

Evaluación de equidad del rediseño de la red de autobuses de Queens

Introducción

La red de autobuses de Queens desempeña un papel fundamental en la conexión de las comunidades con servicios esenciales, empleo, educación y recreación. En las últimas décadas, la ciudad de Nueva York ha experimentado un crecimiento y un cambio significativos, pero la red de autobuses no ha seguido el ritmo de las necesidades cambiantes de nuestros pasajeros. El objetivo del rediseño de la red de autobuses de Queens es crear un sistema de autobuses más eficiente, confiable y accesible que satisfaga mejor las necesidades de todos los pasajeros y, al mismo tiempo, priorice la equidad para abordar las disparidades en el acceso y las oportunidades.

La equidad en el contexto del transporte público es la distribución justa y equitativa del acceso, los recursos y las oportunidades, garantizando que todas las personas, en especial aquellas de comunidades históricamente desatendidas o marginadas, se beneficien de los servicios y la infraestructura de transporte público sin asumir cargas desproporcionadas.

Esta evaluación analiza la inversión, las posibles mejoras y los beneficios del rediseño de la red de autobuses de Queens en las comunidades de toda nuestra área de servicio, con un enfoque en las poblaciones históricamente desatendidas. También evalúa cómo el proyecto se alinea con nuestro compromiso con el acceso equitativo al transporte.

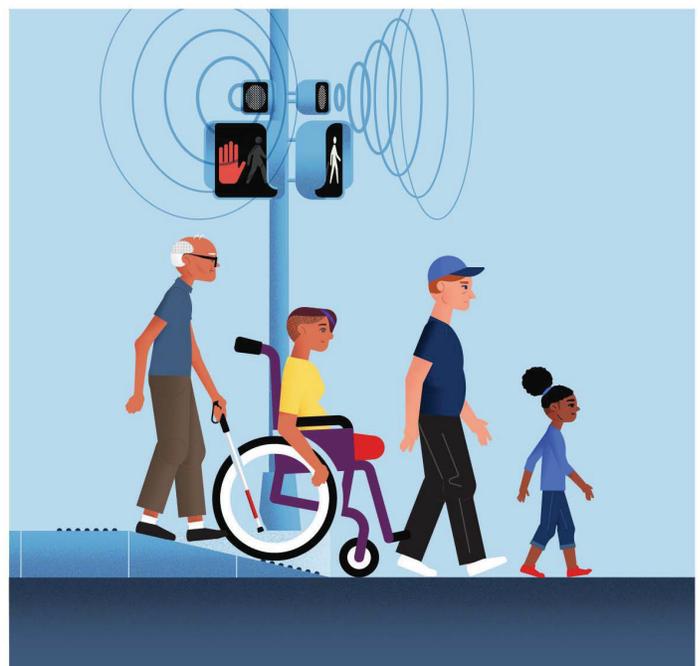
IGUALDAD:

Todas las personas obtienen lo mismo, independientemente de si es necesario o adecuado para ellas.



EQUIDAD:

Todos obtienen lo que necesitan; se comprenden las barreras, las circunstancias y las condiciones.



Reproducido con permiso de Robert Wood Johnson Foundation, Princeton, N.J.

Marco de equidad de la MTA

Reconocer la presencia de poblaciones históricamente desfavorecidas ayuda a garantizar que se inviertan recursos, ya sea a través de la asignación o reasignación, y se protejan dentro de estas comunidades para reducir los obstáculos al acceso al transporte público.

A medida que se desarrolló el Rediseño de la red de autobuses de Queens, se crearon tres niveles de equidad para ayudar a identificar el problema de equidad en un área. A nivel federal, esto se define en el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, que se caracteriza por una alta concentración de poblaciones de bajos ingresos o minoritarias. Además del estado del Título VI, la Autoridad de Tránsito de la Ciudad de Nueva York (New York City Transit, NYCT) considera un conjunto más amplio de factores socioeconómicos al analizar la equidad: dependencia del transporte público, representación de minorías, ingresos, acceso a oportunidades y necesidades de movilidad. Cada indicador se ponderó en función de su relevancia para la equidad del transporte público, como se ilustra en el gráfico a continuación, organizado generalmente de mayor a menor ponderación.

Indicadores	Tema
Población por raza y etnia Incluye todos los grupos, excepto "Solo personas de raza blanca"	Población minoritaria
Hogares sin vehículos	Dependencia del transporte público
Población que vive en la pobreza	Personas de bajos ingresos
Tiempo promedio de viaje al trabajo Incluye viajes diarios de más de 45 minutos en la ciudad de Nueva York y viajes diarios de más de 60 minutos fuera de la ciudad de Nueva York	Acceso a oportunidades
Población con una discapacidad Solo menores de 65 años	Necesidades de movilidad
Hogares con dominio limitado del inglés	Población minoritaria
Edad Incluye menores de 18 años y mayores de 75 años en la ciudad de Nueva York y mayores de 75 años fuera de la ciudad de Nueva York	Dependencia del transporte público y necesidades de movilidad
Población con título de escuela secundaria o inferior Mayores de 25 años	Acceso a oportunidades

Fuente de datos: Estimaciones de 5 años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (2018-2022); ciudad de Nueva York: grupos de bloques censales; fuera de la ciudad de Nueva York: sectores censales

Este enfoque se alinea con las mejores prácticas observadas entre otras agencias de transporte público de los EE. UU. que también dependen del análisis geoespacial y de datos censales actualizados para evaluar regularmente las áreas de necesidad. Si bien la mayoría de las agencias utilizan un conjunto de variables comunes, como la raza, los ingresos, el acceso a vehículos y los tiempos de viaje, pueden ponderar los indicadores de manera diferente para reflejar las necesidades específicas de sus áreas de servicio. Esta alineación con los estándares de la industria garantiza que el análisis de equidad de la Autoridad Metropolitana de Transporte (Metropolitan Transportation Authority, MTA) sea exhaustivo, relevante y se base en métodos establecidos.

Consideración de la equidad en el rediseño de la red de autobuses de Queens

Para incorporar de manera efectiva las consideraciones de equidad en el proceso de planificación del rediseño de Queens con un enfoque basado en datos, se desarrolló un índice detallado de puntuación de equidad utilizando los indicadores del marco de equidad de la Autoridad Metropolitana de Transporte mencionados anteriormente. Este índice asignó puntuaciones de equidad a las geografías, lo que facilitó una evaluación de las diferencias entre la red de autobuses de Queens existente y la propuesta. Luego, las puntuaciones de equidad se clasificaron en tres niveles distintos para priorizar las consideraciones según el nivel de impacto en la equidad.

