer el escenario de desarrollo fue identificar los lugares donde pudiese preverse razonablemente la realización de desarrollos nuevos.

Criterios del Lugar de Construcción

Se identificaron los lugares de construcción según los siguientes criterios:

- Terrenos que utilicen menos de la mitad de la proporción de superficie del suelo (FAR) permitida, conforme a la zonificación propuesta.
- Terrenos con un tamaño total igual o mayor a 5,000 pies cuadrados (incluye posibles conjuntos con un total de 5,000 pies cuadrados o más, si el conjunto parece factible¹).
- Terrenos subutilizados: (definidos como terrenos desocupados, estacionamientos a nivel del suelo, garajes y estructuras de un solo piso, construidas en menos de, o igual a la mitad de la zonificación propuesta).
- Terrenos ubicados en áreas donde se permiten las modificaciones de uso.

Ciertos terrenos que cumplen con estos criterios se excluyeron de la hipótesis con base en las siguientes

¹ Los conjuntos se definen como una combinación de terrenos adyacentes que cumplan una de las siguientes condiciones:

(1) terrenos con titularidad compartida y que, combinados, cumplen los criterios de cualificación del lugar;

(2) al menos uno de los terrenos, o combinación de terrenos, cumple con los criterios de cualificación del lugar y la titularidad del conjunto se comparte entre más de dos propietarios distintos.

condiciones, porque era muy poco probable que se renovaran:

- Terrenos donde la actividad de construcción se mantiene o ha concluido recientemente.
- Escuelas (públicas o privadas), bibliotecas municipales, oficinas gubernamentales, hospitales, centros médicos y templos de culto (autónomos). Estos establecimientos pueden cumplir con los criterios del lugar de desarrollo porque se construyeron en menos de la mitad de la proporción de superficie del suelo permitida según la zonificación vigente, y se encuentran en terrenos con superficies superiores a los 5,000 pies cuadrados. No obstante, no se han renovado ni se han ampliado estos establecimientos pese a la capacidad para hacerlo, y es muy poco probable que la FAR gradual permitida conforme a la zonificación propuesta genere la renovación o ampliación de las mismas. Además, para las propiedades públicas, la renovación y/o venta de estos terrenos pudiese ameritar medidas particulares por parte del organismo gubernamental correspondiente.
- Terrenos con edificios residenciales multifamiliares (6 o más unidades residenciales), debido a la reubicación obligatoria de inquilinos en unidades de alquiler estabilizado.
- Ciertos usos comerciales o centros comunitarios grandes.
- Terrenos utilizados para el transporte público y/o servicios públicos.

Lugares de Desarrollo Planificado y Posible

Con el fin de obtener una estimación razonable y prudente del crecimiento futuro, se dividieron los lugares de desarrollo en dos categorías: lugares de desarrollo planificado y lugares de desarrollo posible. Se considera que los lugares de desarrollo planificado tienen mayor probabilidad de ejecutarse dentro del período de análisis de diez años respecto a las medidas propuestas (es decir, para el año de análisis 2026), mientras que se considera que los lugares posibles tienen menor probabilidad de ejecutarse dentro del período de análisis aproximado de diez años. Se identificaron los lugares de desarrollo posible con base en los siguientes criterios:

- Terrenos en los que la mayor parte de su superficie de suelo está ocupada por negocios activos (3 o más).
- Terrenos con formas, topografía u obstáculos ligeramente irregulares que dificultarían su renovación.
- Terrenos que han recibido inversiones considerables recientemente.
- Terrenos que han recibido mejoras o inversiones considerables recientemente.
- Garajes de estacionamiento estructurados.
- Terrenos con empresas que ofrecen servicios valiosos y/o exclusivos a la comunidad.
- Terrenos que producirían menos de 60 unidades de vivienda.

A partir de los criterios antes descritos, se ha identificado un total de 143 lugares de desarrollo (45 planificados y 98 posibles) en el área de rezonificación. El gráfico 5a, "Lugares de desarrollo planificado y posible - Descripción general" muestra estos lugares de desarrollo planificado y posible, y las tablas detalladas del RWCDs presentadas en el Apéndice 2 del presente documento, identifican los usos previstos en cada uno de estos lugares conforme a las condiciones de Futuro sin-Medidas y Futuro con-Medidas. La tabla 1 que se muestra a continuación, proporciona un resumen del RWCDs para cada escenario de análisis.

La EIS evaluará los posibles efectos particulares-del lugar y los relacionados-con la densidad, ocasionados por el desarrollo en todos los lugares de desarrollo planificado. Los efectos relacionados-con la densidad dependen de la cantidad y el tipo de desarrollo planificado en un lugar, y los efectos derivados sobre el tránsito, calidad del aire, centros comunitarios y espacios abiertos.

Los efectos particulares-del lugar se relacionan con condiciones específicas del lugar y no dependen de la densidad del desarrollo planificado. Entre los efectos particulares-del lugar se incluyen los posibles efectos de ruido a partir del desarrollo, los efectos sobre recursos históricos y la posible presencia de materiales peligrosos. No se prevé el desarrollo en los lugares de construcción posibles en el futuro próximo. Por consiguiente, estos lugares no se incluyeron en las evaluaciones de efectos relacionados-con la densidad. Sin embargo, se realizará una evaluación de efectos particulares al lugar para estas ubicaciones, con el fin de garantizar un análisis prudente.

Parámetros de Escenario de Desarrollo

Factor de unidad residencial

La cantidad de unidades residenciales proyectadas en los edificios de apartamentos se obtiene al dividir la cantidad total de superficie residencial entre 1,000 y redondeando al número entero más cercano.

El futuro sin las medidas propuestas (condición Sin-Medidas)

En el futuro sin las Medidas Propuestas (Sin-Medidas), se asume que los lugares identificados de desarrollo planificado permanecen sin modificaciones a partir de las condiciones presentes, o son ocupados por usos que son de-pleno-derecho según la zonificación actual, y reflejan las tendencias vigentes si están desocupados, ocupados por edificios vacíos u ocupados por usos de baja intensidad que se consideran fomentarían usos más activos. La tabla 1 muestra las condiciones Sin-Medidas para los lugares de desarrollo planificado.

Como se muestra a continuación en la tabla 1, se prevé que, en el futuro sin las Medidas Propuestas, habrá un total aproximado de 1,558,083 pies cuadrados de superficie construida en los 45 lugares de desarrollo planificado. Según el RWCDs, la construcción total Sin-Medidas consistiría de 780 unidades residenciales aproximadamente, sin garantías de asequibilidad, 238,384 pies cuadrados de usos para minoristas, restaurantes y supermercados, 145,797 pies cuadrados de usos industriales y automotrices, 82,919 pies cuadrados para usos de centros comunitarios y 945 puestos adicionales de estacionamiento. La población estimada Sin-Medidas incluiría aproximadamente 2,268 habitantes y 1,154 trabajadores en estos lugares de desarrollo planificado.

El futuro con las medidas propuestas (condición Con-Medidas)

Las Medidas Propuestas permitirían el desarrollo de nuevos usos y mayores densidades en los lugares de desarrollo planificado y posible. Como se muestra en la tabla 1, según el RWCDs, la construcción total prevista en los 45 lugares de desarrollo planificado conforme a la condición Con-Medidas consistiría aproximadamente de 4,885,424 pies cuadrados de superficie, incluyendo 4,162,049 pies cuadrados de superficie residencial (aproximadamente 4,030 unidades residenciales [dwelling units, DU]), un

porcentaje considerable de los cuales se espera que sea asequible, 458,625 pies cuadrados para usos de restaurante y supermercados, 0 pies cuadrados para usos industriales y automotrices y 155,192 pies cuadrados para usos de centros comunitarios, así como 993 puestos adicionales de estacionamiento. La población estimada Con-Medidas incluiría aproximadamente 11,788 habitantes y 2,170 trabajadores en estos lugares de desarrollo planificado. La variación gradual (neta) planificada entre las condiciones Sin-Medidas y Con-Medidas que se derivarían de las Medidas Propuestas constituirían un incremento de 3,267,287 pies cuadrados de superficie residencial (3,250 DU), 285,694 pies cuadrados de espacio para minoristas, restaurantes y supermercados, 72,273 pies cuadrados para espacio para centros comunitarios y 48 puestos adicionales de estacionamiento, y una disminución neta de 145,797 pies cuadrados para usos industriales y automotrices en los lugares de desarrollo planificado.

TABLA 1
RWCDS 2026 Usos del suelo Sin-Medidas y Con-Medidas

Uso del suelo	Condición Sin Medidas	Condición Con Medidas	Incremento Sin Medidas — Con-Medidas
Residencial			
Residencial total	894,761 pies cuadrados (780 DU)	4,162,049 pies cuadrados (4,030 DU)	+3,267,287 pies cuadrados (3,250 DU)
Comercial			
Minoristas locales	207,719 pies cuadrados	458,625 pies cuadrados	250,907 pies cuadrados
Supermercado del programa de Ampliación de Comercios de Alimentos para Apoyar la Salud (Food Retail Expansion to Support Health, FRESH)	28,405 pies cuadrados	51,562 pies cuadrados	23,157 pies cuadrados
Restaurante	2,260 pies cuadrados	13,891 pies cuadrados	11,630 pies cuadrados
Relacionado-con vehículos	98,002 pies cuadrados	0 pies cuadrados	-98,002 pies cuadrados
Oficina	4,818 pies cuadrados	44,105 pies cuadrados	39,287 pies cuadrados
Almacén	168,650 pies cuadrados	0 pies cuadrados	-168,650 pies cuadrados
Garaje	22,154 pies cuadrados	0 pies cuadrados	-22,154 pies cuadrados
Otros comercios	600 pies cuadrados	0 pies cuadrados	-600 pies cuadrados
Comercial total	532,608 pies cuadrados	568,183 pies cuadrados	35,575 pies cuadrados
Otros usos			
Industrial	47,795 pies cuadrados	0 pies cuadrados	-47,795
Centro comunitario	82,919 pies cuadrados ¹	155,192 pies cuadrados ²	72,273 pies cuadrados
Superficie total de suelo	1,558,083 pies cuadrados	4,885,424 pies cuadrados	3,327,341 pies cuadrados
Estacionamiento			
Puestos de estacionamiento	945	993	48
Población³			
Habitantes	2,268	11,788	9,520
Trabajadores	1,154	2,170	1,016

Notas:

1 Incluye 36,120 pies cuadrados para usos de templos de culto, 6,000 pies cuadrados para usos de consultorios médicos, 2,016 pies cuadrados para usos de guardería infantil, 15,800 pies cuadrados para usos de jardín de infancia, 22,983 pies cuadrados para otros usos de centros comunitarios.

2 Incluye 53,896 pies cuadrados para usos de templos de culto, 8,500 pies cuadrados para usos de consultorios médicos, 15,800 pies cuadrados para usos de jardín de infancia, 23,099 pies cuadrados para usos de guardería infantil y 53,896 pies cuadrados para otros usos de centros comunitarios.

3 Supone 2.87 personas por DU para unidades residenciales del Distrito Comunitario 7 del Bronx, 3.06 personas por DU para las unidades residenciales del Distrito Comunitario 5 del Bronx y 2.92 personas por DU para unidades residenciales del Distrito Comunitario 4 del Bronx.

Según información del censo de 2010, el tamaño promedio del grupo familiar para las unidades

residenciales del Distrito Comunitario 4 del Bronx es de 2.92, el tamaño promedio del grupo familiar para las unidades residenciales del Distrito Comunitario 5 del Bronx es de 3.06 y el tamaño promedio del grupo familiar para las unidades residenciales del Distrito Comunitario 7 del Bronx es de 2.87. Con base en estas proporciones y las proporciones estándar para calcular el empleo para usos comerciales, industriales y de centros comunitarios, la Tabla 1 también proporciona un estimado de la cantidad de habitantes y trabajadores en los 45 lugares de desarrollo planificado, en condiciones Sin Medidas y Con Medidas. Como se muestra en la tabla, según el RWCDs, las Medidas Propuestas generarían un aumento neto de 9,520 habitantes y 1,016 trabajadores.

Un total de 101 lugares se consideraron con menores probabilidades para ser desarrollados en el futuro próximo, por lo que se consideraron como lugares de desarrollo posible (consulte el Apéndice 2). Como se indicó anteriormente, los lugares posibles se consideran como menos probables para construcciones debido a que no satisfacen por completo los criterios enumerados previamente. Sin embargo, según se describió anteriormente, el análisis reconoció que una cantidad de lugares de construcción posible pudiese desarrollarse conforme a las Medidas Propuestas en lugar de uno o varios lugares de desarrollo planificado, incorporando los desarrollos previstos en el RWCDs. Por lo tanto, los lugares de construcción posible también se analizan en la EIS para efectos particulares del lugar.

Como tal, la EIS analizará los lugares de desarrollo planificado con relación a todas las áreas técnicas de interés, y también evaluará los efectos de los desarrollos posibles con relación a los efectos particulares del lugar, tales como arqueología, sombras, materiales peligrosos, calidad del aire estático y el ruido.

I. ALCANCE PROPUESTO DE TRABAJO PARA LA EIS

Debido a que las Medidas Propuestas afectarían distintas áreas de interés medioambiental y se determinó que tienen el potencial de generar efectos negativos considerables en varias categorías de impacto, en conformidad con la EAS y la Declaración Positiva, se realizará una EIS para las Medidas Propuestas, que estudiará todas las áreas técnicas de interés. Se elaborará la EIS en conformidad con todas las leyes y reglamentos correspondientes, incluyendo la Ley Estatal de Revisión de la Calidad Ambiental (State Environmental Quality Review Act, SEQRA) (Artículo 8 de la Ley de Conservación Ambiental del Estado de Nueva York) y sus reglamentos de ejecución presentes en el Título 6 del NYCRR, Parte 617, la Orden Ejecutiva N.º 91 de la Ciudad de Nueva York de 1977, con sus enmiendas, y las Normas y Procedimientos de la CEQR, presentes en el Título 62, Capítulo 5 de las Normas de la Ciudad de Nueva York.

