

**NUEVO PROYECTO DE PLAN**

# Rediseño de la red de autobuses de Queens



# Proceso de rediseño de Queens y estado del proyecto

## Lanzamiento del proyecto con jornadas de puertas abiertas y encuestas

- Abril de 2019

## Análisis de datos de mercado y servicio y difusión pública

- Informe sobre las condiciones existentes publicado en septiembre de 2019

## Rediseñar la red y elaborar un proyecto de plan

- Proyecto de plan publicado en diciembre de 2019

## Divulgación pública del proyecto de plan

- De enero a marzo de 2020

## Pausa por COVID-19

- Marzo de 2020-agosto de 2021
  - Análisis de los comentarios de los clientes
- Comienza la elaboración del nuevo proyecto de plan

## Se anuncia el reinicio del rediseño

- Agosto de 2021

## Publicación del nuevo proyecto de plan

## Divulgación pública del nuevo proyecto de plan

- De marzo a junio de 2022



# ¿Por qué un "nuevo" proyecto de plan?

- Los amplios esfuerzos de divulgación pública que siguieron al *Proyecto del Plan* original generaron comentarios muy constructivos
- Hemos recibido más de 11 000 comentarios sobre el plan, una cantidad sin precedentes para cualquier proyecto reciente de la Autoridad Metropolitana de Transporte (MTA)
- Algunos comentarios positivos, pero ciertas propuestas controvertidas han eclipsado el apoyo al plan
- Como resultado, hemos retirado la propuesta original y hemos elaborado un nuevo proyecto de plan basado en los comentarios de los clientes
- En este plan, hemos intentado abordar el mayor número posible de preocupaciones de los clientes, sin dejar de equilibrar las ventajas y desventajas, centrándonos en las prioridades de nuestros clientes, y utilizando estrategias de rediseño de la red para lograr esas prioridades



# ¿Por qué rediseñar la red de autobuses de Queens?

Queens está creciendo y evolucionando, con cambios demográficos y en los patrones de viaje. Mientras tanto, la red de autobuses de Queens no ha cambiado sustancialmente en décadas. A medida que las necesidades de nuestros clientes cambian, nosotros debemos cambiar con ellas.\*

## Velocidades bajas

- La velocidad de los autobuses sigue disminuyendo año tras año
- La velocidad de los autobuses en Queens disminuyó un 3,3 % de 2015 a 2019

## Confiabilidad del servicio

- Los efectos de la congestión se dejan sentir con fuerza entre los clientes de los autobuses de Queens, ya que para muchos de ellos los autobuses son su única opción de viaje

## Descenso del número de pasajeros

- El número de viajeros de autobús antes de la pandemia estaba en constante descenso
- El número de pasajeros en Queens ha comenzado a recuperarse, y el rediseño de Queens ofrece la oportunidad de hacer el servicio de autobús aún más atractivo para nuestros clientes

*\*Hemos utilizado los datos de transporte de pasajeros anteriores a la pandemia para fundamentar nuestras propuestas en el nuevo proyecto de plan.*



# ¿Cómo estamos rediseñando la red de autobuses?

## Prioridades de los clientes

Durante nuestras primeras jornadas de puertas abiertas, preguntamos a los clientes cómo debíamos priorizar nuestros esfuerzos para desarrollar una mejor red de autobuses. Respondieron con las cuatro prioridades a continuación. Estas prioridades son los objetivos del rediseño.



### Servicio fiable

Los clientes quieren poder confiar en que los autobuses lleguen cuando se espera



### Viajes más rápidos

Los clientes expresaron su preocupación por los retrasos, la lentitud del servicio de autobuses y la congestión



### Mejores conexiones

Los clientes quieren mejorar las conexiones intra e interdistritos



### Facilidad de uso

Los clientes quieren un servicio de autobús sencillo y fácil de entender



# ¿Cómo estamos rediseñando la red de autobuses?

## Estrategias de rediseño

Hemos utilizado las siguientes estrategias para ayudar a conseguir las cuatro prioridades de los clientes:

### Simplificación de la red

- Un trazado más recto y directo
- Nuevos tipos de rutas
- Servicios menos redundantes y menos variantes de rutas

### Mejora de la conectividad

- Mejorar la red de autobuses para crear nuevas conexiones
- Crear nuevas rutas para abordar las brechas de la red de autobuses
- Reforzar los viajes en autobús interdistritos hacia el Bronx, Brooklyn y Manhattan

### Mejora de la frecuencia

- Construir una mejor red de frecuencia de todo el día
- Reasignar el servicio para adaptarlo a los cambios de ruta y satisfacer mejor las necesidades de los clientes

### Equilibrio de las paradas de autobús

- Aumentar la distancia entre paradas para agilizar los autobuses y mejorar la fiabilidad para los clientes
- Mejorar la distancia promedio de las paradas en función de los nuevos tipos de rutas

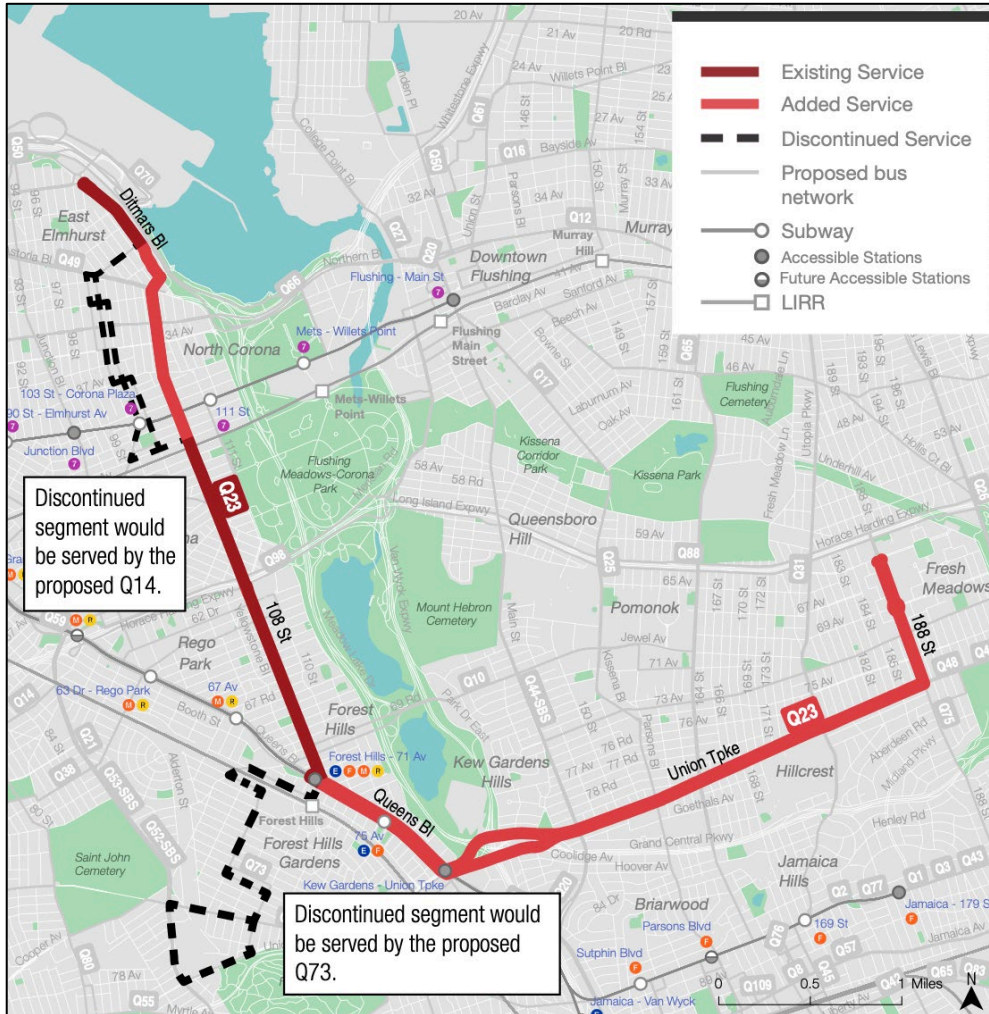
### Ampliación de la prioridad de los autobuses con el DOT de Nueva York

