

Rediseño de la red de autobuses de Queens

Plan final propuesto 12/12/23



Agradecimientos

El rediseño de la red de autobuses de Queens es una iniciativa integral destinada a mejorar el servicio de autobús para nuestros pasajeros. Este plan significa nuestro compromiso de hacer que los viajes en autobús sean más eficientes, accesibles y respondan a las necesidades de nuestros pasajeros. La participación y contribuciones de decenas de personas y grupos han sido fundamentales en el desarrollo y perfeccionamiento de las propuestas de este informe.

En primer lugar, nos gustaría agradecer a todos aquellos que viven, trabajan y juegan en World's Borough. Este proceso no sería posible sin el asesoramiento y la participación de nuestros clientes, operadores de autobuses y socios laborales, funcionarios electos, juntas comunitarias, grupos cívicos, defensores del transporte, organizaciones comunitarias y otras partes interesadas. Nuestro equipo aprecia profundamente su compromiso de lograr un mejor servicio de tránsito en Queens.

Colaboradores de la MTA

Janno Lieber

*Presidente y CEO
de la MTA*

Rich Davey

Presidente, NYCT

Frank Annicaro

*Vicepresidente sénior,
Departamento de
Autobuses de NYCT
MTA Bus Company*

Planificación de Operaciones | Departamento de Autobuses | Comunicaciones con el Cliente Relaciones Gubernamentales y Comunitarias | Productos para pasajeros

Colaboradores del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York

Ydanis Rodríguez

Comisionada, NYC DOT

Oficina del Comisionado del Distrito de Queens
Desarrollo del Transporte Público
Control e Ingeniería de Tráfico
Diseño y Construcción



Capítulo 1	Introducción	5
Capítulo 2	Lo que quieren los clientes	15
Capítulo 3	Rediseñando la red	19
Capítulo 4	Presentación de la nueva red	35
Capítulo 5	Propuestas de rutas individuales	59

1. Introducción

- Estado del proyecto
- ¿Por qué rediseñar la red de autobuses de Queens?
- Prioridades de los clientes

Introducción

El rediseño de la red de autobuses de Queens forma parte de un esfuerzo más amplio de la Metropolitan Transportation Authority (MTA) para modernizar la red de autobuses de la ciudad de Nueva York y mejorar el servicio de autobuses distrito por distrito. En las últimas décadas, la ciudad de Nueva York ha experimentado un enorme crecimiento y grandes cambios, pero la red de autobuses no ha seguido el ritmo de la evolución de las necesidades de nuestros clientes. Mientras tanto, la cantidad de pasajeros de los autobuses ha descendido, los autobuses se han ralentizado en un tráfico cada vez peor y la confiabilidad ha disminuido. La MTA ha realizado cambios modestos e incrementales en las rutas individuales a lo largo de los años, pero el rediseño de la red de autobuses es una oportunidad única para dar una nueva mirada a la red de autobuses de manera integral, con el objetivo de satisfacer las prioridades de los clientes: **servicio confiable, viajes más rápidos, mejores conexiones y servicio simplificado.**

Después de publicar el Nuevo Proyecto de Plan de Queens en marzo de 2022, completamos un extenso proceso de divulgación pública para interactuar con nuestros pasajeros y otras partes interesadas para recopilar comentarios que informarían la siguiente fase de nuestro proceso de planificación. El plan final propuesto es el producto de estos comentarios. En este informe, hablaremos sobre el proceso de rediseño de la red de autobuses de Queens, lo que hemos escuchado a través de nuestros esfuerzos de divulgación y cómo hemos integrado esta información para llegar a nuestra red de autobuses propuesta.

Este informe detalla los cambios propuestos realizados en las rutas, paradas, frecuencias e intervalos de servicio que conforman la red de autobuses de Queens. También demuestra nuestro nuevo enfoque para brindar servicio de autobús, uno que responde dinámicamente y se adapta a las necesidades y patrones de viaje de los clientes y asigna los recursos disponibles donde tendrán el mayor impacto. Por lo tanto, nuestro trabajo en la red de autobuses de Queens no termina con la publicación de este informe. Durante los próximos meses, colaboraremos con nuestros clientes, socios y partes interesadas para recopilar comentarios sobre el plan final propuesto para garantizar que satisfacemos sus diversas necesidades a medida que trabajamos hacia la implementación. Nuestro proceso de divulgación pública se explica con más detalle en el informe.



ESTADO DEL PROYECTO ¿Cómo llegamos aquí?

El rediseño de la red de autobuses de Queens se puso en marcha en abril de 2019, y los primeros esfuerzos de divulgación pública se centraron en encuestar a los clientes y conocer sus prioridades para mejorar el servicio de autobuses en Queens. Encuestamos a los clientes tanto en línea como en persona, celebramos nueve jornadas de puertas abiertas en todo Queens en mayo y junio de 2019, y realizamos numerosos eventos de participación en la calle para ayudar a difundir el proyecto.

Tras las jornadas de puertas abiertas, continuamos recopilando datos y elaboramos nuestro Informe de condiciones existentes. El informe se publicó en septiembre de 2019, y en él se exponen métricas clave, como la población, el empleo y las tendencias demográficas en Queens y se analiza cómo funciona el servicio de autobuses actual en el distrito.

En diciembre de 2019, publicamos el Proyecto de Plan de Rediseño de la Red de Autobuses de Queens que presentaba una red de autobuses completamente nueva para Queens, con objetivos y estrategias centrados en un servicio confiable, viajes más rápidos, mejores conexiones y un servicio simplificado. Durante los tres meses siguientes a la publicación, llevamos a cabo docenas de eventos de divulgación en todo Queens, incluyendo talleres; jornadas de puertas abiertas; presentaciones de la Junta Comunitaria; reuniones informativas con funcionarios electos, organizaciones cívicas, representantes del sistema de transporte y otras partes interesadas; así como la divulgación directa a los clientes en las estaciones de subterráneos y centros de autobuses. Esos esfuerzos permitieron recolectar más de 11,000 comentarios antes de que el proyecto se detuviera.

En marzo de 2020, debido a la pandemia de COVID-19, tomamos la difícil decisión de pausar la iniciativa de rediseño de la red de autobuses para garantizar que los recursos se concentraran en lo que más se necesitaba, concretamente en trasladar a nuestros trabajadores esenciales de la forma más rápida y segura posible para abordar la emergencia de salud pública. Durante esta pausa analizamos los comentarios públicos y, en base a lo que escuchamos, decidimos retirar el proyecto de plan original y reiniciar la iniciativa con una nueva mirada a la red de autobuses de Queens a través de la lente de estos comentarios de los clientes.



Introducción

En marzo de 2022, publicamos el nuevo proyecto de plan, un plan rediseñado e impulsado por los comentarios de los clientes. En este plan trabajamos para abordar las principales inquietudes de los clientes, equilibrando las ventajas y las desventajas y aplicando estrategias de rediseño de la red y mejores prácticas para mejorar la red de autobuses. Reiniciamos nuestro proceso de divulgación pública con el objetivo de dar a todos los usuarios de los autobuses de Queens la oportunidad de ver la red propuesta y dar su opinión brindando comentarios para perfeccionar aún más el plan. Realizamos 14 talleres públicos virtuales, centrando cada taller en un distrito comunitario diferente, 5 jornadas de puertas abiertas en persona en ubicaciones centrales y 15 eventos públicos en persona combinados con la camioneta de ventas móvil MetroCard. Además, colaboramos con funcionarios electos, socios laborales, defensores, organizaciones comunitarias y otras partes interesadas para recopilar más comentarios y ampliar la concientización. Recibimos comentarios a través de estos eventos y a través de herramientas de comentarios en nuestro sitio web, incluido el portal de comentarios, el mapa interactivo de Remix, correos electrónicos, cartas y el 511.

A través de estos esfuerzos de divulgación, recopilamos comentarios muy constructivos y pasamos los meses siguientes analizando los comentarios que recibimos. Identificamos varias conclusiones clave y analizamos comentarios específicos sobre rutas, paradas, frecuencias e intervalos de servicio específicos. Estos comentarios se convirtieron en el principal aporte para el desarrollo y perfeccionamiento de la red de autobuses de Queens propuesta en este informe.

¿Dónde estamos ahora?

Estamos entusiasmados de lanzar la próxima versión del rediseño de la red de autobuses de Queens: el plan final propuesto. En este plan hemos trabajado para abordar las principales inquietudes de los clientes, logrando un equilibrio entre las diferentes necesidades de todas las partes interesadas y aplicando estrategias de rediseño de red para mejorar la red de autobuses. Para aquellos familiarizados con el nuevo proyecto de plan, muchas de las rutas de autobús propuestas les resultarán familiares. Algunas propuestas han sido modificadas, otras retiradas y otras son completamente nuevas. Estos cambios se basan en los comentarios que recibimos y se guían por nuestras estrategias de rediseño de la red: mejorar el diseño de rutas, aumentar la frecuencia, equilibrar las paradas de autobús, ampliar la conectividad, simplificar el servicio, ampliar la accesibilidad, mejorar la equidad del tránsito y ampliar la prioridad de los autobuses.



¿Cómo puede dar su opinión?

Luego de la publicación del plan final propuesto, llevaremos a cabo otra ronda de divulgación para compartir el informe con nuestros clientes y partes interesadas y recopilar aportes adicionales. Las actividades de participación pública incluirán:

- **Presentaciones a las 14 juntas comunitarias en Queens**
- **Jornadas de puertas abiertas en persona**
- **Eventos públicos y divulgación en la calle**

A través de estos eventos, brindaremos a los clientes información sobre los cambios propuestos, promoveremos el conocimiento del proyecto y ofreceremos oportunidades para preguntas, comentarios e inquietudes sobre las rutas, paradas de autobús y horarios propuestos.

También se invita a los pasajeros a comentar el plan final propuesto visitando el micrositio de rediseño de la red de autobuses de Queens en new.mta.info/project/queens-bus-network-redesign y accediendo a nuestro **portal de comentarios**.

Los clientes tendrán la oportunidad de visualizar la red propuesta en detalle en **Remix**, una herramienta cartográfica interactiva basada en la web, que cuenta con una función de comentarios geográficos para los comentarios específicos de las rutas.

Una **herramienta de planificación de viajes** estará disponible a través del micrositio del proyecto donde los pasajeros podrán probar sus viajes en la nueva red para comprender mejor cómo se podría mejorar su viaje con la nueva red de autobuses.

Los clientes también pueden comentar por teléfono marcando el **511**. Estos son algunos consejos sobre cómo navegar el sistema telefónico 511: new.mta.info/contact-us/call-us.

Los comentarios escritos sobre el plan se pueden enviar por correo a: MTA New York City Transit, Government and Community Relations, 2 Broadway, New York, NY 10004

También puede hablar con nosotros por chat en las redes sociales:

- **WhatsApp** – mta.info/whatsapp
- **Facebook** – facebook.com/MTA

Los enlaces a todos los recursos se compartirán en el micrositio y en cada uno de los perfiles de ruta de este documento. Los comentarios de esta ronda de divulgación se utilizarán para realizar cambios finales antes de que el rediseño se envíe a la Junta de la MTA para su consideración.

¿Qué pasará después?

Después de completar nuestro proceso de divulgación del plan final propuesto, llevaremos a cabo una audiencia pública siguiendo todas las regulaciones y estatutos y tomaremos en cuenta los comentarios para informar cualquier cambio final en la red de autobuses. Una vez que se finalicen estos cambios, la red rediseñada se presentará ante la Junta de la MTA para su votación. Si se aprueba, nos prepararíamos para la implementación del proyecto durante los siguientes meses. Antes de la implementación, nos aseguraremos de que cualquier cambio realizado se haga con claridad y transparencia. Continuará escuchando de nosotros a medida que nos acerquemos a la implementación.

¿POR QUÉ REDISEÑAR LA RED DE AUTOBUSES DE QUEENS?

Con 115 rutas de autobús que atienden a aproximadamente 800,000 pasajeros de lunes a viernes en promedio (antes de la pandemia), el distrito de Queens tiene más rutas de autobús y pasajeros de autobús que cualquier otro distrito. Casi el 52 % de los residentes de Queens depende del transporte público para sus desplazamientos diarios y al menos el 11 % se desplaza principalmente en autobús. A lo largo de los años, Queens ha crecido y cambiado, lo que ha provocado cambios demográficos y patrones de viaje. Sin embargo, la red de autobuses de Queens no ha cambiado sustancialmente en décadas, lo que ha resultado en una disminución del número de pasajeros, de las velocidades de los autobuses y de su confiabilidad. A lo largo de los años, hemos realizado pequeños cambios en la red, pero no hemos seguido el ritmo del gran crecimiento y cambio que está experimentando Queens. La iniciativa de rediseño de la red de autobuses es nuestra oportunidad de alinearnos con este cambio, mejorar el servicio y satisfacer mejor las necesidades cambiantes de nuestros clientes.

Disminución de la cantidad de pasajeros

De 2014 a 2019, el número de pasajeros en autobús en Queens disminuyó un 5.3 %. El descenso de la cantidad de pasajeros puede atribuirse a diversos factores, como la velocidad más baja; la disminución de la confiabilidad; el cambio modal hacia otros medios de transporte, como el subterráneo y las empresas de redes de transporte (Transportation Network Companies, TNC); y los cambios demográficos.

Durante el pico de la pandemia, la cantidad de pasajeros de autobús en Queens cayó hasta aproximadamente el 46 % de los niveles anteriores a la pandemia. Sin embargo, el uso de autobuses ha ido aumentando lentamente a medida que los clientes regresan a sus actividades cotidianas.

Velocidades bajas de los autobuses

Antes de la pandemia, la velocidad promedio de los autobuses había ido disminuyendo en todo el sistema durante varios años. La congestión del tráfico, especialmente en zonas como el centro de Flushing y el centro de Jamaica, son un reto constante para la prestación de un servicio de autobuses rápido y confiable a los residentes y empleados de Queens. En 2019, la velocidad promedio de los autobuses en Queens era la segunda más alta de los cinco distritos, con 8.7 millas por hora (MPH). Sin embargo, ese número es una disminución del 3 % de la velocidad promedio en 2015 (9.0 MPH). Incluso una pequeña disminución en la velocidad del autobús puede tener un efecto en cascada en el tiempo de viaje general de un cliente.

La congestión es la principal causa de la disminución de la velocidad de los autobuses y la confiabilidad del servicio en Queens. Suele ser peor en los corredores clave y en los cuellos de botella, lo que amplifica su efecto perjudicial en la velocidad de los autobuses y, a su vez, en la confiabilidad del servicio de autobuses. Esto disuade aún más a los posibles clientes de elegir tomar el autobús.

Disminución de la confiabilidad

Nuestros clientes nos dijeron que nuestras métricas también demuestran: que los autobuses de Queens a menudo son lentos, se atascan en el tráfico y llegan tarde o en conjunto. El desempeño en cuanto a la puntualidad de las rutas de autobuses de Queens disminuyó un 12 % de 2014 a 2018. El pasajero promedio de autobuses de Queens tenía un desempeño en cuanto a la duración del viaje del cliente (Customer Journey Time Performance, CJTP) del 70 % antes de la pandemia (el CJTP mide el porcentaje de viajes realizados dentro de cinco minutos del horario previsto). Puede encontrar más información sobre cómo medimos el servicio de autobús y otras métricas de desempeño en metrics.mta.info.

Durante el pico de la pandemia, la confiabilidad del servicio mejoró brevemente debido a la disminución del tráfico en las carreteras. Sin embargo, gran parte de esa congestión ha regresado desde entonces, y la confiabilidad ha comenzado a bajar a los niveles anteriores a la pandemia.

Distancia entre paradas de autobús

La corta distancia entre paradas de autobuses son otro motivo por el que los autobuses de Queens son lentos y poco confiables. Con una distancia media de 909 pies entre paradas, los autobuses suelen parar con una frecuencia de una o dos cuerdas. Esto es más corto que la distancia entre las paradas en los sistemas de transporte internacionales de todo el mundo, que suele oscilar entre los 1,000 y los 1,680 pies.

Cuando un autobús se detiene con más frecuencia a lo largo de una ruta, saliendo, parando y volviendo a entrar en el flujo de tráfico, pierde velocidad, aumenta el tiempo de viaje de los clientes y aumenta la posibilidad de retrasos. Al racionalizar la distancia entre paradas y conservar las que tienen mayor cantidad de pasajeros en puntos clave, los autobuses podrán seguir avanzando con el flujo de tráfico y llevar a los clientes a donde necesiten ir más rápidamente.

Hemos comprobado que la eliminación de una parada ahorra unos 20 segundos por viaje, y potencialmente más en periodos de mayor congestión. En el transcurso de una ruta completa, esto puede traducirse en un ahorro significativo en la cantidad de tiempo que un cliente pasa en el autobús.

Es importante destacar que ajustar el tamaño adecuado del espacio entre las paradas de autobús no cambiaría la política existente de "Solicitar una parada" de la MTA que está vigente hasta altas horas de la noche en las rutas de autobuses locales y en las rutas de autobuses exprés en sus segmentos no exprés. De 10 p.m. a 5 a.m. horas, los clientes pueden solicitar a su operador de autobús que les deje en lugares que no sean paradas de autobús. Luego, el operador encontrará un lugar seguro a lo largo de la ruta para detener el autobús. Este servicio no está disponible en las rutas de autobús transversales (SBS) o limitadas, los segmentos sin paradas de las rutas de autobuses exprés ni en los autobuses de enlace. Puede encontrar más información sobre cómo viajar con nosotros en <https://new.mta.info/guides/riding-the-bus>.

PRIORIDADES DE LOS CLIENTES

En esta sección se exponen las cuatro prioridades de los clientes que escuchamos durante nuestras sesiones iniciales de divulgación al comienzo del proyecto. Estas cuatro prioridades representan los objetivos del rediseño de la red de autobuses de Queens.



Servicio confiable

Los clientes nos dijeron que los autobuses de Queens no son confiables. Los autobuses no llegan cuando se espera y, cuando llegan, suelen estar abarrotados, lo que aumenta aún más los tiempos de espera y provoca hacinamiento. Nuestro objetivo es mejorar la confiabilidad empleando estrategias de rediseño de la red de autobuses, como aumentar la frecuencia, reducir los giros en las rutas, evitar cuellos de botella cuando sea posible, equilibrar las paradas de autobús y trabajar con nuestros socios en el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (New York City Department of Transportation, NYC DOT) para priorizar autobuses en la carretera.



Viajes más rápidos

Aumentar la velocidad de los viajes en autobús fue otra prioridad para los pasajeros de los autobuses de Queens. Debido a la falta de subterráneo en ciertas partes del distrito, los pasajeros de los autobuses de Queens suelen pasar más tiempo en el autobús que en otros distritos. Los autobuses suelen ir lentos debido a la congestión y a la falta de infraestructura prioritaria para ellos. Los autobuses también son más lentos en rutas indirectas y serpenteantes con demasiados giros y paradas muy cercanas entre sí. Las estrategias de rediseño de la red de autobuses, como enderezar y simplificar rutas, equilibrar las paradas de autobús y desarrollar nuevos patrones de servicio y tipos de rutas (por ejemplo, rutas rápidas (Rush)), pueden ayudar a que los pasajeros lleguen a sus destinos más rápido.



Mejores conexiones

Los clientes quieren ir a más lugares y más rápido. Si bien parte de la solución claramente involucra aumentar la velocidad de los autobuses, hay más cosas que podemos hacer, como cubrir las brechas en la red de autobuses y establecer nuevas conexiones entre otras rutas de autobuses, líneas de subterráneo y Long Island Rail Road (LIRR). Como la red de autobuses no ha cambiado mucho en las últimas décadas, hay muchos pares de orígenes y destinos que no funcionan bien. Estos incluyen viajes dentro de Queens y viajes desde Queens a otros distritos. Los clientes a menudo mencionaron problemas al viajar a Brooklyn, indicando que la red de autobuses existente carece de servicio frecuente y directo entre los dos distritos. Nuestro objetivo es mejorar las conexiones realineando y ampliando rutas para cubrir las brechas en la red de autobuses y creando nuevas rutas que ofrezcan nuevas conexiones que no existen hoy.



