

THE INTER- BOROUGH EXPRESS



Preguntas frecuentes sobre Interborough Express (IBX)

ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN GENERAL DEL IBX

¿Qué es el Interborough Express (IBX)?

El IBX crearía un nuevo transporte público entre Brooklyn y Queens, proporcionando mejores conexiones de transporte entre las comunidades desde Bay Ridge hasta Jackson Heights. Mejoraría el acceso a hasta 17 líneas del subterráneo, a docenas de rutas de autobús y al Ferrocarril de Long Island (Long Island Rail Road, LIRR).

¿Cuál es la cantidad potencial de pasajeros para este servicio?

Los estudios iniciales predicen hasta 115,000 pasajeros diarios entre semana, con un total de aproximadamente 40 millones de pasajeros al año.

¿Quiénes se beneficiarán con este proyecto? ¿Qué tipo de crecimiento se espera? ¿Este crecimiento tiene en cuenta el crecimiento resultante del proyecto IBX?

El corredor es habitado por 900,000 residentes y hay 260,000 trabajadores a menos de ½ milla de la línea. Los datos de las previsiones socioeconómicas del Consejo de Transporte Metropolitano de Nueva York (New York Metropolitan Transportation Council, NYMTC) proyectan un crecimiento de al menos 41,000 residentes y 15,000 empleos para 2045. Estos residentes y trabajadores se beneficiarán con un mejor acceso a empleos y otros destinos en Brooklyn, Queens y otras partes de la región.

El proyecto es especialmente beneficioso para quienes necesitan trasladarse dentro del corredor. Más del 55% de los residentes de Brooklyn que viven dentro del corredor trabajan en Brooklyn, y el 40% de los residentes de Queens que viven dentro del corredor trabajan en Queens. El proyecto también promueve la equidad en nuestra red de transporte. Casi tres cuartas partes de los residentes del corredor son personas de color; el 19% está por debajo del nivel de pobreza, y el 50% de los hogares no cuenta con automóvil. Además de estos beneficios directos, el aumento en el acceso al transporte público potencialmente reducirá la congestión vial en las comunidades.

¿Quién es propietario de las líneas existentes?

La parte sur de la línea (11 millas) es propiedad del Ferrocarril de Long Island de la MTA. La parte norte (3 millas) es propiedad de CSX. La línea divisoria entre ambas está en el patio de maniobras Fresh Pond Yard, en Queens.

¿Cuál es el estado del proyecto? ¿Cómo se decidirá si este proyecto avanza?

En enero de 2024, la gobernadora Hochul anunció \$45 millones para ingeniería en el IBX, sobre los cuales puede obtener más información en <https://www.governor.ny.gov/news/governor-hochul-announces-highlights-fy-2025-budget>. El liderazgo de la gobernadora en este proyecto permite avanzar en este paso crucial de planificación.

Como parte de la evaluación de necesidades a veinte años de la MTA, se llevó a cabo una evaluación comparativa de posibles proyectos de expansión del sistema para comprender qué iniciativas tendrían el mayor impacto regional. Este esfuerzo sopesó los costos y beneficios de los posibles proyectos de expansión del sistema para ayudarnos a tomar decisiones más inteligentes y mejor informadas con respecto al futuro del transporte en la región. Este análisis demostró que IBX tiene el potencial de respaldar la visión estratégica de la MTA. Junto con otros proyectos a nivel de planificación, el IBX ha avanzado a la fase de revisión ambiental para comprender mejor sus costos, beneficios y riesgos relativos.

¿Qué clase de aprobaciones serán necesarias para construir el proyecto?

Se espera que se necesiten aprobaciones federales, estatales y locales.