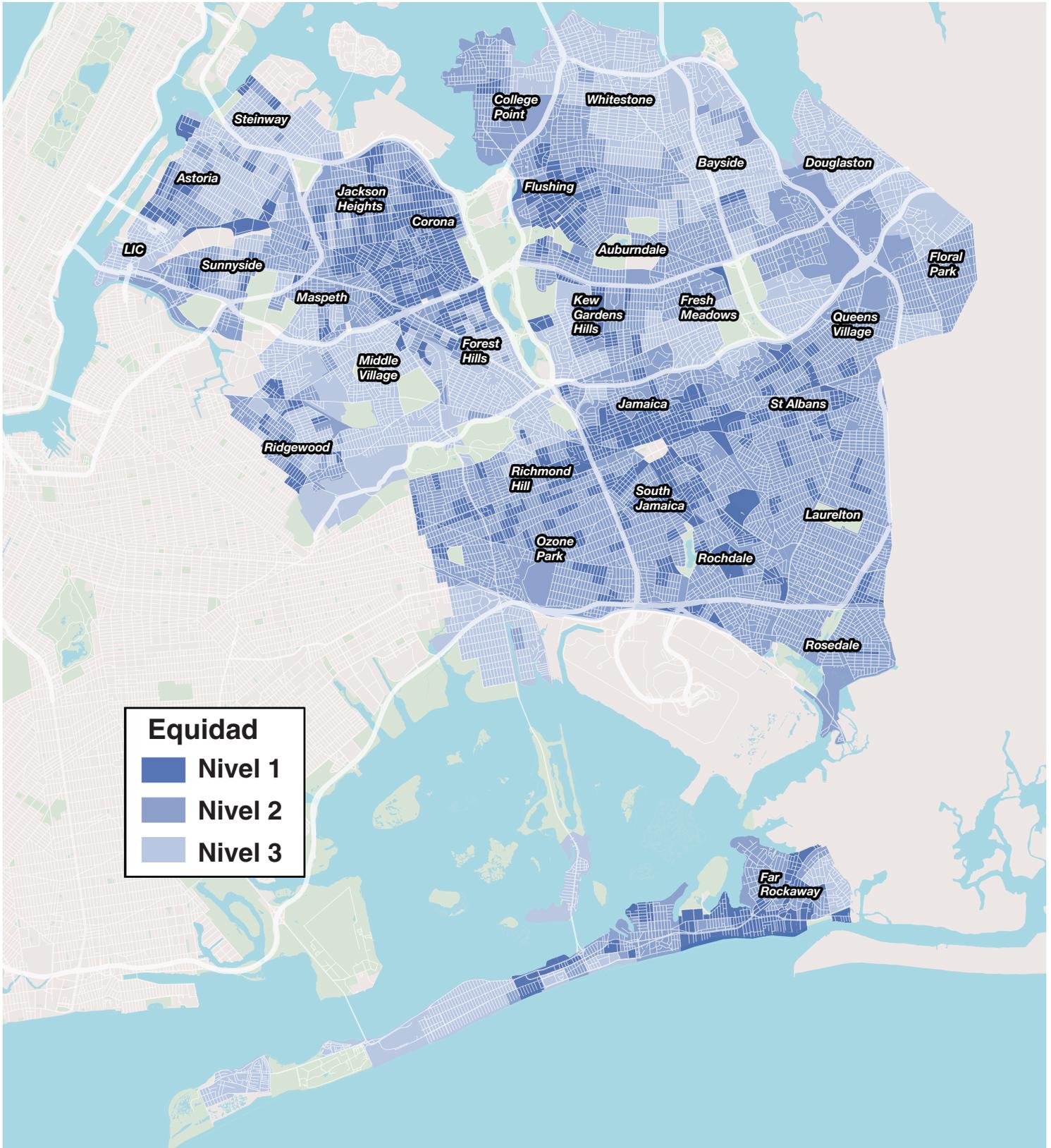
Nivel 1: La consideración de equidad significativa representa las áreas donde se concentran más las poblaciones que dependen del transporte público, las comunidades históricamente marginadas o las que enfrentan desigualdades sistémicas, lo que indica una necesidad crítica de mejoras focalizadas.

Nivel 2: La consideración de equidad moderada incluye áreas con desafíos de equidad notables, aunque menos severos, lo que sugiere una necesidad de mejoras que equilibren los objetivos de equidad con consideraciones operativas.

Nivel 3: La consideración de equidad baja abarca áreas con preocupaciones relacionadas con la equidad comparativamente menores, donde los ajustes aún pueden ser valiosos, pero son menos urgentes.

En cumplimiento con los estándares federales, todas las comunidades en áreas del Título VI se consideran en los Niveles 1 o 2 (consideración de equidad significativa o moderada).

Este mapa representa el área de estudio, con datos analizados por grupo de bloques censales en la ciudad de Nueva York.



Evaluación de mejora de las rutas

Para evaluar las posibles mejoras del servicio que ofrecerá el rediseño de la red de autobuses de Queens, se llevó a cabo un análisis del Anexo al Plan Final Propuesto para comparar la red de rediseño propuesta con la red existente, centrándose específicamente en las mejoras destinadas a abordar problemas clave del servicio. Se prestó especial atención a la identificación de estrategias que aborden desafíos persistentes, como rutas poco confiables, patrones de servicio confusos y servicios redundantes, superpuestos o lentos. Al identificar dónde se implementarán estas soluciones, esta evaluación proporciona información sobre la eficacia con la que el rediseño aborda las necesidades de las áreas de equidad moderada y significativa, y mejora la accesibilidad y confiabilidad generales del servicio de autobuses en estas comunidades.

Para calcular la población para cada indicador dentro de nuestro marco de equidad para una ruta de autobús, se creó un área de tránsito peatonal de $\frac{1}{4}$ de milla alrededor de cada parada de autobús. Las áreas de tránsito peatonal de todas las paradas a lo largo de la ruta se combinaron para formar el área de tránsito peatonal general de la ruta de autobuses. Luego, esta área de tránsito peatonal combinada se superpuso con los datos del grupo de bloques censales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de 2018-2022 para estimar la población dentro de $\frac{1}{4}$ de milla de la ruta. Para los grupos de bloques censales que solo estaban parcialmente cubiertos por el área de tránsito peatonal de la ruta de autobuses, asumimos una densidad de población uniforme en todo el grupo de bloques para estimar la población dentro del área de tránsito peatonal.

Cada uno de los cambios de ruta propuestos tiene como objetivo abordar una o más prioridades de los pasajeros: servicio confiable, viajes más rápidos, mejores conexiones y servicio simplificado. Para lograr estos objetivos, aplicamos una variedad de estrategias de rediseño de red reconocidas mundialmente. A continuación, se describen las estrategias de ruta utilizadas, junto con ejemplos de cada una, y se puede encontrar una lista completa de todas las estrategias por ruta en el Anexo E.

Horario

Mejora de la frecuencia y los intervalos



Las mejoras en la frecuencia y los intervalos ofrecen grandes beneficios para los pasajeros y la red de transporte público en general. El aumento de la frecuencia reduce los tiempos de espera y el hacinamiento, lo que hace que el transporte público sea más conveniente y confiable, en particular para viajes urgentes. La ampliación de los intervalos de servicio garantiza que los autobuses funcionen más temprano en la mañana y más tarde en la noche, o durante la noche, lo que proporciona una conectividad fundamental para los trabajadores con horarios no tradicionales, como quienes se desempeñan en el comercio minorista, la atención médica o las operaciones aeroportuarias.

En el rediseño, se realizaron mejoras de frecuencia en 16 rutas, impulsadas principalmente por una mayor demanda de pasajeros y priorizadas en las rutas que prestan servicios en las áreas de Nivel 1 y 2. En cuanto a los intervalos, 8 rutas tuvieron una ampliación del intervalo de servicio debido a la introducción de un nuevo servicio nocturno o a un ajuste menor en el horario.