La EIS contendrá:

- Una descripción de las Medidas Propuestas y su entorno medioambiental.
- Una declaración de los impactos medioambientales de las Medidas Propuestas, incluyendo efectos a corto y a largo plazo, y los efectos medioambientales usuales relacionados.
- Una definición de cualquier efecto medioambiental negativo que no podría evitarse si se implementan las Medidas Propuestas.
- Un análisis de las alternativas razonables a las Medidas Propuestas.
- Una definición de la asignación irreversible e irre recuperable de recursos que se utilizarían en las Medidas Propuestas, si se llegaran a implementar.
- Una descripción de la mitigación propuesta para eliminar o reducir cualquier efecto medioambiental negativo considerable.

Como se indicó previamente, la EIS analizará los lugares de desarrollo planificado respecto a todas las áreas técnicas de interés, y también evaluará los efectos de los lugares de desarrollo posibles respecto a efectos particulares del lugar, tales como arqueología, sombras, materiales peligrosos, calidad del aire y el ruido. El análisis expuesto en la EIS examinará el RWCDs junto con el mayor impacto medioambiental posible para cada área afectada. A continuación, se describen las áreas técnicas específicas que se incluyen en la EIS, así como sus tareas y metodologías respectivas.

TAREA 1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El primer capítulo de la EIS presenta al lector las Medidas Propuestas y define el contexto en el que se evalúan los impactos. Este capítulo contiene una descripción de las Medidas Propuestas: su ubicación, antecedentes y/o historia del proyecto, una explicación del propósito y de las necesidades, las consideraciones importantes para la planificación que dan forma a esta propuesta, una descripción detallada de las Medidas Propuestas y un análisis de las autorizaciones necesarias, de los procedimientos que se deben seguir y la función de la EIS en el proceso. Este capítulo es esencial para comprender las Medidas Propuestas y su impacto, y brinda al público y a quienes toman las decisiones una base para evaluar las Medidas Propuestas.

Igualmente, el capítulo de la descripción del proyecto presentará los antecedentes de la planificación y los fundamentos de las acciones propuestas y resumirá el RWCDs para su análisis en la EIS. La sección sobre el procedimiento de aprobación explicará el ULURP y los cambios al mapa de la ciudad, las enmiendas al documento de zonificación, los procesos de enmiendas al mapa de zonificación, su cronograma y las audiencias ante las Juntas Comunitarias, el gabinete del Presidente del Distrito, la CPC y el Concejo de la Ciudad de Nueva York. Se identificará la función de la EIS como un documento de divulgación completa que busca ayudar en la toma de decisiones, al igual que su relación con las autorizaciones a discreción y las audiencias públicas descritas.

TAREA 2. USO DEL SUELO, ZONIFICACIÓN Y POLÍTICA PÚBLICA

Un análisis del uso del suelo describe los usos y las tendencias de desarrollo en el área que una medida propuesta puede afectar, y determina si la medida propuesta es compatible con dichas condiciones o si puede afectarlas. De manera similar, el análisis considera el cumplimiento de la acción con, y el efecto que tiene sobre, la zonificación del área y con otras políticas públicas que puedan corresponder. Este capítulo analizará los posibles impactos de las Medidas Propuestas sobre el uso del suelo, la zonificación y la política pública. El análisis del uso del suelo, de la zonificación y de la política pública seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

El área principal de estudio del uso del suelo será el área de rezonificación, la cual experimentará directamente los posibles efectos de las Medidas Propuestas (y reflejará la rezonificación propuesta y el RWCDs resultante). El área secundaria de estudio del uso del suelo incluiría las áreas vecinas que se encuentran dentro de $\frac{1}{4}$ de milla del área de rezonificación, como se observa en la Figura 6, que podrían sufrir un impacto indirecto. Las subtareas incluirían las siguientes:

- Proporcionar un historial breve de desarrollo de las áreas de estudio principal (es decir, el área de rezonificación) y secundaria.

- Proporcionar una descripción del uso del suelo, de la zonificación y de la política pública en las áreas de estudio descritas anteriormente (se realizará un análisis más detallado del área de rezonificación). Esta tarea se coordinará estrechamente con la Tarea 3, “Condiciones Socioeconómicas”, la cual proporcionará un análisis cualitativo del efecto del proyecto sobre los negocios y el empleo en el área de rezonificación. Se tomará nota de las tendencias recientes en el área de rezonificación. También se describirán otras políticas públicas que corresponden a las áreas de estudio, como: el programa FRESH, Viviendas en Nueva York, Vision Zero y las políticas OneNYC. El área directamente afectada no se encuentra dentro de los límites de la zona costera de la ciudad. Por lo tanto, no es necesario una evaluación de la consistencia de las Medidas Propuestas con el Programa de Revitalización del Litoral de la Ciudad (City’s Waterfront Revitalization Program).
- Con base en las encuestas de campo y los estudios anteriores, identificar, describir y mostrar gráficamente los patrones predominantes del uso del suelo para el equilibrio de las áreas de estudio. Describir las tendencias recientes de uso del suelo en las áreas de estudio e identificar los factores principales que influyen sobre las tendencias de uso del suelo.
- Describir y cartografiar la zonificación existente y las medidas de zonificación recientes en las áreas de estudio.
- Preparar una lista de los proyectos de desarrollo futuros en las áreas de estudio que se prevé construir para el año de análisis 2026 y que pueden influenciar las tendencias futuras del uso del suelo. Igualmente, identificar medidas de zonificación pendientes u otras medidas de políticas públicas que podrían afectar los patrones y las tendencias de uso del suelo en las áreas de estudio. Con base en estos proyectos e iniciativas planificadas, evaluar el uso del suelo y las condiciones de zonificación a futuro sin las Medidas Propuestas (condición Sin Medidas).
- Describir las modificaciones propuestas para la zonificación y las posibles modificaciones al uso del suelo con base en el RWCDs de las Medidas Propuestas (condición Con Medidas).
- Discutir los posibles efectos de las Medidas Propuestas con respecto a los problemas de compatibilidad con el uso del suelo circundante, el cumplimiento de la zonificación y otras políticas públicas y el efecto de las Medidas Propuestas sobre las tendencias y las condiciones actuales de desarrollo en las áreas de estudio.
- De ser necesario, se identificarán las medidas de mitigación para evitar o reducir el efecto negativo considerable del uso del suelo, de la zonificación y/o de las políticas públicas.

TAREA 3. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

La naturaleza socioeconómica de un área incluye su población, las viviendas y la actividad económica. Los cambios socioeconómicos pueden ocurrir cuando un proyecto cambia directa o indirectamente cualquiera de estos elementos. Aunque los cambios socioeconómicos podrían no tener consecuencias, se divulgan en caso de que puedan afectar los patrones del uso del suelo, a las poblaciones con ingresos bajos, la disponibilidad de bienes y servicios o la inversión económica de una manera que modifique la naturaleza socioeconómica del área. Este capítulo evaluará los posibles efectos de las Medidas Propuestas sobre la naturaleza socioeconómica del área de estudio, la cual se prevé se ajuste al área de estudio del uso del suelo de ¼ de milla que se describe en la Tarea 2. El análisis de las condiciones socioeconómicas seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

Se espera que los límites del área de estudio socioeconómico sean similares a los del área de estudio de uso del suelo, y dependerán de la escala y las características del RWCDs con relación a las Medidas Propuestas. Una evaluación socioeconómica busca medir la posibilidad de cambiar la naturaleza socioeconómica de la población del área de estudio. Se espera que las Medidas Propuestas generen un aumento neto de 3,250 unidades residenciales. En el caso de proyectos o medidas que produzcan un aumento de la población, la escala de cambio relativo se suele representar como un aumento porcentual de la población (es decir, se puede esperar que un proyecto que produzca un aumento considerable de la población afecte un área de estudio más amplia). Por consiguiente, el área de estudio socioeconómico se extendería hasta un radio de 0.5 millas, si el RWCDs asociado con las Medidas Propuestas aumenta la población en un 5 por ciento en comparación con la población Sin Medidas de un área de estudio de un cuarto de milla (0.25 millas).

Puesto que las Medidas Propuestas afectarán un tramo de dos millas de Jerome Avenue en porciones que corresponden a seis comunidades, sería conveniente establecer subáreas para el análisis, si las medidas podrían afectar de diferentes formas las diferentes porciones del área de estudio. Por ejemplo, si una medida agrupa oportunidades de desarrollo en una porción del área de estudio y aumentaría la población en la misma, podría ser conveniente analizar la subárea con más probabilidades de verse afectado por el desarrollo agrupado. Se definirán las diferentes subáreas de acuerdo con los vecindarios o comunidades identificables, con el propósito de informar si las Medidas Propuestas podrían tener efectos diferentes sobre las distintas poblaciones que podrían haber estado ocultos o haberse obviado dentro del área de estudio más amplia.

Los cinco problemas principales con respecto a las condiciones socioeconómicas se refieren a si una medida propuesta conllevaría efectos negativos considerables debido a: (1) un desplazamiento residencial directo; (2) un desplazamiento comercial e institucional directo; (3) un desplazamiento residencial indirecto; (4) un desplazamiento comercial e institucional indirecto; y (5) efectos negativos sobre industrias específicas. Como se explica más adelante, las Medidas Propuestas requieren una evaluación de las condiciones socioeconómicas de todos los problemas principales, a excepción del desplazamiento residencial directo. No suele esperarse que el desplazamiento directo de menos de 500 residentes afecte las características socioeconómicas de un vecindario. Las Medidas Propuestas no superarán el límite de 500 residentes desplazados y, por lo tanto, no se prevé que conlleven efectos negativos considerables debido a desplazamiento residencial directo. La EIS brindará información sobre el número de unidades residenciales y el número estimado de residentes que las Medidas Propuestas desplazarán directamente, y determinará el número de desplazamientos relacionados con la población del área de estudio.

La evaluación de las cuatro áreas de interés restantes comenzará con una evaluación preliminar para determinar si es necesario realizar un análisis detallado. Se llevarán a cabo análisis detallados para aquellas áreas en la que la evaluación preliminar no pueda descartar por completo la posibilidad de efectos negativos considerables. Las evaluaciones detalladas se enmarcarán en el contexto de las condiciones existentes y en las evaluaciones de las condiciones futuras Sin Medidas y Con Medidas para el 2026, lo incluso cualquier cambio en la población y el empleo que se prevé que ocurran para el año de análisis de las Medidas Propuestas.

Desplazamiento Comercial Directo

En el caso del desplazamiento comercial directo, se informará acerca del tipo y extensión de los negocios y los trabajadores desplazados por el RWCDs asociado con las Medidas Propuestas. Si un proyecto desplazaría directamente a más de 100 empleados, es necesario llevar a cabo una evaluación del desplazamiento comercial directo. Las Medidas Propuestas tienen el potencial para superar el límite de 100 empleados desplazados y, por lo tanto, se proporcionará una evaluación preliminar en la EIS.

El análisis del desplazamiento comercial e institucional directo calculará el número de empleados y la cantidad y los tipos de negocios que las Medidas Propuestas desplazarían, al igual que describirá el perfil económico del área de estudio, mediante el uso de datos comerciales y de empleo que ofrece el Departamento de Trabajo del Estado de Nueva York o la Oficina del Censo de Estados Unidos. Se usará esta información para determinar la posibilidad de que ocurran efectos negativos considerables: (1) si los negocios que se desplazarán proporcionan productos o servicios esenciales para la economía local que no estarían disponibles en su "área comercial" para los residentes o negocios, debido a la dificultad de reubicar los negocios o de crear negocios nuevos y similares; y (2) si una categoría comercial está sujeta a otros reglamentos o planes públicos adoptados para preservarla, mejorarla o de otro modo protegerla.

Desplazamiento Residencial Indirecto

El desplazamiento residencial indirecto es el desplazamiento involuntario de residentes que es una consecuencia de las condiciones socioeconómicas que crea una medida propuesta. El desplazamiento residencial indirecto puede darse si un proyecto propuesto crea o acelera una tendencia de modificar las condiciones socioeconómicas que podrían potencialmente desplazar a una población vulnerable, hasta el punto de cambiar la naturaleza socioeconómica de un vecindario. Para evaluar este posible impacto, el análisis abordará una serie de cuestiones de límite con respecto a si el proyecto modifica considerablemente la naturaleza demográfica de un área al modificar la población o al introducir viviendas más costosas.

El análisis del desplazamiento residencial indirecto usará la información más reciente del Censo de Estados Unidos, la base de datos de Información de Evaluación de Inmuebles (Real Property Assessment Data, RPAD) del Departamento de Finanzas de la Ciudad de Nueva York, así como información actual del mercado inmobiliario, para presentar las tendencias demográficas y residenciales en el mercado y las condiciones para el área de estudio. La presentación de las características del área de estudio incluirá cálculos de población, la antigüedad de las viviendas y la situación de viviendas desocupadas, el valor y el alquiler promedios, cálculos del número de viviendas que no están sujetas a protección del alquiler y el ingreso familiar promedio. La evaluación preliminar llevará a cabo la siguiente evaluación detallada:

- Paso 1: Determinar si las Medidas Propuestas agregarían una población nueva considerable con un ingreso diferente al ingreso de la población del área de estudio. Si los ingresos promedios previstos de la población nueva son similares a los ingresos promedios de las poblaciones del área de estudio, no será necesario llevar a cabo otros análisis. Si los ingresos promedios previstos de la población nueva superan los ingresos promedios de las poblaciones del área de estudio, se llevará a cabo el Paso 2 del análisis.
- Paso 2: Determinar si la población de las Medidas Propuestas es lo suficientemente grande como para afectar las condiciones del mercado inmobiliario en el área de estudio. Si el aumento de la población puede afectar potencialmente las condiciones del mercado inmobiliario, se llevará a cabo el Paso 3.
- Paso 3: Determinar si el área de estudio ya ha experimentado una tendencia fácilmente observable con respecto a los alquileres en aumento y el posible efecto de la medida sobre dichas tendencias, y si el área de estudio posiblemente contiene una población en riesgo de desplazamiento indirecto a partir de los aumentos de los montos de alquileres, debido a los cambios en el mercado inmobiliario que trae consigo la población nueva.