RUTA IBX Y ESTACIONES

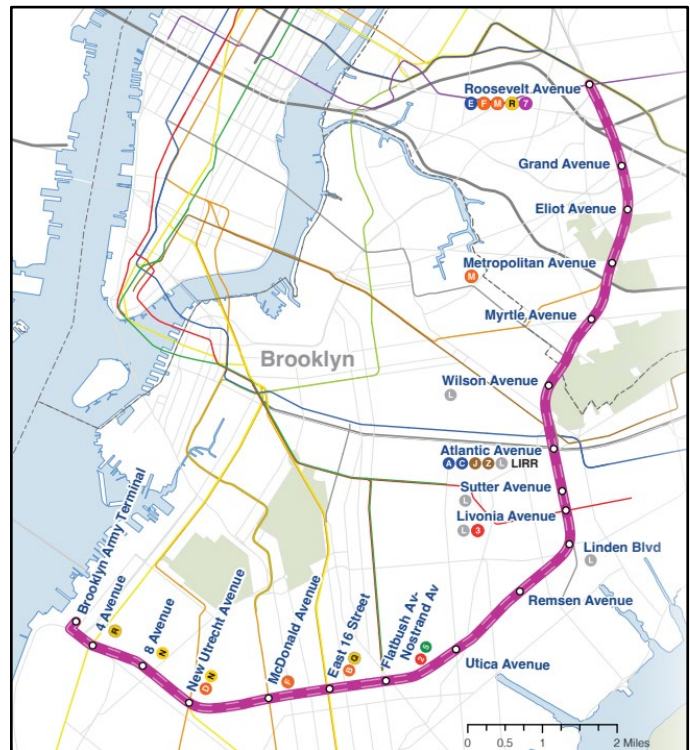
¿Cuál es la ruta IBX propuesta?

El IBX propuesto (como se muestra en la imagen) correría a lo largo de una línea de carga existente en un semicírculo entre el sur y el este de Brooklyn y Central Queens, conectando los vecindarios étnica y económicamente diversos de Sunset Park, Borough Park, Kensington, Midwood, Flatbush, Flatlands, New Lots, Brownsville, East New York, Bushwick, Ridgewood, Middle Village, Maspeth, Elmhurst y Jackson Heights con varias estaciones nuevas en comunidades que actualmente no tienen servicio de ferrocarril.

¿Podría el IBX continuar más allá de Jackson Heights, incluyendo el Bronx?

La continuación al norte de la terminal propuesta en Jackson Heights implicaría el mismo derecho de paso que se usará para el acceso a Penn Station de Metro-North, un proyecto de máxima prioridad para la MTA y para el Bronx. El acceso a Penn Station creará cuatro nuevas estaciones accesibles de Metro-North en el este del Bronx con servicio a Manhattan, Westchester y Connecticut, usando la línea Hell Gate de Amtrak que ya existe en el Bronx y Queens. El contrato de construcción del acceso a Penn Station fue asignado a fines de 2021 y se prevé que el servicio comience en 2027. Como resultado, la planificación de la ruta del IBX se centra en el segmento de la vía que puede mejorarse sin interferir con el Proyecto de acceso a Penn Station de Metro-North.

Con la apertura del acceso a Penn Station, la línea Hell Gate existente que se conecta al Bronx se utilizará a toda su capacidad, ya que los trenes foráneos de Amtrak y los trenes de carga de CSX también usarán la vía. No sería posible añadir otro servicio frecuente, como el IBX, con la infraestructura existente. Por lo tanto, extender el IBX al Bronx exigiría la construcción de un puente y una vía paralelos completamente nuevos, con un costo enorme (considerando los efectos sobre los terrenos, la ingeniería y los costos de construcción).



¿Se puede agregar una parada para el aeropuerto de LaGuardia?

Los objetivos del proyecto del IBX incluyen mejorar el servicio de transporte público para los residentes y trabajadores que hacen traslados a través de Brooklyn y Queens, aprovechando un importante corredor ferroviario ya existente. Ya que sabemos que la Port Authority de Nueva York y Nueva Jersey está evaluando opciones de acceso de transporte público al Aeropuerto de LaGuardia, el proyecto del IBX no descarta ofrecer alguna forma de conexión al aeropuerto en el futuro.

¿Podría el IBX conectarse a Staten Island?