- Más vías de autobuses, carriles de autobuses y otros tratamientos para agilizar el servicio y mejorar la fiabilidad



# ¿Cómo estamos rediseñando la red de autobuses?

## Simplificación de la red



## Un trazado más recto y directo

- Menos giros y menos desvíos significan menos tiempo parado en las intersecciones y más tiempo para en movimiento

## Servicio menos redundante y menos variantes de rutas

- Las rutas sirven para un propósito, para que los clientes sepan qué ruta tomar sin mirar la señal de destino
- Las rutas múltiples que sirven el mismo corredor no necesitan hacer todas las paradas
- Las frecuencias son consistentes para una sola ruta, no se dividen entre múltiples variantes

## Nuevos tipos de rutas

- Los nuevos tipos de rutas tienen directrices de diseño más específicas para la separación de paradas y las frecuencias, lo que permite a los clientes saber qué tipo de servicio pueden esperar en su ruta



# ¿Cómo estamos rediseñando la red de autobuses?

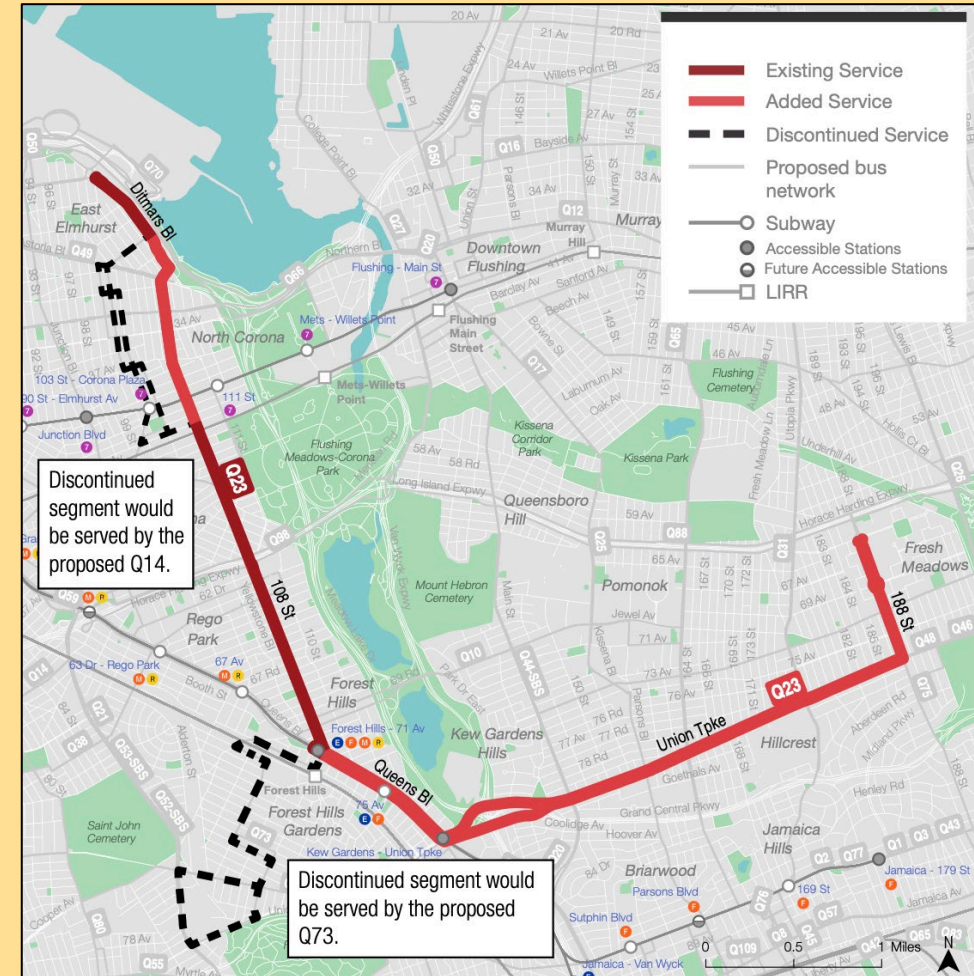
## Traslados de los clientes:

### Simplificación de la red con la propuesta Q23

Carolina, que vive en East Elmhurst, cerca de la calle 108 y Northern Bl, tiene citas regulares de fisioterapia cerca de la estación de subterráneo de Kew Gardens.

- Su viaje de 4 millas es complicado y requiere mucho tiempo
  - Camina varias cuadras al oeste de la calle 108 para tomar la Q23
  - La Q23 da muchas vueltas en las calles locales, antes de volver a la calle 108, la calle en la que vive.
  - A continuación, debe hacer el transbordo a la Q60 en Forest Hills para llegar a Kew Gardens. Su viaje dura casi una hora.

La nueva ruta Q23 Limited da servicio a toda la longitud de la calle 108, haciendo que los viajes como el de Carolina sean más rápidos, sencillos, frecuentes y directos de norte a sur.



**Reducción del tiempo de viaje:  
Hasta 25 minutos**





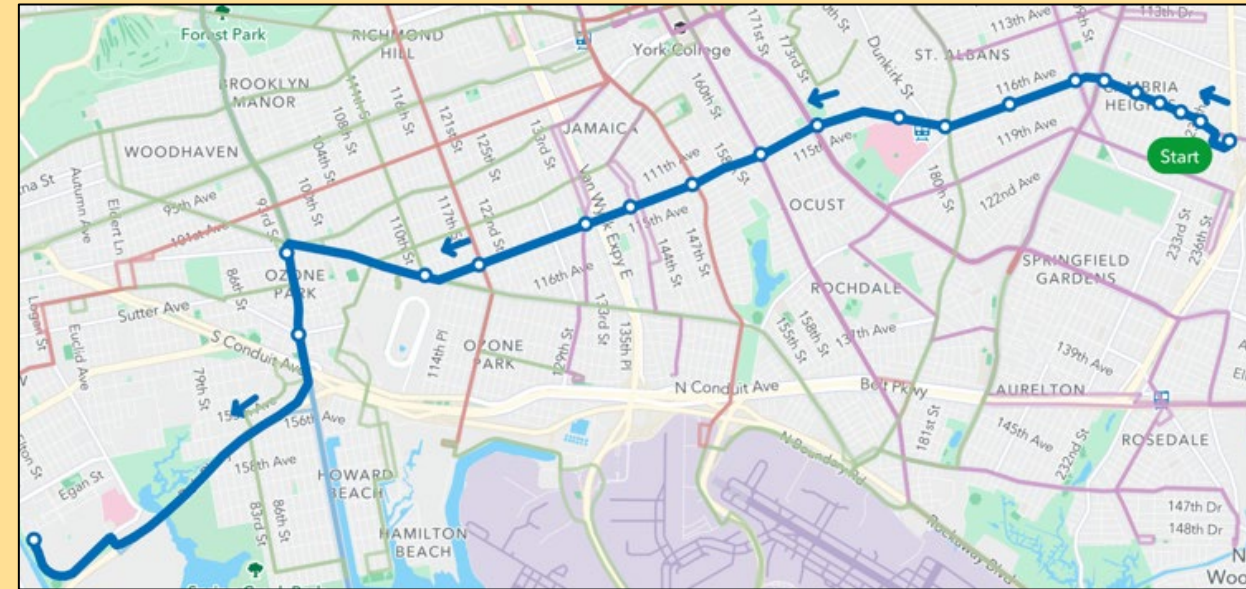
# ¿Cómo estamos rediseñando la red de autobuses?