Un análisis detallado, de corresponder, emplearía un análisis demográfico más exhaustivo y encuestas de campo para describir las condiciones existentes de los residentes y de las viviendas, identificar las poblaciones en riesgo de desplazamiento, evaluar las tendencias socioeconómicas actuales y futuras que podrían afectar a estas poblaciones, y examinar los efectos de las Medidas Propuestas sobre las tendencias socioeconómicas predominantes y, así, examinar los impactos sobre las poblaciones en riesgo identificadas.

Desplazamiento Comercial Indirecto

El análisis del desplazamiento comercial indirecto determinará si las Medidas Propuestas pueden crear tendencias que dificulten que permanezcan en el área aquellos negocios que proporcionan productos o servicios importantes para la economía local, o aquellos negocios sujetos a reglamentos o planes adoptados para preservarlos, mejorarlos o de otra forma protegerlos. El propósito de la evaluación preliminar es determinar si una medida propuesta puede crear dicha tendencia. Las Medidas Propuestas no crearán más de 200,000 pies cuadrados de usos comerciales nuevos para el área; sin embargo, podrían desplazar a más de 100 empleados. Por tanto, se llevará a cabo una evaluación del desplazamiento comercial indirecto posible.

Efectos Negativos sobre Industrias Específicas

El análisis del desplazamiento comercial directo proporcionará suficiente información para determinar si las Medidas Propuestas podrían tener efectos negativos sobre una industria específica, en comparación con el futuro sin la Medida Propuesta. El análisis determinará:

- Si las Medidas Propuestas afectarían considerablemente las condiciones comerciales de alguna industria o categoría comercial dentro o fuera de las áreas de estudio.
- Si las Medidas Propuestas reducirían considerablemente el empleo u obstaculizarán la viabilidad

de una industria específica o categoría comercial.

TAREA 4. INSTALACIONES Y SERVICIOS COMUNITARIOS

La necesidad de instalaciones y servicios comunitarios está directamente relacionada con el tipo y el tamaño de la población nueva que surge a partir del desarrollo, producto de la medida propuesta. El RWCDs asociado con las Medidas Propuestas agregaría 3,250 unidades residenciales nuevas al área. Este nivel de desarrollo daría paso a un análisis detallado de las escuelas primarias, intermedias y secundarias, bibliotecas y centros de cuidado infantil, tal como se muestra en el documento de la EAS. Si bien el RWCDs no ocasionaría que se realicen análisis detallados de los posibles impactos para las estaciones de policía o de bomberos y para los servicios médicos, la EIS contendrá, con fines informativos, una descripción de las instalaciones policíacas, de bomberos y médicas que prestan servicios en el área de rezonificación. El análisis de las instalaciones y los servicios comunitarios seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

Escuelas Públicas

- El área de estudio principal del análisis de escuelas primarias e intermedias sería los “subdistritos” de los distritos escolares en los que se lleva a cabo el proyecto. En vista de que el área de rezonificación abarca partes de los subdistritos 1, 2 y 3 del distrito escolar comunitario (Community School District, CSD) 9, y el subdistrito 4 del CSD 10, se realizarán los análisis de escuela primaria e intermedia de forma separada para cada subdistrito. Las Medidas Propuestas también dan paso a un análisis de las escuelas secundarias, las cuales se evalúan a nivel distrital.
- Se identificarán y ubicarán las escuelas públicas primarias e intermedias que operan en los subdistritos 1, 2 y 3 del CSD 9; y en el subdistrito 4 del CSD 10. Se proporcionará la capacidad existente, la matrícula y el uso de datos de las escuelas públicas primarias e intermedias de los subdistritos afectados correspondientes al año escolar en curso (o el más reciente), y se tomará nota de cualquier deficiencia específica relacionada con la capacidad escolar. Se brindará información similar sobre las escuelas secundarias del Bronx. Se presentará el uso de la información mediante el “Método de Cálculo de los Objetivos”, el cual es empleado por el Departamento de Educación (Department of Education, DOE) de la Ciudad de Nueva York para la planificación de capital.
- Se identificarán las condiciones que se presentarían en la condición Sin Medidas, tanto para los subdistritos (para los análisis de escuela primaria e intermedia) como para el distrito (para el análisis de escuela secundaria), tomando en cuenta los cambios previstos en las matrículas futuras, incluso aquellos asociados con otros desarrollos en los subdistritos afectados, mediante el uso de los *Inicios Previstos de Viviendas Nuevas* (Projected New Housing Starts) de la SCA. Se agregarán los distritos escolares del Bronx al total distrital, el cual se usará para el análisis de escuela secundaria para distrito Sin Medidas. También se identificarán e incluirán en los análisis los planes para modificar la capacidad escolar, bien sea a través de medidas administrativas de parte del DOE o como resultado de la construcción de espacios escolares nuevos antes del año de análisis 2026. Los proyectos planificados de capacidad nueva del *Plan de Capital a Cinco Años*

(Five Year Capital Plan) del DOE para el 2015-2019 no se incluirán en el análisis cuantitativo, salvo que los proyectos hayan comenzado la preparación del sitio y/o construcción de la obra. Sin embargo, se podrían incluir en una discusión cualitativa. La capacidad de salones de clase, miniescuelas y anexos transportables no se incluirá en el análisis de las condiciones futuras.

- Se analizarán las condiciones futuras con las Medidas Propuestas, agregando la población estudiantil que probablemente surja de acuerdo al RWCDs en las proyecciones para las condiciones futuras Sin Medidas. Los impactos se evaluarán con base en las diferencias entre las proyecciones futuras Con Medidas y las proyecciones futuras Sin Medidas (a nivel subdistrital para las escuelas primarias e intermedias y a nivel distrital para las escuelas preparatorias) para matrícula, capacidad y uso en 2026.
- Se tomará una decisión con respecto a si las Medidas Propuestas acarrearían efectos negativos considerables para las escuelas primarias, intermedias y/o secundarias. Se podría producir un efecto negativo considerable que requiera que se consideren medidas de mitigación, si las Medidas Propuestas ocasionan: (1) una tasa de uso colectivo de las escuelas primarias y/o intermedias en el área de estudio del subdistrito que sea igual o mayor a 100 por ciento en la condición Con Medidas (se toma una decisión a nivel distrital sobre la importancia del impacto para las escuelas secundarias); y (2) un aumento de cinco por ciento o más en la tasa de uso colectivo entre las condiciones Sin Medidas y las condiciones Con Medidas. Si se identifican impactos, se crearán medidas de mitigación con la asesoría de la Autoridad de Construcción de Escuelas (SCA) de la Ciudad de Nueva York y el DOE. Se indicará la capacidad necesaria en las escuelas para mitigar los impactos identificados, al igual que el momento en que ocurrirán dichos impactos.

Bibliotecas

- Se identificarán y mostrarán en el mapa la(s) sucursal(es) de bibliotecas públicas locales que prestan servicios en el área dentro de aproximadamente $\frac{3}{4}$ de milla del área de rezonificación, la cual es la distancia que se espera que una persona se desplace para recibir dichos servicios.
- Se describirán las bibliotecas existentes en el área de estudio y sus correspondientes servicios de información, así como la población de usuarios. La información relacionada con los servicios que se prestan en la(s) sucursal(es) del área de estudio incluirá la cantidad de ejemplares y otras condiciones pertinentes existentes. Los detalles sobre el funcionamiento de las bibliotecas se basarán en la información disponible para el público y/o mediante consultas a los funcionarios de la Biblioteca Pública del Bronx. Si corresponde, se calculará la cantidad de ejemplares por residente, para brindar una medición cuantitativa de los recursos disponibles en las bibliotecas sucursales correspondientes y, de esta manera, obtener una referencia para el análisis.
- Se describirán las condiciones Sin Medidas, las proyecciones sobre cambios en la población del área y la información sobre los cambios planificados en los servicios o instalaciones de la biblioteca, y se evaluará cómo afectan estos cambios los servicios de la biblioteca. Se estimará la cantidad de ejemplares por residente para la condición Sin Medidas, mediante el uso de la información recopilada sobre las condiciones existentes.

- Se evaluarán los efectos del aumento de la población como resultado de las Medidas Propuestas, sobre la capacidad de la biblioteca para brindar servicios de información a sus usuarios. Se estimará la cantidad de ejemplares por residente para la condición Con Medidas, y se comparará con los cálculos del número de ejemplares en la condición Sin Medidas.
- Si las Medidas Propuestas aumentan la población del área de estudio de $\frac{3}{4}$ de milla de una biblioteca sucursal en cinco por ciento o más por encima de los niveles Sin Medidas, y se determina, con la asesoría de la Biblioteca Pública del Bronx, que este aumento impediría que la biblioteca preste sus servicios en el área de estudio, podría presentarse un efecto negativo considerable que requiera que se considere implementar medidas de mitigación.

Centros de Cuidado Infantil

- Se identificarán los centros de cuidado infantil que se encuentren a aproximadamente dos millas del área de rezonificación. Se describirá cada establecimiento en términos de ubicación, número de cupos (capacidad), matrícula y el uso, con la asesoría de la Administración de Servicios Infantiles (Administration of Children's Services, ACS).
- En el caso de las condiciones Sin Medidas, se obtendrá la información sobre cualquier cambio planificado para los programas o establecimientos de cuidado infantil en el área, incluso el cierre o ampliación de las instalaciones existentes y la construcción de instalaciones nuevas. Se evaluará cualquier aumento previsto en la población de niños menores de seis años de edad dentro de las limitaciones de ingresos para la elegibilidad, utilizando el RWCDs Sin Medidas (consulte el "Marco de Análisis") como una posible demanda adicional, y se evaluarán los efectos posibles de los aumentos de población que requiera servicios de cuidado infantil en el área de estudio. Se calculará la capacidad disponible o las deficiencias resultantes en los cupos y en la tasa de uso para el área de estudio con respecto a la condición Sin Medidas.
- Se evaluarán los posibles efectos de los niños elegibles adicionales como resultado de las Medidas Propuestas, al comparar la demanda neta estimada sobre la capacidad con la demanda neta sobre la capacidad en el análisis Sin Medidas.
- Se decidirá si las Medidas Propuestas acarrearían efectos negativos considerables para los centros de cuidado infantil. Se podría producir un efecto negativo considerable que requiera que se consideren medidas de mitigación, si las Medidas Propuestas ocasionan: (1) una tasa de uso colectivo del grupo de centros de cuidado infantil en el área de estudio que sea mayor a 100 por ciento en la condición Con Medidas, y (2) un aumento de cinco por ciento o más en la tasa de uso colectivo de los centros de cuidado infantil en el área de estudio entre la condición Sin Medidas y la condición Con Medidas.

TAREA 5. ESPACIO ABIERTO

Si un proyecto puede agregar población a un área, la demanda de espacios abiertos suele aumentar. Los efectos indirectos pueden presentarse cuando la población que surge del proyecto propuesto es lo bastante grande como para reducir notablemente la capacidad del espacio abierto de un área para servir

a la población futura. En la mayoría de los proyectos, se realiza una evaluación si el proyecto propuesto produciría más de 200 residentes o 500 empleados, o un número similar de otros usos. No obstante, la necesidad de realizar una evaluación del espacio abierto puede variar en algunas áreas de la ciudad donde se considera que el espacio abierto satisface deficientemente o no satisface correctamente las necesidades; si un proyecto se encuentra ubicado en un área en la que no se satisfacen las necesidades adecuadamente, se debe realizar una evaluación del espacio abierto, si dicho proyecto produciría más de 50 residentes o 125 trabajadores. El Distrito Especial propuesto de Jerome Avenue abarca áreas que no son áreas en las que no se satisfacen deficientemente las necesidades, ni áreas en las que se satisfacen correctamente las necesidades, así como en un área en las que se satisfacen deficientemente las necesidades en el vecindario Fordham, y supera los límites correspondientes para los análisis residenciales y de trabajadores. Por consiguiente, se requiere una evaluación del espacio abierto residencial y no residencial, y esta se proporcionará en la EIS. El análisis del espacio abierto seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

El análisis del espacio abierto tomará en consideración tanto los recursos activos como los recursos pasivos del espacio abierto. Las proporciones de espacios abiertos pasivos se evaluarán en un área de estudio no residencial (de un radio de $\frac{1}{4}$ de milla) y en un área de estudio residencial (de un radio de $\frac{1}{2}$ milla). Las proporciones de espacios abiertos activos se evaluarán en un área de estudio residencial de $\frac{1}{2}$ milla. En general, ambas áreas de estudio están compuestas por aquellas áreas de censo que tienen 50 por ciento o más de su extensión dentro de un radio de $\frac{1}{4}$ de milla y de un radio de $\frac{1}{2}$ milla del área de rezonificación, respectivamente.² El área de estudio del espacio abierto resultante se muestra en la Figura 7.