No existe una vía entre la alineación del IBX y el Puente Verrazzano-Narrows, y el puente mismo no fue construido para soportar opciones ferroviarias.

¿Cuántas estaciones tendrá el IBX?

Actualmente hay 19 estaciones propuestas a lo largo del corredor de 14 millas entre Brooklyn Army Terminal y Roosevelt Avenue en Queens.

¿Están finalizadas las ubicaciones de las estaciones?

El informe de Planificación y Vínculos Ambientales que se publicó en 2023 identificó 19 ubicaciones de estaciones que se eligieron en función del número previsto de pasajeros, la posibilidad de construcción y el espaciamiento. Los trabajos de ingeniería para diseñar estas estaciones no comenzarán hasta finales de 2024. Las estaciones se finalizarán en la fase de ingeniería y alentamos a que se continúen enviando comentarios.

OPERACIONES, TRANSBORDOS Y TARIFAS DE IBX

¿Qué tan frecuente será el servicio propuesto?

La planificación operativa aún no ha comenzado, pero el servicio propuesto podría operar en frecuencias de 5 minutos durante las horas pico, con intervalos anticipados más largos durante las horas de menor actividad, de forma similar a otros medios de transporte.

¿Con cuántas otras líneas de transporte de la MTA se conectará?

- **Subterráneo:** Hasta 17 líneas de subterráneo (N/R/D/B/Q/2/5/L/3/J/Z/A/C/M/7/E/F)
- **Autobús:** 51 rutas de autobús actuales
- **Ferrocarril de Long Island:** Conexión en la estación Atlantic Ave/East New York

¿De cuánto sería la tarifa IBX?

Las tarifas serán determinadas por el Consejo de la MTA al momento de la implementación. Sin embargo, prevemos que la tarifa sea equivalente a las tarifas estándar de autobús y subterráneo, y que el pago de las tarifas sería congruente con el sistema estándar de pago de tarifas de autobuses y subterráneo de la MTA en ese momento, como OMNY u otros sistemas de pago futuros.

¿Las estaciones IBX se conectarán físicamente al transporte? ¿Cómo funcionarán los transbordos?

Estamos planeando que el IBX permita transbordos gratuitos y sencillos, como los que hace actualmente entre líneas de autobús y subterráneo. Aún no se ha determinado la ubicación exacta de las plataformas de las estaciones, ni los transbordos disponibles a otros servicios. Las estaciones IBX consistirán en una plataforma ubicada dentro del derecho de paso existente. Teniendo esto en cuenta, es poco probable que las estaciones IBX estén conectadas físicamente con otras estaciones de transporte. Podrá usar el IBX utilizando

OMNY y hacer el transbordo a líneas de autobús y subterráneo con conexión usando de nuevo OMNY. Se prestará especial atención al diseño de la estación y a la facilidad de los transbordos durante la fase de diseño.

MODO IBX Y TIPO DE FERROCARRIL

¿En qué modo avanza la MTA y por qué?

El proyecto IBX avanza con la selección del tren ligero (Light Rail Transit, LRT) como modo de transporte. Durante el estudio de Planificación y Vínculos Ambientales, se determinó que el LRT supera al ferrocarril convencional y al autobús de tránsito rápido (Bus Rapid Transit, BRT). Para llegar a esta conclusión, se evaluaron los siguientes factores:

- **Servicio:** LRT es la opción más rápida y puede satisfacer plenamente la demanda de pasajeros, a diferencia del BRT. BRT también enfrenta desafíos operativos, ya que tendría que dar la vuelta en las calles de Jackson Heights.
- **Rentabilidad:** LRT es un modo de transporte versátil que permitiría la operación en las zonas más restringidas del corredor, incluido el túnel East New York, y cumpliría con todos los requisitos de seguridad contra incendios y de protección de la vida humana. Los vehículos de tren ligero se pueden adquirir "listos para usar" con modificaciones mínimas y pueden recurrir a un grupo de proveedores potenciales diferente del material rodante tradicional de la MTA.
- **Valor:** El ferrocarril convencional tiene un costo de construcción mucho más alto y el BRT no puede transportar tantos pasajeros, lo que genera cifras de costo por pasajero más altas para ambos en comparación con el LRT.
- **Comentarios del público:** Se recibieron más de 1,000 comentarios en el sitio web del proyecto de la MTA. Los temas de estos comentarios sugieren una preferencia abrumadora por una opción ferroviaria dentro del corredor.