Servicio simplificado

Los clientes quieren que todo el proceso de viajar en autobús resulte más fácil, desde decidir qué autobús tomar, encontrar la parada correcta, pagar y subir, y saber dónde bajar. Viajar en autobús puede ser abrumador para quienes nunca lo han hecho.

Los clientes notaron que muchas rutas que viajan principalmente por una calle no siempre continúan usando la misma para su recorrido completo, lo que vuelve a la red de autobuses innecesariamente complicada. Los pasajeros también han comentado sobre la naturaleza confusa de las variaciones de ruta, cuando una ruta de autobús tiene dos o más destinos o patrones de servicio. Para que la red de autobuses sea más fácil de entender, hemos empleado estrategias como alinear rutas para operar en un corredor principal; proponer nuevos tipos de rutas, que establezcan un propósito claro para la ruta; o separar las variaciones de ruta con etiquetas de ruta distintas.



Introducción



2. Lo que quieren los clientes

- Lo que escuchamos durante la divulgación pública
- Cómo abordamos lo que escuchamos

Lo que quieren los clientes

Los comentarios de los clientes del nuevo proyecto de plan fueron cruciales para el desarrollo del plan final propuesto. Durante la primavera y el verano de 2022, llevamos a cabo decenas de eventos de divulgación pública, incluidos talleres virtuales, jornadas de puertas abiertas en persona y eventos públicos, reuniones informativas con funcionarios electos y presentaciones a otras partes interesadas. Para crear conciencia sobre el proyecto, publicitamos el nuevo proyecto de plan a través de varios medios, desde la entrega de folletos en lugares clave hasta la exhibición de actualizaciones en las pantallas digitales de los autobuses y en todo el sistema de la MTA. Solicitamos comentarios sobre el plan en reuniones públicas y a través del sitio web del proyecto de la MTA, la plataforma Remix y otros medios. A través de estos esfuerzos de divulgación pública, recibimos alrededor de 4,000 comentarios, que utilizamos para informar los cambios realizados entre el nuevo proyecto de plan y el plan final propuesto.

En los meses siguientes, llevamos a cabo un análisis profundo de los comentarios que habíamos recibido, la mayoría de los cuales se centraban en propuestas de rutas y paradas de autobús. Las reacciones al nuevo proyecto de plan fueron en general mucho más positivas que las recibidas sobre el proyecto de plan original. Sin embargo, sabíamos que todavía quedaba trabajo por hacer. Los comentaristas identificaron claramente las propuestas que les gustaron, las que no les gustaron y las propuestas en las que necesitábamos trabajar. Hemos resumido estos comentarios en los siguientes puntos clave a continuación.



Lo que quieren los clientes

LO QUE ESCUCHAMOS DURANTE LA DIVULGACIÓN PÚBLICA

Los comentarios sobre el nuevo proyecto de plan se centraron en estas cinco categorías:

Ruta propuesta

- Los clientes estaban preocupados por ciertas extensiones/combinaciones de rutas propuestas (por ejemplo, **Q10**), realineación de rutas (por ejemplo, **Q23**) y acortamientos de rutas (por ejemplo, **Q17**).
- Algunas propuestas de rutas nuevas fueron bien recibidas (por ejemplo, la nueva **Q51** en Linden Boulevard), mientras que otras causaron preocupación (por ejemplo, la nueva **Q73** en 73 Avenue).

Conexión

- A los clientes les gustaron las nuevas rutas interdistritales y otras propuestas que ampliarían el alcance de la red de autobuses de Queens a zonas de difícil acceso (por ejemplo, **B57, B62, Q51, Q78**).
- A los clientes les preocupaba la pérdida de conexiones directas a destinos comunitarios importantes, como escuelas y universidades, distritos comerciales, centros comerciales y conexiones de transporte accesibles (por ejemplo, **Q23, Q25, Q39, Q88**).

Cambios propuestos a las paradas de autobús

- Los clientes fueron más receptivos a nuestro enfoque revisado de equilibrio de paradas de autobús en el nuevo proyecto de plan en comparación con el proyecto de plan original.
- Los comentaristas brindaron comentarios útiles sobre rutas propuestas con paradas de autobús que, en su opinión, estaban demasiado separadas y nos brindaron comentarios específicos sobre paradas que son importantes para sus comunidades.

Cambios de horario propuestos

- Con propuestas más específicas de frecuencia e intervalos de servicio en el nuevo proyecto de plan, los pasajeros entendieron mejor nuestro enfoque para agregar y asignar frecuencia según los cambios de ruta y las necesidades de la comunidad.
- Los pasajeros pudieron determinar cómo sus viajes en autobús podrían verse afectados y brindaron comentarios específicos sobre propuestas que mejorarían sus viajes en comparación con aquellas que potencialmente presentarían inconvenientes o dificultades.

Cuestiones operativas

- A los clientes les preocupaban algunas propuestas para operar autobuses en calles problemáticas o propuestas para combinar o ampliar rutas de autobuses que podrían crear problemas de confiabilidad (por ejemplo, **Q1, Q10, Q19, Q25, Q73**).

CÓMO ABORDAMOS LO QUE ESCUCHAMOS

Al elaborar el plan final propuesto, hemos centrado nuestros esfuerzos en mejorar el nuevo proyecto de plan abordando los problemas identificados en las conclusiones clave de divulgación pública. Hemos transferido los elementos bien recibidos del plan, hemos refinado muchas propuestas a través de los comentarios de los clientes y hemos desarrollado nuevas propuestas basadas en las sugerencias de los clientes. A lo largo de este proceso, hemos trabajado para equilibrar las diferentes necesidades de nuestros pasajeros en todo el distrito, mientras maximizamos los recursos lo mejor que podemos.

Así es como abordamos específicamente las conclusiones clave identificadas en la sección anterior:

- Hemos evaluado todas las preocupaciones importantes sobre rutas de todas las partes interesadas y se determinó el mejor curso de acción en función de las necesidades y prioridades de los clientes, las estrategias de rediseño y los recursos disponibles. Nuestras partes interesadas incluyen clientes, operadores de autobuses, sindicatos, operaciones viales, grupos comunitarios, defensores, funcionarios electos, agencias de la ciudad y más.
- Hemos mantenido conexiones que son importantes para los clientes y sus comunidades.
- Hemos modificado rutas y propuesto nuevas conexiones para cubrir las brechas que los clientes identificaron, mejorando aún más la conectividad y accesibilidad de la red de autobuses.
- Hemos reevaluado el espacio propuesto entre las paradas de autobús en función de los comentarios de los clientes y hemos mantenido paradas específicas que son importantes para nuestros pasajeros.
- Hemos modificado nuestras propuestas de frecuencia e intervalos de servicio en función de los comentarios de los clientes, cambios de ruta, datos de pasajeros y recursos disponibles.
- Hemos mantenido ciertas propuestas bien recibidas y retirado aquellas que eran problemáticas.

A través de estos esfuerzos, creemos que hemos llegado a una nueva red de autobuses que aborda muchas de las principales inquietudes de los clientes que hemos escuchado. Sin embargo, este plan aún no es definitivo. El rediseño de toda una red de autobuses es un esfuerzo de colaboración en el que intervienen las opiniones de los clientes durante todo el proceso; de ahí el título, plan final **propuesto**. Tras la publicación de este plan, continuaremos nuestros esfuerzos de divulgación pública y brindaremos muchas oportunidades para hacer comentarios.

A través de sus comentarios sobre este plan, podemos equilibrar los cambios en la red entre todos y lograr una nueva red de autobuses que trabaje para satisfacer las cuatro prioridades de los clientes identificadas al inicio de este proyecto: Servicio confiable, viajes más rápidos, mejores conexiones y servicio simplificado. La siguiente sección describe los principios rectores del rediseño de la red de autobuses de Queens y las estrategias que hemos utilizado para lograrlos.

3. Rediseñando la red

- ¿Cómo estamos rediseñando la red?
- Otros esfuerzos que apoyan el rediseño de la red de autobuses de Queens

¿CÓMO ESTAMOS REDISEÑANDO LA RED?

El rediseño de la red de autobuses de Queens está impulsado por las cuatro prioridades de los clientes detalladas en el capítulo anterior: Servicio confiable, viajes más rápidos, mejores conexiones y servicio simplificado. Para abordar cada una de estas prioridades, usamos varias estrategias de rediseño de red diferentes.

Aumento de la frecuencia

Reducir el tiempo de espera y aumentar la frecuencia es una de las principales prioridades para los pasajeros de autobuses de Queens. Un servicio de autobuses frecuente y constante durante el día le ofrece a los clientes la capacidad de elegir cuándo viajar, en lugar de dejar que el horario decida por ellos.

Sin embargo, con un número fijo de autobuses disponible en la flota durante las horas pico, en parte debido al limitado espacio en las terminales de autobuses, como también las restricciones de recursos, aumentar la frecuencia no es tarea fácil.

Utilizamos las siguientes estrategias de rediseño de red para aumentar la frecuencia:

- Priorizamos mejoras de frecuencia en corredores clave y en vecindarios históricamente desamparados, especialmente en zonas lejanas al subterráneo, donde los pasajeros dependen más del autobús.
- Algunas de estas mejoras en la frecuencia son posibles gracias a la reinversión de recursos conseguidos por eliminar redundancias en otros sectores de la red, por ejemplo, donde dos rutas pasan por la misma calle en una zona de baja afluencia de pasajeros.
- Algunas de estas mejoras en la frecuencia son posibles gracias a la aceleración de los autobuses y a la reinversión de esos recursos.

Mejorar el diseño de rutas

Muchas de nuestras rutas de autobuses existentes son largas, tienen demasiados giros, se desvían para llegar a ubicaciones específicas, operan en calles problemáticas u ofrecen servicios duplicados. Solucionar estos problemas con diferentes estrategias de rediseño de la red puede mejorar tanto la velocidad como la confiabilidad de las rutas. Mejorar la confiabilidad es crítico para conservar a los pasajeros actuales y fomentar el uso de los autobuses para más tipos de viajes; sin embargo, debido a la congestión y otros factores externos, también es uno de los desafíos más complejos de resolver.

Utilizamos las siguientes estrategias de rediseño de red para mejorar la confiabilidad:

- Enderezar rutas al eliminar giros y desvíos, lo que reduce los retrasos que llevan a brechas en el servicio y hacinamiento.
- Acortar rutas para que los autobuses no queden atrapados en el tráfico al recorrer largas distancias
- Eliminar la redundancia de rutas para que los autobuses no se bloqueen entre sí.
- Evitar las calles problemáticas para reducir los cuellos de botella causados por la congestión, el estacionamiento en doble fila u otros usos indebidos del espacio de la vía pública

Equilibrar las paradas de autobús

Otra estrategia para reducir el tiempo de viaje y mejorar la confiabilidad es dimensionar correctamente la distancia entre las paradas de autobús. En promedio, la ciudad de Nueva York tiene una distancia entre paradas de autobús más cercana que la mayoría de las principales ciudades estadounidenses e internacionales. Al eliminar ciertas paradas de autobús que están demasiado juntas y ofrecer diferentes tipos de rutas (por ejemplo, local y limitada) con diferentes espacios entre paradas, los autobuses no necesitan entrar y salir del tráfico con tanta frecuencia, lo que ahorra tiempo y mantiene a los autobuses en movimiento con el flujo del tráfico. Junto con los planes futuros para implementar el ingreso por todas las puertas utilizando lectores de toque OMNY, los pasajeros pueden subir al autobús más rápido, reduciendo el tiempo que el autobús necesita detenerse en una parada.

Hemos utilizado múltiples criterios para evaluar las paradas existentes, como el tipo de ruta, la cantidad de pasajeros, la distancia entre paradas, la proximidad a destinos clave y puntos de transbordo, las poblaciones de edad avanzada, las poblaciones con discapacidades, las condiciones de las paradas accesibles conforme a la ADA y los servicios existentes en las paradas (por ejemplo, resguardos y bancos). Además, en el plan final propuesto hemos reevaluado el espacio propuesto entre las paradas de autobús en función de los comentarios de los clientes y hemos mantenido paradas específicas que son importantes para nuestros pasajeros.

Expandir la conectividad a lo largo del distrito y la ciudad

Una red de tránsito con una estructura de red suele ser la forma más efectiva de ofrecer conectividad en zonas muy grandes. En ciertos lugares, el modelo hub-and-spoke es un diseño de red más efectivo, con muchas rutas que llegan a un terminal y permiten realizar muchos transbordos. Si bien ambos tipos de redes existen en Queens, la red actual tiene brechas que pueden obligar a los pasajeros a desviarse antes de llegar a su destino.

Utilizamos las siguientes estrategias de rediseño de red para expandir la conectividad:

- Donde sea apropiado, enderezar, extender o realinear rutas para crear una red más sólida y ampliar el alcance de la red.
- Donde sea apropiado, maximizar los centros de conectividad para permitir transbordos simples.
- Crear nuevas conexiones cubriendo las brechas en la red de autobuses con nuevos servicios.
- Crear nuevas y mejores conexiones interdistritales con Brooklyn y el Bronx.

Hacer que viajar en autobús sea más fácil

Una red de autobuses más simple es más fácil de entender y de utilizar tanto para los pasajeros nuevos como para los existentes.

Utilizamos las siguientes estrategias de rediseño de red para ofrecer una mejor experiencia al cliente:

- Simplificar la red al optimizar rutas para que se dirijan relativamente de forma directa a sus destinos.
- Desarrollar nuevos modelos de servicio diseñados para llevar a los pasajeros rápidamente a su destino (por ejemplo, rutas rápidas [Rush], transversales [SBS]).
- Eliminar las variaciones de ruta confusas para que los pasajeros puedan saber con confianza a dónde se dirige su autobús.
- Crear nuevos puntos de transbordo, especialmente en actuales y futuras estaciones de subterráneo y trenes de cercanía accesibles conforme a la ADA
- Ampliar la red frecuente durante todo el día para que los clientes sepan con qué frecuencia debe llegar su autobús sin mirar el horario.

Ampliar la accesibilidad

La flota de autobuses de la ciudad de Nueva York es totalmente accesible para los pasajeros que utilizan dispositivos de movilidad y continúa brindando un servicio seguro y confiable a los clientes con discapacidad, especialmente en los vecindarios donde no hay estaciones de subterráneo accesibles. Aproximadamente el 11 % de los residentes de toda la ciudad viven con una discapacidad.

Como parte del rediseño de la red de autobuses de Queens, hemos analizado detenidamente las zonas con una alta concentración de residentes con discapacidad, según los datos del Censo de los Estados Unidos. Optimizamos las rutas y expandimos las conexiones a actuales y futuras estaciones de subterráneo accesibles conforme a la ADA y abordamos las brechas en la red de autobuses para ampliar el alcance del transporte público accesible. Además, aplicamos múltiples criterios para evaluar el espaciado de nuestras paradas de autobús desde el punto de vista de la accesibilidad.

El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York está coordinando con la MTA la mejora de la accesibilidad de las paradas de autobús en Queens y en toda la ciudad. El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York puso en marcha un estudio de accesibilidad de las paradas de autobús en toda la ciudad para identificar las paradas que pueden mejorarse, y está trabajando para expandir la instalación de señales de información para pasajeros en tiempo real y refugios de autobuses.

Continuamos aumentando el uso de pantallas de información en tiempo real y mejorar los anuncios digitales en los autobuses para ayudar a los pasajeros con discapacidad visual, auditiva o cognitiva.

Mejorar la equidad del tránsito

La red de autobuses cubre casi todos los rincones de la ciudad, y el 92 % de los residentes de la ciudad de Nueva York viven a menos de un cuarto de milla de una parada de autobús. Sin embargo, la proximidad no siempre significa que las personas puedan utilizar y confiar en la red de manera fácil y efectiva. Esto es especialmente crítico para las personas que dependen del tránsito.

Como parte de nuestro plan para rediseñar la red de autobuses, estamos garantizando el cumplimiento del Título VI, que se centra en comunidades donde hay una concentración de residentes minoritarios o de bajos ingresos. Además, estamos prestando atención específica a zonas con mayor concentración de residentes de bajos ingresos, minorías y que dependen del transporte público (zonas de necesidad concentrada), para ayudar a mejorar la equidad en el transporte. La MTA desarrolló índices de equidad para evaluar la diferencia entre las redes existentes y propuestas para aquellos que viven en zonas de necesidad concentrada. Comprender dónde se encuentran estas zonas de necesidad concentrada nos ayudó a comprender dónde los cambios en la red, como los aumentos de frecuencia y las expansiones del intervalo de servicio, servirían más directamente a las comunidades de equidad.

Utilizando datos del Censo de los Estados Unidos, analizamos la relación entre las siguientes ocho variables para identificar zonas de necesidad concentrada en Queens:

- Población de bajos ingresos
- Población minoritaria
- Hogares sin vehículos
- Población con desplazamientos superiores a 45 minutos
- Población menor de 18 años o mayor de 75 años
- Población con una discapacidad
- Población cuyo nivel de educación no supera el diploma de escuela secundaria



Expandir la prioridad para los autobuses

[La actualización del Plan de Calles de la Ciudad de Nueva York](#), publicado en febrero de 2023, busca ampliar el despliegue de mejoras en las calles con prioridad para los autobuses y la mejora de los servicios de las paradas de autobús. El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York está trabajando en colaboración con la MTA para cumplir esos objetivos como parte del rediseño de la red de autobuses de Queens.

Como parte del Plan de Calles de la Ciudad de Nueva York, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York identificó los corredores clave de Queens en los que se pueden implementar tratamientos de calles con prioridad para los autobuses a fin dar mejor apoyo al servicio de autobuses sostenible las 24 horas. El conjunto de posibles mejoras puede incluir carriles exclusivos para autobuses, vías para autobuses, intersecciones con carriles alternos, prioridad en las señales de tránsito y otras intervenciones, incluyendo elementos de seguridad para los peatones y mejoras en la accesibilidad física de las paradas de autobús.

El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York ha realizado un análisis de los principales corredores de Queens para identificar las calles en las que los futuros tratamientos de prioridad para los autobuses tendrían el mayor impacto para los pasajeros de autobuses de Queens. El objetivo de este análisis es priorizar las calles para una mayor profundidad en el estudio, la planificación, la divulgación pública, el diseño y la implementación de intervenciones en las calles que mejoren los tiempos de viaje de los pasajeros de autobuses y complementen el rediseño de la red de autobuses.