## Traslados de los clientes: Mejorar la conectividad con la Q51 propuesta

Jared, que vive cerca de la esquina de Guy R. Brewer Bl y Linden Bl, acaba de conseguir un nuevo trabajo en el centro comercial Gateway Center de East New York.

- Su traslado de 6,5 millas toma 1 hora y 13 minutos en dos rutas de autobús, con un viaje necesario hacia el norte al centro de la ciudad de Jamaica para hacer el transbordo.

La nueva ruta Q51 Crosstown propuesta en Linden Bl proporcionaría una conectividad directa este-oeste con el centro comercial Gateway Center y podría ahorrar a viajes como el de Jared hasta 25 minutos, evitando la necesidad de hacer transbordo a otra ruta de autobús en el centro de la ciudad de Jamaica.



**Reducciones del tiempo de viaje:  
Hasta 25 minutos**

# ¿Cómo estamos rediseñando la red de autobuses?

## Mejora de la frecuencia

### Construir una mejor red de frecuencia de todo el día

- Las rutas limitadas y transversales (SBS) conforman el núcleo de la red de frecuencia de todo el día
- Todas las rutas limitadas (rojas) y la mayoría de las rutas transversales (azules) tendrían una frecuencia de 10 minutos o menos entre las 6 a. m. y las 9 p. m. en días laborables

**Reasignar el servicio para adaptarlo a los cambios de ruta y satisfacer mejor las necesidades de los clientes**



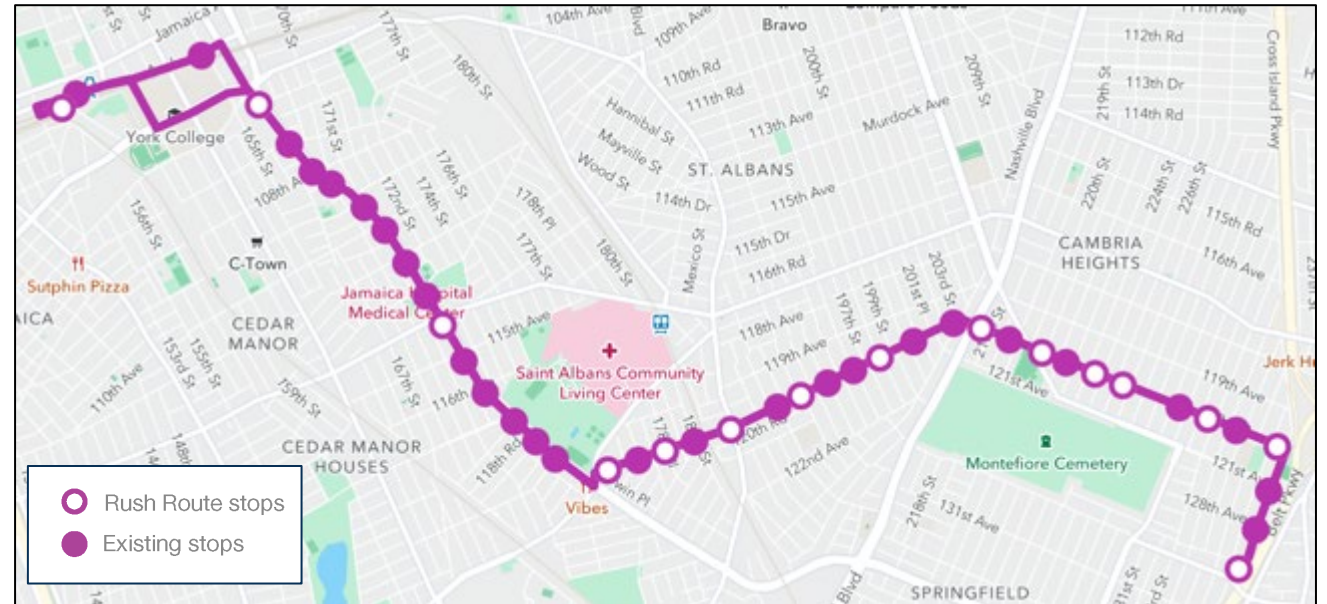
# ¿Cómo estamos rediseñando la red de autobuses?

## Equilibrio de las paradas de autobús

Tipos de rutas con nuevas pautas de espaciado promedio de paradas

Distancia promedio entre paradas existentes y propuestas

Route Type	Existing Average Stop Spacing	Proposed Average Stop Spacing
Local Routes	818 feet	1,198 feet
Limited Routes	1,786 feet	1,382 feet
"Rush" Routes	N/A	1,246 feet
Crosstown (SBS) Routes	3,231 feet	2,733 feet
Express Routes	1,540 feet	1,674 feet