El análisis detallado del espacio abierto en la EIS incluirá las siguientes subtareas:

- Se determinarán las características de los dos grupos de usuarios de los espacios abiertos (residentes y trabajadores o usuarios diurnos). Para determinar el número de residentes en las áreas de estudio, se recopilarán los datos del censo de 2010 para las áreas de censo que están compuestas por las áreas de estudio de espacio abierto residencial y no residencial. Puesto que las áreas de estudio pueden incluir la fuerza de trabajo y la población diurna que también podría usar los espacios abiertos, también se calcularán el número de empleados y de trabajadores diurnos en las áreas de estudio, con base en los datos del censo del trayecto invertido para llegar al trabajo.
- Se hará un inventario y se cartografiarán los espacios abiertos activos y pasivos que se encuentran dentro de las áreas de estudio de espacios abiertos de $\frac{1}{4}$ de milla y de $\frac{1}{2}$ milla. Se describirá el estado y el uso de las instalaciones existentes con base en el inventario y las visitas de campo. De conformidad con los lineamientos, se llevarán a cabo encuestas de campo acerca de los recursos del espacio abierto del área de estudio de $\frac{1}{4}$ de milla y $\frac{1}{2}$ milla durante las horas pico de uso y con un buen clima. Se visitarán los espacios abiertos de programación pasiva los días de semana durante las horas pico del mediodía y se visitarán los espacios abiertos de programación activa (o

² Se han ajustado los radios de $\frac{1}{4}$ de milla y $\frac{1}{2}$ milla para que colinden con los límites de las áreas de censo pobladas que tengan 50 por ciento o más de su extensión dentro de los radios. No se ajustaron los radios de $\frac{1}{4}$ de milla ni el radio de $\frac{1}{2}$ milla para que colindaran con las áreas de censo despobladas (p. ej., áreas de censo compuestas totalmente por espacios abiertos).

las partes de la programación activa de los espacios abiertos que tienen tanto recursos de espacio abierto activo como pasivo) los días de semana durante las horas pico del mediodía y durante las horas pico de los fines de semana. Se determinarán las superficies de estas instalaciones y se calcularán las superficies totales del área de estudio. También se calculará el porcentaje de espacios abiertos activos y pasivos.

- Con base en el inventario de las instalaciones y de las poblaciones del área de estudio, se calcularán las proporciones totales, activas y pasivas de espacio abierto para las poblaciones residenciales y de trabajadores, y se compararán con los lineamientos de la ciudad para evaluar la idoneidad. Las proporciones de espacio abierto se expresan como la superficie de espacio abierto (total, pasiva y activa) por cada 1,000 usuarios de una población.
- Se evaluarán los cambios previstos en los niveles futuros de la oferta y la demanda de espacio abierto para el año de análisis 2026, con base en otros proyectos de desarrollo planificados dentro de las áreas de estudio de espacio abierto. También se tomarán en cuenta los espacios abiertos nuevos o las instalaciones recreativas que se prevé que estarán en funcionamiento para el año de análisis. Se calcularán las proporciones de espacios abiertos para las condiciones futuras Sin Medidas y se compararán con las proporciones existentes para determinar los cambios en los niveles futuros de idoneidad.
- Se evaluarán los efectos sobre la oferta y la demanda de espacio abierto que resulte del aumento de las poblaciones residenciales y de trabajadores que se agregaron de acuerdo con el RWCD asociado con las Medidas Propuestas. La evaluación de los impactos de la Medida Propuesta se basará en una comparación de las proporciones de espacio abierto de las condiciones futuras Sin Medidas vs. las condiciones futuras Con Medidas. Además del análisis cuantitativo, se llevará a cabo un análisis cualitativo para determinar si los cambios que surgen de las Medidas Propuestas constituyen un cambio considerable (positivo o negativo) o un efecto perjudicial para las condiciones de espacio abierto. El análisis cualitativo evaluará si las áreas de estudio poseen o no suficientes espacios abiertos, considerando el tipo (activos vs. pasivos), la capacidad, el estado y la distribución de los espacios abiertos y el perfil de las poblaciones del área de estudio.

TAREA 6. SOMBRAS

Un análisis de sombras evalúa si las estructuras nuevas que sean producto de una medida propuesta proyectarían una sombra sobre recursos de acceso público sensibles a la luz solar o sobre otros recursos de interés, tales como recursos naturales, y evalúa la importancia de su impacto. Este capítulo examinará la posibilidad de que las Medidas Propuestas produzcan sombras considerables y perjudiciales. En general, la posibilidad de que una sombra genere un impacto existe si una medida crea estructuras nuevas o adiciones a edificios que generan estructuras de más de 50 pies en altura que puedan producir sombras sobre elementos naturales importantes, espacios abiertos de acceso público o elementos históricos que dependan de la luz solar. Las construcciones nuevas o las adiciones a edificios que produzcan cambios de altura de menos de 50 pies también podrían crear sombra si se encuentran adyacentes a, o en la calle de en frente de, un recurso sensible a la luz solar. El análisis de sombras seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

Las Medidas Propuestas permitirían el desarrollo de edificios de más de 50 pies de altura y que, por lo tanto, tienen el potencial de producir sombras en las áreas de rezonificación. La EIS evaluará el RWCDs en cada obra específica para determinar si los desarrollos nuevos podrían producir efectos de sombras sobre los lugares de desarrollos planificados y posibles sobre los usos sensibles a la luz solar, y brindará información sobre los efectos del rango de sombras, si las hubiere, que probablemente conlleven las Medidas Propuestas. El análisis de sombras que se muestra en la EIS incluirá las siguientes subtarefas:

- Se elaborará una evaluación preliminar de detección de sombras, para determinar si las sombras de los desarrollos planificados y posibles podrían alcanzar cualquier recurso que sea sensible a la luz solar en cualquier época del año.
 - Se llevará a cabo una evaluación de nivel 1 para determinar el área de estudio de sombra más amplia para los desarrollos planificados y posibles, lo cual se define como 4.3 veces la altura de una estructura (la sombra más amplia que se observaría el 21 de diciembre, durante el solsticio de invierno). Se elaborará un mapa de referencia que muestre la ubicación de los desarrollos planificados y posibles con relación a los recursos sensibles a la luz solar.
 - Se llevará a cabo una evaluación de nivel 2 si cualquier parte de un recurso sensible a la luz solar se encuentra dentro del área de estudio de sombra más amplia. La evaluación de nivel 2 determinará el área triangular que no puede estar cubierta por las sombras que producen los desarrollos planificados y posibles, lo cual en la ciudad de Nueva York es el área que se encuentra entre -108° y $+108^\circ$ con respecto al norte verdadero.
 - Se llevará a cabo una evaluación de nivel 3 si cualquier parte de un recurso sensible a la luz solar se encuentra dentro del área que podría estar cubierta por las sombras que producen los desarrollos planificados o posibles. La evaluación de nivel 3 determinará si las sombras que producen los desarrollos planificados y posibles pueden alcanzar recursos sensibles a la luz solar, a través del uso de software de modelado tridimensional por computadora con capacidad para calcular con precisión los patrones de sombras. Este modelo incluirá una representación tridimensional del (de los) recurso(s) sensible(s) a la luz solar, una representación tridimensional de los lugares de desarrollo planificados y posibles que se identifican en el RWCDs y una representación tridimensional de la información topográfica que se encuentra dentro del área, para determinar la extensión

y duración de las sombras nuevas que cubrirán los recursos sensibles a la luz solar como resultado de las Medidas Propuestas.

- Si el análisis de evaluación no descarta la posibilidad de que las sombras que produce la medida alcancen los recursos sensibles a la luz solar, la EIS contendrá un análisis detallado de las sombras posibles que los desarrollos en el RWCDs (áreas de desarrollo, tanto planificadas como posibles) podrían producir sobre espacios abiertos de acceso público o sobre recursos históricos que sean sensibles a la luz solar. El análisis detallado de sombras establecerá una referencia (Sin-Medidas), la cual se comparará con las condiciones futuras que resulten de las Medidas Propuestas (Con-Medidas) para ilustrar las sombras que producen los edificios actuales o futuros y diferenciar la sombra adicional (gradual) que producirían los desarrollos planificados y posibles. El análisis detallado incluirá las siguientes tareas:
 - Se documentará el análisis con gráficos que comparen las sombras que se producen de la condición Sin-Medidas con las sombras que resulten de las Medidas Propuestas, donde la sombra gradual se resaltará con un color contrastante.
 - Se proporcionará una tabla de resumen que enumere los momentos de aparición y desaparición y la duración total de la sombra gradual en los días que correspondan para cada recurso afectado.
 - Se evaluará la importancia del impacto de cualquier sombra sobre los recursos sensibles a la luz solar.

TAREA 7. RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES

Los recursos históricos son distritos, edificios, estructuras, lugares y objetos de importancia histórica, estética, cultural y arqueológica. Esto incluye monumentos históricos de la Ciudad de Nueva York; propiedades que la Comisión de Preservación de Monumentos Históricos (Landmarks Preservation Commission, LPC) de la Ciudad de Nueva York tiene programado considerar para convertirlos en monumentos históricos; propiedades que se enumeran en el Registro Nacional o Estatal (State/National Register, S/NR) de Lugares Históricos o que se encuentran en un distrito incluido en o que formalmente se ha determinado que es elegible para entrar a las listas del S/NR; propiedades que la Junta de Publicaciones del Estado de Nueva York (New York State Board for Listing) recomiende que se incluyan en el S/NR; monumentos históricos nacionales; y propiedades que no estén identificadas por los programas anteriores, pero que cumplen con sus requisitos de elegibilidad. Puesto que las Medidas Propuestas crearían desarrollos que podrían ocasionar perturbaciones en la tierra y la construcción de tipo(s) de edificio(s) que podrían poner en peligro el contexto histórico del área, es posible que conlleve impactos para los recursos arqueológicos y arquitectónicos. El análisis de los recursos históricos y culturales seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

Se consideran los impactos sobre los recursos históricos en el área afectada y en el área que rodea a los lugares de desarrollo identificados. De esta manera, el área de estudio de los recursos históricos se define como el Distrito Especial propuesto de Jerome Avenue, más un radio de 400 pies. Solo se consideran los

recursos arqueológicos para los lugares de desarrollo planificados y posibles en los que podría haber perturbación en la tierra, en comparación con las condiciones Sin Medidas. Los impactos a los recursos históricos pueden ser producto tanto de actividades temporales (p. ej., relacionadas con el proceso de construcción) como de actividades permanentes (p. ej., relacionadas con el resultado a largo plazo o permanente del proyecto propuesto o del proyecto de construcción).

Este capítulo incluye una descripción general de la historia y del desarrollo urbanístico del área de estudio. Las subtarefas serán las siguientes:

- Se investigará y describirá el uso del suelo en el área de estudio.
- Con la asesoría de la LPC, se identificarán aquellas áreas que se considera que podrían ser áreas arqueológicas delicadas.
- Se identificarán los lugares de desarrollo planificados y posibles en los que se prevé que las Medidas Propuestas producirán perturbaciones en la tierra.
- Se elaborará un informe documental arqueológico de fase 1A para los lugares de desarrollo planificados y posibles que se identifiquen como arqueológicamente delicadas y en las que se prevé que las Medidas Propuestas produzcan perturbaciones en la tierra, y se entregará este informe a la LPC para que lo analice. La fase 1A incluirá una evaluación de los recursos arqueológicos en cada uno de los lugares de desarrollo afectados que documentará la historia de los mismos, su desarrollo y usos y la posibilidad de que alberguen recursos arqueológicos importantes. La EIS resumirá los resultados del informe de la fase 1A.
- Si en el informe de fase 1A se determina que algún lugar de desarrollo tiene potencial arqueológico y la LPC está de acuerdo con esto, se evaluará el efecto de las Medidas Propuestas sobre dichos recursos para determinar si dichas acciones producirían un efecto negativo considerable. Si se determina que se podría presentar un efecto negativo considerable para los recursos arqueológicos, se consultará a la LPC sobre cuáles medidas de mitigación, si las hubiere, se pueden emplear para abordar dichos efectos.
- Con la asesoría de la LPC, se identificaron los recursos arquitectónicos conocidos y elegibles en el área de estudio. Hay un distrito histórico designado, el Distrito Histórico de Morris Avenue, dentro del área de rezonificación, y otro distrito histórico designado, el Distrito Histórico del Grand Concourse, dentro de aproximadamente 400 pies del Distrito Especial propuesto de Jerome Avenue; estos distritos históricos se identificarán, cartografiarán y describirán.
- Se evaluarán los efectos probables de los desarrollos que produzcan las Medidas Propuestas sobre los recursos arquitectónicos. La evaluación abordará los siguiente: (a) si se modificarían las características físicas de la propiedad; o (b) si se modificarían las características físicas de su entorno, tal como el contexto o la prominencia visual (“impactos indirectos”), y, de ser así, si es probable que el cambio altere o elimine las características significativas del recurso que lo hace importante.

TAREA 8. RECURSOS VISUALES Y DE DISEÑO URBANO

El diseño urbano es la totalidad de los componentes que puede afectar la experiencia de un peatón en el espacio público. Es conveniente realizar una evaluación del diseño urbano y de los recursos visuales cuando haya posibilidad de que un peatón observe, desde el nivel de la calle, una alteración física que supere lo que permite la zonificación existente. Cuando una acción posiblemente pueda obstaculizar los corredores visuales, competir con íconos en la línea del horizonte u ocasionar alteraciones considerables al paisaje urbano del vecindario al modificar notablemente el tamaño de los edificios, será conveniente realizar un análisis más detallado del diseño urbano y de los recursos visuales. El análisis del diseño urbano y de los recursos visuales seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

En vista de que las Medidas Propuestas zonificarían de nuevo algunas áreas para permitir una densidad mayor y para crear distritos de zonificación nuevos que se cartografiarán dentro del área de estudio, la EIS contendrá una evaluación preliminar del diseño urbano y de los recursos visuales.

