



RECOMENDACIONES DE LOS CONSULTORES



JULIO DE 2018

ÍNDICE

Contexto del proyecto	5
Revisión de las condiciones existentes	7
Interpretación de los mercados de movilidad	9
Interpretación del sistema	17
Interpretación del cliente	20
Principios rectores	23
Recursos de movilidad	33
Opciones de transporte público central	35
Opciones de traslado	38
Opciones de movilidad comunitaria	40
Movilidad integrada	43
Plan recomendado	47
Red de rutas fijas	48
Zonas de movilidad comunitaria	55
Beneficios e impactos	59
Implementación y pasos siguientes	65

Contexto del proyecto

Reimagine RTS es un estudio de planificación que explora cambios en el sistema de transporte público de rutas fijas de RTS para satisfacer mejor las cambiantes necesidades de la región. Este estudio se centra en el servicio de transporte público en el condado de Monroe, Nueva York, incluida la ciudad de Rochester y los suburbios que la rodean.

Como reconocemos que la economía y la comunidad de la región están cambiando, RTS desea replantear el transporte público en el condado de Monroe para promover el crecimiento y satisfacer mejor las necesidades de movilidad de la comunidad. El sistema de transporte público en el condado de Monroe fue diseñado hace décadas. Desde entonces, la población ha cambiado, las ubicaciones de los centros laborales han cambiado y la cantidad de opciones de movilidad disponibles se ha multiplicado. Las demandas de los propietarios de comercios, las personas mayores, la generación del milenio, las personas con discapacidades y aquellos que trabajan para evolucionar de una condición de pobreza hacia la prosperidad continúan creciendo. Cada vez más negocios se están estableciendo en áreas de la región que no tienen un buen servicio, si lo tienen. La aparición de nuevas opciones de transporte, como el uso compartido de bicicletas, el uso compartido de automóviles y los tramos compartidos, está cambiando las expectativas de las personas en torno a la movilidad pública. Reimagine RTS es una respuesta a esta nueva realidad.

Asimismo, las inversiones en el transporte público no han logrado mantener el ritmo de las crecientes demandas e inversiones en la comunidad durante la última década. Esto ha desencadenado una presión adicional sobre el sistema de transporte público, por lo que es fundamental que la agencia centre las inversiones en servicios en los que este pueda ser efectivo y eficiente.

Revisión de las condiciones existentes

Un análisis de las condiciones existentes sienta las bases para comprender las fortalezas, los desafíos y las oportunidades del transporte público en el condado de Monroe. La siguiente sección proporciona una descripción general de los factores cuantitativos (análisis de datos) y cualitativos (participación de la comunidad y las partes interesadas) que proveyeron la informaron para esa interpretación y dieron forma al desarrollo de los principios rectores y las metas de Reimagine RTS.



Patrones de desarrollo y ordenamiento territorial

Interpretación de la manera en que las personas
y los lugares determinan el tránsito

El ordenamiento territorial y el transporte tienen una relación interdependiente e indivisible. Las inversiones en sistemas de transporte ejercen una influencia contundente sobre los patrones de ordenamiento territorial, los tipos de desarrollo y las densidades. Del mismo modo, las características del entorno construido, como la diversidad de los barrios y la ubicación de las áreas laborales y residenciales, afectan significativamente tanto el tipo como el nivel de la demanda de traslados.

Al diseñar el servicio de tránsito, es esencial evaluar el entorno construido para determinar dónde el tránsito puede ser efectivo y eficiente. Para que el tránsito sea exitoso, debe haber suficiente densidad para que haya suficientes usuarios; usos diversos que generen una demanda durante todo el día y durante toda la semana; y calles que estén diseñadas para todos los modos y usuarios. Sin estas características clave, proporcionar un servicio eficiente de tránsito se convierte en un desafío.