¿Por qué el IBX usará tren ligero en lugar de vagones de subterráneo?

El tren ligero es más rentable, tiene tiempos de funcionamiento más rápidos de principio a fin, puede adquirirse "listo para usar" con modificaciones mínimas y puede recurrir a un grupo de proveedores potenciales diferente del material rodante tradicional de la MTA. El tren ligero también es más flexible, ya que puede operar en múltiples entornos. Por último, al optar por este modo, la MTA usará la tecnología y el equipamiento automotriz más avanzados para ofrecer una experiencia moderna a nuestros clientes.

¿Está considerando la circulación por las calles en Metropolitan Avenue? ¿Cómo se puede garantizar un servicio confiable con la posibilidad de que haya segmentos de circulación por las calles?

Uno de los principales beneficios del LRT es su capacidad para operar en múltiples entornos, incluido un corredor ferroviario exclusivo y dentro de la red de calles local. La MTA no cree que la alineación de una ruta de calles correctamente diseñada reduciría la velocidad y la confiabilidad.

Se pueden encontrar ejemplos de operaciones de tren ligero en la vía pública en todo el mundo, en lugares tan lejanos como Melbourne, Australia, y tan cercanos como Jersey City. En estos lugares y muchos otros, los trenes operan de manera segura y eficiente en entornos urbanos con una señalización y un tratamiento vial adecuados. Garantizar que la circulación por las calles se realice con éxito es una de las principales áreas de ingeniería en la que se centrará la siguiente fase del diseño. Todas las opciones siguen abiertas en cuanto al diseño del proyecto. La velocidad y la confiabilidad son esenciales para el proyecto, y la MTA se compromete a explorar cualquier opción de diseño razonable.

CONSTRUCCIÓN, CRONOGRAMA Y FINANCIAMIENTO DEL IBX

¿Cómo se construirá el proyecto y qué impacto tendrá su construcción?

En esta fase de planificación inicial del proyecto aún no se han determinado los métodos de construcción, los detalles y el impacto potencial. Conforme avancemos en la planificación del proyecto, nos esforzaremos por minimizar, en la medida de lo posible, el impacto de la construcción sobre las comunidades, y dichos planes se difundirán en futuras reuniones públicas.

El IBX se construirá en gran medida sobre un derecho de paso ferroviario ya existente, que tiene servicio activo de ferrocarriles de carga. La creación de un servicio de pasajeros requerirá la reconstrucción de puentes y terraplenes en áreas a lo largo del corredor. El equipo del proyecto se reunirá con funcionarios de elección popular y grupos comunitarios para diseñar planes de construcción que se esfuercen por minimizar todas las inquietudes potenciales y, al mismo tiempo, equilibrar las consideraciones de costos y cronograma. El equipo del proyecto se mantendrá en comunicación con la comunidad durante todo el proceso. Habrá numerosas reuniones públicas en Brooklyn y Queens, y virtualmente durante el proceso de planificación y las fases futuras de construcción de este proyecto, a fin de comunicar los detalles y el impacto.

¿Se requerirá alguna adquisición de inmuebles?

El proyecto se encuentra principalmente dentro del derecho de paso existente de la MTA y CSX, y los estudios iniciales indican que la cantidad de inmuebles por adquirir será mínima, pero es probable que se adquiera cierto número. Se harán estudios adicionales de ingeniería para obtener información sobre las posibles adquisiciones de inmuebles.

¿Cuál es el cronograma del proyecto? ¿Cuándo comenzará la construcción y cuál será su duración?