El diseño urbano del área de estudio será el mismo que el que se usa para el análisis del uso del suelo (delimitado por un radio de $\frac{1}{4}$ de milla desde el límite del Distrito Especial propuesto de Jerome Avenue). En cuanto a los recursos visuales, se deben identificar los corredores visuales dentro del área de estudio desde donde se pueden observar dichos recursos. La evaluación preliminar consistirá en lo siguiente:

- A partir de las visitas de campo, se describirá el diseño urbano y los recursos visuales del área directamente afectada y del área de estudio adyacente mediante el uso de texto, fotografías y otro material gráfico, según sea necesario, para identificar características importantes, usos, volumen, forma y tamaño.
- Junto con la Tarea 2, Uso del Suelo, se describirán los cambios previstos en el diseño urbano y en la naturaleza visual del área de estudio debido a proyectos de desarrollo conocidos en la condición futura Sin Medidas.
- Se describirán los cambios posibles que pudieran presentarse en el carácter del diseño urbano del área de estudio como resultado de las Medidas Propuestas. En el caso de los lugares de desarrollo planificados y posibles, el análisis se centrará en los tipos generales de edificios para los lugares donde se asume se construirán los desarrollos y en elementos tales como la altura de la línea de edificación, la distancia mínima de separación y el revestimiento del edificio. Cuando corresponda, se emplearán fotografías y/u otro material gráfico para evaluar los efectos posibles sobre el diseño urbano y los recursos visuales, lo que incluye la vista hacia y desde los recursos de importancia visual o histórica.

De ser necesario, se elaborará un análisis detallado con base en la evaluación preliminar. Los proyectos que puedan requerir que se realice un análisis detallado son aquellos que alterarían considerablemente el paisaje urbano de un vecindario, al modificar notablemente el tamaño de los edificios, obstaculizar potencialmente los corredores visuales o que podrían competir con íconos en la línea del horizonte. El análisis detallado describiría los lugares de desarrollos planificados y posibles, y el diseño urbano y los recursos visuales de las áreas circundantes. El análisis describiría los cambios posibles que podrían

presentarse en el diseño urbano y en los recursos visuales en el futuro con la condición de las Medidas Propuestas, en comparación con el futuro sin la condición de las Medidas Propuestas, al enfocarse en los cambios que podrían afectar negativamente a la experiencia peatonal en el área. De ser necesario, se identificarán medidas de mitigación para evitar o reducir los efectos negativos considerables.

TAREA 9. MATERIALES PELIGROSOS

Una evaluación de materiales peligrosos determina si una medida propuesta puede aumentar la exposición de las personas o del entorno a materiales peligrosos y, de ser así, si este aumento en la exposición podría provocar posibles efectos considerables para la salud pública o el medioambiente. La posibilidad de impactos considerables relacionados con materiales peligrosos puede presentarse cuando: (a) existen niveles elevados de materiales peligrosos en un lugar y el proyecto aumentaría la posibilidad de exposición para los humanos o el medioambiente; (b) un proyecto introduciría actividades o procesos nuevos usando materiales peligrosos y aumenta así el riesgo de que los humanos o el medioambiente estén expuestos a los mismos; o (c) el proyecto crearía la posibilidad de que en una población los humanos o el medioambiente queden expuestos a fuentes fuera del lugar. El análisis de los materiales peligrosos seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

La evaluación de los materiales peligrosos determinará cuáles de los lugares de desarrollo planificados y posibles de la Medida Propuesta, si los hubiere, han sufrido un efecto negativo debido al uso actual o histórico de estos materiales en estas áreas o en áreas adyacentes. En algunos proyectos propuestos (p. ej., rezonificaciones en toda el área), es posible que no se pueda llevar a cabo algunas partes de la Evaluación Ambiental del Sitio (Environmental Site Assessment, ESA) de fase I que normalmente se hacen, como las inspecciones en el lugar. Las Medidas Propuestas incluyen una rezonificación en toda el área y la ciudad es propietaria solo de una parte de los lugares de desarrollos planificados y posibles que se han identificado. Como tal, se llevará a cabo una evaluación preliminar de los lugares de desarrollo planificados y posibles para determinar cuáles lugares requieren control institucional, tal como una designación (E), de conformidad con la Sección 11-15 (Requisitos ambientales) de la Resolución de Zonificación de la Ciudad de Nueva York y el Capítulo 24 del Título 15 de las Normas de la Ciudad de Nueva York, que rigen la ubicación de las designaciones (E)³.

La evaluación de materiales peligrosos incluirá las siguientes tareas:

- Llevar a cabo inspecciones externas de cada parcela para identificar cualquier pozo de supervisión, conducto de ventilación y/o usos comerciales, industriales o de fabricación que podrían suponer un impacto ambiental.

³ La designación (E) de materiales peligrosos es un control institucional que puede asignarse luego de estudiar un mapa de zonificación, las enmiendas al documento de zonificación o a las medidas que se toman de conformidad con la Resolución de Zonificación. Brinda un mecanismo para garantizar que las pruebas y las medidas de mitigación y/o descontaminación de materiales peligrosos, de ser necesarias, se han llevado a cabo antes de realizar, o como parte de, desarrollos futuros en el lugar afectado, de manera que se elimine la posibilidad de un impacto por materiales peligrosos.

- Revisar las fuentes de información existente, tal como los *Mapas Sanborn de Seguros contra Incendios* (Sanborn Fire Insurance Maps) o los directorios de la Ciudad sobre los lugares de desarrollo planificados y posibles y las áreas circundantes, con el fin de crear una descripción de los usos históricos de las propiedades.
- Revisar y evaluar los datos pertinentes existentes para evaluar el potencial de problemas medioambientales en los lugares objeto de evaluación.
- Elaborar un resumen de los hallazgos y las conclusiones para incluirlo en la EIS y para determinar casos en los que la designación (E) sería adecuada.

TAREA 10. INFRAESTRUCTURA DE AGUA Y ALCANTARILLADO

La evaluación de la infraestructura de agua y alcantarillado determina si una medida propuesta podría afectar negativamente al sistema de distribución de agua o de alcantarillado de la Ciudad y, si este es el caso, evalúa los efectos de tales acciones para establecer si su impacto es significativo. Como se observa en la EAS, no se requiere un análisis del suministro de agua, ya que no se prevé que el RWCDs asociado con las Medidas Propuestas ocasione un aumento gradual de la demanda de agua por más de un millón de galones al día (Gallons Per Day, GPD) en comparación con las condiciones Sin Medidas. Se debe realizar una evaluación preliminar del efecto de las Medidas Propuestas sobre la infraestructura de aguas residuales y aguas pluviales, ya que el RWCDs de las Medidas Propuestas resultaría en la creación de más de 400 unidades residenciales. Por lo tanto, este capítulo analizará los posibles efectos de las Medidas Propuestas sobre la infraestructura de aguas residuales y aguas pluviales. El análisis de la infraestructura de alcantarillado considerará la posibilidad de efectos negativos considerables ocasionados por el RWCDs de las Medidas Propuestas. Se consultará al Departamento de Protección Ambiental (Department of Environmental Protection, DEP) de la Ciudad de Nueva York para elaborar esta evaluación. El análisis de la infraestructura de agua y de alcantarillado seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

Infraestructura de Aguas Residuales y Aguas Pluviales

- Con la asesoría del DEP, se definirá el área de estudio adecuada para la evaluación. El área directamente afectada por las Medidas Propuestas se encuentra en su mayoría dentro del área de servicio de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales de Wards Island (Wastewater Treatment Plant, WWTP).
- Se describirá el sistema actual de drenaje de aguas pluviales y las superficies (permeables o impermeables) de los lugares de desarrollo planificados, y se calculará la cantidad de aguas pluviales que se producen en dichas áreas mediante la hoja de cálculo de volumen del DEP.
- Se describirá el sistema de alcantarillado actual que sirve al área de rezonificación, con base en los registros obtenidos por parte del DEP. Se obtendrán los flujos actuales que llegan a la WWTP de Wards Island, la cual brinda servicio al área afectada directamente, para del último período de doce meses y se presentará el caudal promedio mensual en clima seco.

- Se describirá cualquier cambio que se haga al plano de drenaje de aguas pluviales, al sistema de alcantarillado y a la superficie que se prevén para el futuro sin las Medidas Propuestas, según se requiera.
- Se evaluará la generación futura de aguas pluviales por parte de los lugares de desarrollo planificados, para determinar la posibilidad de que las Medidas Propuestas produzcan impactos. Se describirán los cambios en la superficie de los lugares de desarrollo planificados, se presentarán los coeficientes de escorrentía y la escorrentía para cada tipo de superficie o área, y se determinarán el volumen y las tasas de descarga pico en las áreas, con base en la hoja de cálculo de volumen del DEP.
- También se calculará la producción del alcantarillado sanitario para los lugares de desarrollo planificados que se identifican en el RWCDs. Se evaluarán los efectos de la demanda gradual en el sistema, para determinar si habrá algún impacto sobre las operaciones de la WWTP de Wards Island.

Se podría necesitar una evaluación más detallada si se prevé que el aumento de las descargas de aguas pluviales o sanitarias del RWCDs asociado con las Medidas Propuestas afecte la capacidad de partes del sistema de alcantarillado actual, empeore los volúmenes o frecuencias del desbordamiento combinado del alcantarillado (Combined Sewer Overflow, CSO), o genere más descargas contaminantes en las aguas pluviales que se descargan a las masas de aguas receptoras. Se desarrollará el alcance de un análisis más detallado, de ser necesario, con base en las conclusiones de la evaluación preliminar de la infraestructura, y se coordinará dicho análisis con el DEP.

TAREA 11. RESIDUOS SÓLIDOS Y SERVICIOS DE SANEAMIENTO

La evaluación de los residuos sólidos determina si una medida tiene el potencial para ocasionar un aumento considerable en la producción de residuos sólidos que pueda sobrecargar la capacidad disponible de manejo de residuos, o si incumple con el Plan de Gestión de Residuos Sólidos de la Ciudad o con la política estatal relacionada con el sistema integrado de gestión de residuos sólidos de la Ciudad. Las Medidas Propuestas crearían desarrollos nuevos que requerirían servicios de saneamiento. Si la producción de residuos sólidos de un proyecto en la condición Con Medidas no supera las 50 toneladas semanales, se puede asumir que habrá suficiente capacidad pública y privada de transporte y transferencia en la estación en el área metropolitana para absorber el aumento y, generalmente, no se necesitará realizar otros análisis. Ya que se prevé que las Medidas Propuestas produzcan un aumento neto de más de 50 toneladas semanales, en comparación con las condiciones Sin Medidas, se requerirá una evaluación de residuos sólidos y servicios de saneamiento. El análisis de los residuos sólidos y de los servicios de saneamiento seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

Este capítulo proporcionará un estimado de los residuos sólidos adicionales que se prevé que los lugares de desarrollo planificados generen con respecto al RWCDs y evalúa los efectos que tendrán sobre los residuos sólidos y los servicios de saneamiento de la Ciudad. Esta evaluación:

- Describirá las prácticas existentes y futuras de eliminación de desechos sólidos de la Ciudad de Nueva York.
- Estimaré los residuos sólidos que generen los lugares de desarrollo planificados del RWCDs en las condiciones actuales, Sin Medidas, y en las condiciones Con Medidas.
- Evaluará los impactos de la generación de residuos sólidos de las Medidas Propuestas (desarrollos planificados) sobre las necesidades de recolección y la capacidad de eliminación de la Ciudad. También se evaluará cómo las Medidas Propuestas cumplen con el Plan de Gestión de Residuos Sólidos de la Ciudad.

TAREA 12. ENERGÍA

En la mayoría de los casos, una medida no requiere una evaluación energética detallada, pero se proyecta su energía operacional. Una evaluación energética detallada está limitada a las medidas que podrían afectar significativamente la transmisión o generación de energía. Con respecto a otras medidas, en lugar de una evaluación detallada, se revelará la cantidad estimada de energía que se consumirá anualmente producto de las operaciones diarias de los edificios y los usos que resulten de una medida. El análisis energético seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

La EIS contendrá un análisis de la demanda adicional prevista a partir del RWCDs de las Medidas Propuestas. Se consultará a la compañía eléctrica que presta servicio al área, Consolidated Edison (Con Edison) of New York, para elaborar el análisis del impacto energético. La EIS divulgará el consumo energético proyectado durante la operación a largo plazo que resulte de las Medidas Propuestas. Se calculará el consumo energético proyectado durante la operación a largo plazo (para los lugares de desarrollo planificados) con base en las tasas de uso energético promedios y anuales para edificios completos de la Ciudad de Nueva York. De ser necesario, se consultará a la Oficina de la Alcaldía para la Sostenibilidad (Mayor's Office of Sustainability, MOS) y a Con Edison.

TAREA 13. TRANSPORTE

El objetivo de un análisis de transporte es determinar si una medida propuesta podría tener un impacto significativo sobre las operaciones de tráfico y la movilidad, las instalaciones y los servicios de transporte público, los elementos peatonales y su flujo, la seguridad de los usuarios de la vía (peatones, ciclistas y conductores), el estacionamiento en y fuera de la calle o el desplazamiento de bienes. Se prevé que las Medidas Propuestas produzcan usos residenciales y comerciales nuevos, lo que generará tránsito vehicular adicional y más demanda de estacionamientos, así como más usuarios de metro y autobuses y mayor tráfico peatonal. Estos desplazamientos nuevos tienen el potencial de afectar los sistemas de transporte del área. Por lo tanto, los estudios sobre el transporte serán puntos esenciales de la EIS. El análisis del transporte seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

Demanda de Desplazamiento y Evaluación

Se ha elaborado un pronóstico detallado de la demanda de desplazamiento con el uso de fuentes estándares, como los datos del censo de EE. UU., estudios autorizados previamente y otras referencias. Se resume el pronóstico de demanda de transporte (una evaluación de nivel 1) de acuerdo a las horas pico, el tipo de transporte y el desplazamiento de las personas y vehículos. El pronóstico de la demanda de desplazamiento también identifica el número de desplazamientos por persona por hora pico hechos por medios de transportes y la cantidad de desplazamientos a pie que usarían las aceras, las esquinas y los cruces peatonales. Se resumieron los resultados de este pronóstico en un memorando técnico (consulte el Apéndice 3) sobre los Factores de Planificación de Transporte y Pronóstico de Demanda de Desplazamiento (Transportation Planning Factors and Travel Demand Forecast, TPF/TDF). Además del pronóstico de demanda de desplazamiento, se elaborarán trabajos detallados sobre el tránsito de vehículos y peatones (una evaluación de nivel 2), para validar las intersecciones y los elementos peatonales y del tránsito seleccionados para el análisis cuantificado.