El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York, en colaboración con la MTA, identificó los corredores prioritarios para los autobuses basándose en los siguientes criterios:

- Demanda de servicio de autobuses
- Desempeño de los autobuses
- Viabilidad de la implementación de nuevos tratamientos de las calles, incluidos los niveles de tráfico y el ancho de las calles
- La función del corredor en la red de transporte
- La demografía del vecindario y los parámetros de equidad

Rediseñando la red

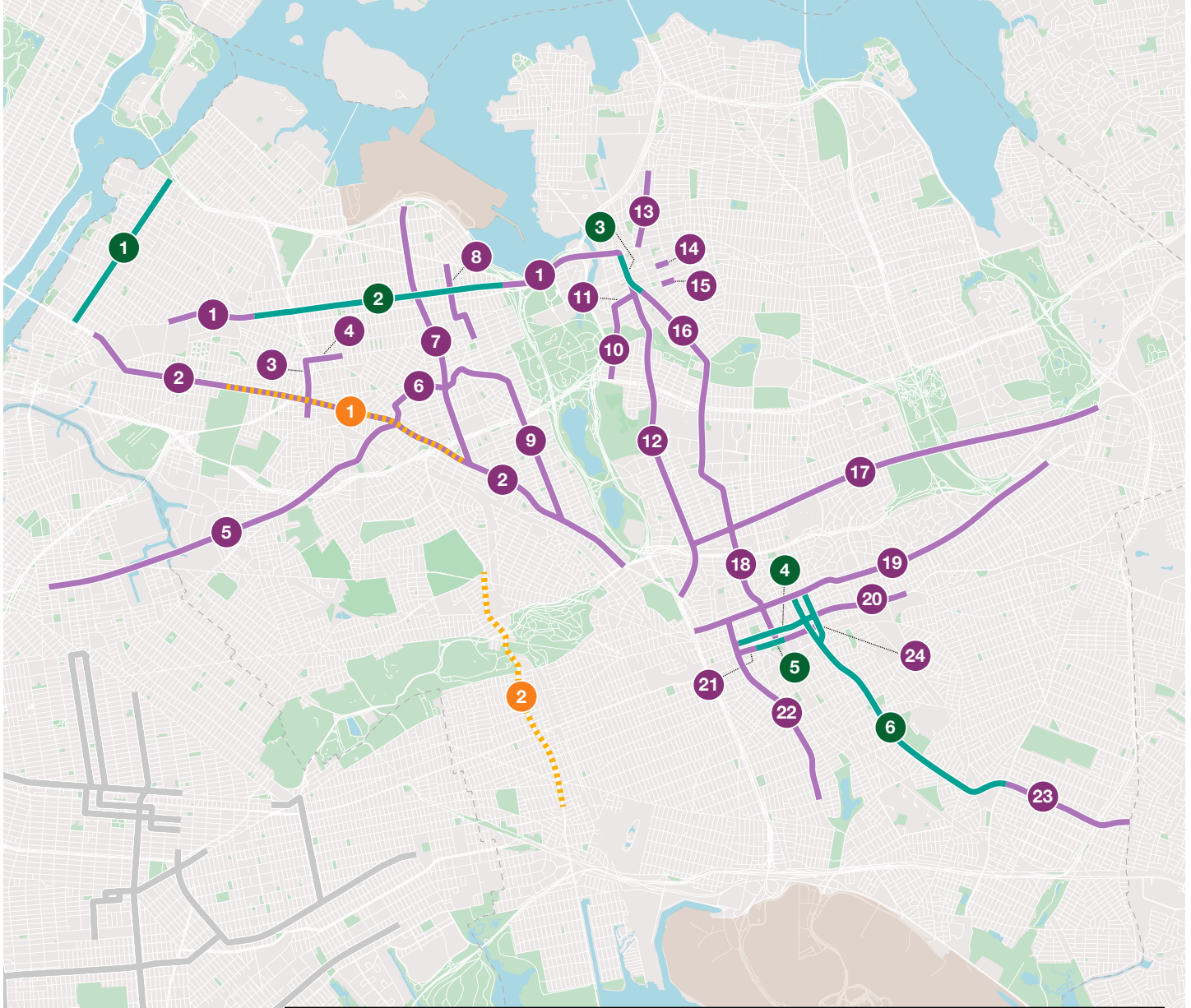
Este proceso identificó 24 corredores mejor clasificados a ser estudiados para potenciales mejoras en las calles con prioridad para los autobuses.

Los siguientes corredores, ordenados alfabéticamente, obtuvieron los mejores resultados en el proceso de evaluación del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York:

- **102 St / 37 Av / 104 St**
- **108 Street**
- **168 Street**
- **69 Street**
- **Archer Avenue**
- **Broadway / Corona Avenue**
- **College Point Boulevard**
- **Grand Avenue / Grand Street**
- **Hillside Avenue**
- **Jamaica Avenue East**
- **Junction Boulevard / 94 Street**
- **Kissena Boulevard**
- **Main Street**
- **Merrick Boulevard**
- **Northern Boulevard West**
- **Parsons Boulevard**
- **Queens Boulevard**
- **Roosevelt Avenue East**
- **Roosevelt Avenue West**
- **Sanford Avenue East**
- **Sanford Avenue West**
- **Sutphin Boulevard**
- **Union Street**
- **Union Turnpike**

Estos corredores se evaluarán y se añadirán al trabajo que ya se está realizando en el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York para evaluar y mejorar las calles de Queens.

Corredores prioritarios para autobuses de Queens del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York



Corredores prioritarios		Proyectos completados
1 Northern Blvd West	13 Union St	1 21 St
2 Queens Blvd	14 Roosevelt Av East	2 Northern Blvd
3 69th St	15 Sanford Av East	3 Main St / Kissena Blvd
4 Roosevelt Av West	16 Kissena Blvd	4 Jamaica Av
5 Grand Av / Grand St	17 Union Tpke	5 Archer Av
6 Corona Av / Broadway	18 Parsons Blvd	6 Merrick Blvd / 168 St
7 Junction Blvd / 94th St	19 Hillside Av	
8 102nd St / 37th Av / 104th St	20 Jamaica Av	
9 108th St	21 Archer Av	
10 College Point Blvd	22 Sutphin Blvd	
11 Sanford Av West	23 Merrick Blvd	
12 Main St	24 168th St	

Próximos corredores

- 1 Queens Blvd
- 2 Woodhaven Blvd

*Corredores prioritarios para autobuses de Brooklyn del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York representados en gris. Para obtener más información, consulte el Proyecto de Plan de Rediseño de Autobuses de Brooklyn.

Esfuerzos en curso del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York para mejorar el servicio de autobuses

Entre 2020 y 2023, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York completó las mejoras de prioridad para los autobuses en Jamaica Avenue, Archer Avenue, Main Street, 21st Street, Merrick Boulevard, y Northern Boulevard. Además, se están desarrollando proyectos de capital con mejoras prioritarias para los autobuses en Woodhaven Boulevard, Northern Boulevard, Jamaica Avenue y Queens Boulevard.

Merrick Boulevard

En noviembre de 2020, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York implementó carriles para autobuses y tratamientos de seguridad para peatones en 6.4 millas (en ambas direcciones) de Merrick Boulevard. Estas mejoras, que se realizaron en conjunto con el reequilibrio de las paradas de autobús, dieron como resultado aumentos en la velocidad de los autobuses de hasta un 20.8 % para los 94,000 pasajeros diarios, que utilizan principalmente las rutas Q4, Q5, Q84, Q85, X63, N4 y N4X al sur de Archer Avenue y muchas más rutas al norte de Archer Avenue. Mientras tanto, las velocidades del tráfico de vehículos se mantuvieron sin cambios después de la implementación del proyecto.

Proyecto Piloto de Carriles de Autobús en Jamaica Avenue y Archer Avenue

El centro de Jamaica es un punto neurálgico para los pasajeros de autobuses de Queens, donde más de 45 rutas de autobuses de Tránsito de la Ciudad de Nueva York (New York City Transit, NYCT), MTA y NICE se conectan con las líneas de subterráneo E, J y Z y la Long Island Rail Road. Sin embargo, debido a la congestión del tráfico, los autobuses solo viajaban a una velocidad de entre 5.7 y 6.1 MPH por Archer Avenue y de entre 4.7 y 4.9 MPH por Jamaica Avenue durante las horas pico de la tarde. Para solucionar esto, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York lanzó un proyecto transformador en el centro de Jamaica el 24 de octubre de 2021 para mejorar la vida de 250,000 pasajeros de autobús por día. Como parte de un proyecto piloto de un año, el tráfico de paso en Jamaica Avenue se limitó a autobuses y camiones exclusivamente, desde Sutphin Boulevard hasta 168 Street, en ambas direcciones. En Archer Avenue, se añadió un carril doble para autobuses en dirección este desde 150 Street hasta 160 Street para los autobuses de la MTA y NICE únicamente. Debido a los éxitos de los dos proyectos piloto en aumentar significativamente las velocidades de los autobuses, incluido un aumento de hasta un 34 % en las velocidades de los autobuses a lo largo de Jamaica Avenue, los carriles de autobuses se hicieron permanentes en noviembre de 2022.

Proyecto Piloto de Carriles de Autobús en Main Street

En enero de 2021, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York puso en marcha el Proyecto Piloto de Carriles de Autobús en Main Street para mejorar la velocidad y la confiabilidad de los autobuses en Main Street, Flushing, que es un punto neurálgico para 173,000 pasajeros de autobús en el noreste de Queens y un importante punto de transbordo a la línea 7 del subterráneo. Esto ha permitido mejorar la velocidad de los autobuses hasta en un 50 %. El tráfico estaba limitado únicamente a autobuses, camiones y tráfico local en Main Street y Kissena Boulevard entre Sanford Avenue y Northern Boulevard. Debido al éxito de la vía para autobuses al aumentar significativamente las velocidades de los autobuses, el proyecto piloto de carriles de autobús se hizo permanente en junio de 2022.

Woodhaven Boulevard

El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York está llevando a cabo proyectos de capital en Woodhaven Blvd como parte de las mejoras continuas al SBS Q52/Q53. El Departamento de Diseño y Construcción (Department of Design and Construction, DDC) está realizando obras de capital para construir infraestructura concreta para autobuses y peatones para respaldar el transporte rápido por autobús. Las mejoras incluyen plazas peatonales, reducciones para peatones y estaciones medianas de autobuses.

21 Street

En septiembre de 2022, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York implementó carriles para autobuses y medidas de seguridad para peatones en 21 Street en Queens para las tres líneas (Q66, Q69 y Q100) que atienden a casi 30,000 pasajeros de autobús diarios a lo largo del corredor de 3.2 millas (en ambas direcciones). Esto ha resultado en aumentos de velocidad de los autobuses de hasta un 13 % y un aumento promedio del número de pasajeros de lunes a viernes de hasta un 29 %, lo cual es significativamente superior al promedio del distrito. Antes de la introducción de carriles para autobuses y medidas de seguridad para peatones, el servicio de autobuses era lento y poco confiable, y el exceso de velocidad y la conducción agresiva eran un motivo continuo de preocupación para la comunidad. El proyecto también incluyó zonas de carga en los vecindarios, plantaciones de árboles en las aceras, seis carriles adicionales para girar a la izquierda, seis islas para peatones y la instalación de fronteras modulares para autobuses para mejorar la accesibilidad física y las operaciones de los autobuses.

Northern Boulevard

En agosto de 2023, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York implementó carriles para autobuses y medidas de seguridad para peatones en Northern Blvd para la línea Q66, atendiendo a 17,000 pasajeros de autobús diarios a lo largo del corredor de 5 millas (en ambas direcciones). Estas mejoras, junto con las mejoras en la cercana 21 Street, representan mejoras significativas en una gran parte de la ruta Q66. Estas mejoras en la prioridad de los autobuses también complementaron el nuevo espacio entre paradas para la línea Q66, instalada en 2021. Los carriles para autobuses de 2023 dieron como resultado un aumento del 9 % en las velocidades de los autobuses, además de las ganancias observadas desde las mejoras iniciales en 2021.

Queens Boulevard

El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York ha emprendido un amplio rediseño de Queens Boulevard, desde Roosevelt Avenue hasta Union Turnpike, para mejorar la seguridad de todos los usuarios de la carretera a lo largo de este corredor prioritario de Vision Zero. Como parte de un proyecto de mejoras de capital, las paradas de autobús se trasladarán de la vía de servicio a la línea principal para mejorar la velocidad de los autobuses y proporcionar servicios de parada de autobús mejorados, como resguardos y bancos. Se realizarán mejoras de capital para facilitar el acceso de los peatones a las nuevas paradas de autobús.



OTROS ESFUERZOS QUE APOYAN EL REDISEÑO DE LA RED DE AUTOBUSES DE QUEENS

La MTA y sus agencias asociadas tienen muchos otros proyectos en curso que complementarían el rediseño de la red de autobuses y mejorarían el servicio de autobuses en Queens.

Colaboración con el Departamento de Policía de Nueva York para el cumplimiento de las normas de tránsito

- Seguimos colaborando estrechamente con el Departamento de Policía de la Ciudad de Nueva York (New York City Police Department, NYPD) para ampliar el cumplimiento de las normas de tránsito en los carriles para autobuses y reducir los casos de vehículos estacionados en doble fila que bloquean los carriles para autobuses y retrasan el servicio.
- Nos hemos comprometido a ampliar la iniciativa de aplicación automática del carril para autobuses (Automatic Bus Lane Enforcement, ABLE), que utiliza cámaras para hacer cumplir las normas relacionadas con el carril para autobuses.
- Trabajaremos con el Departamento de Policía y con el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York para desplegar agentes de control del tránsito para seguir abordando estos problemas.

Toque para subir más rápido

El nuevo sistema de pago de tarifas de la MTA ayudará a agilizar la subida de pasajeros a los autobuses y complementará nuestros esfuerzos para equilibrar las paradas de autobuses.

- Se han instalado lectores sin contacto en todos los autobuses para agilizar el proceso de subida. Cuantos más pasajeros hagan el ingreso por toque, más rápido subirán a los autobuses (eso significa menos tiempo de espera en las paradas).
- Puede tocar el lector con su teléfono inteligente (con billetera móvil), tarjeta de crédito o débito sin contacto o una tarjeta OMNY.

Toque para obtener

Transbordos gratuitos Entre autobuses o paradas de autobús y subterráneo en dos horas con la misma tarjeta o dispositivo, igual que MetroCard.

Viajes gratuitos Toque el mismo dispositivo o tarjeta para pagar 12 viajes en un plazo de siete días y luego los viajes serán gratuitos.

- Cuando haya más pasajeros en el autobús, introduciremos el ingreso por todas las puertas para que los clientes puedan subir al autobús por cualquier puerta.
- Los usuarios de MetroCard con tarifa reducida pueden cambiar a OMNY y hacer el ingreso por toque también.
- Para obtener más información, visite omny.info.

**PAGUE
SUS TARIFAS SIN
CONTACTO**


omny.info

Programa de Capital de la MTA para 2020-2024

El Programa de Capital de la MTA para 2020-2024 incluye 54.800 millones de dólares de inversiones en la región de la ciudad de Nueva York, muchas de las cuales mejorarán el servicio de autobuses y apoyarán el rediseño de la red.

Más de un 82 % del Programa de Capital está dedicado a la infraestructura central existente de la MTA, lo que nos ayuda a mantener el sistema existente en funcionamiento y actualizarlo para que sea más accesible, resistente y confiable. El programa también incluye financiación para proyectos de expansión clave que satisfagan nuevas necesidades y aborden las desigualdades históricas en el transporte.

Las principales prioridades del Plan de Capital para 2020-2024 son las siguientes:

- **Actualizar las estaciones y mejorar la accesibilidad**
- **Invertir en nuevos autobuses y vagones**
- **Modernizar las señales de las líneas de subterráneos y trenes de cercanía más concurridas**
- **Construir los megaproyectos de la región**
- **Mantener los puentes y los túneles en buen estado de funcionamiento**
- **Mantener las demás infraestructuras de la MTA en buen estado de funcionamiento**

Visite new.mta.info/capital/2020CapitalProgram para obtener más información.



CITY TICKET



CityTicket

CityTickets cuesta \$5 fuera de las horas pico y \$7 durante las horas pico. Son buenos para viajes de ida que comienzan y terminan dentro de la ciudad de Nueva York. (Los pasajeros de LIRR pueden cambiar de tren en Jamaica siempre que continúen sus viajes en la misma dirección).

En LIRR, puede utilizar **CityTicket** para viajes dentro de la Zona 1 o entre las Zonas 1 y 3. En Metro-North, puede utilizar **CityTicket** para viajes entre el Bronx y Manhattan.

Se puede comprar un boleto especial de Far Rockaway en la estación Far Rockaway para viajar entre las estaciones Far Rockaway y LIRR en Manhattan y Brooklyn por el mismo costo que un **CityTicket**.

Cómo comprar un CityTicket

Puede comprar un CityTicket en una taquilla, en una máquina expendedora de boletos o en la aplicación [MTA TrainTime](#) en su teléfono. No todas las estaciones tienen taquillas. Todas las estaciones de la ciudad de Nueva York, excepto Mets-Willets Point, tienen máquinas expendedoras de boletos.

No puede comprar un **CityTicket** a bordo de un tren, a menos que esté ingresando en Mets-Willets Point, o sea una persona mayor o una persona con discapacidad.

Al comprar sus boletos en taquilla o en una máquina expendedora de boletos, se le preguntará su punto de partida y destino. Si su viaje se encuentra dentro de la zona **CityTicket**, tendrá la opción de comprar **CityTicket**.

El boleto Far Rockaway se puede comprar en la estación Far Rockaway o en TrainTime si comparte su ubicación con la aplicación para confirmar que está cerca de la estación.

Los CityTickets se deben utilizar el día de la compra.

Tiene un periodo de gracia que le permite viajar hasta las 4 a.m. del día siguiente para boletos adquiridos el día anterior.

Para obtener más información, visite: new.mta.info/fares/cityticket

Rediseñando la red



4. Presentamos la nueva red

- Tipos de rutas
- Resumen de los cambios propuestos en la red local y exprés de autobuses
- Mejoras en las rutas y beneficios para los clientes
- Cómo hacer comentarios

Presentamos la nueva red



TIPOS DE RUTAS

Actualmente operamos los siguientes tipos de rutas de autobús: local, limitada, servicio de autobús seleccionado y exprés. Tal y como existen en la actualidad, los mapas apenas indican el modelo de servicio que ofrece cada ruta en términos de frecuencia, espaciado entre las paradas y prioridad para los autobuses. Las únicas formas de diferenciar los distintos tipos de rutas y su finalidad son la marca de las rutas **SBS**, los colores del panel de parada de autobús verde o púrpura y el prefijo "**QM**" o "**X**" de rutas exprés.

Para resolver estos problemas, estamos utilizando diferentes tipos de rutas codificadas por colores que se propusieron en el nuevo proyecto de plan. Las llamamos locales, limitadas, rápidas (Rush), **transversales (SBS)** y exprés. Cada uno de estos tipos de ruta sirve para un propósito particular con diferentes directrices para el espaciado de las paradas y las frecuencias de servicio. Al mirar un mapa, los clientes podrán determinar rápidamente cómo estas rutas satisfacen sus necesidades. En la siguiente sección, examinamos estas nuevas soluciones y describiremos el propósito de cada una de ellas.

Etiquetas de rutas

Para las rutas que no seas exprés, utilizamos las etiquetas "**Q**" o "**B**" existentes. Si una ruta propuesta se parece a una ruta existente, hemos mantenido la etiqueta de la ruta existente. Si una ruta propuesta es nueva o demasiado diferente para asignarle una etiqueta existente, le hemos dado un nuevo número "**Q**" o "**B**" (por ejemplo, la propuesta **Q51**). También observará que algunas etiquetas de rutas existentes no están en este plan. Esto no significa que el servicio se suspenda. Eliminaremos el número de la ruta y, en la mayoría de los casos, se sustituirá por una etiqueta de ruta "**Q**" o "**B**" existente o una nueva. Para las rutas exprés, continuamos con el proceso de rediseño de red reciente al reemplazar las etiquetas "**X**" con la etiqueta "**QM**".

Presentamos la nueva red

Tipo de ruta: Local

El propósito de las rutas locales es el de conectar los vecindarios locales, los centros de tránsito clave y los destinos importantes. Para reconocer fácilmente estas rutas en un mapa, se muestran en color verde. Las frecuencias de los servicios suelen depender de la demanda de los pasajeros. La distancia promedio entre las paradas en las rutas locales es de 1,000 y 1,200 pies.

Tipo de ruta: Rápida (Rush)

El propósito de las rutas rápidas (Rush) es el de conectar rápidamente los vecindarios de los distritos de la periferia con las estaciones de subterráneo. Para reconocer fácilmente estas rutas en un mapa, se muestran en color púrpura. Estas rutas recogen pasajeros a nivel local y luego saltan paradas hacia el subterráneo, deteniéndose solo en los principales puntos de transbordo y destinos clave. A lo largo de estos tramos de "paradas limitadas", las rutas rápidas (Rush) tienen un servicio subyacente de rutas locales o limitadas. Estas rutas suelen ser más frecuentes en las horas pico de la mañana y de la tarde de lunes a viernes. La distancia promedio entre las paradas en las rutas rápidas (Rush) es de 1,000 y 1,200 pies.