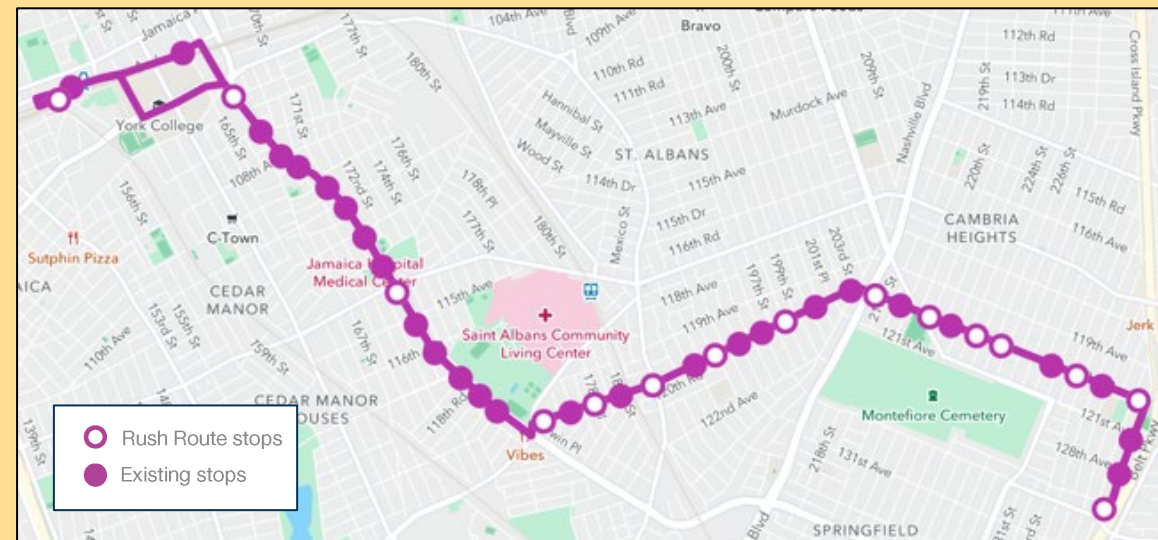


# ¿Cómo estamos rediseñando la red de autobuses?

## Traslados de los clientes:

### Equilibrio en las paradas de autobús y nuevo servicio "Rush" en la Q84 propuesta

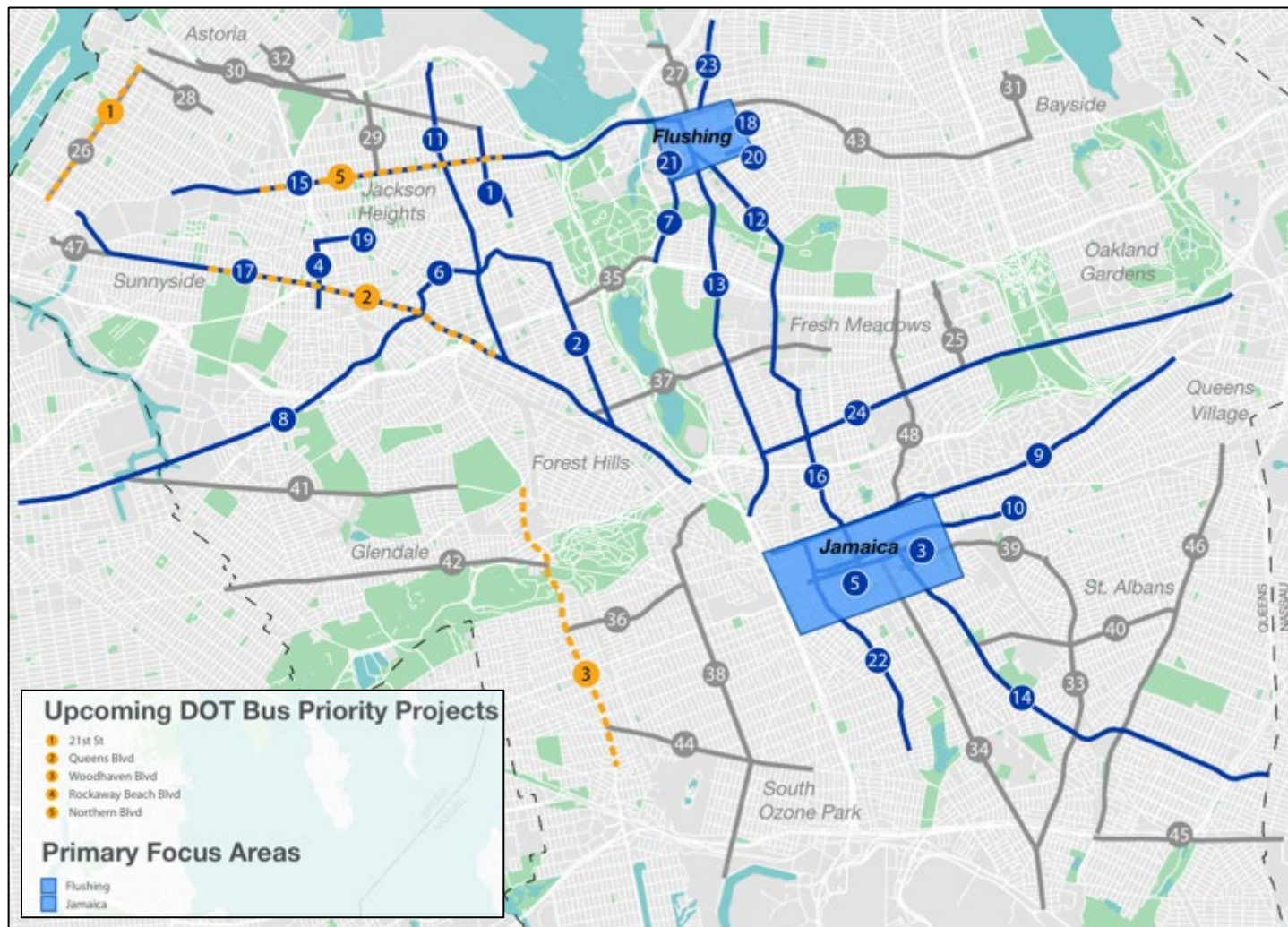
Sophia, que vive cerca de la 120th Av en Cambria Heights, actualmente necesita ir en el autobús Q84 al subterráneo para ir al Midtown de Manhattan. Los traslados de Sophia duran unos 90 minutos en un solo sentido (unos 30 minutos en autobús), y a menudo los autobuses se amontonan, uno tras otro. Con el equilibrio de las paradas de autobús y la ruta Q84 "Rush" propuesta, Sophia podría ahorrar aproximadamente 9 minutos en su traslado de ida y puede esperar que su autobús llegue a intervalos más regulares. De ida y vuelta, esto le da a Sophia 18 minutos extras en su día (más tiempo para parar a tomar un café, dejar a los niños en la escuela, o para dormir unos minutos más).



**Reducciones del tiempo de viaje:  
Hasta 18 minutos**

# ¿Cómo estamos rediseñando la red de autobuses?

## Ampliación de la prioridad de los autobuses con el DOT de Nueva York



**Más vías de autobuses, carriles de autobuses y otros tratamientos de prioridad para autobuses para agilizar el servicio y mejorar la fiabilidad**

- El Departamento de Transporte (DOT) de la ciudad de Nueva York ha identificado 49 corredores que se estudiarán para mejorar las calles con prioridad para los autobuses, entre los que se encuentran los 24 corredores mejor clasificados
- Los corredores se identificaron basándose en varios criterios



# Principales resultados de nuestros esfuerzos de divulgación pública

## Lo que escuchamos y cómo se abordó

### Cambios de rutas propuestos

- Reajustes, acortamientos y extensiones propuestos: nuevas alternativas de rutas propuestas
- Dificultad para entender las rutas debido al uso de las etiquetas QT y QMT: se ha abandonado su uso, utilizando las etiquetas "Q" siempre que sea posible
- Rutas mencionadas con más frecuencia: Q49, Q53, Q32, Q66 y Q33

**Problemas de conectividad** : pérdida de conexiones con las principales estaciones de subterráneo y otros destinos clave, incluidas las estaciones de subterráneo accesibles conforme a la ADA