Aumentos de frecuencia:

Q1, Q3, Q7, Q8, Q9, Q11, Q25, Q26, Q36, Q50, Q54, Q67, Q75, Q80, Q89, Q115

Ampliación del intervalo de servicio:

Q7, Q16, Q23, Q26, Q36, Q47, Q60, Q80

La ruta **Q1** es un buen ejemplo de cómo el aumento en la frecuencia beneficia a varias áreas de Nivel 1 y 2. Al ofrecer un servicio más frecuente durante todo el día, la ruta brinda un servicio frecuente durante todo el día en paradas locales en Hillside Avenue, lo que mejora el tiempo de espera para más clientes. Como la opción local principal en Hillside Avenue, la mayor frecuencia junto con la extensión hacia Sutphin Boulevard y Jamaica Avenue, cerca de la estación Jamaica LIRR, reduce considerablemente los tiempos de viaje para los residentes de la zona, donde casi el 70 % de la población enfrenta traslados de más de 45 minutos.

La ruta **Q7** tuvo una ampliación del intervalo para abordar la falta de servicio nocturno de este a oeste a lo largo del corredor de Rockaway Boulevard. Brindar servicio de transporte público las 24 horas es fundamental para las comunidades que dependen del transporte público como su principal medio de traslado. En las áreas atendidas por la ruta **Q7**, casi el 30 % de los residentes no posee un vehículo, lo que hace que un servicio nocturno confiable sea crucial para el acceso equitativo a empleos, atención médica y otros servicios esenciales.

Es importante señalar que este análisis compara las frecuencias y los intervalos propuestos en el Anexo al Plan Final Propuesto con la red existente. Si una nueva ruta fue simplemente una reasignación de una ruta existente con el mismo patrón de recorrido, se utilizaron las frecuencias y los intervalos de la ruta original en la comparación.

Red frecuente durante todo el día y toda la noche

Para analizar más a fondo la frecuencia y los intervalos desde una perspectiva de equidad, realizamos un análisis comparativo de la red frecuente durante todo el día y la red nocturna existente con las propuestas en el Anexo al Plan Final Propuesto. La red frecuente durante todo el día se refiere a las paradas de autobús que tienen una frecuencia de 10 minutos o menos durante todo el día (de 6 a. m. a 9 p. m.), mientras que la red nocturna abarca las rutas que operan entre la medianoche y las 4 a. m.

Calculamos la población que tiene acceso a estas redes considerando un área de tránsito peatonal de ¼ de milla desde las paradas de autobús, y estos fueron los resultados:

Cobertura de la red frecuente durante todo el día

	Población total de Queens	Red existente		Red propuesta		Ampliación	
		Población	Porcentaje	Población	Porcentaje	Población	Porcentaje
Nivel 1	627,000	419,000	67%	445,000	71%	26,000	4%
Nivel 2	1,083,000	620,000	57%	670,000	62%	50,000	5%
Nivel 3	651,000	283,000	43%	331,000	51%	48,000	8%
Total	2,361,000	1,322,000	56%	1,446,000	61%	124,000	5%

Una red que con mayor frecuencia durante todo el día brinda a los pasajeros más libertad para viajar por el distrito sin tener que mirar el horario. El plan propuesto da como resultado un aumento del 4 % en la población atendida por la red frecuente en las áreas de Nivel 1. Si bien este crecimiento puede parecer modesto, refleja el hecho de que las áreas de Nivel 1 ya están bien cubiertas por la red frecuente existente. En las áreas de Nivel 2, un 5 % más de personas tendrían acceso al servicio frecuente durante todo el día, mientras que las áreas de Nivel 3 verían un aumento del 8 % en la cobertura. Estos cambios se basan en las fortalezas de la red existente y, al mismo tiempo, extienden el servicio frecuente a poblaciones adicionales. En general, el plan logra un aumento del 5 % en la población total atendida por la red frecuente durante todo el día, lo que significa que después del rediseño, el 61 % de la población total de Queens tendrá acceso a un servicio de autobús cada 10 minutos o menos a una distancia de ¼ de milla a pie.

Cobertura de la red nocturna

	Población total de Queens	Red existente		Red propuesta		Ampliación	
		Población	Porcentaje	Población	Porcentaje	Población	Porcentaje
Nivel 1	627,000	482,000	77%	505,000	81%	23,000	4%
Nivel 2	1,083,000	806,000	74%	828,000	76%	22,000	2%
Nivel 3	651,000	408,000	63%	430,000	66%	22,000	3%
Total	2,361,000	1,695,000	72%	1,763,000	75%	68,000	3%

Otro objetivo clave del rediseño fue ampliar las opciones para las personas que dependen del transporte público y realizan viajes esenciales. Al reconocer que no todos trabajan en un horario de 9 a 5, el proyecto se centró en mejorar el servicio de transporte público nocturno y durante la madrugada, asegurando más opciones para quienes viajan fuera de las horas pico del día. La propuesta aumentaría el acceso a la red nocturna en un 4 % para los pasajeros que viven en áreas de Nivel 1, un 2 % para quienes viven en áreas de Nivel 2 y un 3 % para aquellos en áreas de Nivel 3. De manera similar a la red frecuente durante todo el día, la red nocturna está diseñada para prestar servicio a la población que más depende de ella y, después del rediseño, el 80 % de los residentes en áreas de Nivel 1 tendrán acceso al servicio nocturno. En general, el 75 % de la población de Queens contará con el servicio de la red nocturna, lo que marca un aumento del 3 % en la cobertura y fortalece aún más el acceso al transporte público durante la madrugada.

El resultado de este análisis demuestra que el Rediseño de la red de autobuses de Queens mejora el acceso al transporte público para los residentes en todos los niveles de equidad. Las áreas con mayores necesidades, que ya se benefician de un servicio sólido actualmente, verán mejoras adicionales como resultado del rediseño, con una mayor cobertura tanto de la red frecuente durante todo el día como de la red nocturna.