Tipo de ruta: Limitada

El propósito de las rutas limitadas es el de brindar servicio a los corredores de alta afluencia de público y alta densidad, y conectar rápidamente a través de la ciudad. Para reconocer fácilmente estas rutas en un mapa, se muestran en color rojo. Estas rutas tienen un espacio entre paradas ligeramente más amplio que las rutas locales, pero no tan amplio como las rutas SBS, con paradas situadas en lugares de gran afluencia y en puntos de transbordo y destinos clave. El servicio es frecuente durante todo el día (entre las 6 a.m. y las 9 p.m. de lunes a viernes). La distancia promedio entre las paradas en las rutas limitadas es de 1,200 y 1,500 pies.

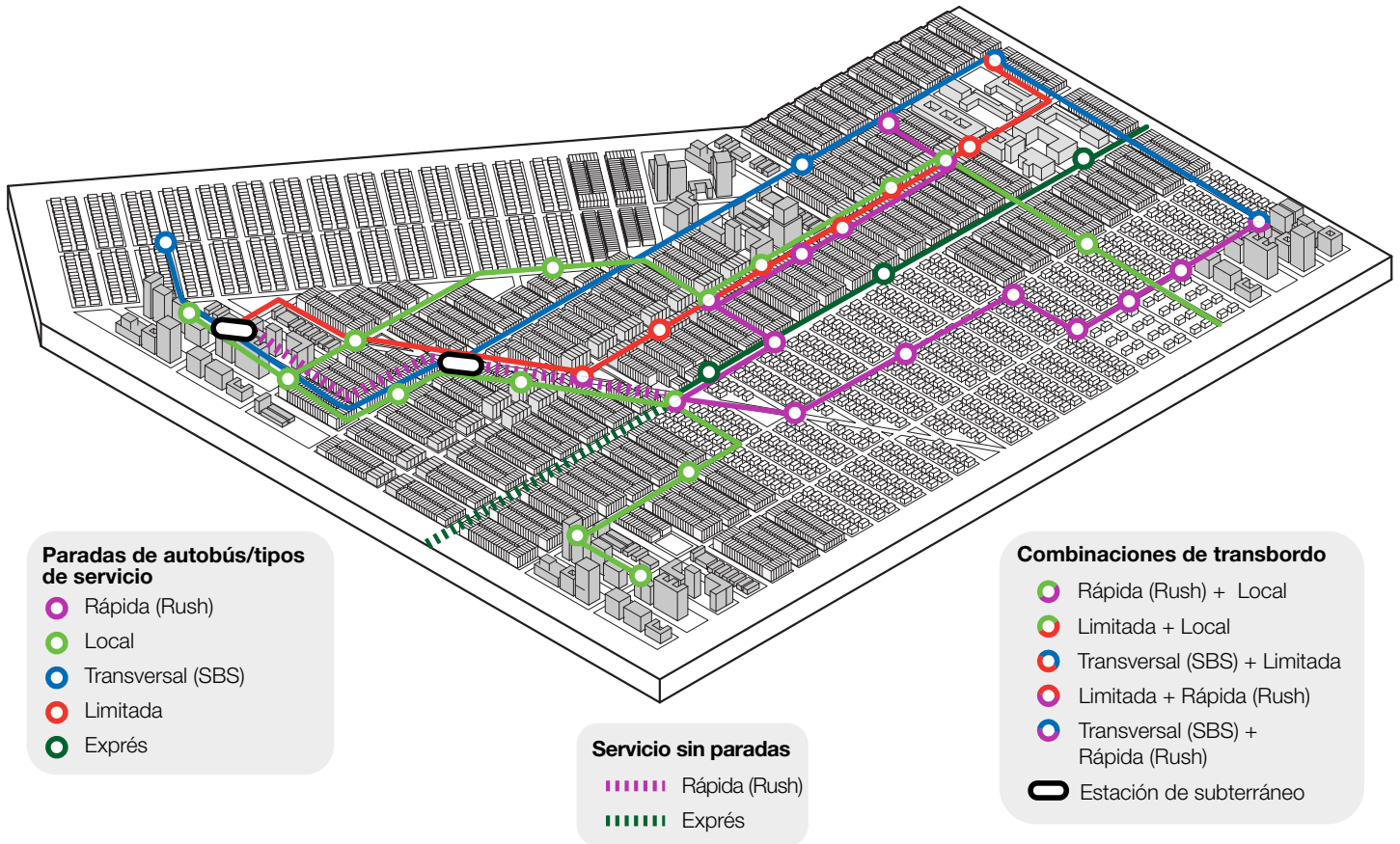
Tipo de ruta: Transversal (SBS)

Las rutas transversales (SBS) conectan toda la ciudad lo más rápido posible entre varios destinos importantes. Para reconocer fácilmente estas rutas en un mapa, se muestran en color azul. Estas rutas tienen la mayor distancia entre las paradas de autobús y la mayoría tienen servicio frecuente durante todo el día (entre las 6:00 a. m. y las 9:00 p. m. de lunes a viernes). Combinadas con las rutas limitadas, ayudan a formar una red central de alta frecuencia. La distancia promedio entre las paradas en las rutas transversales (SBS) es de 1,700 y 2,600 pies.

Tipo de ruta: Exprés

El propósito de las rutas exprés es el de conectar los vecindarios de los distritos con el distrito comercial central de Manhattan con un viaje de un solo asiento. Las rutas exprés utilizan autobuses de línea y tienen una tarifa más alta que las rutas locales debido a la mayor distancia que recorren y al mayor costo operativo. En este plan, mostramos las rutas exprés en cuatro colores diferentes, cada una basada en su destino en Manhattan: púrpura para 6th Avenue, verde claro para 5th Avenue y Madison Avenue, verde oscuro para 3rd Avenue y naranja para el centro. Estas rutas ofrecen en su mayoría un servicio en hora pico con una frecuencia basada en la demanda de los pasajeros. La distancia promedio entre las paradas de las rutas exprés es de aproximadamente 1,600 pies en los vecindarios locales donde prestan servicio, excluyendo los tramos sin parada de la ruta en la autopista.

Presentamos la nueva red













Creación de una red integrada con mejores tipos de rutas

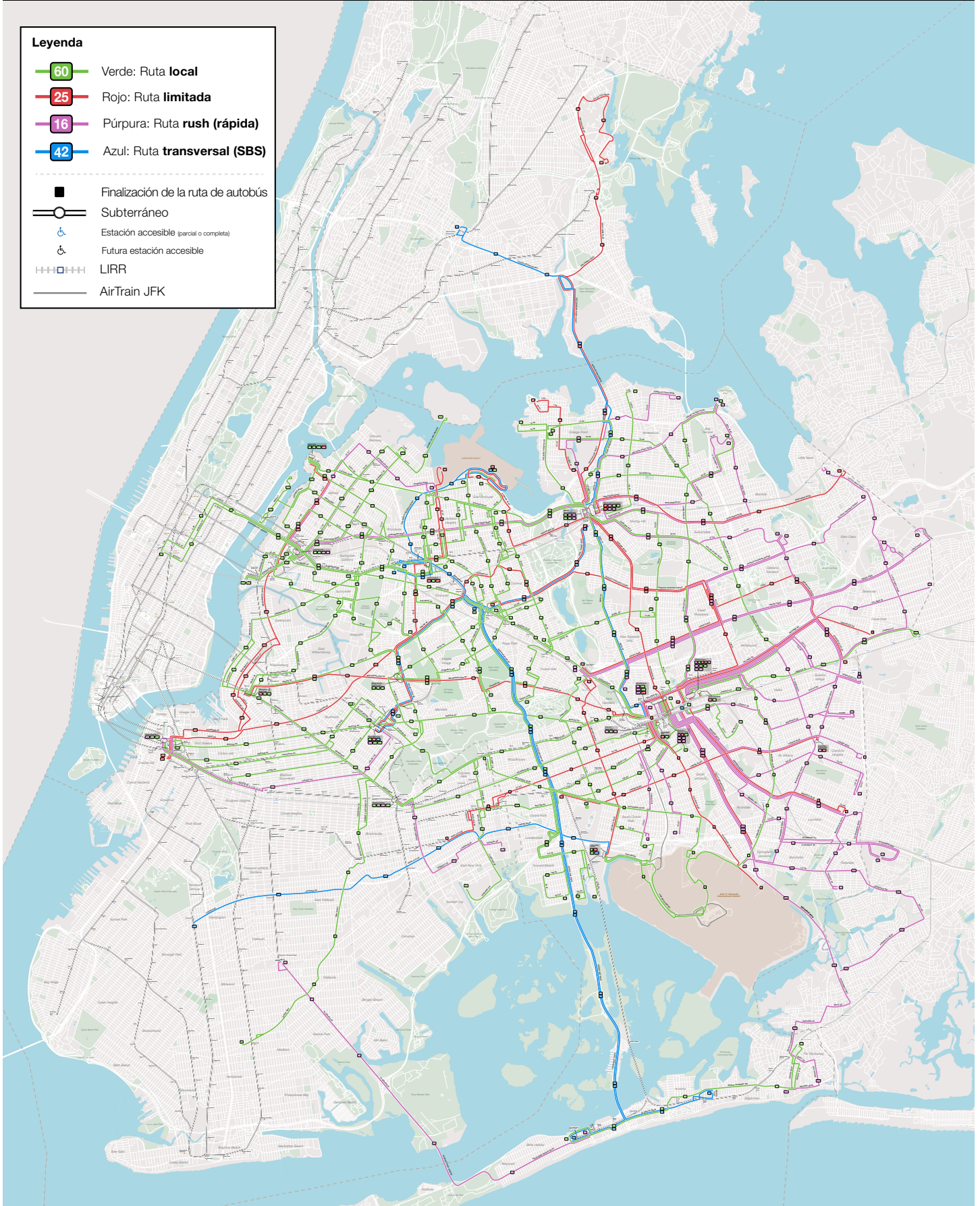
Utilizando estos diferentes conceptos de servicio, construimos una red integrada para satisfacer las diferentes necesidades de nuestros clientes de Queens. Algunos servicios atraviesan corredores largos y rectos, conectando varios centros de actividades a lo largo del camino, mientras que otros servicios son más adecuados para conectar los vecindarios con los principales destinos.

Esta combinación crea una red que funciona mejor en su conjunto y que abre nuevas oportunidades a los residentes y trabajadores de Queens.

Red local de autobuses propuesta

Leyenda

-  Verde: Ruta **local**
-  Rojo: Ruta **limitada**
-  Púrpura: Ruta **rush (rápida)**
-  Azul: Ruta **transversal (SBS)**
-  Finalización de la ruta de autobús
-  Subterráneo
-  Estación accesible (parcial o completa)
-  Futura estación accesible
-  LIRR
-  AirTrain JFK



Presentamos la nueva red

RESUMEN DE LOS CAMBIOS PROPUESTOS EN LA RED LOCAL DE AUTOBUSES

Proponemos una red local de autobuses rediseñada con 91 rutas. A cada ruta se le ha asignado uno de los cuatro tipos de ruta diferentes descritos en la sección anterior y se desglosan de la siguiente manera:

- **41 rutas locales**
- **27 rutas rápidas**
- **18 rutas limitadas**
- **5 rutas transversales (SBS)**

Aunque muchas de las rutas en el plan final propuesto le resultarán familiares, la mayoría de ellas todavía tienen algún tipo de cambio propuesto. El alcance de estos cambios propuestos varía en cada ruta. Algunas rutas tienen extensiones propuestas, otras se reajustan para dar servicio a otras calles, otras se acortan, otras se combinan con otras rutas, otras son rutas nuevas y otras tienen cambios de paradas propuestos. Para contextualizar, también mostraremos ocho rutas locales adicionales que se consideran parte del proyecto de rediseño de red de autobuses de Brooklyn, pero que operan dentro de las fronteras de Queens. La red propuesta incluye aumentos en la red frecuente durante todo el día, que son rutas definidas cada 10 minutos o menos entre las 6 a.m. y las 9 p.m. de lunes a viernes. Actualmente, el 60.1% de la población de Queens se encuentra dentro de un cuarto de milla de un servicio de autobús que forma parte de la red frecuente durante todo el día. La propuesta de plan final amplía este alcance a 200,000 personas más, aumentando el acceso al 68.9% de la población.



Presentamos la nueva red

Mejoras en las rutas y beneficios para los clientes

Cada uno de estos cambios de ruta fue propuesto para responder a una o más prioridades de los clientes (servicio confiable, viajes más rápidos, mejores conexiones y servicio simplificado). Hemos utilizado diferentes estrategias de rediseño de la red globalmente reconocidas y mejoras para lograr estas prioridades, que se describen a continuación. La tabla en la siguiente página resume las mejoras de ruta propuestas para cada ruta.

- **Trazado más directo:** la ruta es más recta, con menos giros y desvíos.
- **Nuevas conexiones:** la ruta crea nuevas conexiones con estaciones del subterráneo, otras rutas de autobús, LIRR o destinos clave.
- **Cubre una brecha en la red de autobuses:** la ruta cubre una brecha existente en la red de autobuses de un vecindario a otro.
- **Mejora en la distancia entre paradas:** la ruta tiene menos paradas, lo que genera un servicio más rápido y confiable.
- **Mejora en la frecuencia:** la ruta tiene un aumento de frecuencia propuesto, al menos en un periodo de tiempo.
- **Menos patrones de ruta:** la ruta tiene menos variaciones o ramificaciones (por ejemplo, la **Q46** propuesta serviría a LIJ Hospital, mientras que la **Q48** propuesta serviría a Glen Oaks).
- **Evita las calles estrechas:** la ruta evita las calles estrechas con problemas conocidos, como el estacionamiento en doble fila.
- **Mejora del acceso conforme a la ADA:** la ruta pasa por una estación de subterráneo accesible conforme a la ADA o amplía el acceso al servicio de autobús donde actualmente hay carencias.
- **Corredor prioritario:** la ruta opera en uno de los corredores clave identificados por el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York en el que se aplicarían tratamientos de calles con prioridad para los autobuses.

Presentamos la nueva red

Resumen de mejoras en las rutas

Ruta propuesta	Rutas más directas	Nuevas conexiones	Mejora en la distancia entre paradas	Mejora en la frecuencia	Menos patrones de ruta	Evita las calles estrechas	Mejoras en el acceso conforme a la ADA	Corredor prioritario del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York
Q1		x	x	x	x			x
Q2			x					x
Q3			x	x				x
Q4			x					x
Q5			x		x			x
Q6			x					x
Q7	x	x	x	x				
Q8	x	x	x				x	x
Q9		x	x					x
Q10	x		x	x	x			
Q11			x	x	x			x
Q12	x	x	x					x
Q13		x	x					x
Q14		x	x					x
Q15			x		x			x
Q16			x					x
Q17			x					x
Q18	x		x	x				
Q19			x					x
Q20			x		x			x
Q22		x	x	x				
Q23	x	x	x	x		x		x
Q24	x		x					
Q25			x					x
Q26	x	x	x	x				x
Q27			x		x			x
Q28			x	x				
Q29			x					
Q30			x		x			x
Q31	x		x					x
Q32	x		x					x
Q33	x		x	x				
Q35	x	x	x	x			x	
Q36			x		x			x
Q37		x	x	x				
Q38			x	x				
Q39	x		x					
Q40			x					x
Q41	x	x	x					x
Q42			x	x				x
Q43			x					x
Q44								x
Q45		x	x	x	x		x	x
Q46			x		x			x

Ruta propuesta	Rutas más directas	Nuevas conexiones	Mejora en la distancia entre paradas	Mejora en la frecuencia	Menos patrones de ruta	Evita las calles estrechas	Mejoras en el acceso conforme a la ADA	Corredor prioritario del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York
Q47	x	x	x					x
Q48			x		x			x
Q49			x					
Q50		x		x				
Q51		x					x	
Q52								x
Q53								x
Q54			x					x
Q55			x					
Q56			x					x
Q58			x					x
Q59	x		x			x		x
Q60	x		x					x
Q61	x	x	x					x
Q62		x	x		x			x
Q63			x					x
Q64			x					
Q65		x	x					x
Q66	x		x				x	x
Q67	x		x	x				
Q68		x	x				x	
Q69	x		x					x
Q70								x
Q72			x	x				x
Q75	x	x	x		x		x	x
Q76	x	x	x	x				x
Q77		x	x	x				x
Q82		x	x					x
Q83			x		x			x
Q84			x					x
Q85			x		x			x
Q86		x	x		x			x
Q87			x		x			x
Q88			x					
Q98	x	x	x	x				x
Q101	x	x	x	x			x	
Q103		x	x	x			x	x
Q104		x	x	x				
Q105	x	x	x				x	
Q110	x	x	x		x			x
Q111			x		x			
Q112		x	x	x			x	
Q114			x	x	x			
Q115			x	x	x			
B53		x	x				x	
B57	x	x	x				x	x
B62	x	x	x	x		x	x	x

Presentamos la nueva red




Cambios propuestos en las frecuencias para una mejor red con servicio frecuente durante todo el día

Además de los cambios en los trazados, proponemos cambios en las frecuencias de toda la red de autobuses. Algunos de estos cambios en las frecuencias se proponen para complementar cambios en los trazados. Otros se proponen para crear una mejor red con servicio frecuente durante todo el día que ofrezca a los clientes más libertad para viajar por el distrito sin tener que mirar el horario. Además, los cuatro tipos de ruta propuestos facilitan a los clientes la comprensión de la frecuencia de su ruta en función de su color.

La tabla de la página siguiente resume los cambios de frecuencia y los cambios en el intervalo de servicio que proponemos por ruta. Esta tabla muestra la frecuencia promedio en minutos que los clientes deberían esperar durante los distintos periodos de tiempo de lunes a viernes por la dirección con mayor tránsito. Las frecuencias que se muestran en verde representan un aumento en comparación con las frecuencias existentes; los que se muestran en amarillo son una disminución. Los aumentos y reducciones de los intervalos de servicio también aparecen en verde y amarillo. Las rutas nuevas aparecen en azul. Los cambios de frecuencia e intervalos propuestos para los sábados y domingos se encuentran en los perfiles de ruta individuales en el siguiente capítulo.