Iniciaremos el proceso de revisión ambiental en el invierno de 2023-2024, el cual suele durar dos años. Intentaremos comenzar el trabajo de diseño al mismo tiempo que el proceso de revisión ambiental. Si el proyecto se financia en un futuro programa de capital, se podría adjudicar un contrato de construcción después del proceso de diseño.

¿La construcción final (si se financia) incluirá contratación local y objetivos de MWBE?

Los proyectos de la MTA ahora pueden considerar la contratación local, que actualmente se está probando en otros proyectos. Además, los proyectos de la MTA establecen objetivos para MWBE.

¿Cuánto costará este proyecto?

Se prevé que el costo de construcción del IBX será de \$5.500 millones (en dólares de 2027). Gracias a su elevado número de pasajeros (115,000 pasajeros previstos entre semana) y su costo de construcción relativamente bajo, el tren ligero ofrece la mejor relación calidad-precio, con un costo de \$48,000 por pasajero diario.

¿Cómo se financiará este proyecto?

En enero de 2024, la gobernadora Hochul anunció \$45 millones para ingeniería en el Interborough Express, sobre lo cual puede obtener más información en <https://www.governor.ny.gov/news/governor-hochul-announces-highlights-fy-2025-budget>. Este financiamiento es un paso importante para avanzar en el proyecto. Para el financiamiento completo del proyecto, por ahora no hemos descartado ninguna fuente de

financiamiento, y seguiremos los procedimientos federales para asegurarnos de seguir siendo elegibles para fondos federales, incluidos programas para proyectos multimodales (carga/pasajeros).

Además, el IBX fue incluido en el proceso de evaluación comparativa de la MTA para su potencial inclusión en el Programa de capital 2025-2029 de la MTA. Este proceso evaluó el proyecto usando una gama de mediciones, como cantidad de pasajeros, costo, tiempo de traslado, capacidad y beneficios para la red. Este proceso influyó sobre la evaluación de necesidades a veinte años (<https://future.mta.info>), una evaluación final que analiza los beneficios y costos de inversiones potenciales, a fin de incluirlas en el Programa de capital. Si se identifican fondos y la MTA decide seguir adelante con este proyecto, se incluirá en los Programas de capital subsecuentes.

SEGURIDAD, ACCESIBILIDAD Y MEJORAS PARA PEATONES Y BICICLETAS EN IBX

¿Las estaciones y los vehículos de la línea serán accesibles de acuerdo con la ley ADA?

Sí, todas las estaciones y los vehículos serán completamente accesibles para todos los pasajeros.

¿Qué mejoras proponen para peatones y ciclistas como parte de este proyecto?

En enero de 2023, la MTA publicó un plan de acción estratégico para mejorar el acceso de bicicletas, peatones y micromovilidad en toda nuestra red, incluidas las estaciones de subterráneo y trenes de cercanías, las paradas de autobús y los puentes, al que se puede acceder en <https://new.mta.info/bike-micromobility-strategic-action-plan>.

En la MTA estamos entusiasmados con las oportunidades multimodales que ofrece este proyecto y tenemos el compromiso de facilitar a nuestros clientes el acceso al sistema, ya sea a pie o en bicicleta. En esta etapa del proceso de planificación aún no se han determinado mejoras específicas para ciclistas y peatones relacionadas con el IBX. Sin embargo, prevemos ofrecer en las estaciones conexiones peatonales, así como acceso y estacionamiento para bicicletas, en la mayor medida posible.

PRESERVACIÓN Y COORDINACIÓN CON EL FERROCARRIL DE CARGA EXISTENTE

¿Para qué se usa actualmente la vía existente, y cómo se vería afectada por el proyecto IBX?