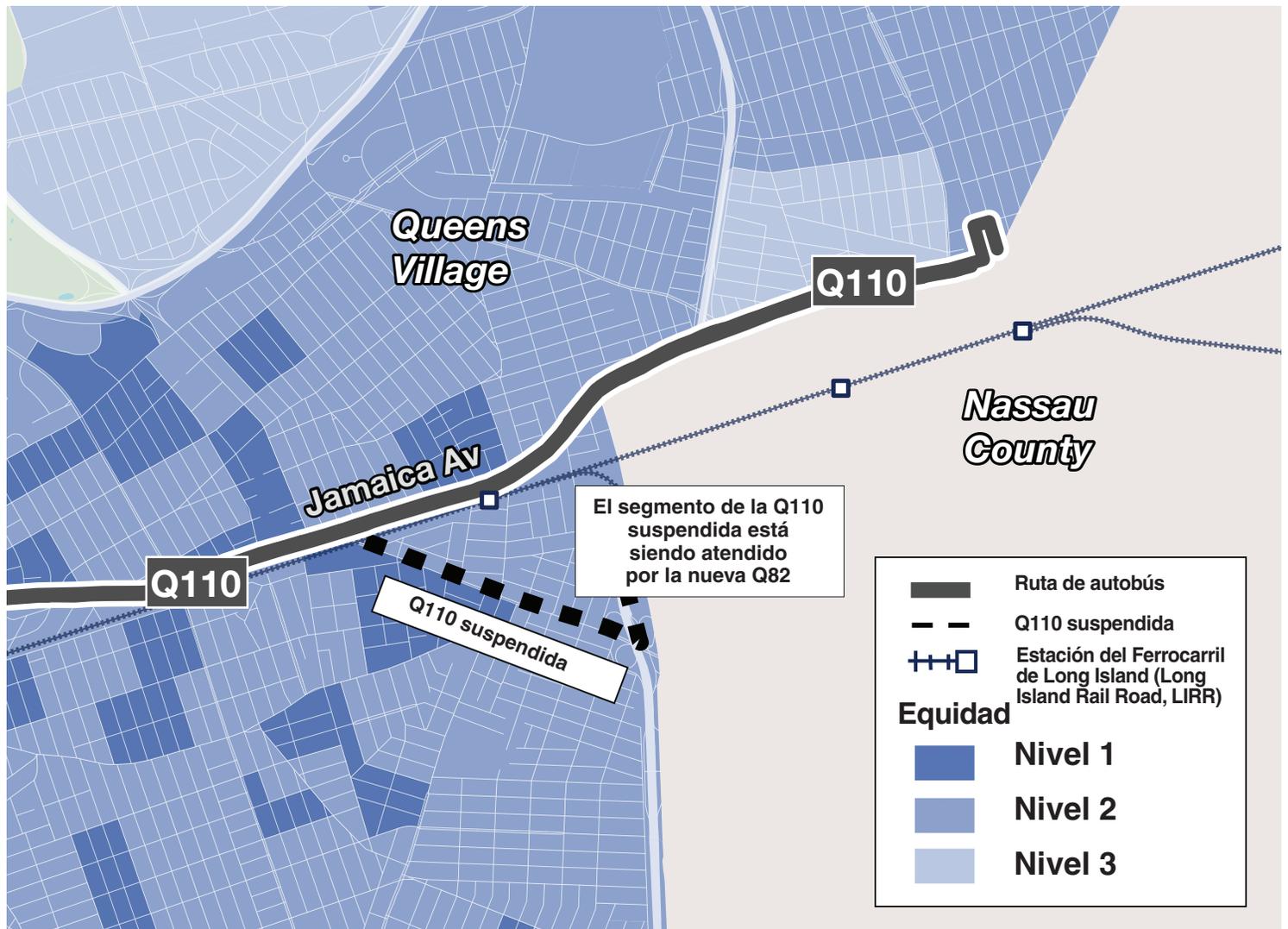


Rutas

Rutas más directas



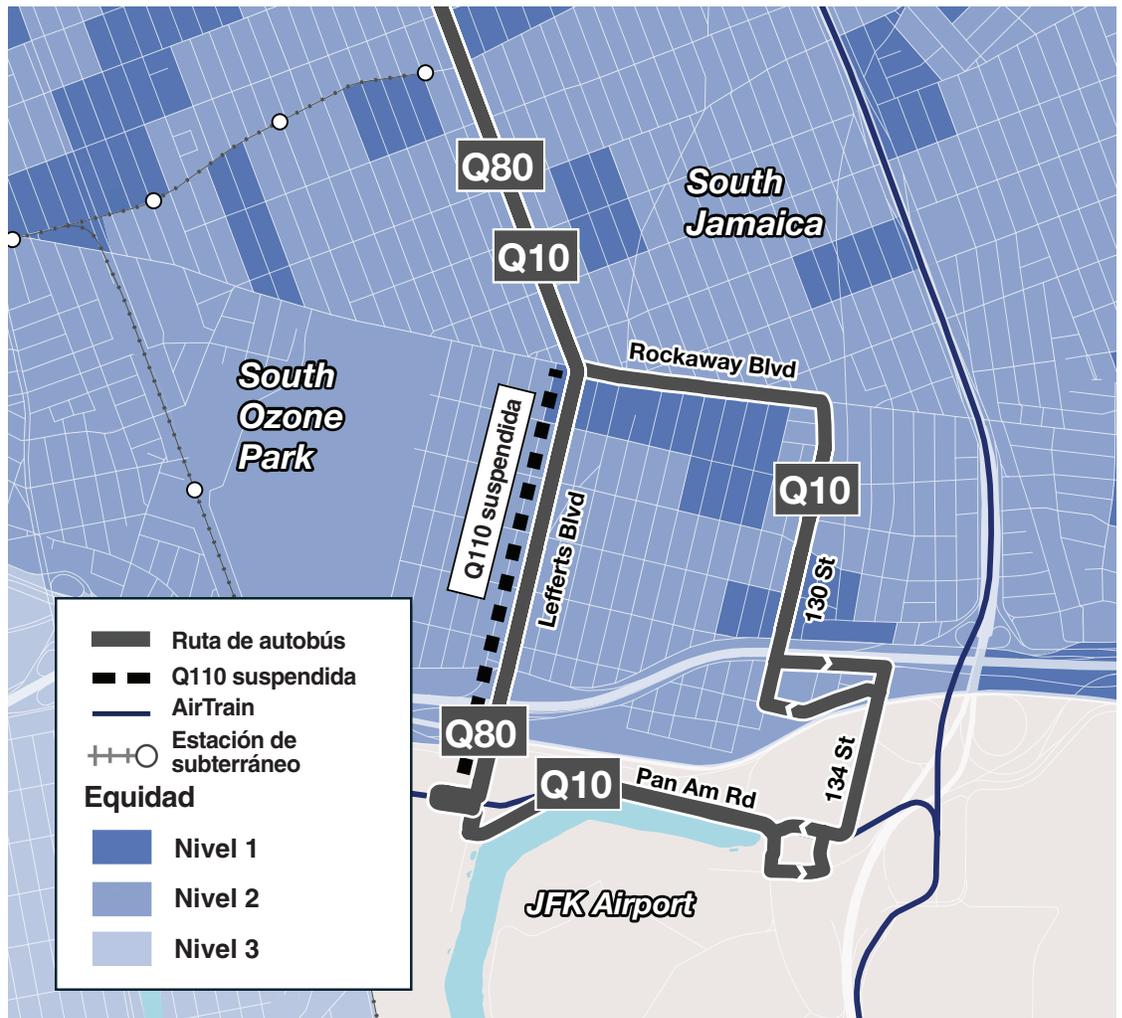
Las rutas de autobuses más directas ofrecen varias ventajas que mejoran tanto la eficiencia como la experiencia de los pasajeros. Al minimizar los giros y las desviaciones, las rutas directas reducen el tiempo de viaje, lo que aumenta la velocidad y la confiabilidad. Se optimizaron varias rutas dentro de la red, incluida la ruta **Q110** en el sudeste de Queens. La ruta **Q110** existente conecta a los pasajeros desde Parsons Boulevard en Jamaica hasta Belmont Park. Al desviar la ruta **Q110** y extenderla hasta Floral Park, ahora se ofrece un camino más directo y una mayor cobertura, lo que mejora la eficiencia de los viajes en un área donde el 94 % de la población no es blanca y el 40 % depende del transporte público. Este cambio también agregaría una conexión al Queens Village LIRR. Los pasajeros en la parte suspendida de Hempstead Avenue serían atendidos por la nueva **Q82**, lo que garantizaría la continuidad del servicio en el área.