Tabla de frecuencias locales

Ruta propuesta	Horarios de servicio (intervalo)						Existente						Propuesto					
	Noche 12 a.m. - 4 a.m.	Temporano en la mañana 4 a.m. - 6 a.m.	Horas pico en la mañana 6 a.m. - 9 a.m.	Mediodía 9 a.m. - 3 p.m.	Horas pico en la tarde 3 p.m. - 7 p.m.	Noches 7 p.m. - 9 p.m.	Tarde noche 9 p.m. - 12 a.m.	Horarios de servicio (intervalo)	Noche 12 a.m. - 4 a.m.	Temporano en la mañana 4 a.m. - 6 a.m.	Horas pico en la mañana 6 a.m. - 9 a.m.	Mediodía 9 a.m. - 3 p.m.	Horas pico en la tarde 3 p.m. - 7 p.m.	Noches 7 p.m. - 9 p.m.	Tarde noche 9 p.m. - 12 a.m.			
Q1	48	24	9	15	10	11	18	24 horas	34	17	8	10	8	10	16			
Q2	40	17	7	13	8	11	15	24 horas	40	17	7	13	8	11	15			
Q3	27	13	9	12	9	13	18	24 horas	22	12	8	9	9	10	16			
Q4	24	10	4	9	5	6	11	24 horas	22	10	5	10	6	7	15			
Q5	34	10	4	7	3	4	9	24 horas	48	13	6	10	6	9	16			
Q6	30	15	3	7	3	5	12	24 horas	30	20	4	8	4	6	12			
Q7	-	30	7	13	10	20	26	4:10 a.m. - 1:05 a.m.	34	20	5	11	8	15	20			
Q8	-	17	6	11	7	11	23	4:30 a.m. - 12:25 a.m.	-	17	6	7	7	10	23			
Q9	-	12	7	14	9	11	26	5:00 a.m. - 12:55 a.m.	-	12	7	14	9	11	26			
Q10	18	11	4	7	4	5	12	24 horas	18	12	4	6	4	5	12			
Q11	48	20	9	14	10	17	26	24 horas	30	17	8	10	8	12	20			
Q12	34	15	8	10	9	8	10	24 horas	34	15	8	10	9	8	11			
Q13	-	17	7	12	10	12	20	4:40 a.m. - 2:35 a.m.	-	17	7	12	10	12	20			
Q14	-	-	-	-	-	-	-	4:00 a.m. - 1:20 a.m.	-	17	11	14	9	12	18			
Q15	-	15	7	14	9	9	14	5:10 a.m. - 12:55 a.m.	-	15	9	15	10	12	18			
Q16	-	20	8	18	10	15	26	4:45 a.m. - 12:40 a.m.	-	24	9	18	11	15	26			
Q17	30	10	5	6	4	4	8	24 horas	30	10	5	6	4	4	8			
Q18	-	24	9	16	10	24	30	4:00 a.m. - 1:40 a.m.	-	20	9	16	10	17	30			
Q19	-	60	16	20	20	24	60	5:45 a.m. - 9:00 p.m.	-	60	16	20	20	24	60			
Q20	40	15	8	10	6	10	13	24 horas	40	17	8	9	8	13	20			
Q22	-	24	6	6	6	9	18	4:55 a.m. - 1:15 a.m.	-	24	7	7	9	12	18			
Q23	-	20	8	10	6	9	18	4:15 a.m. - 1:20 a.m.	-	20	8	10	6	9	15			
Q24	48	11	7	12	11	17	26	24 horas	48	11	7	12	11	17	26			
Q25	34	12	4	8	5	13	18	24 horas	40	9	4	6	4	10	16			
Q26	-	20	11	-	14	17	-	Solo horas pico	30	12	6	10	6	10	16			
Q27	24	8	3	5	4	4	8	24 horas	30	9	5	4	5	7	11			
Q28	40	17	5	8	6	8	14	24 horas	40	17	5	8	6	8	14			
Q29	-	24	9	16	10	20	30	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	-	24	9	16	10	20	30			
Q30	-	-	9	12	16	17	30	6:20 a.m. - 12:00 a.m.	-	-	6	9	9	15	26			
Q31	-	30	9	13	8	20	26	5:40 a.m. - 11:35 p.m.	-	30	9	12	10	20	30			
Q32	-	40	10	11	9	10	16	4:45 a.m. - 1:25 a.m.	-	30	10	12	10	10	15			
Q33	30	15	6	10	8	8	14	24 horas	30	15	6	10	8	8	14			
Q35	30	30	11	15	10	17	26	24 horas	30	24	11	14	10	17	26			
Q36	-	30	20	30	20	24	-	4:45 a.m. - 8:30 p.m.	-	20	15	30	17	17	30			
Q37	-	20	5	13	7	10	26	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	30	13	5	13	7	10	26			
Q38	-	20	13	20	11	17	30	5:30 a.m. - 12:15 a.m.	-	30	11	18	11	15	26			
Q39	48	24	6	13	9	24	30	24 horas	48	24	6	13	9	24	30			
Q40	48	20	7	13	8	11	20	3:50 a.m. - 2:00 a.m.	48	17	7	14	8	11	20			
Q41	-	24	8	16	9	17	36	5:00 a.m. - 12:55 a.m.	-	20	8	16	10	17	30			
Q42	-	30	12	28	20	30	-	5:20 a.m. - 8:00 p.m.	-	30	11	28	18	30	-			
Q43	34	12	4	7	5	7	13	24 horas	40	13	4	8	6	9	16			


 Aumento de la frecuencia o del intervalo propuesto


 Disminución de la frecuencia o del intervalo propuesto

 Nueva ruta/nueva frecuencia e intervalo propuestos

Tabla de frecuencias locales

Ruta propuesta	Existente										Propuesto																			
	Horarios de servicio (intervalo)					Horarios pico en la mañana					Horarios pico en la tarde					Horarios de servicio (intervalo)					Horarios pico en la mañana					Horarios pico en la tarde				
	Noche 12 a.m. - 4 a.m.	Temporano en la mañana 4 a.m. - 6 a.m.	6 a.m. - 9 a.m.	Mediodía 9 a.m. - 3 p.m.	Horas pico en la tarde 3 p.m. - 7 p.m.	Noches 7 p.m. - 9 p.m.	Tarde noche 9 p.m. - 12 a.m.	Noche 12 a.m. - 4 a.m.	Temporano en la mañana 4 a.m. - 6 a.m.	6 a.m. - 9 a.m.	Mediodía 9 a.m. - 3 p.m.	Horas pico en la tarde 3 p.m. - 7 p.m.	Noches 7 p.m. - 9 p.m.	Tarde noche 9 p.m. - 12 a.m.	Noche 12 a.m. - 4 a.m.	Temporano en la mañana 4 a.m. - 6 a.m.	6 a.m. - 9 a.m.	Mediodía 9 a.m. - 3 p.m.	Horas pico en la tarde 3 p.m. - 7 p.m.	Noches 7 p.m. - 9 p.m.	Tarde noche 9 p.m. - 12 a.m.									
Q44	24 horas	15	6	5	7	7	10	15	6	5	7	7	10	15	6	5	7	7	7	7	7	10								
Q45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
Q46	24 horas	34	12	7	11	8	11	34	12	7	11	8	11	34	12	7	11	8	11	8	11	16								
Q47	5:00 a.m. - 12:30 a.m.	-	13	8	17	9	26	-	13	8	17	9	26	-	13	8	17	9	9	12	26	26								
Q48	5:15 a.m. - 11:00 p.m.	-	15	7	11	9	17	-	15	7	11	9	17	-	15	7	11	9	11	13	20	20								
Q49	4:00 a.m. - 1:40 a.m.	-	9	4	10	5	13	-	9	4	10	5	13	-	9	4	10	5	5	5	13	13								
Q50	3:30 a.m. - 1:15 a.m.	-	20	15	20	15	36	-	20	15	20	15	36	-	20	15	20	15	13	20	23	23								
Q51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
Q52	5:00 a.m. - 12:30 a.m.	-	15	15	19	15	30	-	15	15	19	15	30	-	15	15	19	15	15	15	30	30								
Q53	24 horas	48	17	8	10	9	23	48	17	8	10	9	23	48	17	8	10	9	9	12	23	23								
Q54	24 horas	24	9	8	12	8	18	24	9	8	12	8	18	24	9	8	12	8	8	9	15	15								
Q55	24 horas	48	12	7	14	10	16	48	12	7	14	10	16	48	12	7	14	10	10	13	16	16								
Q56	24 horas	48	13	8	11	13	23	48	13	8	11	13	23	48	13	8	11	13	13	17	23	23								
Q58	24 horas	24	4	3	4	4	9	24	4	3	4	4	9	24	4	3	4	4	6	9	11	11								
Q59	24 horas	40	20	11	18	11	23	40	20	11	18	11	23	40	20	11	18	11	11	17	23	23								
Q60	24 horas	30	17	8	9	8	18	30	17	8	9	8	18	30	17	8	9	9	8	8	18	18								
Q61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
Q62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
Q63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
Q64	24 horas	30	15	4	9	4	13	30	15	4	9	4	13	30	15	4	9	9	6	6	12	12								
Q65	24 horas	34	15	4	8	5	15	34	15	4	8	5	15	34	15	4	8	5	5	9	15	15								
Q66	24 horas	30	15	5	9	6	20	30	15	5	9	6	20	30	15	5	9	17	13	20	30	30								
Q67	3:00 a.m. - 11:10 p.m.	-	24	11	28	15	60	-	24	11	28	15	60	-	24	11	28	14	40	40	60	60								
Q68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
Q69	5:00 a.m. - 1:15 a.m.	-	15	6	9	8	26	-	15	6	9	8	26	-	15	6	9	8	8	13	26	26								
Q70	24 horas	20	13	9	9	8	13	20	13	9	9	8	13	20	13	9	9	9	8	9	13	13								
Q72	4:00 a.m. - 1:20 a.m.	-	30	9	15	14	26	-	30	9	15	14	26	-	30	9	15	14	13	13	26	26								
Q75	5:00 a.m. - 12:30 a.m.	-	15	11	15	15	23	-	15	11	15	15	23	-	15	11	15	16	17	17	23	23								
Q76	5:00 a.m. - 11:05 p.m.	-	30	9	14	12	36	-	30	9	14	12	36	-	30	9	14	12	12	20	36	36								
Q77	5:50 a.m. - 9:30 p.m.	-	20	8	11	8	30	-	20	8	11	8	30	-	20	8	11	8	8	13	30	30								
Q82	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
Q83	24 horas	34	9	4	9	5	12	34	9	4	9	5	12	34	9	4	9	5	5	6	12	12								
Q84	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	-	20	6	14	11	20	-	20	6	14	11	20	-	20	6	14	11	11	13	20	20								
Q85	24 horas	27	9	3	7	4	10	27	9	3	7	4	10	27	9	3	7	4	5	7	14	14								
Q86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
Q87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
Q88	5:35 a.m. - 12:15 a.m.	-	30	5	6	6	20	-	30	5	6	6	20	-	30	5	6	6	6	12	20	20								
Q98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
Q101	24 horas	48	20	13	19	13	30	48	20	13	19	13	30	48	20	13	19	13	10	15	26	26								
Q103	5:40 a.m. - 9:30 p.m.	-	60	16	28	22	30	-	60	16	28	22	30	-	60	16	28	20	20	30	30	30								

 Aumento de la frecuencia o del intervalo propuesto

 Disminución de la frecuencia o del intervalo propuesto


 Nueva ruta/nueva frecuencia e intervalo propuestos

Tabla de frecuencias locales

Ruta propuesta	Existente										Propuesto									
	Horarios de servicio (intervalo)		Noche	Temprano en la mañana	Horas pico en la mañana	Mediodía	Horas pico en la tarde	Noches	Tarde noche	Horarios de servicio (intervalo)		Noche	Temprano en la mañana	Horas pico en la mañana	Mediodía	Horas pico en la tarde	Noches	Tarde noche		
	6:00 a.m. - 11:30 p.m.	12 a.m. - 4 a.m.	4 a.m. - 6 a.m.	6 a.m. - 9 a.m.	9 a.m. - 3 p.m.	3 p.m. - 7 p.m.	7 p.m. - 9 p.m.	9 p.m. - 12 a.m.		5:00 a.m. - 1:00 a.m.	12 a.m. - 4 a.m.	4 a.m. - 6 a.m.	6 a.m. - 9 a.m.	9 a.m. - 3 p.m.	3 p.m. - 7 p.m.	7 p.m. - 9 p.m.	9 p.m. - 12 a.m.			
Q104	-	-	-	18	26	22	30	45	-	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	-	20	15	24	22	30	30			
Q105	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24 horas	48	30	15	20	22	30	30			
Q110	24 horas	30	20	5	10	7	12	20	-	24 horas	34	17	7	10	8	13	20			
Q111	24 horas	30	12	4	6	4	8	13	-	24 horas	30	15	6	12	7	12	20			
Q112	5:20 a.m. - 12:00 a.m.	-	30	8	14	10	24	30	-	5:20 a.m. - 12:00 a.m.	-	20	9	12	10	24	30			
Q114	24 horas	48	24	20	23	13	24	18	-	24 horas	30	20	9	10	7	10	16			
Q115	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24 horas	60	20	8	11	9	10	26			
B53	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24 horas	-	20	15	30	15	30	30			
B57	4:00 a.m. - 1:00 a.m.	-	17	13	16	16	24	30	-	4:05 a.m. - 1:00 a.m.	-	17	13	16	16	24	30			
B62	24 horas	30	15	8	15	13	15	20	-	24 horas	30	15	8	10	10	10	20			

*Las frecuencias en esta tabla indican cuán a menudo está programado que el autobús llegue en promedio por la dirección con mayor tránsito.

**Ver los perfiles de las rutas individuales en la segunda mitad de este documento para las frecuencias e intervalos de fin de semana propuestos.

 Aumento de la frecuencia o del intervalo propuesto


 Disminución de la frecuencia o del intervalo propuesto


 Nueva ruta/nueva frecuencia e intervalo propuestos


Red frecuente propuesta con operación todo el día

Leyenda

Frecuencia mínima de lunes a viernes, entre las 6 a.m. y las 9 p.m.

 Frecuencia combinada de ruta/corredor principal de 10 minutos o menos

 Otras rutas o corredores

 Finalización de la ruta de autobús Subterráneo

 Estación accesible (parcial o completa)

 Futura estación accesible

 LIRR

 AirTrain JFK



Frecuencia de red propuesta

Leyenda

Frecuencia mínima de lunes a viernes, entre las 6 a.m. y las 9 p.m.

- 60** 10 minutos o menos
- 53** 15 minutos o menos
- 16** 20 minutos o menos
- 42** 30 minutos o menos

■ Finalización de la ruta de autobús
○ Subterráneo

♿ Estación accesible (parcial o completa)
♿ Futura estación accesible

||||| LIRR








— AirTrain JFK



Red nocturna propuesta

Legenda

Red de autobuses nocturna propuesta:

-  Red nocturna
-  Finalización de la ruta de autobús
-  Subterráneo
-  Estación accesible (parcial o completa)
-  Futura estación accesible
-  LIRR
-  AirTrain JFK



Presentamos la nueva red

Mejora de los viajes interdistritales

Una de las prioridades de los clientes para el rediseño de la red de autobuses es crear mejores conexiones. Esto incluye la mejora de las conexiones interdistritales de autobús entre Queens, Brooklyn y el Bronx. En el plan final propuesto, hemos propuesto rutas nuevas y modificadas que ofrecen varias conexiones directas entre Queens y otros distritos. Hemos trabajado estrechamente con los equipos de rediseño de la red de autobuses del Bronx y de Brooklyn para coordinar las propuestas de mejora del servicio interdistrital.

Servicio interdistrital Queens-Brooklyn











El servicio interdistrital es exactamente lo que parece: un servicio de autobús que puede llevar a un cliente de un distrito a otro sin un transbordo a otra ruta o medio. Como cualquier neoyorquino sabe, Queens comparte terreno con Brooklyn y, a menudo, hemos oído que viajar en autobús entre los dos distritos es difícil. Para solucionar este problema, los equipos de rediseño de la red de autobuses de Queens y Brooklyn han realizado un esfuerzo concertado para mejorar los viajes en autobús entre estos dos distritos. En esta propuesta, compartimos estas rutas interdistritales mejoradas entre Brooklyn y Queens. Dado que estos cambios afectarían tanto a los pasajeros de Brooklyn como a los de Queens, le daremos a los usuarios de ambos distritos la oportunidad de sopesar estas nuevas conexiones.

Las rutas interdistritales que se muestran en el nuevo proyecto de plan publicado en marzo de 2022 también se incluyeron en el proyecto de plan de rediseño de la red de autobuses de Brooklyn publicado en diciembre de 2022. En el plan final propuesto de Queens, hemos realizado modificaciones a algunas de estas rutas en función de los comentarios de los pasajeros de Queens. Queremos asegurar a los clientes que estas propuestas de rutas no se considerarán "definitivas" hasta que los clientes de Brooklyn y Queens hayan tenido la oportunidad de expresar sus opiniones como parte de ambos planes. Estas rutas pueden recibir modificaciones adicionales según los comentarios del proceso de extensión de Brooklyn.

Instamos a los clientes a enviar sus comentarios a través de nuestro portal de comentarios o a través de Remix. En la siguiente sección se ofrece más información sobre cómo hacer comentarios.

Red interdistrital propuesta

Legenda

-  Verde: Ruta **local**
-  Rojo: Ruta **limitada**
-  Púrpura: Ruta **rush (rápida)**
-  Azul: Ruta **transversal (SBS)**
-  Finalización de la ruta de autobús
-  Subterráneo
-  Estación accesible (parcial o completa)
-  Futura estación accesible
-  LIRR
-  AirTrain JFK



Resumen de los cambios propuestos en la red exprés de autobuses

La red exprés de autobuses ha sido rediseñada para ajustarse mejor a los patrones de uso existentes, eliminar partes infrautilizadas de la red y proporcionar nuevas oportunidades de acceso desde diferentes partes de Queens a Manhattan. Aunque la mayoría de las rutas exprés propuestas le resultarán familiares, en algunas se han propuesto cambios para ofrecer un servicio más directo y eficiente hacia y desde Manhattan.

Proponemos un total de 30 rutas exprés en el plan final propuesto:

- Una nueva ruta exprés, la **QM65**, daría servicio al sureste de Queens, desde Laurelton y Rochdale hasta el centro de Manhattan.
- Proponemos discontinuar la **QM3** debido a que tiene el menor número de pasajeros del sistema.
- Hemos propuesto eliminar el servicio duplicado de las rutas que viajan a lo largo de Union Turnpike, y llevar esas rutas a la autopista más rápidamente.
- Las rutas exprés restantes no han cambiado o contienen cambios menores en las rutas, como pequeñas extensiones, acortamientos o realineamientos.

Las rutas del mapa exprés están codificadas por colores según su destino en Manhattan para mejorar la legibilidad y la facilidad de uso: púrpura para 6th Avenue, verde claro para 5th Avenue y Madison Avenue, verde oscuro para 3rd Avenue y naranja para el centro.











Cambios propuestos en la frecuencia de las rutas exprés

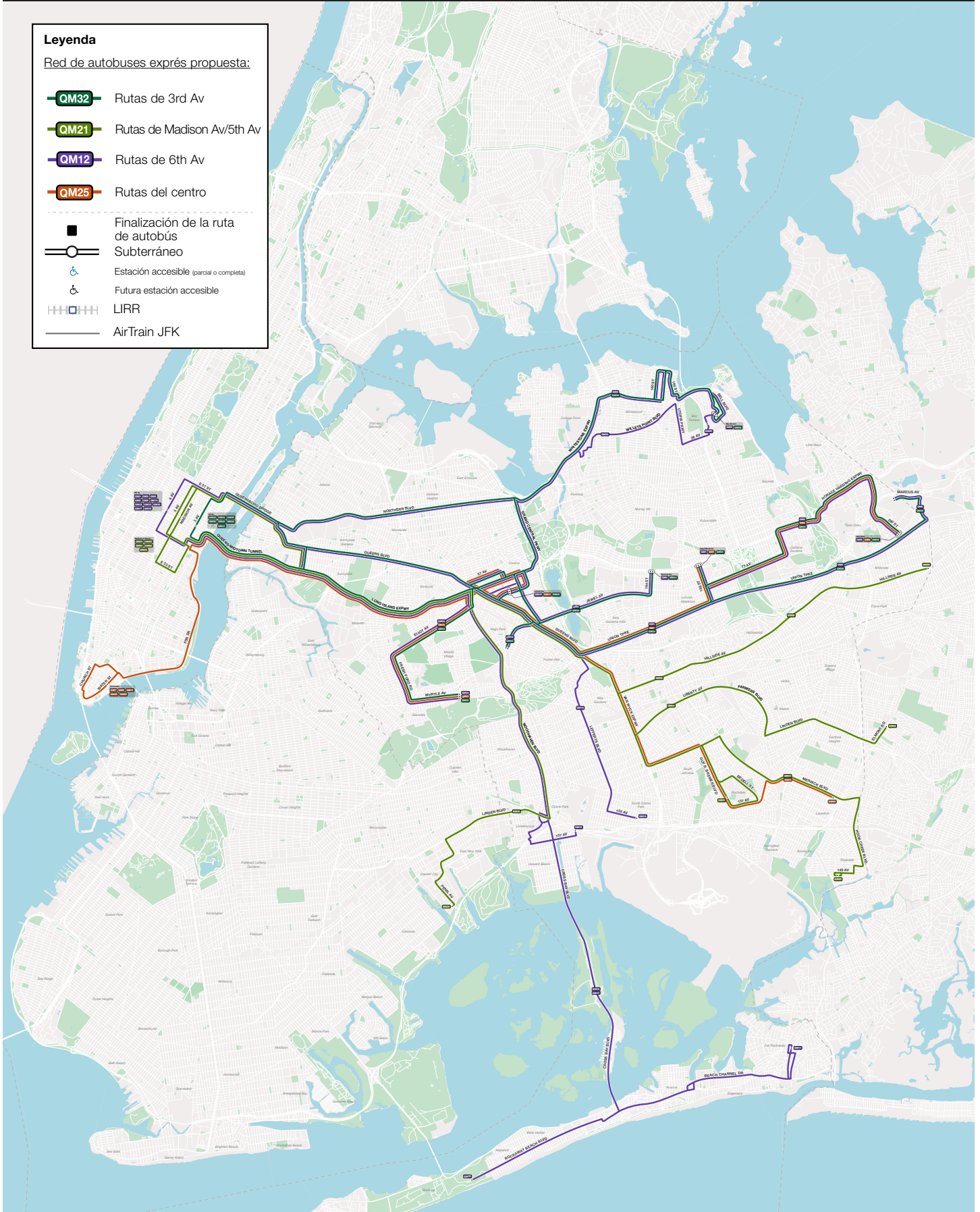
También proponemos cambios en las frecuencias y en los intervalos de servicio de las rutas exprés. Mientras que algunas rutas exprés operan cerca de su capacidad en algunos viajes, muchos viajes están infrautilizados, especialmente durante los mediodías de lunes a viernes y los fines de semana. Proponemos reducir el servicio donde la cantidad de pasajeros es más baja para poder reinvertir el servicio donde se necesita. La tabla de la página 53 resume nuestras propuestas de frecuencia de lunes a viernes para rutas exprés. Los cambios de frecuencia e intervalos propuestos para los sábados y domingos se encuentran en los perfiles de ruta individuales en el siguiente capítulo.