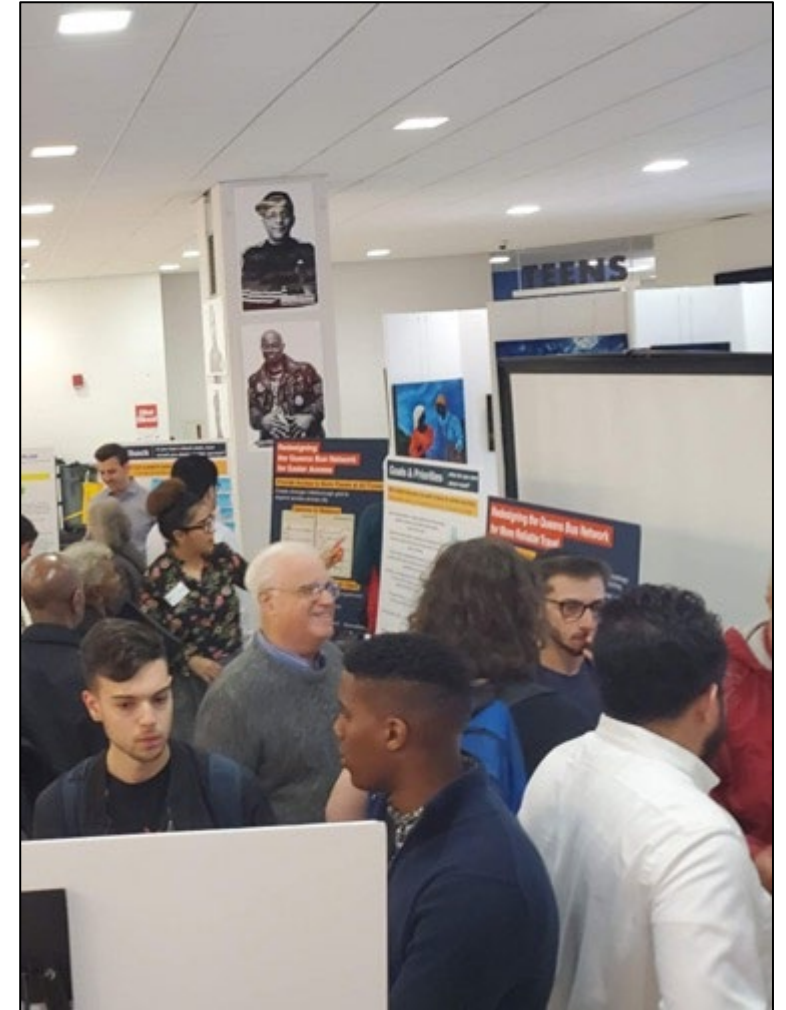
- Se han mantenido las conexiones clave con las estaciones de subterráneo y los principales destinos, y se han propuesto nuevas conexiones con las estaciones existentes y futuras accesibles conforme a la ADA
- Se han propuesto nuevas conexiones interdistritos entre el Bronx, Brooklyn y Queens
- Se han propuesto nuevos servicios para cubrir las brechas de la red de autobuses, mejorando aún más la accesibilidad de la red para todos los clientes

**Cambios propuestos en las paradas y los horarios de los autobuses** : impactos poco claros en las paradas y los tramos o las frecuencias debido al formato generalizado de los materiales del proyecto del plan original

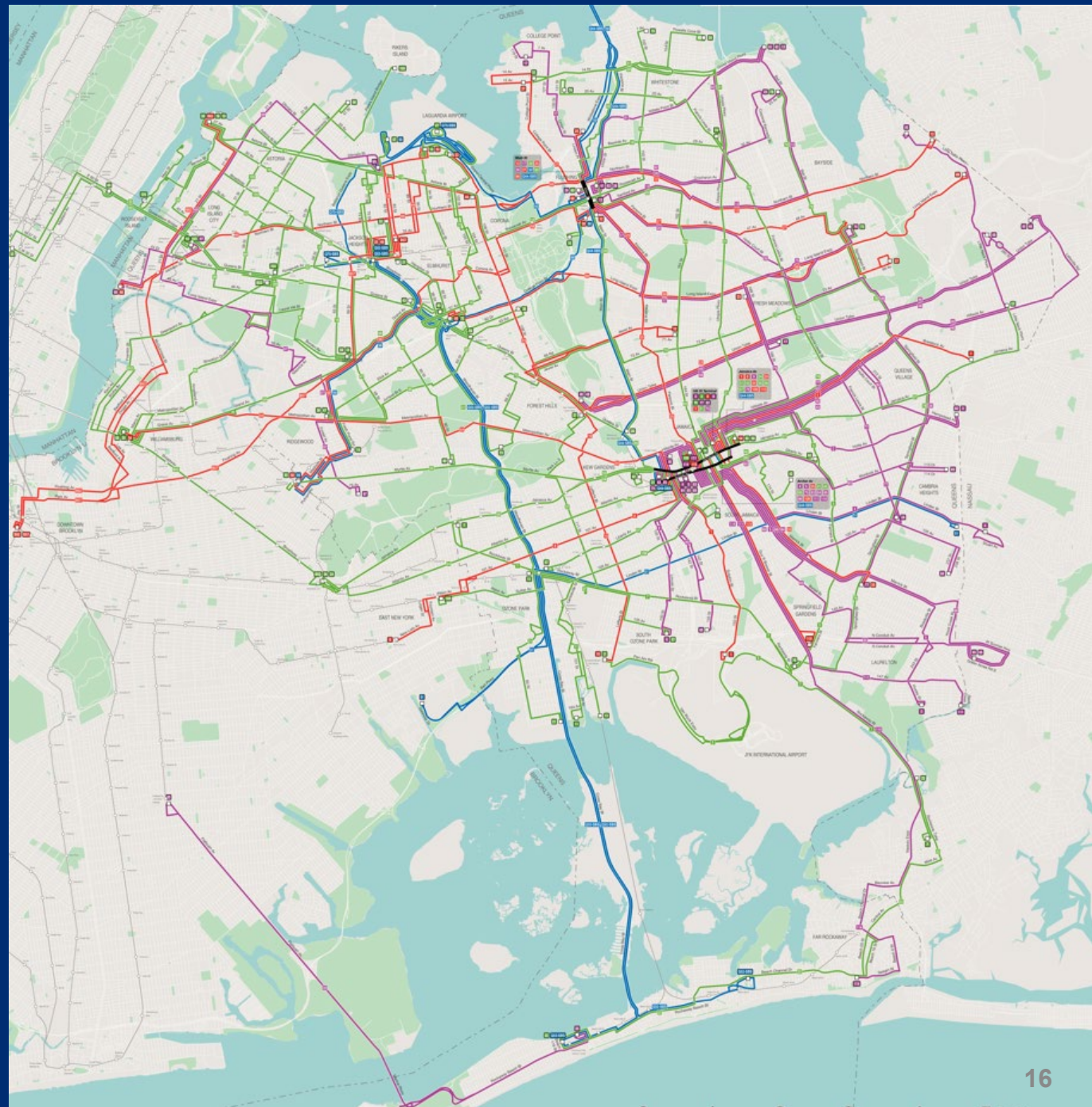
- Se utilizaron ubicaciones detalladas de las paradas de autobús y de frecuencias y franjas horarias específicas

**Cuestiones operativas** : preocupación por las propuestas de operar en calles problemáticas

- Se revisaron las calles consideradas en las propuestas para evitar el trazado en calles estrechas o dudosas



# Presentamos la nueva red de autobuses





# Resumen de los cambios propuestos en la red local de autobuses

## Cambios de ruta

### 85 rutas totales propuestas

- 20 nuevas rutas
- 17 rutas ampliadas
- 11 rutas con reajustes menores
- 10 rutas con cambios de parada solamente
- 9 rutas acortadas en un extremo, extendidas en el otro
- 8 rutas acortadas
- 5 rutas combinadas (combinación de dos o más rutas existentes)
- 4 rutas con reajustes importantes
- 1 ruta sin cambios de ruta ni de paradas

---

## Etiquetas de ruta

- 20 etiquetas de ruta "nuevas" (la mayoría son rutas con cambios demasiado significativos para utilizar una etiqueta "Q" existente)
- 18 etiquetas de rutas "retiradas" (la mayoría tienen una nueva etiqueta o están combinadas con otras rutas)



# Presentamos la nueva red de autobuses

## Tipos de rutas (red local)

Para mejorar la legibilidad de la red de autobuses y adaptar las rutas a las necesidades de los clientes, proponemos cuatro tipos de rutas codificadas por colores

Cada tipo de ruta sirve para un propósito particular con diferentes pautas para el espaciamiento de las paradas y la frecuencia del servicio

### Rutas locales (verde)

#### Conectar los vecindarios locales

- Distancia promedio de las paradas de entre 1/5 y 1/4 de milla (1056 y 1320 pies)
- Las frecuencias varían de altas a bajas, dependiendo de la demanda de los clientes