Simplificar variantes

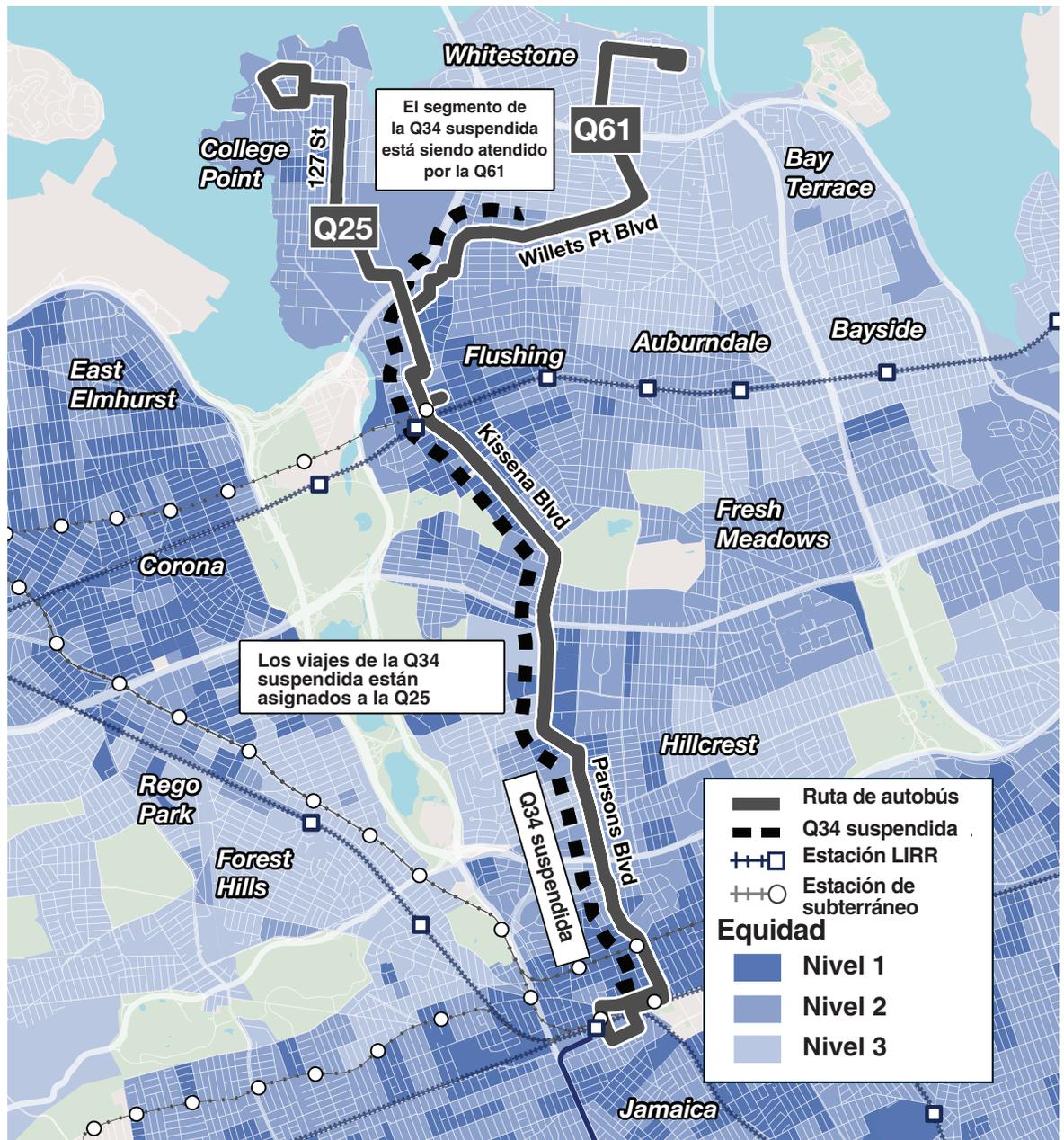


En el suroeste de Queens, la ruta **Q10** atraviesa varias áreas de consideración de equidad de Nivel 1 y 2, y tiene múltiples patrones de servicio: uno que viaja a lo largo de Lefferts Boulevard y brinda servicio directo al Aeropuerto JFK, otro que sirve a South Ozone Park antes de dirigirse al aeropuerto y un tercero que termina en South Ozone Park sin llegar al aeropuerto. Si bien cada una de estas ramas tiene un propósito específico, pueden ser confusas para los pasajeros porque todas comparten el mismo número de ruta. Para simplificar la red, se introdujo una nueva etiqueta de ruta, la **Q80**, para la ruta Lefferts Boulevard que va directamente al aeropuerto y prestaría servicio a una población que es más del 80 % no blanca. La **Q80** ofrecería un servicio nocturno más frecuente y nuevo a lo largo de toda la longitud de Lefferts Boulevard, mejorando el servicio para los trabajadores del aeropuerto que pueden tener horarios de trabajo no tradicionales. Mientras tanto, la **Q10** mantendría su patrón entre Kew Gardens y el Aeropuerto JFK, y seguiría prestando servicio a los residentes a lo largo de Rockaway Boulevard y 130 Street. Además, la **Q10** se reestructuraría como una ruta "rápida", que ofrecería un servicio más rápido para los residentes de South Ozone Park que viajan a Kew Gardens y, al mismo tiempo, mantendría la conexión con el aeropuerto.



Combinar rutas

Dentro de la red existente, hay rutas que ofrecen un servicio redundante, una situación que el rediseño pretende eliminar. Por ejemplo, la propuesta **Q25** absorbería los viajes de la **Q34** existentes y brindaría un mejor servicio a lo largo de Kissena Boulevard y Parsons Boulevard; esto no solo optimizaría la red sino que también mejoraría el servicio en una de las rutas de Queens que atiende a la mayor cantidad de residentes que viven por debajo de la línea de pobreza. La parte restante de la **Q34** no incluida en la propuesta de la **Q25** sería atendida por la nueva **Q61**, mejorando la confiabilidad e introduciendo un servicio de fin de semana a Linden Hill, un área de Flushing con problemas de equidad que van de moderados a considerables.