Red de autobuses exprés propuesta

Leyenda

Red de autobuses exprés propuesta:

-  Rutas de 3rd Av
 -  Rutas de Madison Av/5th Av
 -  Rutas de 6th Av
 -  Rutas del centro
-
-  Finalización de la ruta de autobús
 -  Subterráneo
 -  Estación accesible (parcial o completa)
 -  Futura estación accesible
 -  LIRR
 -  AirTrain JFK



Cambios propuestos en frecuencias e intervalos de las rutas expres* solo de lunes a viernes*


Ruta propuesta	Existente										Propuesto											
	Horarios de servicio (intervalo)		Noche	Temprano en la mañana	Horas pico en la mañana	Mediodía	Horas pico en la tarde	Noches	Tarde noche	Horarios de servicio (intervalo)		Noche	Temprano en la mañana	Horas pico en la mañana	Mediodía	Horas pico en la tarde	Noches	Tarde noche				
	12 a.m. - 4 a.m.	4 a.m. - 6 a.m.	4 a.m. - 6 a.m.	6 a.m. - 9 a.m.	9 a.m. - 3 p.m.	3 p.m. - 7 p.m.	7 p.m. - 9 p.m.	9 p.m. - 12 a.m.	12 a.m. - 4 a.m.	4 a.m. - 6 a.m.	6 a.m. - 9 a.m.	9 a.m. - 3 p.m.	3 p.m. - 7 p.m.	7 p.m. - 9 p.m.	9 p.m. - 12 a.m.	4 a.m. - 6 a.m.	6 a.m. - 9 a.m.	9 a.m. - 3 p.m.	3 p.m. - 7 p.m.	7 p.m. - 9 p.m.	9 p.m. - 12 a.m.	
QM1	Hacia el oeste: 6:10 a.m. - 8:40 a.m. Hacia el este: 4:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	20	-	30	60	-	-	Hacia el oeste: 6:10 a.m. - 8:40 a.m. Hacia el este: 4:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	20	-	30	60	-	-	-	-	-	-
QM2	Hacia el oeste: 5:45 a.m. - 9:00 p.m. Hacia el este: 8:15 a.m. - 11:00 p.m.	-	-	12	30	17	24	60	-	Hacia el oeste: 5:45 a.m. - 9:00 p.m. Hacia el este: 8:15 a.m. - 11:00 p.m.	-	-	14	51	18	24	60	-	-	-	-	60
QM3		-	-	40	-	40	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QM4	Hacia el oeste: 5:45 a.m. - 11:00 p.m. Hacia el este: 9:50 a.m. - 11:50 p.m.	-	-	23	60	34	60	60	-	Hacia el oeste: 5:45 a.m. - 11:00 p.m. Hacia el este: 9:50 a.m. - 11:50 p.m.	-	-	26	60	34	60	60	-	-	-	-	60
QM5	Hacia el oeste: 5:10 a.m. - 9:00 p.m. Hacia el este: 8:45 a.m. - 12:00 a.m.	-	-	12	30	14	24	60	-	Hacia el oeste: 5:10 a.m. - 9:00 p.m. Hacia el este: 8:45 a.m. - 12:00 a.m.	-	-	13	51	14	30	60	-	-	-	-	60
QM6	Hacia el oeste: 5:45 a.m. - 9:30 p.m. Hacia el este: 8:05 a.m. - 12:30 a.m.	-	-	16	60	30	40	60	-	Hacia el oeste: 5:45 a.m. - 9:30 p.m. Hacia el este: 8:05 a.m. - 12:30 a.m.	-	-	16	45	30	40	60	-	-	-	-	60
QM7	Hacia el oeste: 5:40 a.m. - 9:20 a.m. Hacia el este: 2:15 p.m. - 7:15 p.m.	-	-	11	-	27	60	-	-	Hacia el oeste: 5:40 a.m. - 9:20 a.m. Hacia el este: 2:15 p.m. - 7:15 p.m.	-	-	11	-	27	60	-	-	-	-	-	-
QM8	Hacia el oeste: 5:57 a.m. - 7:37 a.m. Hacia el este: 4:35 p.m. - 7:30 p.m.	-	-	15	-	18	30	-	-	Hacia el oeste: 5:57 a.m. - 7:37 a.m. Hacia el este: 4:35 p.m. - 7:30 p.m.	-	-	13	-	18	30	-	-	-	-	-	-
QM10	Hacia el oeste: 6:30 a.m. - 10:00 a.m. Hacia el este: 3:45 p.m. - 6:45 p.m.	-	-	36	-	34	-	-	-	Hacia el oeste: 6:30 a.m. - 10:00 a.m. Hacia el este: 3:45 p.m. - 6:45 p.m.	-	-	36	-	40	-	-	-	-	-	-	-
QM11	Hacia el oeste: 6:30 a.m. - 9:30 a.m. Hacia el este: 3:40 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	18	-	30	60	-	-	Hacia el oeste: 6:30 a.m. - 9:30 a.m. Hacia el este: 3:40 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	18	-	30	60	-	-	-	-	-	-
QM12	Hacia el oeste: 6:30 a.m. - 10:00 a.m. Hacia el este: 3:50 p.m. - 6:50 p.m.	-	-	26	-	34	-	-	-	Hacia el oeste: 6:30 a.m. - 10:00 a.m. Hacia el este: 3:50 p.m. - 6:50 p.m.	-	-	30	-	48	-	-	-	-	-	-	-
QM15	Hacia el oeste: 5:40 a.m. - 6:00 p.m. Hacia el este: 10:00 a.m. - 11:15 p.m.	-	-	9	60	15	40	60	-	Hacia el oeste: 5:40 a.m. - 6:00 p.m. Hacia el este: 10:00 a.m. - 11:15 p.m.	-	-	9	51	18	40	60	-	-	-	-	60
QM16	Hacia el oeste: 5:47 a.m. - 7:54 a.m. Hacia el este: 3:50 p.m. - 6:40 p.m.	-	-	15	-	27	-	-	-	Hacia el oeste: 5:47 a.m. - 7:54 a.m. Hacia el este: 3:50 p.m. - 6:40 p.m.	-	-	15	-	34	-	-	-	-	-	-	-
QM17	Hacia el oeste: 5:45 a.m. - 8:00 a.m. Hacia el este: 3:30 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	26	-	30	60	-	-	Hacia el oeste: 5:45 a.m. - 8:00 a.m. Hacia el este: 3:30 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	30	-	34	60	-	-	-	-	-	-
QM18	Hacia el oeste: 6:30 a.m. - 8:30 a.m. Hacia el este: 4:35 p.m. - 6:35 p.m.	-	-	36	-	36	-	-	-	Hacia el oeste: 6:30 a.m. - 8:30 a.m. Hacia el este: 4:35 p.m. - 6:35 p.m.	-	-	36	-	36	-	-	-	-	-	-	-
QM20	Hacia el oeste: 5:45 a.m. - 8:30 p.m. Hacia el este: 9:00 a.m. - 11:30 p.m.	-	-	11	40	16	40	60	-	Hacia el oeste: 5:45 a.m. - 8:30 p.m. Hacia el este: 9:00 a.m. - 11:30 p.m.	-	-	13	51	18	40	60	-	-	-	-	60
QM21	Hacia el oeste: 6:00 a.m. - 9:00 a.m. Hacia el este: 4:10 p.m. - 9:10 p.m.	-	-	30	-	30	60	60	-	Hacia el oeste: 6:00 a.m. - 9:00 a.m. Hacia el este: 4:10 p.m. - 9:10 p.m.	-	-	36	-	36	60	60	-	-	-	-	60
QM24	Hacia el oeste: 6:08 a.m. - 8:48 a.m. Hacia el este: 3:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	14	-	34	60	-	-	Hacia el oeste: 6:08 a.m. - 8:48 a.m. Hacia el este: 3:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	15	-	30	60	-	-	-	-	-	-
QM25	Hacia el oeste: 6:00 a.m. - 8:25 a.m. Hacia el este: 3:30 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	18	-	34	60	-	-	Hacia el oeste: 6:00 a.m. - 8:25 a.m. Hacia el este: 3:30 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	20	-	30	-	-	-	-	-	-	-
QM31	Hacia el oeste: 7:05 a.m. - 8:45 a.m. Hacia el este: 4:15 p.m. - 6:45 p.m.	-	-	20	-	30	-	-	-	Hacia el oeste: 7:05 a.m. - 8:45 a.m. Hacia el este: 4:15 p.m. - 6:45 p.m.	-	-	20	-	30	-	-	-	-	-	-	-
QM32	Hacia el oeste: 6:30 a.m. - 9:30 a.m. Hacia el este: 8:00 a.m. - 7:00 p.m.	-	-	16	-	23	60	-	-	Hacia el oeste: 6:30 a.m. - 9:30 a.m. Hacia el este: 8:00 a.m. - 7:00 p.m.	-	-	23	-	20	60	-	-	-	-	-	-
QM34	Hacia el oeste: 6:05 a.m. - 9:00 a.m. Hacia el este: 3:30 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	16	-	22	60	-	-	Hacia el oeste: 6:05 a.m. - 9:00 a.m. Hacia el este: 3:30 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	18	-	27	60	-	-	-	-	-	-

Cambios propuestos en frecuencias e intervalos de las rutas exprés

Ruta propuesta	Existente						Propuesto							
	Horarios de servicio (intervalo)		Noche	Temprano en la mañana	Mediodía	Horas pico en la tarde	Tarde noche	Horarios de servicio (intervalo)		Noche	Temprano en la mañana	Mediodía	Horas pico en la tarde	Noches
	Hacia el oeste: 6:10 a.m. - 8:55 a.m. Hacia el este: 4:00 p.m. - 7:00 p.m.	12 a.m. - 4 a.m.	4 a.m. - 6 a.m.	9 a.m. - 3 p.m.	3 p.m. - 7 p.m.	7 p.m. - 9 p.m.	9 p.m. - 12 a.m.	Hacia el oeste: 6:10 a.m. - 8:55 a.m. Hacia el este: 4:00 p.m. - 7:00 p.m.	12 a.m. - 4 a.m.	4 a.m. - 6 a.m.	9 a.m. - 3 p.m.	3 p.m. - 7 p.m.	7 p.m. - 9 p.m.	9 p.m. - 12 a.m.
QM35	Hacia el oeste: 6:10 a.m. - 8:55 a.m. Hacia el este: 4:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	-	30	60	-	Hacia el oeste: 6:10 a.m. - 8:55 a.m. Hacia el este: 4:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	-	30	60	-
QM36	Hacia el oeste: 6:40 a.m. - 7:45 a.m. Hacia el este: 5:15 p.m. - 6:20 p.m.	-	-	-	30	-	-	Hacia el oeste: 6:40 a.m. - 7:45 a.m. Hacia el este: 5:20 p.m. - 6:30 p.m.	-	-	-	30	-	-
QM40	Hacia el oeste: 6:45 a.m. - 8:45 a.m. Hacia el este: 4:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	-	30	60	-	Hacia el oeste: 6:45 a.m. - 8:45 a.m. Hacia el este: 4:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	-	45	60	-
QM42	Hacia el oeste: 7:00 a.m. - 8:45 a.m. Hacia el este: 4:40 p.m. - 7:10 p.m.	-	-	-	36	60	-	Hacia el oeste: 7:00 a.m. - 8:50 a.m. Hacia el este: 4:40 p.m. - 7:10 p.m.	-	-	-	45	60	-
QM44	Hacia el oeste: 6:50 a.m. - 9:20 a.m. Hacia el este: 4:35 p.m. - 6:05 p.m.	-	-	-	45	-	-	Hacia el oeste: 6:50 a.m. - 9:20 a.m. Hacia el este: 4:35 p.m. - 6:05 p.m.	-	-	-	45	-	-
QM63	Hacia el oeste: 5:21 a.m. - 8:10 a.m. Hacia el este: 3:49 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	-	18	60	-	Hacia el oeste: 5:20 a.m. - 8:15 a.m. Hacia el este: 3:50 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	-	20	60	-
QM64	Hacia el oeste: 5:50 a.m. - 8:15 a.m. Hacia el este: 4:15 p.m. - 6:40 p.m.	-	-	-	30	-	-	Hacia el oeste: 5:50 a.m. - 8:10 a.m. Hacia el este: 4:15 p.m. - 6:40 p.m.	-	-	-	30	-	-
QM65	-	-	-	-	-	-	-	Hacia el oeste: 5:40 a.m. - 8:40 a.m. Hacia el este: 4:00 p.m. - 6:30 p.m.	-	-	-	-	-	-
QM68	Hacia el oeste: 6:02 a.m. - 9:00 a.m. Hacia el este: 4:05 p.m. - 7:30 p.m.	-	-	-	23	30	-	Hacia el oeste: 6:00 a.m. - 9:00 a.m. Hacia el este: 4:05 p.m. - 7:30 p.m.	-	-	-	23	30	-

*Las frecuencias en esta tabla indican cuán a menudo está programado que el autobús llegue en promedio por la dirección con mayor tránsito al punto de carga máxima.

**Ver los perfiles de las rutas individuales en la segunda mitad de este documento para las frecuencias e intervalos de fin de semana propuestos.

 Aumento de la frecuencia o del intervalo propuesto

 Disminución de la frecuencia o del intervalo propuesto

 Nueva ruta/nueva frecuencia e intervalos propuestos

Presentamos la nueva red

CÓMO HACER COMENTARIOS

Los cambios propuestos en este informe están diseñados para continuar el importante debate necesario para diseñar una red de autobuses que mejore el servicio de autobuses para Queens. Creemos que hemos llegado a una nueva red de autobuses que aborda muchas de las principales inquietudes de los clientes que hemos escuchado. Sin embargo, este plan aún no es definitivo. El rediseño de toda una red de autobuses es un esfuerzo de colaboración en el que intervienen las opiniones de los clientes durante todo el proceso; de ahí el título, plan final **propuesto**.

Consulte la página 9 para conocer todas las formas en que puede participar en el proyecto y proporcionar sus comentarios al equipo del proyecto o visite el micrositio del proyecto en new.mta.info/project/queens-bus-network-redesign.



Presentamos la nueva red



5. Propuestas de rutas individuales

- Lectura de los perfiles de ruta
- Cómo encontrar su nueva ruta
- Mapas de zona
- Perfiles de las rutas
- Anexo: Glosario de términos

Propuestas de rutas individuales

LECTURA DE LOS PERFILES DE RUTA

El siguiente capítulo de este informe contiene perfiles detallados de cada ruta de la red de autobuses de Queens propuesta. Cada perfil incluye:

- El tipo de ruta propuesto: transversal (SBS), limitada, rápida (Rush), local o exprés
- Una descripción detallada de los cambios de ruta propuestos
- Las mejoras de ruta propuestas asociadas a los cambios
- Destinos de la ruta
- Distancia promedio entre paradas propuesta versus existente
- Frecuencia y alcance del servicio propuesto versus existente
- Longitud de la ruta propuesta
- Propuesta de conexiones de subterráneo y autobús
- Qué ruta(s) sirve(n) actualmente a la zona
- Si la ruta se dirige por un corredor prioritario
- Un mapa de la ruta propuesta, que muestra exactamente dónde se añade o se interrumpe el servicio propuesto, junto con recuadros que expliquen las rutas que sustituirán a los segmentos interrumpidos
- Una lista de paradas que muestre las paradas que servirá la ruta propuesta y las que se propone eliminar, como parte del esfuerzo de equilibrio de las paradas de autobús

Cada perfil enumera las rutas existentes a las que está asociada la ruta propuesta. Por ejemplo, el perfil de ruta de la Q1 propuesta indica que sus zonas de servicio están actualmente atendidas por la Q1 en la red existente. Algunas de las rutas actuales se han sustituido por otras nuevas, pero se siguen cubriendo gran parte de las mismas zonas. Por lo tanto, aunque una ruta existente no aparezca en el plan propuesto, eso no significa que ese servicio haya desaparecido. Puede que se llame de otra manera y tenga un aspecto diferente.

Hay nueve perfiles de rutas del Proyecto de Plan de Rediseño de Autobuses de Brooklyn incluidos para contextualizar al final de este capítulo, ya que pasan por Queens. La mayoría de los mismos elementos están incluidos en los perfiles de rutas. Los cambios en el servicio de autobuses en Brooklyn se están revisando y cualquier cambio a las propuestas se publicará en el Plan Final Propuesto para el Rediseño de la Red de Autobuses de Brooklyn, que se publicará en 2024.

Lectura de los perfiles de ruta

Nombre y descripción de la ruta

Enumera los corredores con servicio o viajes con rutas en vecindarios entre rutas existentes que ofrecen un servicio similar y rutas nuevas relacionadas

Caja con características de ruta

Incluye longitud de ruta (promedio de ambos sentidos en millas) y espaciado promedio de las paradas (en pies).

Caja de conexiones propuestas

Enumera las oportunidades de transbordo a rutas de autobuses, líneas de subterráneo y LIRR (si aplican) a lo largo de la ruta

Pie de página para dejar comentarios

Incluye un micrositio con acceso al portal de comentarios y un enlace al Remix del plan final propuesto, una herramienta cartográfica interactiva basada en la web, que cuenta con una función de comentarios geográficos para los comentarios específicos de las rutas.

Cinta de tipo de ruta

Indica si la ruta propuesta provee servicio local, rápido (Rush), limitado, transversal (SBS) o exprés

Casillas de tipo de cambio

Caja de mejoras en las rutas

Contiene un resumen de puntos sobre las mejoras de rediseño relevantes a la propuesta

Resumen de la ruta propuesta

Contiene una descripción detallada de los cambios de ruta, paradas y horarios propuestos.

LIMITED

Q1

Hillside Avenue

Service between Queens Village - Bellerose and Jamaica
Existing routes: Q1

ROUTE LENGTH
Existing: 4.3 miles
Proposed: 5.4 miles

AVERAGE STOP SPACING
Existing: 756 feet
Proposed: 1361 feet

PROPOSED ROUTE SUMMARY

The proposed Q1 would be extended further west along Hillside Av to provide continuous all-day frequent service along the entire Hillside Av corridor from Bellerose to Sutphin Bl/Jamaica Av. The proposed Q1 would terminate on Braddock Av at its eastern end and on Sutphin Bl/ Jamaica Av at its western end. Service on the existing Springfield Bl branch would be provided by the proposed Q36.

As a Limited route, stops would be spaced slightly further apart than Local routes to improve speed and reliability, but still within reasonable walking distance.