La vía actualmente se usa como un corredor de ferrocarriles de carga, por el que pasan hasta tres trenes diarios en la parte que es propiedad de la MTA. El servicio de carga en este segmento es administrado por New York & Atlantic Railway (NYAR), que hace intercambios con las flotas de ferrocarriles de CSX, el Providence and Worcester (P&W), y el New York New Jersey Railroad (NYNJR), que atienden a múltiples clientes de ferrocarriles de carga en la vía. El servicio de pasajeros IBX se diseñará para compartir sin problemas este corredor con el ferrocarril de carga en el futuro.

Entendemos que hay preocupaciones sobre la calidad de vida debido al servicio de carga existente en las vías propiedad de la MTA, y tenemos el compromiso de abordar esos problemas. Hay fondos disponibles y un proceso activo de adquisición de nuevas locomotoras de carga que generen menos emisiones y un nivel de ruido menor. Además, como parte del proyecto del Interborough Express, visualizamos mejoras al corredor que generarían operaciones de carga que provocarían menos molestias.

¿Cómo se relacionaría el proyecto con el derecho de paso propiedad de CSX (Fremont Secondary)?

Las tres millas más al norte de la ruta del IBX (aproximadamente del patio de maniobras Fresh Pond Yard a Jackson Heights, Queens) están situadas en una parte del corredor conocida como Fremont Secondary, que es propiedad del ferrocarril CSX. La MTA tiene el compromiso de trabajar con CSX para llegar a un acuerdo que nos permita operar en su corredor de manera complementaria a sus operaciones de carga presentes y futuras.

¿Cómo afecta el IBX al futuro del estudio del Programa de transporte de carga a través del puerto?

La Port Authority de Nueva York y Nueva Jersey (Port Authority of New York & New Jersey, PANYNJ) está realizando su propio proyecto denominado Programa de transporte de carga a través del puerto (Cross Harbor Freight Program, CHFP) para mejorar el transporte de carga a través de New York Harbor, entre las regiones al este y al oeste del Hudson. Con este proyecto separado de la PANYNJ, habría trenes de carga adicionales operando en vías separadas adyacentes al proyecto IBX de la MTA. El IBX se está desarrollando de manera que no impida el proyecto del CHFP, y la MTA y la PANYNJ tienen el compromiso de trabajar en conjunto para garantizar la coordinación en el diseño y las operaciones de sus respectivos proyectos. Puede encontrar más información sobre el proyecto del CHFP en <https://www.panynj.gov/port/en/our-port/port-development/cross-harbor-freight-program.html>.

¿Cuántas vías habrá? ¿El IBX necesitará agregar nuevas vías?

Se construirán dos nuevas vías de pasajeros para el servicio de tren ligero IBX, y el tráfico de carga circulará por vías específicas dentro del corredor.

PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL IBX Y PRÓXIMOS PASOS

¿Cuáles son los siguientes pasos para el proyecto, incluyendo sus plazos?

Anticipamos comenzar el proceso de revisión ambiental formal en 2024. El objetivo de la revisión ambiental es llevar a cabo una evaluación exhaustiva del proyecto IBX y documentar estos resultados. A lo largo de este proceso, recabaremos y consideraremos sus comentarios a través de la divulgación y las audiencias públicas.

También esperamos iniciar el proceso formal de diseño del proyecto a finales de 2024 o principios de 2025, lo que tomará uno o dos años más. Si se determina que el IBX es apto para construirse, la MTA tendrá que identificar los fondos para la construcción. A lo largo del proyecto, la MTA se mantendrá en contacto con la comunidad, los funcionarios de elección popular y las partes interesadas para asegurarse de escuchar todos los comentarios.

¿En dónde puedo encontrar más información sobre las reuniones pasadas y futuras?

La MTA celebró tres eventos públicos presenciales el 19 de mayo, el 22 de septiembre y el 16 de agosto de 2023, y una serie de jornadas de puertas abiertas presenciales entre noviembre de 2023 y enero de 2024. Visite <https://new.mta.info/ibx> para ver información sobre las reuniones pasadas y novedades sobre reuniones futuras. También puede enviar preguntas y comentarios en cualquier momento por correo electrónico a IBXOutreach@mtacd.org.