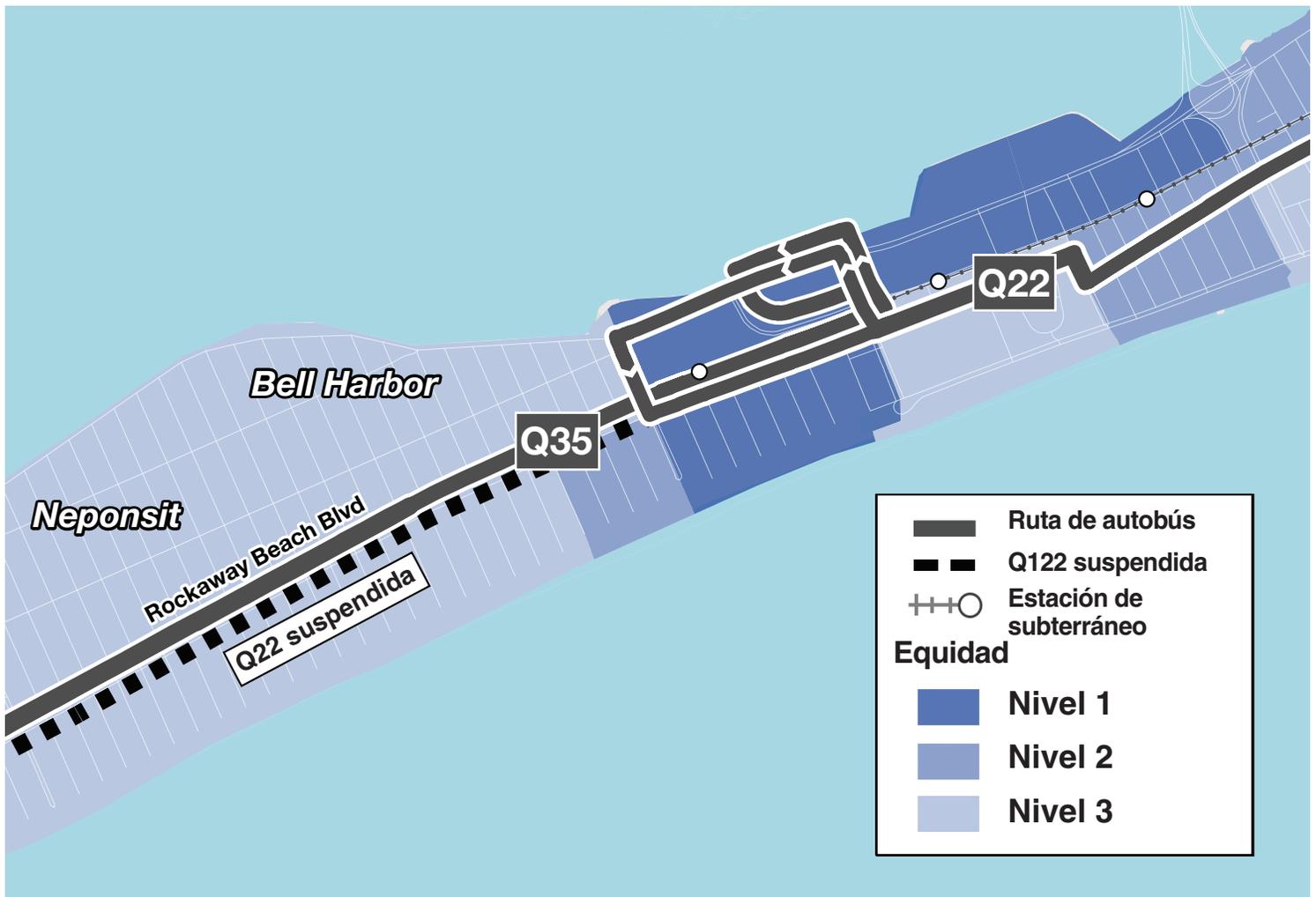


Acortar rutas



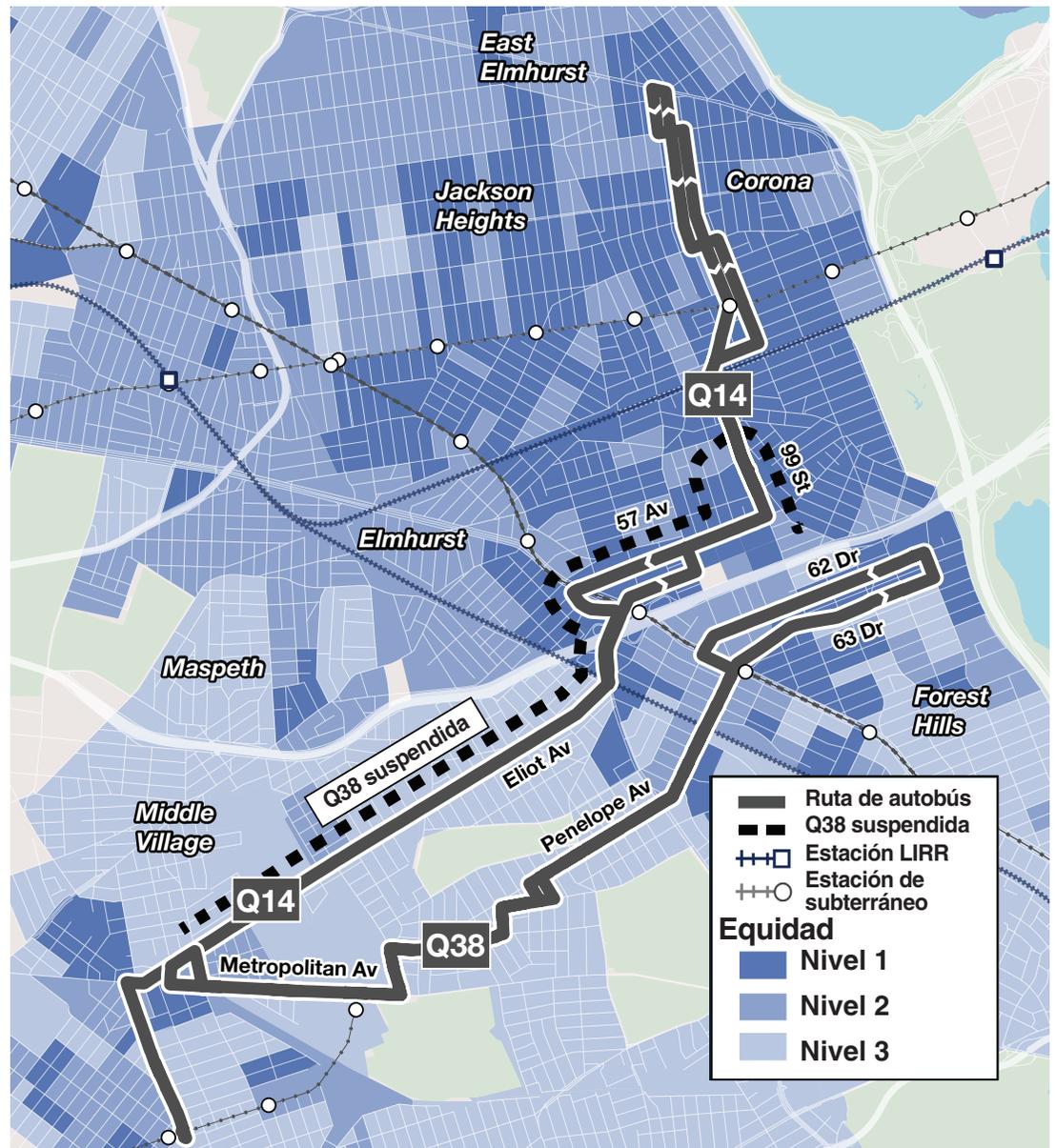
Las rutas de autobús más cortas suelen ofrecer una mayor fiabilidad, ya que abarcan distancias reducidas, lo que minimiza la exposición a la congestión del tráfico, los accidentes y otras posibles demoras. Un ejemplo de este enfoque se ve en Rockaway Park, donde la **Q22** se trunca en Beach 116 St. Debido a la baja cantidad de pasajeros a lo largo de Rockaway Beach Boulevard al oeste de Beach 116 St, se propone acortar la ruta en su extremo occidental y realinear la **Q35** para cubrir este segmento. La parte de la **Q22** existente que permanecerá presta servicio principalmente a las comunidades que se encuentran en áreas de Nivel de equidad 1 y 2. Las personas que viven en estas comunidades deberían esperar una mayor confiabilidad debido a la eliminación de posibles retrasos en la parte suspendida de la ruta.