### Rutas "Rush" (púrpura)

#### Conectar los vecindarios de los distritos de la periferia rápidamente con el subterráneo

- La distancia promedio de las paradas en el tramo local es de 1/3 de milla (1320 pies)
- Más frecuente durante las horas pico

### Rutas limitadas (rojo)

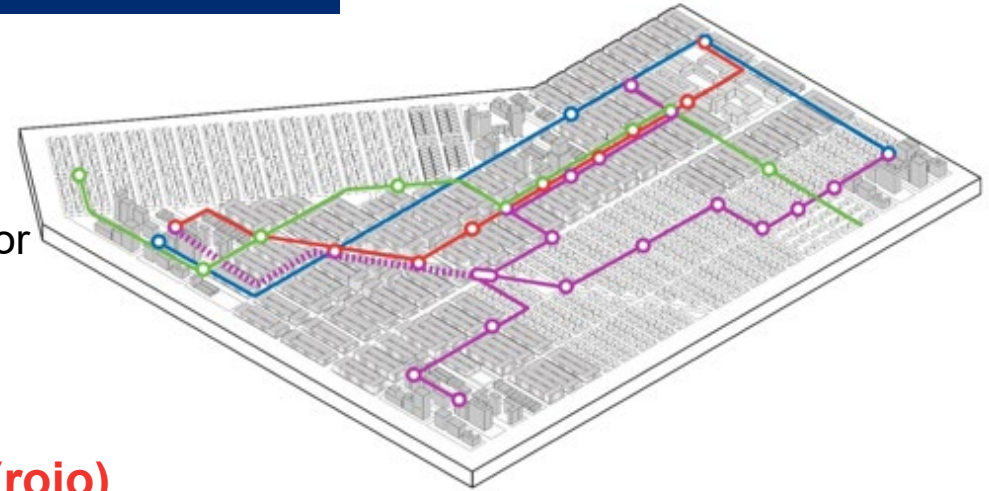
#### Servir a los corredores de alta demanda con un servicio frecuente

- Distancia promedio de las paradas de entre 1/4 y 1/3 de milla (1320 y 1742 pies)
- Servicio frecuente durante todo el día (10 minutos o menos entre las 6 a. m. y las 9 p. m. en días laborables)

### Rutas SBS o "transversales" (azul)

#### Conectar destinos clave a través de distancias más largas

- Distancia promedio de las paradas entre 1/3 de milla y 1/2 milla (1742 y 2640 pies)
- Servicio frecuente todo el día (la mayoría de las rutas tienen una frecuencia de 10 minutos o menos entre las 6 a. m. y las 9 p. m. en días laborables)

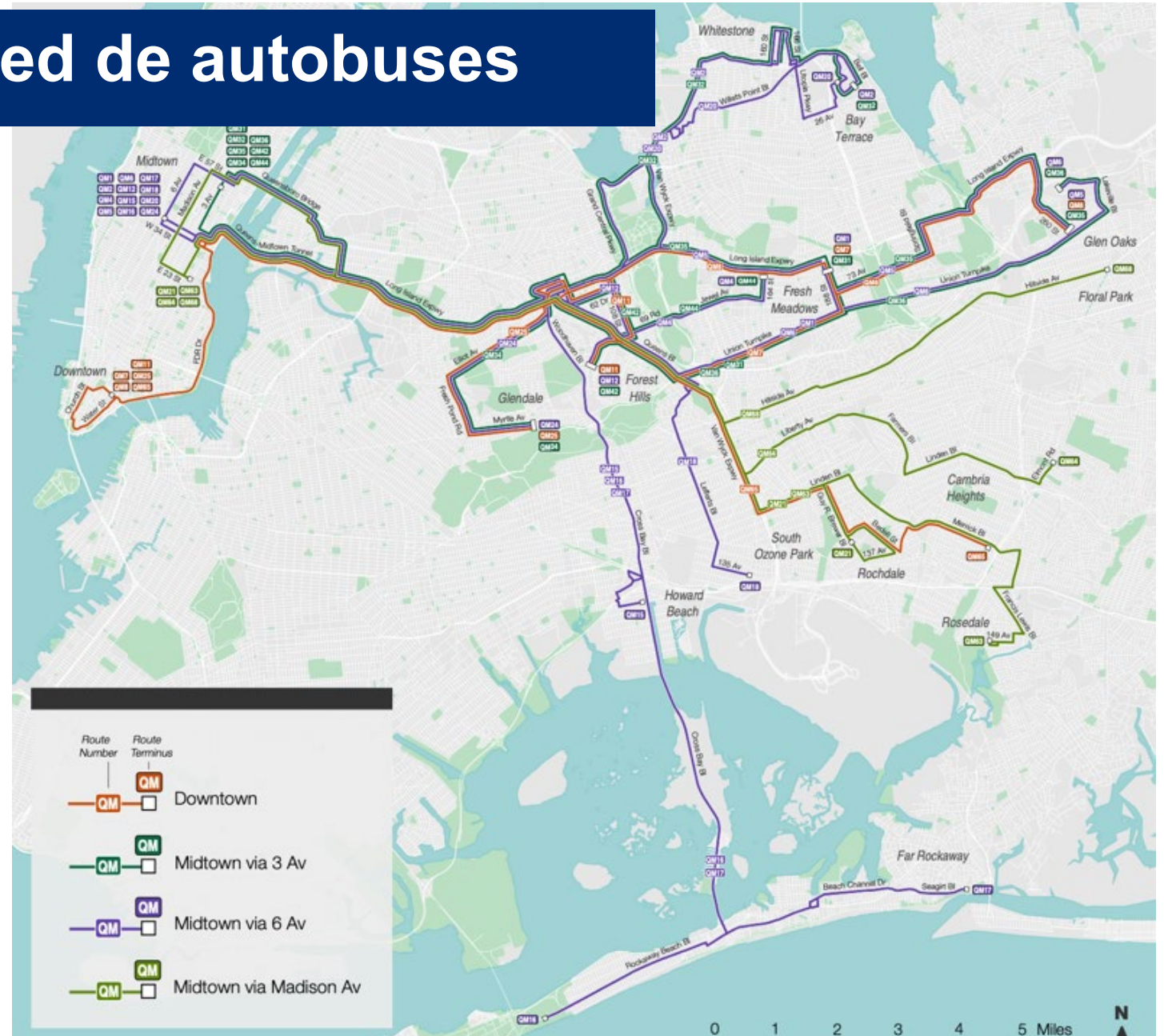


# Presentamos la nueva red de autobuses

## Resumen de los cambios propuestos en la red de autobuses exprés

### Cambios de ruta

- 1 nueva ruta (QM65)
- 1 ruta interrumpida (QM3)
- 2 rutas consolidadas (QM10/QM40)
- 3 rutas enderezadas (QM11/QM12/QM42)
- Variantes eliminadas
- Se ha eliminado el servicio duplicado en la medida de lo posible (p. ej., Union Turnpike)
- Todas las rutas recibidas dejan de equilibrarse
- Rutas codificadas por colores según el destino de Manhattan (3 Av/Madison/5 Av/6 Av/Downtown) en el mapa de la red
- Todas las rutas trasladadas a la Long Island Expressway (LIE)
- Todas las rutas del centro de la ciudad pararán ahora en E 34th St y 1st Av, cerca de NYU Langone
- La mayoría de las rutas exprés tienen alguna propuesta de reducción de frecuencias o tramos debido a la baja afluencia de pasajeros



# Cómo leer los perfiles de ruta

Tipo de servicio y tipo de cambio

LIMITED

New Route
  Routing Change
  Schedule Change

Nombre y descripción de la ruta

## Q25

**Merrick BI / Parsons BI / Kissena BI**

associated existing routes: Q25, Q34

### PROPOSED ROUTE SUMMARY

The proposed Q25 would be shortened in College Point and extended along Merrick BI, creating a new frequent connection between southeast and northeast Queens via the Kissena BI, Parsons BI, and Merrick BI corridors. At its northern end, the route would terminate on Linden Pl & 28 Av at the New York Times facility. Service in College Point would be provided by the proposed Q17. At its southern end, the route would be extended through Jamaica along Merrick BI to Springfield BI, and would become the primary service on Merrick BI, allowing the proposed Q4, Q5, Q84, Q85, and Q86 to operate non-stop along the corridor. This creates a new direct connection from southeast Queens to Queens College and Flushing, avoids a layover in Jamaica, and makes use of the Jamaica Av, Archer Av, and Main St busways.