Tráfico

La EIS proporcionará un análisis detallado del tráfico que se centre en aquellas horas pico e intersecciones de la red de calles donde ocurrirían las mayores concentraciones de demanda que conlleven las medidas. Se seleccionarán las horas pico para el análisis y se determinarán las intersecciones específicas que se incluirán en el área de estudio del tráfico con base en el tráfico que produjo el proyecto y el límite del tráfico de 50 desplazamientos adicionales con vehículos por hora.

El RWCDs sobrepasa los límites mínimos de evaluación de densidad de desarrollo. Por lo tanto, se requiere un pronóstico de demanda de desplazamiento para determinar si las Medidas Propuestas producirán 50 desplazamientos con vehículos o más en cualquier hora pico. Con base en un pronóstico preliminar, se prevé que las Medidas Propuestas produzcan 50 desplazamientos adicionales con vehículos durante las horas pico de la mañana, el mediodía y la noche de los días de semana, así como durante el mediodía de los sábados.

Con base en un trabajo preliminar sobre el tráfico vehicular, se prevé que el área de estudio del tráfico incluya 37 intersecciones para el análisis. Esta área de estudio incluye:

1. Jerome Avenue en Kingsbridge Road
2. Jerome Avenue en Fordham Road
3. Jerome Avenue en 184th Street
4. Jerome Avenue en East 183rd Street
5. Jerome Avenue en West 183rd Street
6. Jerome Avenue en West 182nd Street
7. Jerome Avenue en West 181st Street
8. Jerome Avenue en Burnside Avenue
9. Jerome Avenue en Tremont Avenue
10. Jerome Avenue en West 176th Street
11. Jerome Avenue en East 176th Street
12. Jerome Avenue en 175th Street
13. Jerome Avenue en I-95 Westbound Ramps
14. Jerome Avenue en Featherbed Lane
15. Jerome Avenue en I-95 Eastbound Ramps
16. Jerome Avenue en Mt. Eden Avenue
17. Jerome Avenue en Macombs Road
18. Jerome Avenue en 172nd Street
19. Jerome Avenue en 170th Street
20. Jerome Avenue en 167th Street/Edward L Grant Hwy
21. Jerome Avenue en 165th Street
22. Jerome Avenue en 164th Street
23. Jerome Avenue en el Macombs Dam Bridge
24. Grand Concourse en Burnside Avenue
25. Grand Concourse en Tremont Avenue
26. Grand Concourse en 176th Street
27. Grand Concourse en Mt. Eden Avenue
28. Grand Concourse en 170th Street
29. Grand Concourse en 167th Street
30. Inwood Avenue en West 170th Street
31. Cromwell Avenue en West 170th Street
32. University Avenue en Washington Bridge On-Ramps
33. University Avenue en Washington Bridge Off-Ramps
34. Edward L. Grant Highway en 170th Street
35. Edward L. Grant Highway en West 169th Street
36. River Avenue en la 167th Street
37. Macombs Road en West 172nd Street

Lo siguiente resume el alcance de trabajo previsto para llevar a cabo un análisis del impacto del tráfico para el RWCDs de las Medidas Propuestas:

- Seleccionar las horas pico para el análisis y definir un área de estudio del tráfico que contenga intersecciones para analizarse dentro del área de rezonificación y cerca de esta, y en las rutas importantes que vayan desde y hacia el área de rezonificación.
- Llevar a cabo un programa de conteo para las áreas de análisis del tráfico que incluya conteos con un contador automático de tráfico (Automatic Traffic Recorder, ATR) y conteos de giros en intersecciones, junto con conteos de clasificaciones de vehículos y estudios del tiempo de desplazamiento (exceso de velocidad), como datos de apoyo para los análisis de la calidad del aire y el ruido. Se recopilarán los datos del conteo de giros en cada intersección analizada durante las horas pico de los días de semana y los sábados, y se complementarán con nueve días continuos de conteos con un ATR. Se recopilarán los datos de los conteos de clasificación de vehículos durante las horas picos en intersecciones representativas a lo largo de cada una de las rutas principales del área de estudio. Se realizarán los conteos de giros, los conteos de clasificación de vehículos y los estudios del tiempo de desplazamiento al mismo tiempo que los conteos con el ATR. El programa de conteo será adecuado para emplear los parámetros de registro de MOVES. Cuando corresponda, se recopilará la información disponible de estudios recientes en los alrededores del área de estudio, incluso datos de organismos como el Departamento de Transporte (DOT) de la Ciudad de Nueva York y el DCP.
- Hacer un inventario de los datos físicos en cada una de las intersecciones de análisis, incluso el ancho de las calles, el número de carriles de circulación y el ancho de los carriles, la señalización del pavimento, las prohibiciones de cruce, las rutas de bicicleta y los reglamentos para estacionarse a un lado de la acera. Se obtendrán con el DOT los datos de la sincronización de los semáforos y su duración en todas las intersecciones que posean semáforos que se incluyeron en el análisis, y estos datos se verificarán en dichas intersecciones.
- Determinar las características existentes de funcionamiento del tráfico en cada una de las intersecciones de análisis, incluso las capacidades, las proporciones de volumen a capacidad (Volume to Capacity, v/c), los retrasos vehiculares promedios, y los niveles de servicio (Levels of Service, LOS) por carril y por intersección. También se determinarán las colas del percentil 85o por carril en todas las intersecciones con semáforos. Se realizará este análisis usando la metodología del *Manual de Capacidad de Autopistas* (Highway Capacity Manual, HCM) del 2000 con el *Software* de Capacidad de Autopistas (Highway Capacity Software, HCS) más reciente.
- Con base en las fuentes disponibles, los datos del censo y las referencias estándar, calcular la demanda de transporte a partir de los lugares de desarrollo planificados para el futuro sin las Medidas Propuestas (la condición Sin Medidas), al igual que la demanda a partir de otros desarrollos importantes planificados para los alrededores del área de estudio para el año de análisis 2026. Estos cálculos incluirán el desplazamiento total peatonal y vehicular durante las horas pico a diario y la distribución de los desplazamientos por automóviles, taxis y otros medios de transporte. También se elaborará un pronóstico de generación de desplazamientos de camiones, con base en los datos de estudios pertinentes anteriores. Según corresponda, se incluirán las medidas de mitigación aceptadas para los proyectos Sin Medidas y otras iniciativas del DOT en la red futura Sin Medidas.

- Calcular los volúmenes futuros de tráfico Sin Medidas para el 2026 con base en las tasas anteriores de crecimiento del tráfico para el área de estudio (0.25 por ciento anual del primer al quinto año y 0.125 por ciento del sexto al décimo año) y la demanda de proyectos de desarrollo importantes que se prevé que se completen en el futuro sin la Acción Propuesta. Incorporar los cambios planificados para el sistema vial que se prevén para el 2026, y determinar las proporciones v/c Sin Medidas, los retrasos y los niveles de servicio en las intersecciones analizadas.
- Con base en las fuentes disponibles, los datos del censo y las referencias estándares, elaborar un pronóstico de demanda de desplazamiento para los lugares de desarrollo planificados, con base en el cambio neto en los usos en comparación con la condición Sin Medidas que se define en la RWCDs. Determinar el cambio neto de los desplazamientos vehiculares que se prevé que generen los lugares de desarrollo planificados de las Medidas Propuestas, según lo descrito en el memorando técnico de los Factores de Planificación de Transporte (TPF) y aprobadas por el DCP con la asesoría del DOT. Asignar los desplazamientos netos generados por el proyecto en cada período de análisis a las rutas probables de acceso y salida, y crear las redes de volumen de tráfico de cada hora pico analizada para el 2026 con las Medidas Propuestas.
- Determinar las proporciones v/c, los retrasos y LOS en las intersecciones analizadas para la condición Con Medidas e identificar los efectos negativos considerables para el tráfico.
- Con la asesoría del organismo coordinador y del DOT, identificar y evaluar las posibles medidas de mitigación del tráfico, según corresponda, para todas las áreas que han sufrido impactos significativos en el área de estudio. Las posibles medidas de mitigación del tráfico podrían incluir medidas tanto operativas como físicas, tales como cambios en las marcas de los carriles, reglamentos para estacionarse a un lado de la acera, la sincronización y modificación de la duración de las luces del semáforo, ampliación de las vías e instalación de semáforos nuevos. Los casos en que no se puedan mitigar los impactos serán denominados como efectos negativos inevitables.

Tránsito

Los análisis detallados de tráfico no se suelen requerir si una medida propuesta provocará menos de 200 desplazamientos ferroviarios o de autobuses en horas pico, de acuerdo a los límites generales que usa la Autoridad Metropolitana de Transporte (Metropolitan Transportation Authority, MTA). Si una medida propuesta produce 50 o más desplazamientos de autobuses asignados a un solo carril para autobuses (en una dirección), o si resultaría en un aumento de 200 o más desplazamientos en una sola estación de metro o en una sola línea de metro, se deberá realizar un análisis detallado sobre los autobuses o el metro. En general, los análisis de tránsito (de metro y autobuses) examinan las condiciones durante los períodos pico suburbanos en la mañana y en la tarde de los días de semana, ya que es durante estos períodos que el tráfico (y la posibilidad de que ocurran efectos negativos considerables) suele ser mayor.

Se prevé que las Medidas Propuestas del RWCDs produzcan un aumento neto de más de 200 desplazamientos adicionales de metro y autobuses en una o más horas pico, y por lo tanto se requerirá un análisis detallado del tránsito.

Metro

Existe un total de 12 estaciones de metro ubicadas en el área de rezonificación o cerca de la misma, que podrían emplearse para los desplazamientos que genere la medida. Los análisis del tránsito comúnmente se centran en las horas pico suburbanas de la mañana y la tarde de los días de semana, cuando la demanda global en los sistemas de metro y autobús suele ser la más alta. El análisis detallado del tránsito incluirá las siguientes subtarefas:

- Identificar para el análisis, con la asesoría de la Autoridad de Tránsito de la Ciudad de Nueva York, aquellas estaciones de metro que se prevé utilizar para 200 o más desplazamientos generados por la medida en una o más horas pico. En cada una de estas estaciones, analizar aquellas escaleras, puertas y elementos del control de entrada con tarifa que se prevé sean utilizadas por concentraciones considerables de demanda generada por la medida, durante las horas pico de la mañana y de la tarde de los días de semana.
- Realizar conteos de la demanda existente en las horas pico de la mañana y de la tarde de los días de semana, en los elementos analizados de la estación de metro, y determinar la proporción v/c y los niveles de servicio.
- Determinar volúmenes y condiciones futuras en los elementos analizados de la estación de metro sin las Medidas Propuestas, usando las tasas anteriores de crecimiento y explicando los desplazamientos que se prevé que generarán los desarrollos Sin Medidas en los lugares de desarrollo planificados o en otros proyectos importantes cerca del área de estudio.
- Agregar la demanda que genere el proyecto a los volúmenes Sin Medidas en los elementos analizados de la estación de metro y determinar los volúmenes y condiciones futuras de las horas pico de la mañana y la tarde con las Medidas Propuestas.
- Identificar efectos negativos considerables posibles en las escaleras y los elementos de control con tarifa en la estación de metro.
- En vista de que se prevé que las Medidas Propuestas generen 200 o más desplazamientos nuevos del metro en una dirección, en una o más de las tres rutas de metro que operan en el área de rezonificación, la EIS también contendrá una evaluación de las condiciones del trayecto de la línea del metro.
- Junto con el organismo coordinador y Tránsito de la Ciudad de Nueva York, se identificarán las necesidades de mitigación y las posibles mejoras a la estación de metro que correspondan.

Autobús

En el área de las Medidas Propuestas operan aproximadamente 11 rutas locales de autobús operadas por la Autoridad Metropolitana de Transporte de la Ciudad de Nueva York - Autoridad de Tránsito de la Ciudad de Nueva York (New York City Transit) (MTA-NYCT) y los autobuses de la MTA que conectan el área con otras partes del Bronx. En general, se necesita un análisis detallado de las condiciones de los autobuses si se estima que una medida propuesta producirá 50 o más desplazamientos en horas pico en una sola

ruta de autobús (en una dirección), con base en los límites generales que usa la MTA. En vista de que el aumento de los desplazamientos de personas en autobús generados por las Medidas Propuestas superará los 50 desplazamientos en horas pico en una dirección en una o más de las nueve rutas que operan en el área de rezonificación, la EIS incluirá un análisis cuantitativo de las condiciones de los autobuses locales. Para dicho análisis, se asignarán desplazamientos a cada ruta con base en su cercanía a los lugares de desarrollo planificados y a los patrones actuales de la cantidad de pasajeros. El análisis incluirá documentar los niveles de servicio de autobuses en las horas pico y la cantidad de pasajeros máxima en los puntos de carga, determinar las condiciones en la condición Sin Medidas en el futuro y evaluar los efectos de los desplazamientos nuevos que genere la medida en las horas pico. De ser necesario, se identificará la mitigación del tránsito de autobuses con la asesoría del organismo coordinador y de la MTA.