As the new main Hillside Av route, the Q1 would receive a significant frequency increase and would operate 24 hours on weekdays and weekends.

Route Improvements

- New connections
- Improved stop spacing
- Improved frequency
- Fewer route patterns
- Improved ADA access
- NYC DOT Priority Corridor

PROPOSED CONNECTIONS

Bus
Q6, Q8, Q9, Q17, Q20, Q24, Q25, Q26, Q30, Q31, Q38, Q40, Q41, Q43, Q44, Q54, Q55, Q56, Q60, Q65, Q78, Q77, Q78, Q82, Q83, Q88, Q110, Q111, Q112

Train
●●●●●
LIRR

PROPOSED FREQUENCY* AND HOURS OF OPERATION

	WEEKDAY	Overnight	Early Morning	AM Peak	Midday	PM Peak	Evening	Late Evening
EXISTING	24 hours	48	24	9	15	11	10	16
PROPOSED	24 hours	34	15	5	8	5	8	15
	SATURDAY	Overnight	Early Morning	AM Peak	Midday	PM Peak	Evening	Late Evening
EXISTING	24 hours	48	40	15	15	14	15	20
PROPOSED	24 hours	30	20	10	10	10	12	18
	SUNDAY	Overnight	Early Morning	AM Peak	Midday	PM Peak	Evening	Late Evening
EXISTING	24 hours	40	40	23	20	20	20	23
PROPOSED	24 hours	40	30	15	15	15	15	23

*Frequencies indicate how often the bus comes on average in the peak direction, in minutes. Frequencies are calculated at the Max Load Point.

Provide Feedback Interactive Map: xtremixmappgoeshere1x.com
MTA Website: www.mta.info/queensbusredesign

Queens Bus Network Redesign Proposed Final Plan | 1

Tabla de frecuencia e intervalos propuestos

Las frecuencias indican cuán a menudo pasa el autobús en promedio por la dirección con mayor tránsito, en el punto de carga máxima.

Las rutas de Queens tienen diferentes intervalos de frecuencia que las rutas de Brooklyn:

Queens:

- Durante la noche (de 12 a.m. a 4 a.m.), temprano en la mañana (de 4 a.m. a 6 a.m.), horas pico por la mañana (de 6 a.m. a 9 a.m.), mediodía (de 9 a.m. a 3 p.m.), horas pico por la tarde (de 3 p.m. a 7 p.m.), tarde (de 7 p.m. a 9 p.m.), tarde en la noche (9 p.m.-12 a.m.)

Brooklyn:

- De lunes a viernes: Horas pico por la mañana (6 a.m. a 9 a.m.), mediodía (9 a.m. a 2 p.m.), horas pico por la tarde (2 p.m. a 6 p.m.), temprano en la tarde (6 p.m. a 8 p.m.), tarde en la noche (8 p.m. a 12 p.m.)
- Fin de semana: Temprano en la mañana (6 a.m. a 9 a.m.), mañana (9 a.m. a 12 p.m.), mediodía (12 p.m. a 5 p.m.), temprano en la tarde (5 p.m. a 8 p.m.), tarde en la noche (8 p.m. a 12 p.m.)

Lectura de los perfiles de ruta

Las siguientes tablas muestran cómo se relacionan las rutas propuestas con las rutas existentes. Basándose en su ruta actual, puede utilizar esta tabla para encontrar cuál de las rutas propuestas se aplica a usted.

Por ejemplo, si actualmente viaja en la **Q85** desde Rosedale, su nueva ruta sería la **Q86**.



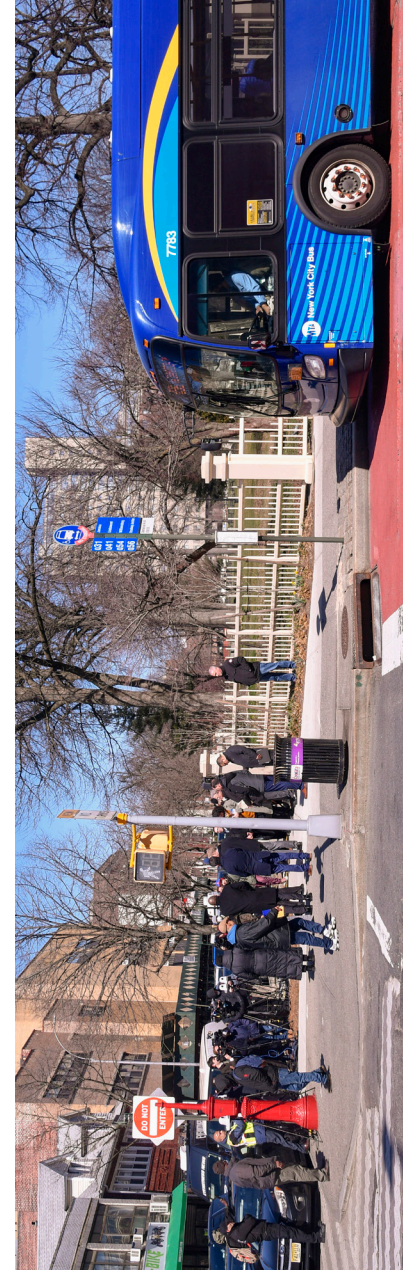
Local

Ruta existente	Ruta propuesta	Nota
Q1	Q1	
Q2	Q2, Q1	
Q3	Q3	
Q4	Q4, Q5	
Q5	Q5, Q86, Q87	
Q6	Q6, Q7	
Q7	Q7, Q112	
Q8	Q8, B13	
Q9	Q9	
Q10	Q10, Q9, Q7, Q37	
Q11	Q11	
Q12	Q12, Q13, Q65	
Q13	Q13, Q12	
Q15	Q15, Q62	
Q15A	Q15, Q62	Q15A label retired
Q16	Q16, Q61	
Q17	Q17	
Q18	Q18	
Q19	Q19	
Q20A	Q20, Q62	Q20 A/B labels retired
Q20B	Q20	Q20 A/B labels retired
Q21	Q21	Q21 route label retired
Q22	Q22, Q35	
Q23	Q23, Q14	
Q24	Q24, B53	
Q25	Q25	
Q26	Q26, Q65	
Q27	Q27, Q26	
Q28	Q28, Q12	
Q29	Q29	
Q30	Q30, Q75	
Q31	Q31, Q27, Q13	
Q32	Q32	
Q33	Q33, Q47	
Q34	Q25, Q20, Q61	Q34 route label retired
Q35	Q35	
Q36	Q36, Q82, Q110	
Q37	Q37	
Q38	Q38, Q14	
Q39	Q39	
Q40	Q40	
Q41	Q41	
Q42	Q42	
Q43	Q43, Q1	
Q44	Q44	
Q46	Q46, Q48, Q45	
Q47	Q47, Q33	

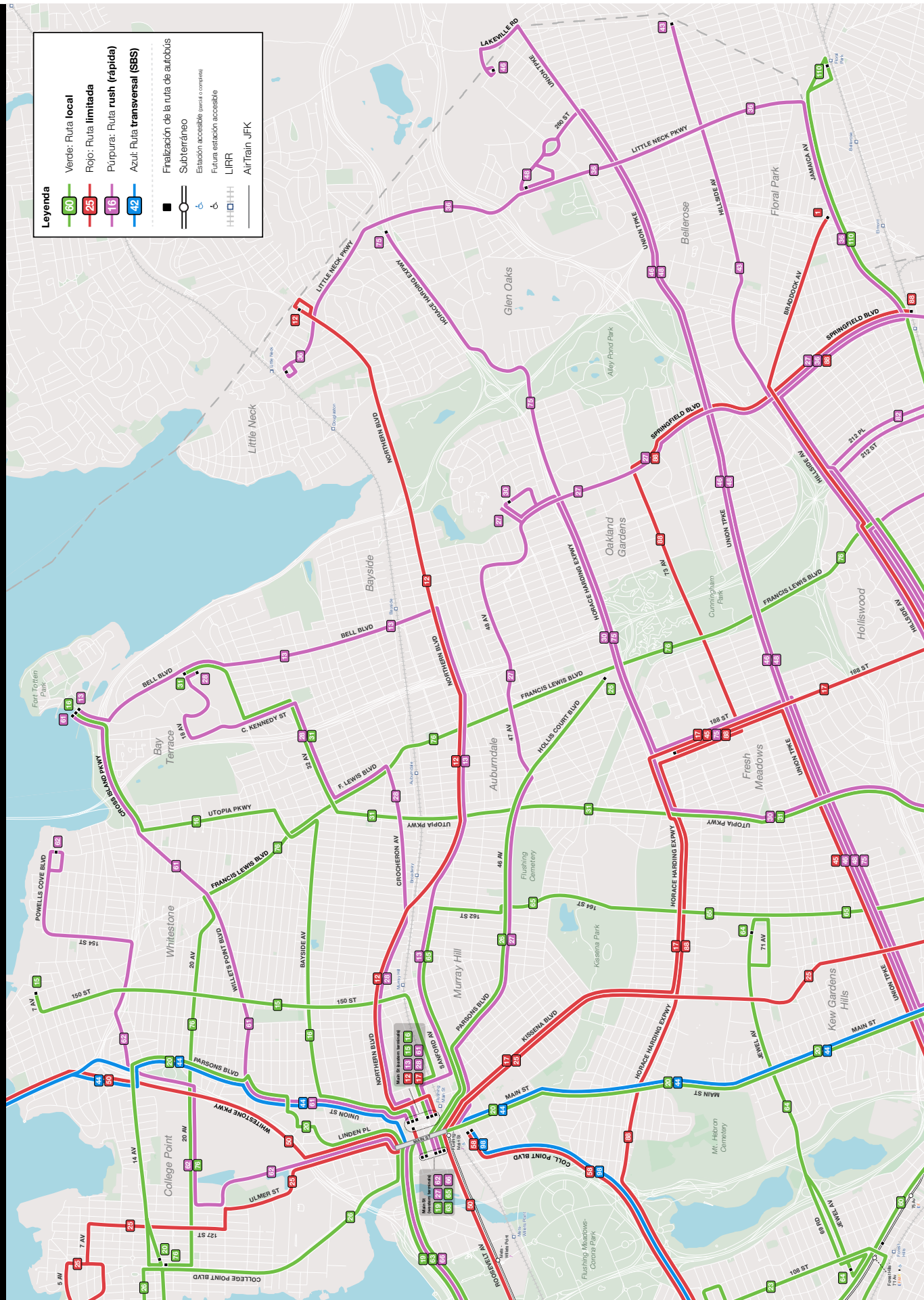
Expres

Ruta existente	Ruta propuesta	Nota
Q48	Q50	Q48 route label re-purposed
Q49	Q49	
Q50	Q50	
Q52	Q52	
Q53	Q53	
Q54	Q54	
Q55	Q55	
Q56	Q56	
Q58	Q58, Q98	
Q59	Q59, B53	
Q60	Q60	
Q64	Q64	
Q65	Q65, Q26	
Q66	Q66, Q63	
Q67	Q67	
Q69	Q69, B62	
Q70	Q70	
Q72	Q72	
Q76	Q76, Q62	
Q77	Q77	
Q83	Q83, Q42	
Q84	Q84, Q5	
Q85	Q85, Q86, Q5	
Q88	Q88	
Q100	Q105, Q69	Q100 route label retired
Q101	Q101, Q32, Q60, B62	
Q102	Q104, Q105	Q102 route label retired
Q103	Q103	
Q104	Q104	
Q110	Q110, Q82	
Q111	Q111, Q115	
Q112	Q112	
Q113	Q114, Q115	Q113 route label retired
Q114	Q114, Q115	
B24	B53, Q68	B24 route label retired
B32	B53, B62	B32 route label retired
B57	B57, B62, B27	
B62	B62, Q101, B27, B57, B43	

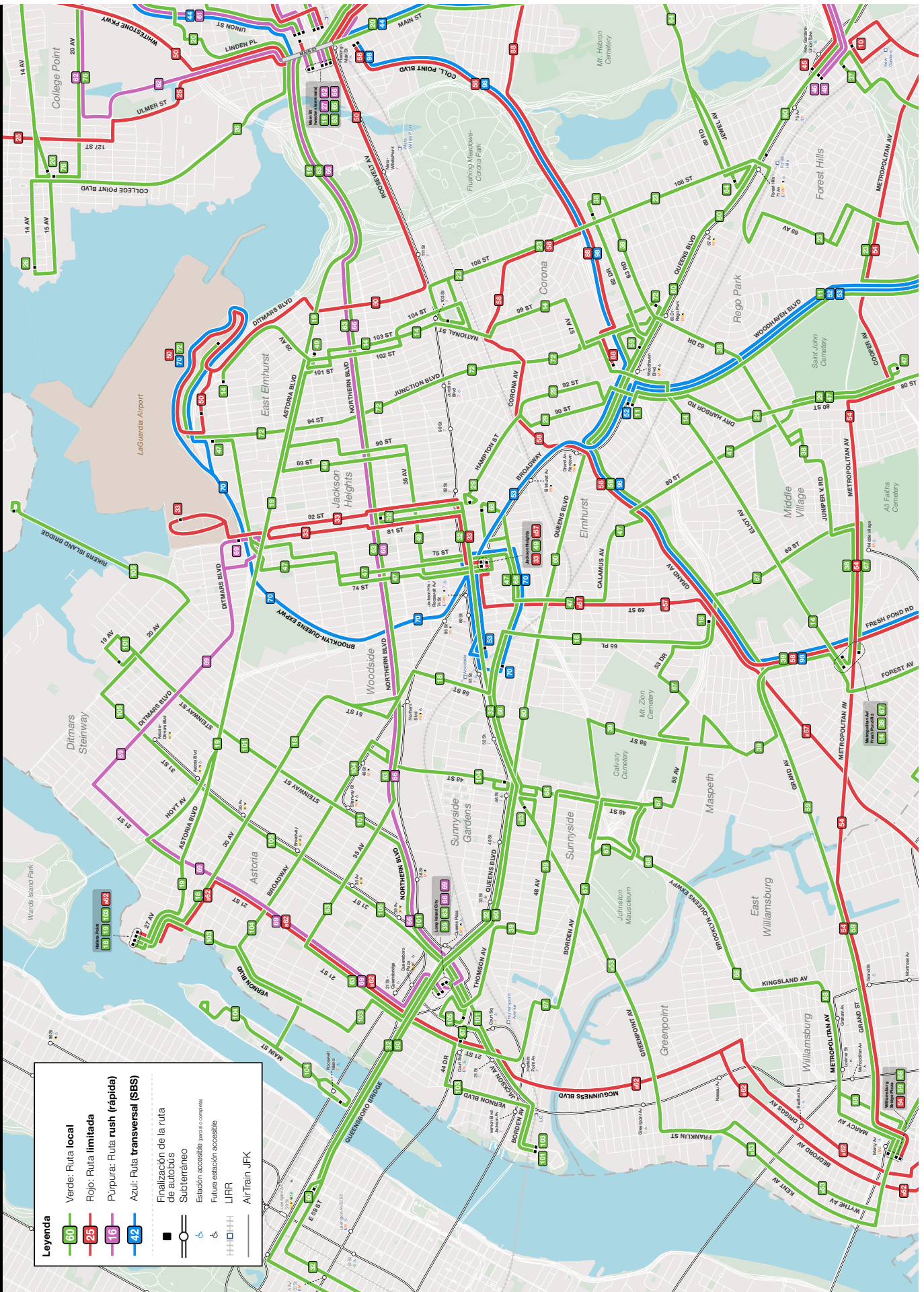
Ruta existente	Ruta propuesta	Nota
QM1	QM1	
QM2	QM2	
QM3	QM3	QM3 label retired
QM4	QM4	
QM5	QM5	
QM6	QM6	
QM7	QM7	
QM8	QM8	
QM10	QM10	
QM11	QM11	
QM12	QM12	
QM15	QM15	
QM16	QM16	
QM17	QM17	
QM18	QM18	
QM20	QM20	
QM21	QM21	
QM24	QM24	
QM25	QM25	
QM31	QM31	
QM32	QM32	
QM34	QM34	
QM35	QM35	
QM36	QM36	
QM40	QM40	
QM42	QM42	
QM44	QM44	
X63	QM63	
X64	QM64	
X68	QM68	



Red local de autobuses propuesta (Noreste de Queens)

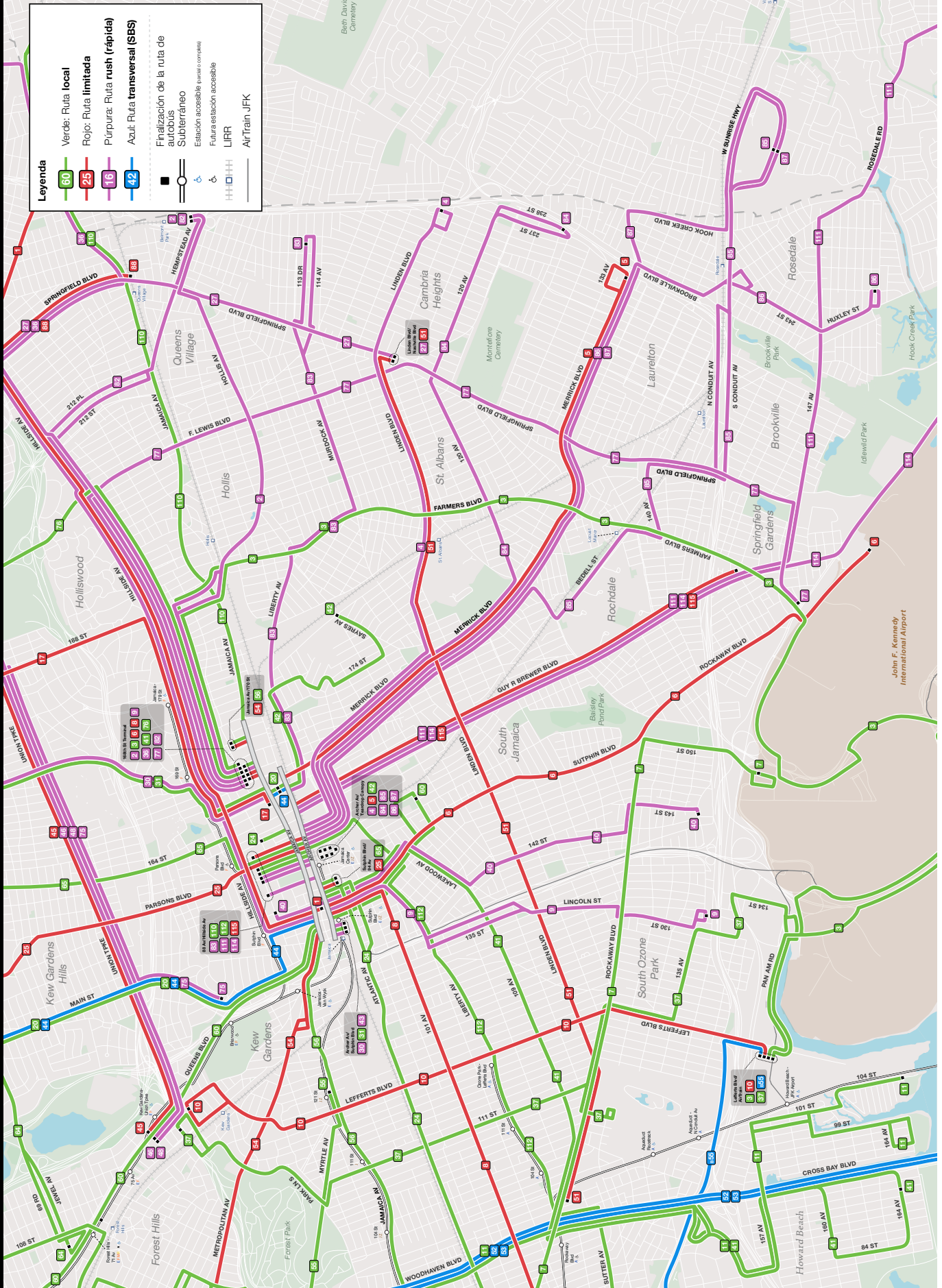


Red local de autobuses propuesta (Noroeste de Queens)