Además, el extremo oriental de la **Q22** verá una extensión hasta la estación Far Rockaway LIRR, lo que mejorará la conectividad para los residentes de Rockaways, donde la mayoría de los residentes tienen un traslado diario de más de 45 minutos. Esta nueva conexión brindará a los residentes un acceso más fácil a otros distritos a través de un boleto con descuento de LIRR Far Rockaway, aumentará el acceso a nuevas oportunidades o acortará su viaje.



Dividir rutas

La **Q38** es un buen ejemplo de una división de ruta destinada a mejorar la confiabilidad. Actualmente operando como un circuito, los puntos de inicio y fin de la **Q38** están aproximadamente a un tercio de milla de distancia, en Rego Park y Corona, vecindarios dentro de las áreas de Nivel 1 y 2. Para mejorar la confiabilidad del servicio, el plan propuesto implica dividir la **Q38** en dos rutas. Se propone mantener el servicio a lo largo de 62/63 Drs, Penelope Avenue, Juniper Valley Rd y Metropolitan Avenue, entre Rego Park y Maspeth. La parte norte de la **Q38** se reemplazaría por la **Q14** propuesta, una nueva ruta que también daría servicio al segmento norte de la **Q23** existente en Corona y East Elmhurst y la **Q39** existente en Forest Av, con lo que se establecería una nueva conexión entre East Elmhurst y Ridgewood y se ampliaría el acceso para los residentes dentro de varios grupos de bloques de Nivel 1.



Mejorar la cobertura

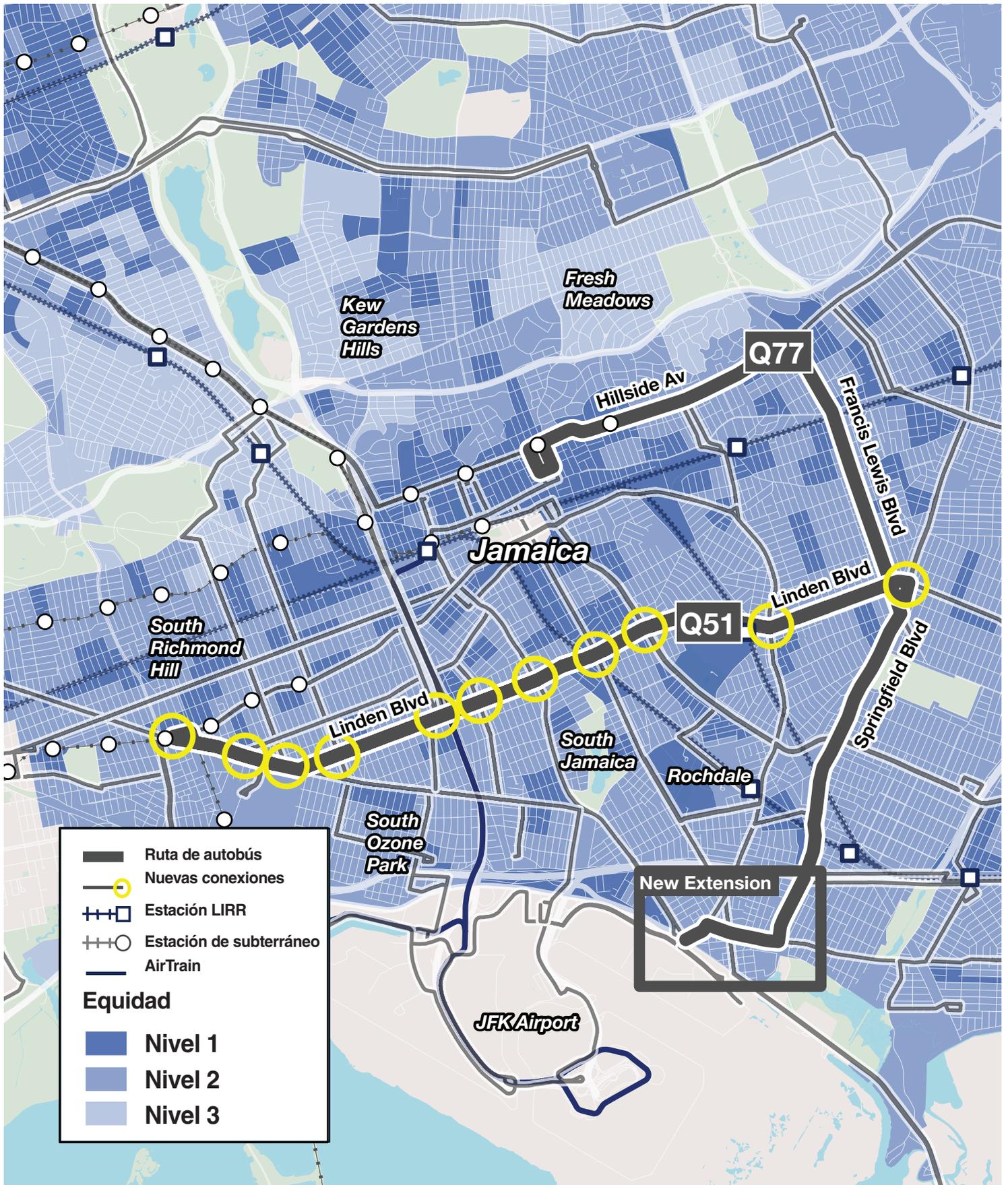
Extensión de la ruta

Una estrategia importante que incorpora el rediseño para abordar las brechas en el servicio y mejorar la conectividad es la extensión de las rutas. La extensión propuesta de la **Q77** es un buen ejemplo de la estrategia, diseñada para dar servicio a una parte de un corredor con una preocupación moderada y significativa por la equidad que actualmente carece de servicio de autobús. Esta extensión cerraría la brecha en Springfield Boulevard al sur de Conduit Avenue y en 147th Avenue al oeste de Guy R. Brewer Boulevard, mejorando la accesibilidad para las personas que viven en estas áreas desatendidas, al conectar con rutas adicionales, como las rutas de Guy R. Brewer Boulevard (**Q111**, **Q113** y **Q114**), y facilitando la conexión con el Aeropuerto JFK a través de las rutas **Q3** y **Q6**.

Nuevas rutas

Otro enfoque que el Rediseño utilizó para abordar las brechas en la red incluye la introducción de nuevas rutas. La **Q51** es una nueva ruta este-oeste en el sureste de Queens que sirve a las áreas de equidad de Nivel 1 y 2 y facilitaría las conexiones con numerosas rutas de autobús y el tren A en Rockaway Boulevard, lo que eliminaría la necesidad de que los pasajeros viajen al centro de la ciudad de Jamaica para hacer transbordos y brindaría un mejor acceso en todo el distrito.





Conectar con la prioridad para los autobuses



El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (New York City Department of Transportation, NYC DOT) 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 estos tratamientos es aumentar la confiabilidad y las velocidades de los autobuses en los corredores clave, lo que permite un viaje más eficiente, reduce las demoras y ofrece a los clientes horarios de llegada más predecibles. La mayoría de los proyectos completados hasta ahora atraviesan áreas de Nivel 1 y 2, como los que se encuentran a lo largo de Northern Boulevard, que vieron un aumento de hasta el 25 % en las velocidades de los autobuses. Main St/Kissena Boulevard presumieron de un aumento del 44 % en las velocidades de los autobuses, mientras que Archer Avenue, un área predominantemente de Nivel 1, superó las expectativas al mostrar un aumento de hasta el 57 % en las velocidades de los autobuses.