Peatones

No se suele considerar que los volúmenes proyectados de peatones de menos de 200 personas por hora en cualquier elemento peatonal (aceras, esquinas y cruces peatonales) sean significativos, ya que el nivel del aumento generalmente no es notorio y, por ende, no es necesario realizar más análisis. Con base en el nivel de demanda peatonal nueva que producen las Medidas Propuestas del RWCDs, se prevé que los desplazamientos peatonales que generen el proyecto superarán el límite de 200 desplazamientos en una o más ubicaciones, en una o más horas pico. Por lo tanto, se elaborará un análisis peatonal detallado para la EIS que se centre en aceras, esquinas y cruces peatonales específicos en corredores en las que habrán más de 200 desplazamientos adicionales de peatones durante las horas pico de la mañana, del mediodía y de la tarde de los días de semana, y durante las horas pico del mediodía de los sábados. Se realizarán los conteos peatonales en cada ubicación de análisis y se usarán para determinar los niveles de servicio existentes. Se determinarán los volúmenes peatonales Sin Medidas y Con Medidas y los niveles de servicio, con base en las tasas anteriores de crecimiento, en los desplazamientos que se prevé que generarán los desarrollos Sin Medidas en los lugares de desarrollo planificados y en otros proyectos importantes cerca del área de estudio, así como en la demanda que genere la medida. Con la asesoría del organismo coordinador, se determinará cuáles instalaciones peatonales específicas se analizarán una vez que se haya completado la asignación de los desplazamientos peatonales que genere la medida. El análisis evaluará la posibilidad de que el aumento de la demanda producto de las Medidas Propuestas ocasione impactos perjudiciales importantes. Con la asesoría del organismo coordinador y el DOT, y de ser necesario, se identificarán y evaluarán las posibles medidas para mitigar cualquier efecto peatonal negativo considerable.

Seguridad Vehicular y Peatonal

Se obtendrá la información con el DOT de los accidentes de tránsito que incluyan vehículos, peatones y/o ciclistas en las intersecciones del área de estudio, para el período más reciente de tres años. Se analizará esta información para determinar si alguna de las ubicaciones estudiadas puede clasificarse como áreas donde ocurren muchas colisiones y si los desplazamientos vehiculares y/o peatonales y los cambios en las calles que ocasionen las Medidas Propuestas afectarán negativamente la seguridad vehicular y peatonal en el área. Si se identifican ubicaciones donde ocurren muchas colisiones, se estudiarán medidas viables de mejora para abordar problemas potenciales para la seguridad, con la asesoría del organismo coordinador y del DOT.

Estacionamiento

La demanda de estacionamiento para usos comerciales y minoristas suele ser mayor durante el mediodía y menor durante la tarde y la noche. Por otro lado, la demanda residencial suele ser mayor durante las noches.

Se prevé que el estacionamiento adicional requerido en los lugares de desarrollo planificados podría no ser suficiente para satisfacer el aumento de demanda total que las Medidas Propuestas generarían. Como tal, se harán inventarios detallados de estacionamientos existentes en la calle y fuera de la calle durante las noches de los días de semana (cuando la demanda de estacionamiento residencial suele ser mayor), y los períodos de mediodías de los días de semana y mediodías de los sábados (cuando la demanda de estacionamiento en las áreas comerciales suele ser mayor), para documentar la oferta y la demanda actual en cada período. Los análisis del estacionamiento documentarán los cambios en la oferta y el uso de estacionamientos en el área de rezonificación y dentro de un radio de $\frac{1}{4}$ de milla del área de rezonificación con las condiciones Sin Medidas y Con Medidas, con base en las tasas anteriores de crecimiento y la demanda prevista en los desarrollos Sin Medidas y Con Medidas, en los lugares de desarrollo planificados y en otros proyectos importantes que se encuentren cerca del área de estudio. Considerando la amplitud del área de estudio de estacionamiento, también se evaluarán las condiciones locales del estacionamiento durante las horas del mediodía y de la noche de los días de semana, de una subárea que abarque un radio de $\frac{1}{4}$ de milla alrededor de las tres áreas de desarrollo planificados más amplias.

Se pronosticará la demanda de estacionamiento que genere el componente residencial planificado del RWCDs de las Medidas Propuestas, mediante los datos de propiedad de automóviles en el área de rezonificación y en las áreas cercanas. Se obtendrá la demanda de estacionamiento para los otros usos mediante los pronósticos de los desplazamientos diarios de automóviles que dichos usos generarán. Los cálculos de los usos de estacionamiento futuros representarán las reducciones netas de la demanda relacionada con el uso del suelo Sin Medidas que se desplazó de los lugares de desarrollo planificados, de acuerdo al RWCDs.

El pronóstico de la oferta nueva de estacionamiento de acuerdo al RWCDs se basará en el cambio neto en los espacios de estacionamiento de los lugares de desarrollo planificados. Como se prevé en la actualidad, no se requerirá ningún estacionamiento adicional en las unidades asequibles que se construyan en la condición Con Medidas. El pronóstico de oferta futura también representará los espacios adicionales de estacionamiento relacionados con los usos comerciales Con Medidas, los cuales tienen una demanda comercial menor durante la noche.

TAREA 14. CALIDAD DEL AIRE

Se debe realizar una evaluación de la calidad del aire para las medidas que tienen el potencial de acarrear impactos considerables para la calidad del aire. Existen impactos a fuentes móviles que podrían presentarse cuando una medida aumente u ocasione una redistribución del tráfico, cree otras fuentes móviles de contaminantes o añada nuevos usos cerca de las fuentes móviles actuales. Los establecimientos de estacionamientos, espacios de estacionamiento o garajes podrían producir algunos impactos a fuentes móviles. Los impactos a fuentes estacionarias pueden presentarse con medidas que faciliten desarrollos nuevos cuando se introducen fuentes estacionarias nuevas, como las chimeneas de

las calderas, o cuando se ubica un desarrollo propuesto cerca de fuentes industriales grandes o importantes. El análisis de la calidad del aire seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

Análisis de Fuentes Móviles

El aumento de tráfico relacionado con los lugares de desarrollo planificados del RWCDs tendría el potencial de afectar los niveles de la calidad del aire local. Las emisiones que el aumento del tráfico genere en intersecciones congestionadas pueden aumentar considerablemente los niveles de la calidad del aire en usos del suelo cercanos que sean sensibles. El monóxido de carbono (CO) y las partículas en suspensión (Particulate Matter, PM) son los principales contaminantes que se buscan en los análisis a microescala de la calidad del aire de fuentes móviles, lo que incluye las evaluaciones de las intersecciones viales y de los garajes de estacionamiento.

El programa de trabajo específico para el estudio de la calidad del aire de las fuentes móviles incluirá las siguientes tareas:

- Se recopilarán los datos existentes sobre la calidad del aire ambiental del área de estudio (publicados por el Departamento de Conservación Ambiental del Estado de Nueva York [New York State Department of Environmental Conservation, NYSDEC]) para analizar las condiciones existentes y futuras.
- Se realizará un análisis de los pronósticos de tráfico en términos de desplazamiento vehicular de automóviles, autobuses y camiones en cada intersección que se analice en la red de tráfico que establezca la EIS. Con base en las comparaciones realizadas con los niveles límites de detección de CO y PM_{2.5} de la ciudad, si se superan los niveles de detección de CO o PM_{2.5}, se realizaría un modelo de dispersión a microescala en las intersecciones que representen los peores casos y que presenten los volúmenes más altos de tráfico (una condición "D" o peor de nivel de servicio [LOS]), utilizando los métodos de dispersión descritos en el memorando de Metodología y Suposiciones de Análisis de la Calidad del Aire que se proporciona en el Apéndice 4.
- Se llevará a cabo un análisis de las emisiones de CO y PM hasta en dos establecimientos de estacionamiento que tengan la mayor posibilidad de afectar la calidad del aire. Cuando sea adecuado, se calcularán los efectos acumulativos en las fuentes en la vía y las emisiones de garajes de estacionamiento.
- Se compararán los niveles futuros de contaminantes, con o sin las Medidas Propuestas, con los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (National Ambient Air Quality Standards, NAAQS) para el CO y PM₁₀ y los criterios de guía *mínimos* de la ciudad para el CO y las PM_{2.5}, para determinar los efectos de las Medidas Propuestas. Se estima que no se evaluará más de una (1) ubicación para determinar los niveles de CO. Se estima que no se evaluarán más de tres (3) ubicaciones para determinar los niveles de PM_{2.5} y PM₁₀.
- Se determinará si las Medidas Propuestas son congruentes con las estrategias del Plan de Implementación Estatal (State Implementation Plan, SIP) para el área. En las ubicaciones receptoras donde se violen los estándares, se realizarán análisis para determinar las medidas de

mitigación que se deben implementar para cumplir con los estándares.

Análisis de Fuentes Inmóviles

El análisis de la calidad del aire de las fuentes estacionarias determinará los efectos de las emisiones del sistema de calefacción a base de combustibles fósiles y del sistema de agua caliente de los lugares de desarrollo planificados y posibles, que puedan afectar considerablemente los usos del suelo existentes o cualquiera de las otras áreas de desarrollo planificadas o posibles (es decir, impactos de un proyecto sobre otro). Igualmente, puesto que algunas partes del área de rezonificación se encuentran dentro o cerca de los distritos zonificados de producción, se deben analizarán las emisiones de fuentes industriales. También se examinarán las fuentes más amplias e importantes de emisiones que se encuentren a menos de 1,000 pies del área de estudio.

Análisis de los Sistemas de Calefacción y Agua Caliente

- Se realizará un análisis de detección para determinar la posibilidad de que los sistemas de calefacción y de agua caliente de los lugares de desarrollo planificados y posibles tengan impactos sobre la calidad del aire.
- Si el análisis de detección para cualquier área demuestra la posibilidad de impactos para la calidad del aire, se realizará un análisis de modelo mejorado en dicha ubicación de desarrollo mediante el modelo AERMOD. En este análisis, se emplearán los datos meteorológicos de los últimos cinco años (2011-2015) del Aeropuerto La Guardia y la información simultánea de la atmósfera superior de Brookhaven, Nueva York, para el programa de simulación. Se determinarán las concentraciones de dióxido de nitrógeno (NO₂), de dióxido de azufre (SO₂) y de partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2.5}) en áreas receptoras fuera de la obra, así como en los receptores de los lugares de desarrollo planificados y posibles. Los valores previstos se compararán con los NAAQS y con otros estándares pertinentes. Si el análisis lo requiere, se indicarán los requisitos relacionados con el tipo de combustible y/o las ubicaciones de las chimeneas de escape, mediante designaciones (E) que se colocarán en las cuadras y terrenos, de conformidad con la Sección 11-15 de la Resolución de Zonificación de la Ciudad de Nueva York y las Normas (E).
- Se llevará a cabo un análisis de impacto acumulativo en los lugares de desarrollo con una altura similar que se encuentren una cerca de otra (es decir, ubicaciones agrupadas). Se determinarán los impactos con el uso de los modelos AERSCREEN y/o AERMOD de la Agencia de Protección Ambiental (Environment Protection Agency, EPA). En caso de que se prevean violaciones a los estándares, se estudiarán medidas para reducir los niveles de contaminantes hasta los niveles estándares.

Análisis de Fuentes Industriales

- Se realizará un estudio de campo para identificar las instalaciones de procesamiento o fabricación que se encuentren a menos de 400 pies de los lugares de desarrollos planificados y posibles. Se solicitará una copia del permiso de aire que emite la Oficina de Cumplimiento Ambiental (Bureau of Environmental Compliance) del DEP para cada una de estas instalaciones.

- El análisis considerará las instalaciones con fuentes de emisiones industriales que se encuentren a menos de 400 pies de los lugares de desarrollos planificados y posibles.
- En el caso de áreas de desarrollo posibles con fuentes industriales identificadas de emisiones atmosféricas, se realizará el análisis de las fuentes industriales a partir de la suposición de que se están llevando a cabo los desarrollos, y viceversa.
- Se realizará un análisis de impacto acumulativo para los permisos de fuentes múltiples que emitan el mismo contaminante atmosférico. Se compararán las condiciones previstas de estos compuestos con los valores de guía DAR-1 del NYSDEC para períodos a corto plazo (Short-term Guideline Concentrations, SGC) y promedios anuales (Annual Guideline Concentrations, AGC). En caso de que se prevean violaciones a los estándares, se estudiarán medidas para reducir los niveles de contaminantes hasta los niveles estándares.
- Se determinarán los posibles efectos acumulativos de contaminantes atmosféricos múltiples con base en el Enfoque del Índice de Peligros de la EPA para compuestos no cancerígenos y mediante el uso de los Factores de Riesgo de la Unidad de la EPA para compuestos cancerígenos. Ambos métodos se basan en ecuaciones que usan la información de la EPA sobre riesgos para la salud (ecuaciones establecidas para compuestos individuales con efectos comprobados para la salud) para determinar el nivel de riesgo para la salud que suponen concentraciones atmosféricas específicas de dicho compuesto. Los valores que se obtengan de riesgos para la salud son aditivos y pueden emplearse para determinar el riesgo total que suponen varios contaminantes atmosféricos.

Análisis de Fuentes Grandes y Considerables

- Se realizará un análisis de fuentes grandes y considerables de emisiones (tales como los permisos del Título V del NYSDEC y los permisos de la base de datos Envirofacts de la EPA) que se encuentren a menos de 1,000 pies de los lugares de desarrollo, para evaluar sus posibles efectos sobre los lugares de desarrollos planificados y posibles. La predicción del criterio acerca de las concentraciones de los contaminantes se realizará mediante el modelo AERMOD en comparación con los NAAQS para el NO₂, el SO₂ y las PM₁₀, al igual que el criterio correspondiente para las PM_{2.5}. De ser necesario, también se realizará un análisis acumulativo con las fuentes industriales identificadas en el área de estudio.

En el memorando de Metodología y Suposiciones de Análisis de la Calidad del Aire que se encuentra en el Apéndice 4 de este documento se brindan más detalles sobre el enfoque del análisis de la calidad del aire para las Medidas Propuestas.