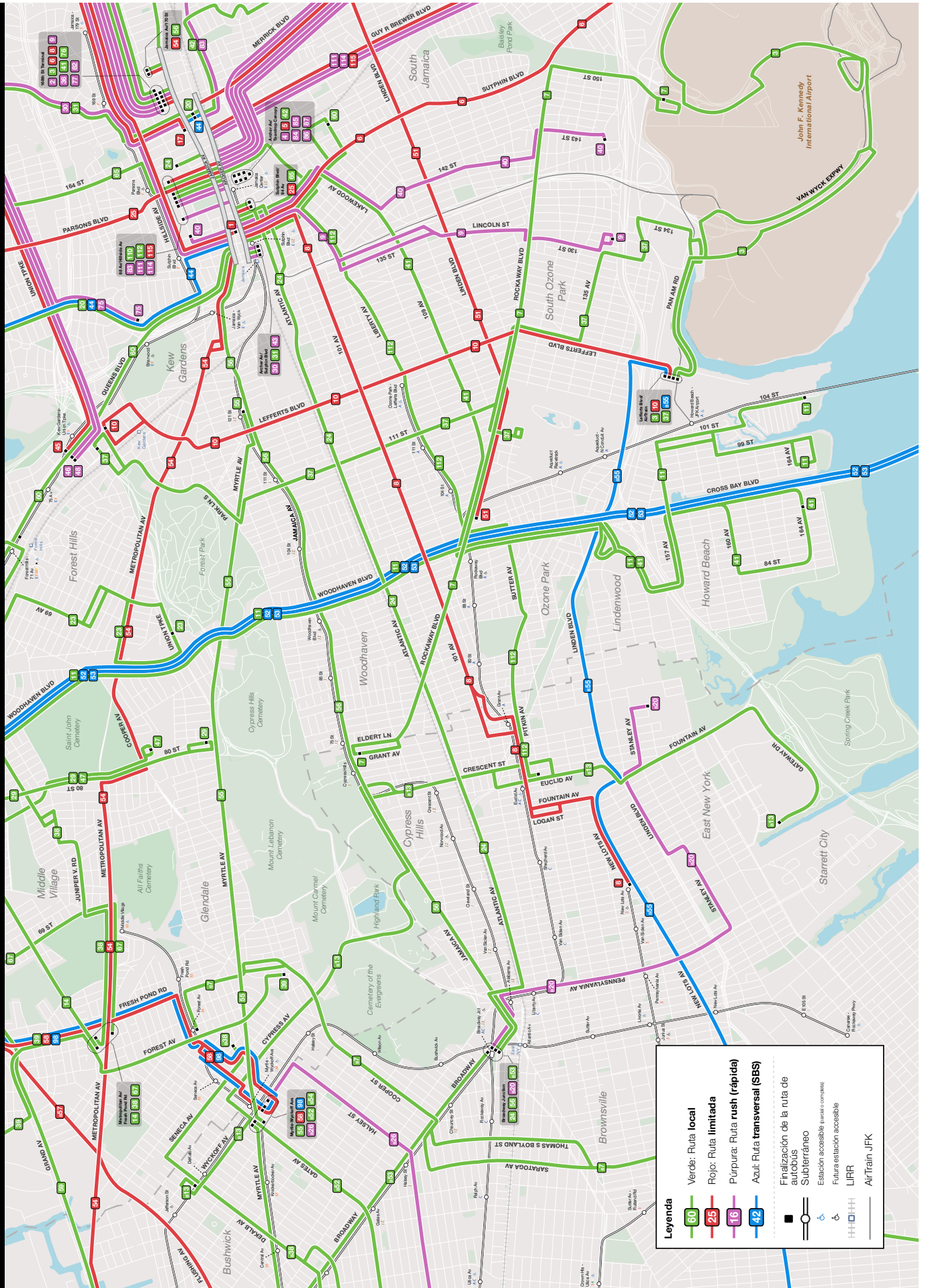


Leyenda	
	Verde: Ruta local
	Rojo: Ruta limitada
	Púrpura: Ruta rush (rápida)
	Azul: Ruta transversal (SBS)
	Finalización de la ruta de autobús
	Subterráneo
	Estación accesible (parada existente)
	Estación accesible
	LIRR
	AirTrain JFK

Red local de autobuses propuesta (Sureste de Queens)



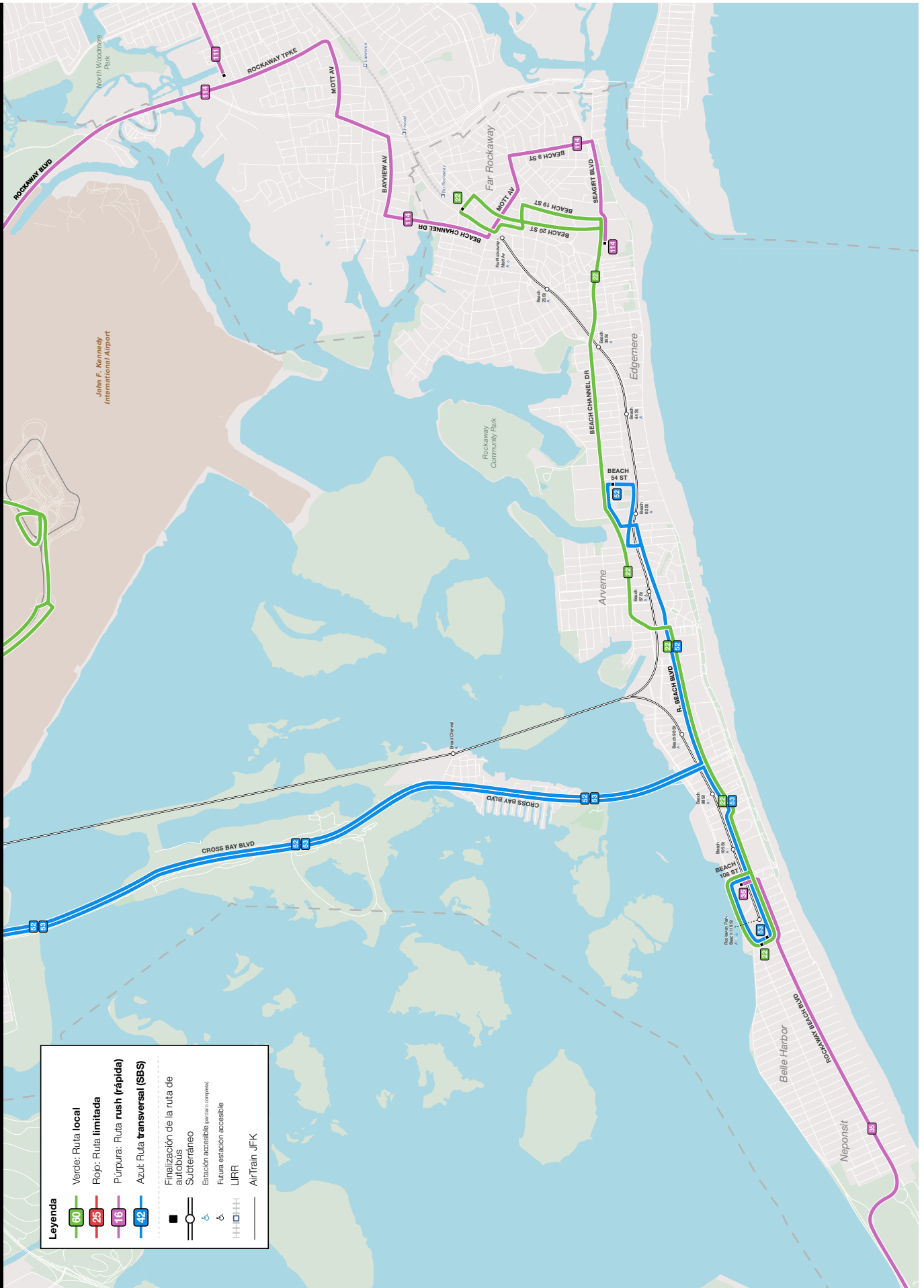
Red local de autobuses propuesta (Suroeste de Queens)



Leyenda

- Verde: Ruta local
- Rojo: Ruta limitada
- Púrpura: Ruta rush (rápida)
- Azul: Ruta transversal (SBS)
- Finalización de la ruta de autobús
- Subterráneo
- Estación accesible (parcial/complete)
- Futura estación accesible
- LIRR
- AirTrain JFK

Red local de autobuses propuesta (Rockaway)



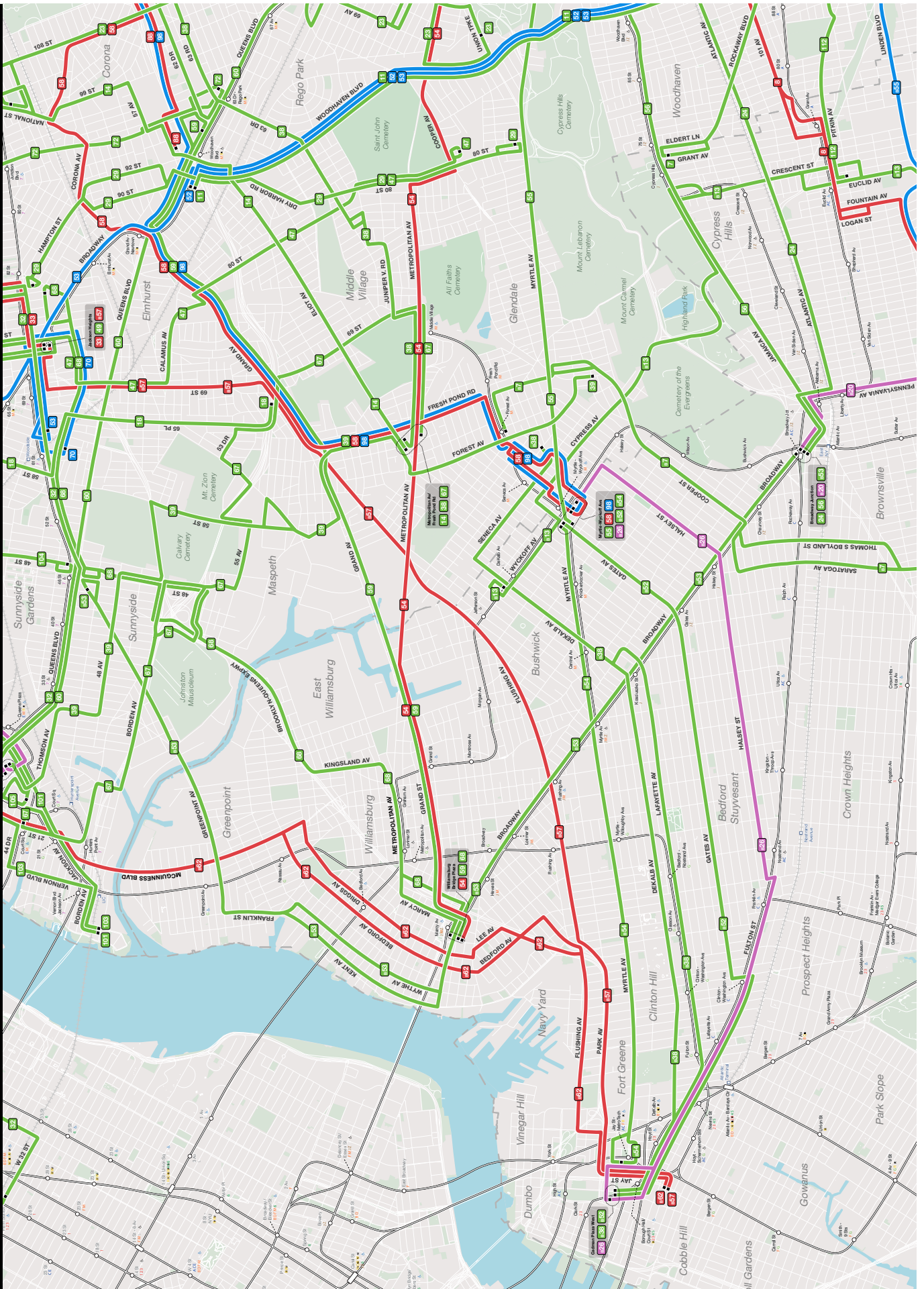
Leyenda

- Verde: Ruta local
- Rojo: Ruta limitada
- Púrpura: Ruta rush (rápida)
- Azul: Ruta transversal (SBS)

Finalización de la ruta de autobuses

- Subterráneo
- Estación accesible (para silla de ruedas)
- Futura estación accesible
- LIRR
- AirTrain JFK

Red local de autobuses propuesta (Brooklyn/Queens)



Glosario de términos

Accesibilidad: un servicio, vehículo o instalación es accesible si cumple con la **Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990 (Americans with Disabilities Act, ADA)** o, en términos generales (no legales), si es fácilmente utilizable por personas con discapacidad.

ADA: Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990, que se aplica al transporte público, exige que los proveedores de transporte sigan la normativa que garantiza que los servicios, vehículos e instalaciones sean accesibles y utilizables por personas con discapacidad. – Ver **Accesibilidad**.

ACS: Encuesta de la Comunidad Americana. Encuesta nacional realizada por la Oficina del Censo de los EE. UU., que recoge y distribuye datos sobre el empleo, la demografía, el comportamiento en los desplazamientos y otros temas.

Bajar: salir o bajar de un autobús, tren u otro medio de transporte. – Ver **Subir**.

Servicio frecuente durante todo el día: servicio que pasa cada 10 minutos o menos desde las 6 a.m. hasta las 9 p.m. de lunes a viernes.

BRT: Autobús de Tránsito Rápido (Bus Rapid Transit, BRT). Los sistemas de BRT ofrecen un servicio más rápido, confiable y de calidad en corredores de alta afluencia de público combinando las comodidades de los sistemas de tránsito rápidos en rieles y la flexibilidad de los autobuses. New York City Transit eligió a Select Bus Service como su BRT, que ofrece velocidad y confiabilidad a través de **carriles para autobuses** exclusivos, pago de tarifas fuera del autobús, **espacio de las paradas**, y **prioridad de las señales del tránsito**.

Subir: entrar o subir a un autobús, tren u otro medio de transporte. – Ver **Bajar**.

Bordillo de autobús: plataforma lateral que se extiende desde la acera para facilitar la subida de los pasajeros al autobús. Los bordillos de los autobuses están lo más cerca posible del suelo del autobús.

Carril de autobús: un carril de la calzada dedicado exclusivamente a la circulación de autobuses.

Red de autobuses: un conjunto de rutas de autobuses, incluidas las rutas físicas que toman, así como sus frecuencias programadas y los intervalos de servicio. En esencia, dónde viajan los autobuses, cuándo lo hacen y con qué frecuencia.

Prioridad para los autobuses: cualquier número de técnicas o herramientas que permiten que el tránsito de autobuses tenga prioridad sobre otros medios de transporte de superficie en el tráfico. Con la **prioridad en las señales de tránsito (Transit Signal Priority, TSP)**, los semáforos pueden cambiar más rápidamente de rojo a verde o una luz verde puede mantenerse más tiempo si se acerca un autobús.

Glosario de términos

CBDT: Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (Central Business District Tolling, CBDT).

CJTP: desempeño en cuanto a la duración del viaje del cliente (Customer Journey Time Performance, CJTP). Porcentaje de clientes cuyos trayectos (viajes) se completan dentro de los cinco minutos de la hora programada. El CJTP tiene en cuenta tanto el tiempo que los clientes esperan en la parada del autobús más allá del que deberían si su autobús llegara a tiempo, como el tiempo que los clientes pasan en el autobús más allá del que deberían si el autobús completara su viaje en el tiempo previsto en el horario.

Conexiones: se refiere a oportunidades de transbordo a otros servicios de tránsito o a conexiones con otros destinos y vecindarios clave.

Ruta central: una ruta en una red de autobuses que suele tener mayor cantidad de pasajeros o frecuencia, y que ofrece conexiones críticas a destinos clave.

Servicio de autobús exprés: servicio de autobús centrado específicamente en el transporte de pasajeros entre Manhattan y los distritos exteriores. Las rutas de autobuses exprés suelen tener una serie de puntos de ascenso en un distrito y una serie de puntos de descenso en el otro, entre los cuales hay un segmento exprés. El autobús no se detiene a lo largo del segmento exprés, que suele estar en una autopista. El servicio de autobús exprés cobra una tarifa superior.

Frecuencia: cuán a menudo recorre un autobús una ruta.

Servicio frecuente durante todo el día: servicio que pasa cada 10 minutos o menos desde las 6 a.m. hasta las 8 p.m.

Inaccesibilidad: un servicio, vehículo o instalación es inaccesible si no cumple con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) o, en términos generales (no legales), si no es fácilmente utilizable por personas con discapacidad. – Ver **Accesibilidad**.

Servicio interdistrital: un servicio de autobús que puede llevar a un cliente de un distrito a otro sin un transbordo a otra ruta o medio.

Rutas limitadas: ver la descripción detallada en la página 30.

Rutas locales: ver la descripción detallada en la página 29. También se refiere a todas las rutas que no son rutas exprés.

Glosario de términos

Punto de carga máxima: la ubicación a lo largo de una ruta en la que un autobús tiene la mayor cantidad de pasajeros a la vez.

MetroCard: el método de pago de tarifas heredado de la Metropolitan Transportation Authority.

NYC DOT: Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York.

OMNY: el nuevo sistema de pago de tarifas sin contacto de la MTA. Los clientes pueden utilizar tarjetas de débito y crédito sin contacto, así como dispositivos inteligentes, para pagar su tarifa. Todos los autobuses y estaciones de subterráneo están equipados con lectores OMNY. Visite new.mta.info/fares/omny para obtener más información.

Desempeño en cuanto a la puntualidad: mide el desempeño de una ruta de autobús en relación con su horario. Se define como el porcentaje de autobuses que llegan entre un minuto antes y cinco minutos tarde en relación con el horario en cada punto de tiempo oficial a lo largo de la ruta.

Pico: son las horas en las que la demanda de los viajeros es mayor y en las que normalmente se presta el mayor servicio. En este plan, las horas pico de la mañana son de lunes a viernes entre las 6 a. m. y las 9 a. m. Las horas pico de la tarde en las rutas locales son de lunes a viernes entre las 3:00 p. m. y las 7:00 p. m.

Corredor prioritario: corredores clave identificados por el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York en los que se pueden implementar tratamientos de calles con prioridad para los autobuses con el fin de apoyar un servicio de autobús sostenible durante todo el día.

Productividad: la medida de la cantidad de pasajeros teniendo en cuenta el nivel de servicio proporcionado. Las rutas de autobús son más productivas cuando atraen a más pasajeros por unidad de tiempo que están en servicio.

Cantidad de pasajeros: la cantidad total de clientes que utilizan una ruta específica o el sistema de autobuses en general.

Señales de información al pasajero en tiempo real: proporciona a los pasajeros información sobre el tiempo de espera de los autobuses y proyecta los datos en una pantalla led fácil de ver para los clientes.

Remix by Via: un software interactivo de planificación del transporte basado en la web que se utiliza para ayudar a planificar, compartir y recibir comentarios sobre nuestra red de autobuses propuesta.

Glosario de términos

Tiempo de viaje: la cantidad de tiempo que le toma a un autobús viajar del terminal de una ruta a otro.

Rutas rápidas: ver la descripción detallada en la página 30.

Rutas SBS: Select Bus Service. Implementación de Autobús de Tránsito Rápido (Bus Rapid Transit, BRT) con la marca MTA. Ver las descripciones detalladas en las páginas 29 y 35.

Intervalo: el periodo de tiempo a lo largo del día en el que una ruta está en servicio.

Espacio entre paradas: la distancia promedio recorrida entre las paradas de autobús a lo largo de una ruta.

TSP: prioridad en las señales de tránsito (Traffic Signal Priority, TSP). – Ver **Prioridad para los autobuses.**