### Route Improvements

- New connections
- Improved stop spacing
- Fills bus network gap
- Improved frequency
- Avoids congested terminals
- Priority Corridor\*

Estrategias de diseño

Dirección y características de la ruta



**PROPOSED LENGTH**  
9.2 miles

**AVERAGE STOP SPACING**  
Existing: 815 feet  
Proposed: 1312 feet

**PROPOSED CONNECTIONS**

**Bus**  
Q1, Q3, Q4, Q5, Q8, Q9, Q10, Q12, Q17, Q19, Q20, Q23, Q26, Q27, Q42, Q43, Q44-88S, Q45, Q46, Q48, Q50, Q51, Q54, Q55, Q56, Q57, Q65, Q86, Q73, Q77, Q78, Q83, Q84, Q85, Q86, Q88, Q109, Q111, Q114, Q115

**Train**

**LIRR**

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.

The proposed Q25 would be very frequent all day and would operate 24 hours on weekdays and weekends.

### PROPOSED FREQUENCY & SPAN

		PEAK FREQUENCY**	OFF-PEAK FREQUENCY**	SPAN
WEEKDAY	EXISTING	5 or better	15 or better	24 hours
	PROPOSED	5 or better	10 or better	24 hours
SATURDAY	EXISTING	15 or better	15 or better	24 hours
	PROPOSED	15 or better	15 or better	24 hours
SUNDAY	EXISTING	30 or better	20 or better	24 hours
	PROPOSED	30 or better	20 or better	24 hours

\* Learn more about Priority Corridors on page xx.  
 \*\* Peak Frequency represents the minimum frequency during the AM and PM peak periods (8-9 AM and 4-7 PM).  
 Off-Peak Frequency represents the minimum frequency at any point during the day (between 6 AM and 9 PM).

Provide Feedback

Interactive Remix Map: [xremixmapgoesherefx.com](http://xremixmapgoesherefx.com)  
 MTA Website: [www.mta.info/queensbusredesign](http://www.mta.info/queensbusredesign)

Comentarios e información sobre el sitio web

LIMITED

## Q25 Merrick BI / Parsons BI / Kissena BI

associated existing routes: Q25, Q34



Mapa de la ruta

Provide Feedback

Interactive Remix Map: [xremixmapgoesherefx.com](http://xremixmapgoesherefx.com)  
 MTA Website: [www.mta.info/queensbusredesign](http://www.mta.info/queensbusredesign)



# Interborough Express

La MTA ha preparado un estudio de viabilidad para el Interborough Express (IBX), que sería una nueva línea de tránsito que conectaría Queens y Brooklyn a través de un corredor de carga existente de 14 millas.

Aunque todavía no conocemos el modo de transporte ni las posibles ubicaciones de las estaciones, el IBX complementaría el rediseño de la red de autobuses de Queens de las siguientes maneras:

- Conectando potencialmente con una docena o más de rutas de autobús de Queens
- Proporcionando una nueva conexión norte-sur en una parte de Queens que tiene principalmente rutas de autobús este-oeste
- Proporcionando conexiones con el sur de Brooklyn, al que no llegan las rutas de autobús interdistritos de Queens-Brooklyn

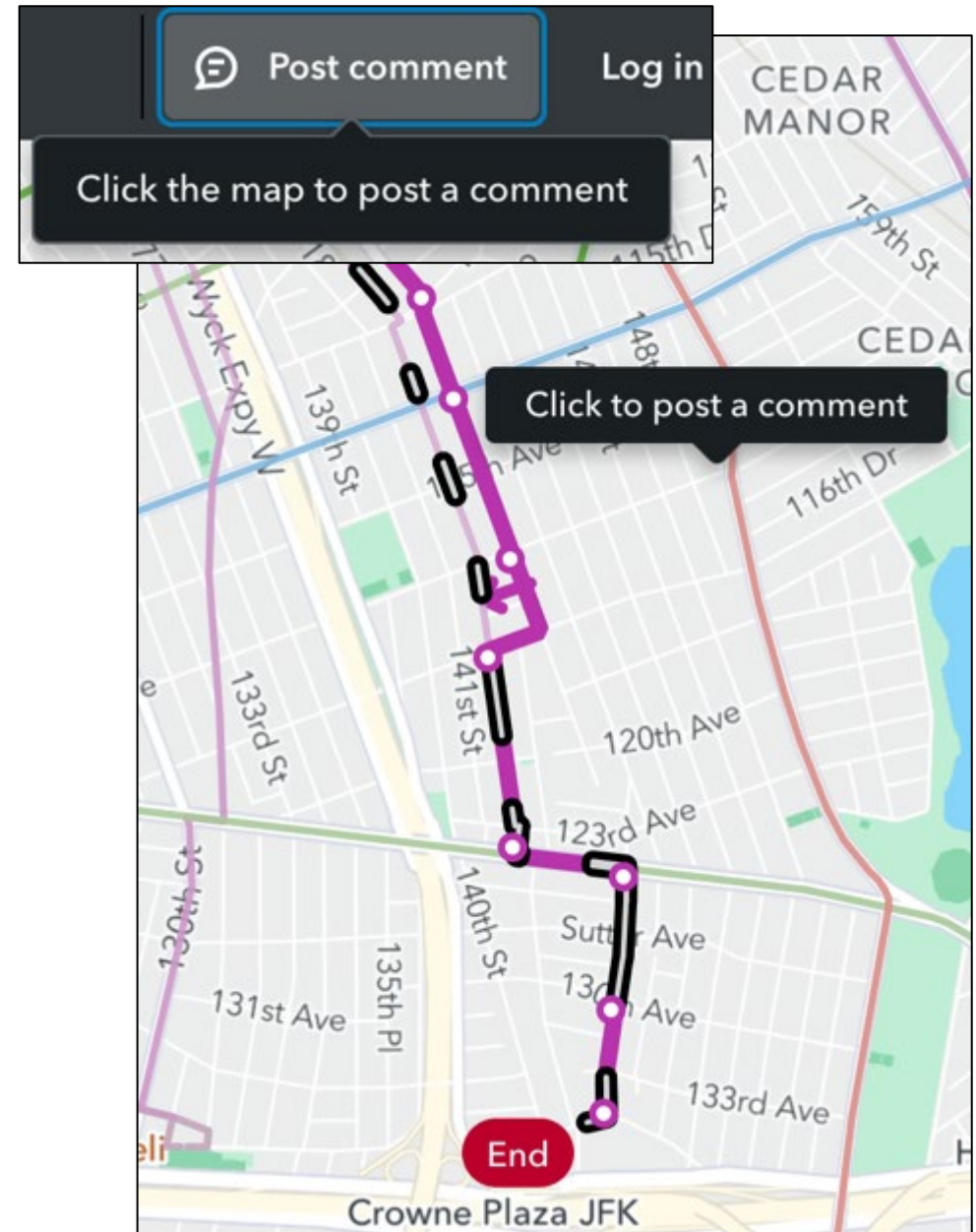
Esperamos comenzar el proceso de revisión ambiental a principios de 2023, y nos comprometemos con las comunidades locales a lo largo del proceso.