TAREA 15. EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y CAMBIO CLIMÁTICO

Las crecientes emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) están cambiando el clima global, lo que se espera que lleve a una gran variedad de efectos sobre el ambiente, incluso el aumento del nivel del mar, aumentos de temperatura y cambios en los niveles pluviales. A pesar de que esto sucede a nivel mundial,

los efectos medioambientales del cambio climático también pueden sentirse a nivel local. Puesto que el RWCDs de las Medidas Propuestas supera el límite de desarrollo de 350,000 pies cuadrados, se cuantificarán las emisiones de GEI que generen las Medidas Propuestas y, como parte de la EIS, se realizará una evaluación de cumplimiento de la meta de reducción de GEI que fijó la ciudad. El análisis de las emisiones de GEI y del cambio climático seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

La evaluación estudiará las emisiones de GEI por parte de las operaciones de la Medida Propuesta, las fuentes móviles y la construcción, como se indica a continuación.

- Se identificarán las fuentes de GEI a partir de los desarrollos planificados como parte de las Medidas Propuestas. Se discutirán los análisis de contaminantes, al igual que diferentes metas, políticas, reglamentos, estándares y puntos de referencia para las emisiones de GEI a nivel local, estatal y federal.
- Se calculará el consumo de combustible para los desarrollos planificados con base en los cálculos de uso energético que se calcularon como parte de la Tarea 12 (Energía).
- Se calcularán las emisiones de GEI asociadas con el tráfico relacionado con las Medidas Propuestas, usando los datos de la Tarea 13 (Transporte). Se calcularán las millas recorridas por vehículo (Vehicle Miles Traveled, VMT).
- Se discutirán los tipos de materiales de construcción, el equipo propuesto y las oportunidades de enfoques alternativos que pueden ser útiles para reducir las emisiones de GEI asociadas con la construcción.
- Se llevará a cabo una discusión cualitativa de las fuentes móviles y estacionarias de emisiones de GEI, al igual que una discusión de las metas para reducir las emisiones de GEI, para determinar si las Medidas Propuestas cumplen con las metas de reducción de GEI, lo que incluye la construcción de edificios eficientes, el uso de energías limpias, el desarrollo orientado al tránsito y el transporte sustentable, la reducción de las emisiones que producen las operaciones de construcción y el uso de materiales de construcción con una intensidad baja de carbono.

TAREA 16. RUIDO

El análisis del ruido examinará tanto los posibles efectos de las Medidas Propuestas sobre los receptores de sonido (incluyendo residencias, instalaciones médicas, escuelas, espacios abiertos, etc.) como la posible exposición al ruido en los usos nuevos sensibles que introduzcan las medidas. Si se identifican efectos negativos considerables, se reducirán o evitarán en la mayor medida posible. Las Medidas Propuestas producirán instalaciones residenciales, comerciales y comunitarias nuevas, y también alterarán las condiciones del tráfico en el área. Estos cambios en el desarrollo probablemente pueden afectar el ruido, un término general que se usa para describir un sonido indeseado. El análisis del ruido seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

Se asume que se diseñará el equipo mecánico exterior para cumplir con los reglamentos correspondientes y no se realizarán análisis detallados de los posibles impactos del ruido debido a equipos mecánicos exteriores. Por ende, el análisis del ruido examinará los niveles de atenuación que necesitan los edificios para cumplir con los requisitos de niveles de ruido interno. Se llevarán a cabo las siguientes tareas:

- Con base en los estudios sobre el tráfico que se llevaron a cabo en la Tarea 13 (Transporte), se realizará un análisis de Equivalencias de Vehículos de Pasajeros (Passenger Car Equivalents, PCE) para determinar si existen ubicaciones en las que hay posibilidad de que el RWCDs asociado con las Medidas Propuestas produzca impactos de ruido significativo (es decir, como duplicar las Equivalencias de Vehículos de Pasajeros [PCE] para el ruido debido al tráfico que genere la medida).
- Se seleccionarán las zonas de estudio del ruido para representar las ubicaciones de futuros usos sensibles en la condición Con Medidas del RWCDs. Estas zonas de estudio del ruido se encontrarán en áreas en las que se analizará la atenuación de los edificios y se enfocarían en las áreas en que sea posible que se produzca un ruido atmosférico considerable y en las que se propongan usos residenciales y comunitarios.
- En las zonas identificadas, se implementarán medidas para atenuar el ruido durante los períodos pico normales de la mañana, el mediodía y la tarde de los días de semana (lo que coincidirá con las horas pico de tráfico). También se implementarán medidas adicionales para atenuar el ruido durante las primeras horas de la tarde cerca de escuelas y durante el mediodía del sábado. Las medidas para atenuar el ruido se registrarán en unidades de la escala ponderada de decibelios "A" (dBA), así como bandas de un tercio de octava. Los descriptores del nivel de ruido medido incluirán el nivel de ruido equivalente (L_{eq}), el nivel máximo (L_{max}), el nivel mínimo (L_{min}) y los niveles de percentiles estadísticos tales como L1, L10, L50 y L90. La EIS incluirá una tabla de resumen de los niveles de ruido existente medidos.
- Se calcularán los niveles de ruido futuros Sin Medidas y Con Medidas en las áreas receptoras de ruido, con base en fundamentos acústicos. Se realizarán las proyecciones mediante el uso de descriptores de ruido L_{eq} y L_{10} .
- Se determinará el nivel de atenuación del edificio que se necesita (una función de los niveles de ruido exterior) con base en los niveles más altos de ruido L_{10} Con Medidas que se calcule en cada área que se supervise. Se indicarán los requisitos de atenuación del edificio mediante designaciones (E) que se colocarán en las cuadras y terrenos que requieran niveles específicos de atenuación, de conformidad con la Sección 11-15 de la Resolución de Zonificación de la Ciudad de Nueva York y las Normas (E). La EIS incluiría información de la designación (E) que describa los requisitos para cada una de las cuadras y terrenos para los que aplican.

En el memorando de Metodología y Suposiciones de Análisis del Ruido que se encuentra en el Apéndice 5 de este documento se brindan más detalles sobre la metodología y las suposiciones de análisis del ruido para las Medidas Propuestas.

TAREA 17. SALUD PÚBLICA

La salud pública es el esfuerzo organizado de la sociedad para proteger y mejorar la salud y el bienestar de la población mediante la supervisión, la evaluación y la observación; el fomento de la salud; la prevención de enfermedades, lesiones, trastornos, discapacidad y muertes prematuras; y la reducción de las desigualdades en los estados de salud. La meta del análisis de salud pública es determinar si un proyecto propuesto podría acarrear efectos negativos para la salud pública y, de ser así, identificar medidas para mitigar dichos efectos. El análisis de la salud pública seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

Se podría requerir una evaluación de la salud pública si en otras áreas de análisis se identifica un efecto negativo considerable no mitigado, tal como la calidad del aire, los materiales peligrosos o el ruido. Si se identifican efectos negativos considerables no mitigados para las Medidas Propuestas en cualquiera de estas áreas técnicas y el DCP determina que es necesario realizar una evaluación de salud pública, se llevará a cabo un análisis en el área o áreas técnicas específicas.

TAREA 18. CARÁCTER DEL VECINDARIO

El carácter de un vecindario está determinado por numerosos factores, lo que incluye los patrones del uso del suelo, la escala de su desarrollo, el diseño de sus edificios, la presencia de monumentos notables y diversas características físicas que incluyen los patrones peatonales y del tráfico, el ruido, etc. Las Medidas Propuestas tienen el potencial de alterar algunos elementos que contribuyen al carácter del vecindario del área afectada. Por lo tanto, la EIS contendrá un análisis del carácter del vecindario. El análisis del carácter del vecindario seguirá las directrices del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

La EIS incluirá una evaluación preliminar del carácter del vecindario para determinar si los cambios previstos en otras áreas de análisis técnico —uso del suelo, zonificación y políticas públicas; condiciones socioeconómicas; espacios abiertos; recursos históricos y culturales; diseño urbano y recursos visuales; transporte; y el ruido— podrían afectar una característica importante del carácter del vecindario. La evaluación preliminar:

- Identificará las características importantes del carácter del vecindario.
- Resumirá los cambios en el carácter del vecindario que pueden esperarse en el futuro con la condición Con Medidas y compararlos con el futuro con la condición Sin Medidas.
- Evaluar si las Medidas Propuestas tienen el potencial para afectar estas características importantes, bien sea por medio de un potencial efecto negativo considerable o de una combinación de efectos moderados en las áreas técnicas pertinentes.

Si la evaluación preliminar determina que las Medidas Propuestas podrían afectar las características importantes del carácter del vecindario, se llevará a cabo un análisis detallado.

TAREA 19. CONSTRUCCIÓN

Los impactos de construcción, si bien son temporales, pueden alterar y tener un efecto notable sobre la comunidad adyacente, así como a las personas que circulan por el área. Los impactos de la construcción suelen ser considerables cuando dicha actividad tiene el potencial de afectar las condiciones de transporte, los recursos arqueológicos y la integridad de los recursos históricos, los patrones de ruido en la comunidad, las condiciones de la calidad del aire y las medidas de mitigación de los materiales peligrosos. Se debe realizar una evaluación preliminar del impacto para proyectos que se llevan a cabo en múltiples ubicaciones con períodos generales de construcción que duren más de dos años y que se encuentren cerca de receptores sensibles al ruido. Este capítulo de la EIS brindará una evaluación preliminar del impacto, con base en un programa conceptual de construcción con los cronogramas de construcción previstos del RWCDs para cada uno de los lugares de desarrollo planificados. La evaluación preliminar estudiará la duración y la intensidad de las perturbaciones o los inconvenientes para los usos cercanos sensibles. El análisis de la construcción seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

Si la evaluación preliminar indica que hay el potencial para que se presente un impacto considerable durante la construcción, se llevará a cabo un análisis detallado del impacto de la construcción y la EIS contendrá un informe de dicha evaluación. Las áreas técnicas que se evaluarán incluyen las siguientes:

- *Sistemas de transporte:* La evaluación considerará de manera cuantitativa las pérdidas en los carriles, aceras y otros servicios de transporte en las calles adyacentes durante las diferentes etapas de la construcción, e identificará el aumento de desplazamiento vehicular de los trabajadores y el equipo de la construcción. Se elaborará un pronóstico de demanda de desplazamiento para el (los) período(s) pico de construcción y de operación o construcción del RWCDs.
- *Calidad del aire:* La sección sobre el impacto de la calidad del aire de la construcción incluirá una discusión cuantitativa tanto de las emisiones atmosféricas de fuentes móviles que produzcan el equipo, los trabajadores y los vehículos de entrega de la construcción, como de las emisiones de polvo fugitivo. Ofrecerá medidas para reducir los impactos.
- *Ruido:* La sección sobre el impacto del ruido de la construcción incluirá una discusión cuantitativa del ruido que produzca las actividades de construcción.
- *Otras áreas técnicas:* Cuando corresponda, se analizarán otras áreas de evaluación medioambiental — tal como los recursos históricos, materiales peligrosos, condiciones socioeconómicas y el carácter del vecindario— para detectar posibles impactos relacionados con la construcción. El análisis de la construcción incluirá una evaluación sobre si la construcción de los lugares de desarrollo planificados podrían potencialmente tener un impacto físico, o impedir el acceso, a usos de terrenos adyacentes, tales como instalaciones comunitarias.

TAREA 20. MITIGACIÓN

Cuando se identifiquen efectos negativos considerables de la Tarea 2 a la Tarea 19, se describirán medidas para mitigar dichos efectos. El capítulo también tomará en consideración casos en los que sea necesario

implementar medidas de mitigación. Cuando sea necesario, se crearán y coordinarán estas medidas con los organismos estatales o de la ciudad a cargo, lo que incluye la LPC, el DOT, el Departamento de Parques y Recreación (DPR) de la ciudad de Nueva York y el DEP. Los casos en que no se puedan mitigar los efectos por completo serán denominados como efectos negativos inevitables.

TAREA 21. ALTERNATIVAS

El propósito de una sección sobre alternativas en la EIS es examinar opciones de desarrollo que podrían reducir los impactos que genere la acción. Se podrán definir mejor las alternativas una vez que se haya identificado el alcance total de los efectos de las Medidas Propuestas. En general, para las medidas que se lleven a cabo en toda el área, como las Medidas Propuestas, las alternativas incluirán una Alternativa Sin Medidas, una alternativa sin impacto o una alternativa sin un efecto negativo considerable, y una alternativa de menor impacto. El análisis de las alternativas seguirá las pautas del *Manual Técnico de la CEQR* y las metodologías específicas que se describen en este documento.

El análisis de las alternativas será cualitativo, salvo en las áreas técnicas en las que se hayan identificado efectos negativos considerables para las Medidas Propuestas. El nivel del análisis provisto dependerá de una evaluación de los efectos proyectados que se determinaron mediante el análisis conectado con las tareas correspondientes.

TAREA 22. CAPÍTULOS DE RESUMEN DE LA EIS

La EIS incluirá los siguientes tres capítulos de resumen, cuando sea pertinente para la Medida Propuesta:

- *Efectos Negativos Inevitables*: resume los efectos negativos considerables que son inevitables si se implementan las Medidas Propuestas, sin importar las medidas de mitigación que se empleen (o en caso de que las medidas de mitigación o sean viables).
- *Aspectos de la Medida Propuesta que Provocan Crecimiento*: en general, se refiere a efectos “secundarios” de las Medidas Propuestas que producen más desarrollo.
- *Uso Irreversible e Irreparable de Recursos*: resume las Medidas Propuestas y su impacto con respecto a la pérdida de recursos ambientales (pérdida de vegetación, uso de combustibles fósiles y materiales de construcción, etc.), tanto en el futuro como a largo plazo.

TAREA 23. RESUMEN EJECUTIVO

El resumen ejecutivo empleará material pertinente de la EIS para describir las Medidas Propuestas, sus efectos medioambientales, las medidas para mitigar dichos efectos y las alternativas para las Medidas Propuestas. El resumen ejecutivo se elaborará con suficientes detalles, de modo que el organismo coordinador pueda elaborar un aviso de finalización con más facilidad.