Oportunidades futuras para una red aún más equitativa

Si bien el rediseño priorizó la equidad en todo el proyecto, algunas propuestas en varias áreas de Nivel 1 y 2 no pudieron avanzar debido a limitaciones de recursos. Sin embargo, estas siguen siendo adiciones importantes a la red y deben revisarse cuando haya recursos disponibles. Estas propuestas incluyen:

Extensión de la Q43 al Long Island Jewish Hospital

En el Borrador del plan nuevo, se propuso extender la **Q43** al Long Island Jewish Hospital. Esta extensión habría creado una nueva conexión directa desde Jamaica hasta el hospital, reduciendo la cantidad de transbordos necesarios para los pasajeros del sudeste de Queens, un área de preocupación moderada y considerable en materia de equidad. La propuesta se retiró debido a limitaciones de recursos y falta de espacio para escalas en el hospital, pero actualmente se está investigando como una inversión que potencialmente se implementará por separado del rediseño.

Extensión de la Q44 hasta Fordham Plaza

Propuesta en el Borrador del plan nuevo, pero retirada debido a problemas operativos y de recursos, esta extensión conectaría a Queens con la Universidad de Fordham, Metro-North, varias rutas de autobuses del Bronx y otros destinos clave. Fue particularmente popular entre los estudiantes que viajan desde Queens a las escuelas en el Bronx.

Q51 a Gateway Center

Inicialmente incluida en el Plan original y en el Borrador del plan nuevo, esta ruta interdistritales conectaría Cambria Heights con el centro comercial Gateway Center en East New York a través de Linden Boulevard. Aunque la **Q51** tal como se propone actualmente aún ofrece conexiones vitales, restaurar la ruta original a Gateway Center mejoraría considerablemente su valor para los residentes del suroeste de Queens. Esta propuesta se reconsiderará como parte del Rediseño de la red de autobuses de Brooklyn en curso.

Extensión de la Q52 SBS en Rockaways

Si bien se propone una extensión hasta Beach 50th Street, se postergaron extensiones más largas debido a limitaciones de recursos. Con la reurbanización de Rockaways en curso y el crecimiento poblacional esperado con una mayor disponibilidad de opciones de vivienda asequible, una extensión adicional de la **Q52** sigue siendo una opción prometedora para satisfacer la demanda futura y llegar a más áreas de considerable preocupación por la equidad.

Q78 entre Bell Boulevard y Springfield Boulevard

Propuesta en borradores anteriores, pero omitida en el Plan Final Propuesto y el Anexo debido a limitaciones presupuestarias, esta ruta brindaría un servicio continuo a lo largo de Bell Boulevard y Springfield Boulevard, conectando Laurelton con Bayside. Mejoraría la conectividad en el sudeste y noreste de Queens, ya que brindaría servicios a las escuelas y al Queensborough Community College, y conectaría con numerosas otras rutas de autobuses.

Estas propuestas representarían oportunidades valiosas para mejorar aún más la equidad dentro de la red de autobuses de Queens a medida que haya recursos disponibles.

Conclusión

En una ciudad donde el 85 % de los puestos de trabajo se encuentran a poca distancia a pie de los sistemas de tren y metro, la Autoridad Metropolitana de Transporte funciona como un vínculo fundamental que conecta a los residentes con empleos, educación y servicios esenciales. En Queens, donde los residentes suelen enfrentar viajes más largos y un acceso limitado al subterráneo y al tren en comparación con otros distritos, la red de autobuses tiene un papel importante, en especial para las comunidades históricamente marginadas.

La equidad ha sido un pilar central en la misión de la Autoridad Metropolitana de Transporte y un principio fundamental a lo largo del proyecto de Rediseño de la red de autobuses de Queens. Nuestro análisis demuestra que los cambios fundamentales en las rutas se enfocaron en áreas con mayores necesidades de equidad, lo que garantiza que estas comunidades sigan teniendo un acceso sólido al transporte público. Las mejoras tanto en la red de frecuencia durante todo el día como en la red nocturna reflejan el compromiso de la Autoridad Metropolitana de Transporte de dirigir las inversiones en transporte público hacia las poblaciones que más dependen de ellas, al mismo tiempo que se mejora el servicio en toda la red. Estos esfuerzos destacan el compromiso de la agencia con la creación de un sistema de transporte público más equitativo y accesible para todos.

Ruta	Horario		Rutas						Corredor prioritario delNYCDOT
	Más frecuente	Extender intervalo	Más directo	Simplificar variantes	Combinar rutas	Acortar rutas	Dividir rutas	Extender rutas	
B57									
B62								●	
Q1	●							●	●
Q2									●
Q3	●								●
Q4									●
Q5									
Q6				●					●
Q7	●	●	●					●	
Q8	●								●
Q9	●								●
Q10				●					
Q11	●			●	●				●
Q12			●						●
Q13									●
Q14									●
Q15			●		●				
Q16		●	●	●					●
Q17									●
Q18									
Q19									●
Q20				●	●				●
Q22						●		●	
Q23		●	●						●
Q24									
Q25	●			●	●				●
Q26	●	●	●					●	
Q27			●	●					●
Q28									
Q29									
Q30				●					●
Q31			●						●
Q32			●						●
Q33								●	
Q35			●						
Q36	●	●		●					●

Los números de ruta en negrita son nuevos en el Rediseño de la red de autobuses de Queens

Ruta	Horario		Rutas						Corredor prioritario delNYCDOT
	Más frecuente	Extender intervalo	Más directo	Simplificar variantes	Combinar rutas	Acortar rutas	Dividir rutas	Extender rutas	
Q37			●	●					
Q38							●		
Q39			●						
Q40									●
Q41			●						●
Q42									●
Q43				●					●
Q44									●
Q45									●
Q46				●					●
Q47		●	●			●		●	●
Q48				●					●
Q49									
Q50	●	●							
Q51									
Q52			●					●	●
Q53									●
Q54	●			●					●
Q55									
Q56									●
Q58									●
Q59									●
Q60			●						●
Q61									●
Q63			●						●
Q64									
Q65						●			●
Q66				●					
Q67	●		●						
Q69			●			●			●
Q70									●
Q72									●
Q74									
Q75	●			●					
Q76			●						●
Q77								●	●

Los números de ruta en negrita son nuevos en el Rediseño de la red de autobuses de Queens

Ruta	Horario		Rutas						Corredor prioritario de NYCDOT
	Más frecuente	Extender intervalo	Más directo	Simplificar variantes	Combinar rutas	Acortar rutas	Dividir rutas	Extender rutas	
Q80	●	●	●	●					
Q82									●
Q83				●					●
Q84									●
Q85				●					●
Q86				●				●	●
Q87				●					●
Q88									
Q89	●			●					●
Q90			●	●					●
Q98			●						●
Q100			●						●
Q101			●						
Q102			●			●			
Q103									●
Q104									
Q110			●	●				●	●
Q111				●					
Q112								●	
Q113			●						
Q114			●	●					
Q115	●			●					

Los números de ruta en negrita son nuevos en el Rediseño de la red de autobuses de Queens