# Cómo hacer comentarios

## Los clientes pueden dar sus comentarios a través de diversos medios:

- En uno de los 14 talleres públicos virtuales (consultar el horario en la siguiente diapositiva)
- A través de Remix, un mapa interactivo basado en la web
  - Los clientes pueden ver todas las rutas propuestas y las paradas en detalle, compararlas con las rutas existentes y publicar comentarios en lugares geográficos específicos
- A través de nuestro portal de comentarios en el micrositio de Rediseño de la Red de Autobuses de Queens [new.mta.info/queensbusredesign](http://new.mta.info/queensbusredesign)



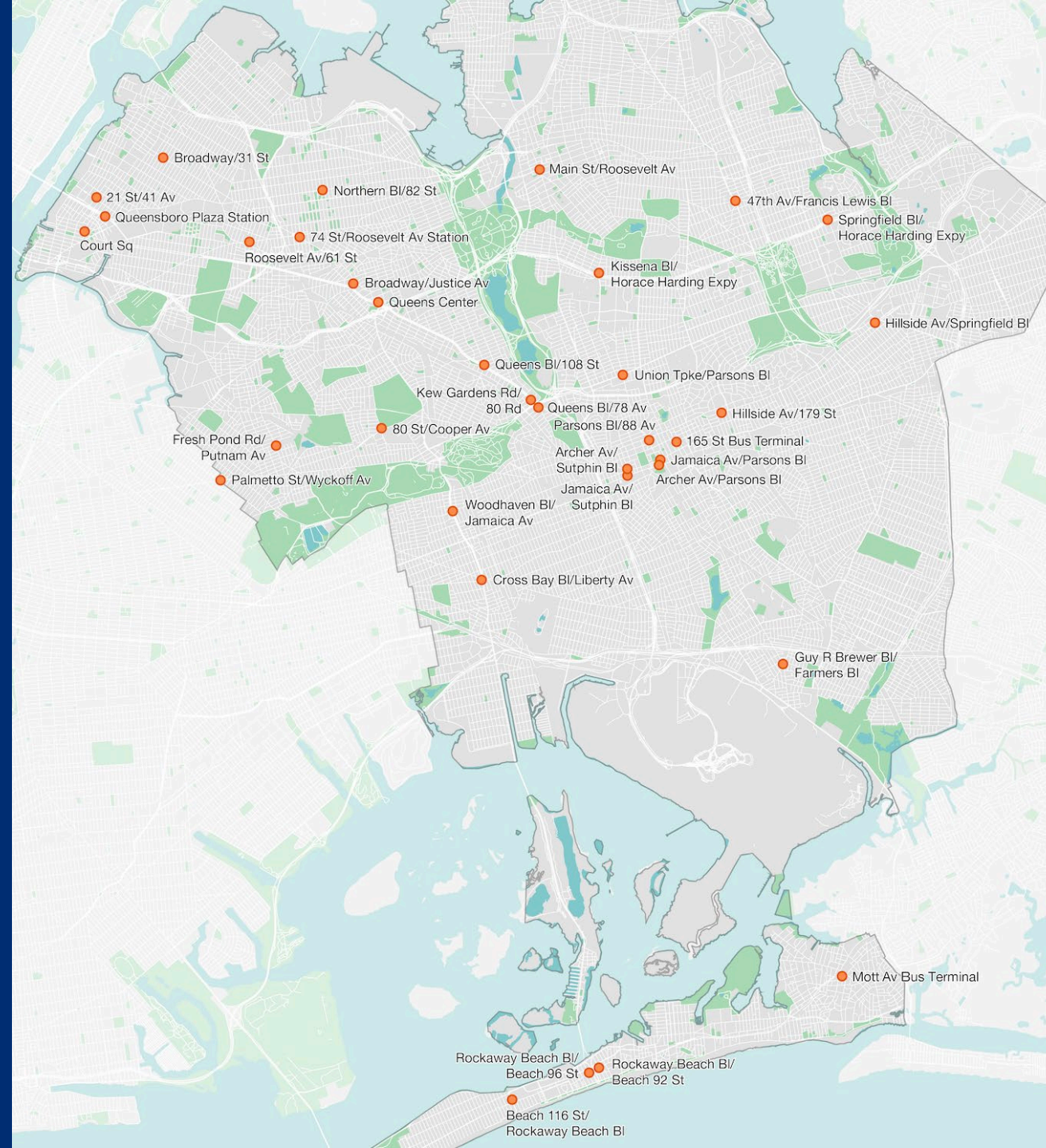
# Cómo hacer comentarios: participe en un taller virtual

## 14 talleres virtuales por distrito comunitario

Distrito comunitario	Vecindarios	Fecha
CD 1	Astoria, Long Island City, Woodside	Lunes 18 de abril, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 2	Hunters Point, Long Island City, Sunnyside, Woodside	Jueves 21 de abril, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 3	East Elmhurst, Jackson Heights, North Corona	Martes 26 de abril, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 4	Corona, Corona Heights, Elmhurst	Jueves 28 de abril, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 5	Ridgewood, Maspeth, Middle Village, Glendale, Fresh Pond, Liberty Park	Miércoles 4 de mayo, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 6	Forest Hills, Rego Park	Jueves 5 de mayo, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 7	Kissena Park, Flushing Meadows, Corona Park, Bay Terrace, College Point, Beechhurst, Queensborough Hill, Willets Point	Martes 10 de mayo, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 8	Briarwood, Cunningham Heights, Flushing South, Fresh Meadows, Hillcrest, Hilltop Village, Holliswood, Jamaica Estates, Jamaica Hills, Kew Gardens, Pomonok, Utopia	Jueves 12 de mayo, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 9	Richmond Hill, Woodhaven, Ozone Park, Kew Gardens	Lunes 16 de mayo, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 10	Howard Beach, Ozone Park, South Ozone Park, Richmond Hill, Tudor Village, Lindenwood	Miércoles 18 de mayo, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 11	Bayside, de Douglaston a Little Neck, Auburndale, East Flushing, Oakland Gardens, Hollis Hills	Martes 24 de mayo, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 12	Jamaica, Hollis, St. Albans, South Ozone Park, Springfield Gardens	Jueves 26 de mayo, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 13	Bellaire, Bellerose, Brookville, Cambria Heights, Floral Park, Glen Oaks, Laurelton, Meadowmere, North Shore Towers, Queens Village, Rosedale, Wayanda	Martes 31 de mayo, de 6:30 a 8:30 p. m.
CD 14	Breezy Point, Belle Harbor, Neponsit, Arverne, Bayswater, Edgemere, Rockaway, Rockaway Park, Far Rockaway	Jueves 2 de junio, de 6:30 a 8:30 p. m.



# Divulgación pública en la calle y lugares de participación





NUEVO PROYECTO DE PLAN

## Rediseño de la red de autobuses de Queens

# Gracias

**Sitio web del proyecto:**  
[nuevo.mta.info/queensbusredesign](http://nuevo.mta.info/queensbusredesign)