Para mantener la sostenibilidad financiera, RTS debe, en primera instancia, enfocar el servicio en aquellos lugares donde pueda generar y respaldar el uso del transporte público. Con el tiempo, a medida que la región de Rochester expanda sus inversiones en tránsito, el sistema desempeñará un rol cada vez más importante en las decisiones de desarrollo y ejercerá más y más influencia en los patrones de ordenamiento territorial. Un servicio de tránsito confiable atraerá a los residentes y empleadores que opten por formar parte de un entorno con buena afluencia de transporte público, sin dejar de proporcionar conexiones básicas a oportunidades económicas para las personas que intentan pasar de la pobreza a la prosperidad. Esto, a su vez, atraerá el desarrollo que da origen a comunidades sostenibles y orientadas a las personas.





Densidad

La densidad es la medida de la intensidad del desarrollo en un área determinada, lo que se traduce en más usuarios potenciales de transporte público.



Diversidad

La diversidad es el tipo y la variedad de usos en un área. Una combinación de uso (residencial, para oficinas, comercial) en las proximidades genera actividad durante todo el día y toda la semana, al tiempo que reduce la necesidad de vehículos privados.



Diseño

El diseño y la escala de la red vial, las calles y el ordenamiento territorial de los alrededores determinan si el desarrollo está diseñado para automóviles y tráfico, o personas y lugares.

Densidad, diversidad y diseño: establecimiento de las tipologías de mercado

Se evaluaron varios elementos de ordenamiento territorial y desarrollo con el fin de establecer tipologías de mercado para las diversas comunidades y barrios en todo el condado de Monroe. Las tres tipologías de mercado que se encuentran en la región son áreas urbanas, suburbanas y rurales. Cada una de estas tipologías de mercado tiene diferentes necesidades de movilidad y oportunidades que tienen consecuencias específicas sobre la prestación de servicios de transporte público.

Densidad

La densidad es una medida de la intensidad del desarrollo en un área determinada. Naturalmente, un aumento de población se traduce en un aumento de clientes del transporte público. La densidad se expresa normalmente en términos de unidades de vivienda residencial (du) por acre, empleados por acre, o una combinación de ambas, y tiende a definir el tipo y el nivel de servicio de transporte público que es viable dentro de un corredor o barrio. Las densidades más altas (es decir, de más de 12 du y/o 50 empleados por acre) pueden admitir vehículos de gran capacidad y mayores frecuencias de servicio, los barrios con menor densidad pueden ser más adecuados para el servicio local o medios alternativos de movilidad pública.



Alta densidad

Residencial: 12 a 24 unidades de vivienda por acre netas o más

Centro laboral principal: 50 a 100 millones de pies cuadrados o más

Densidad Moderada

Residencial: 7 a 15 unidades de vivienda por acre netas

Centro laboral principal: 8 a 50 millones de pies cuadrados



Baja densidad

Residencial: 5 a 7 unidades de vivienda por acre netas o menos

Centro laboral principal: 5 a 8 millones de pies cuadrados o menos

Diversidad

Si bien las poblaciones densas asentadas en torno o a lo largo de un corredor de transporte público pueden contribuir a un alto número de usuarios de estos servicios que se trasladan desde y hacia sus lugares de trabajo, es la diversidad o combinación de ordenamientos en un área lo que permite a los residentes y empleados tomar el autobús, caminar o andar en bicicleta para satisfacer sus demás necesidades sin el uso diario de un automóvil privado. Una combinación de barrios que ofrecen servicios minoristas y servicios cerca del hogar y/o del trabajo les permite a los residentes desarrollar un estilo de vida en torno al transporte público.



Diseño

Si los barrios de ordenamiento mixto y con mayor densidad son la base de los barrios que facilitan el tránsito, es el diseño, o la forma urbana, lo que los vincula. Un ejemplo son las torres de apartamentos de gran altura que están cerca del transporte público pero separadas por una arteria principal de alta velocidad con aceras estrechas, tal vez con accesos de tránsito adyacente, pero que de ninguna manera se las considera accesibles para el transporte público. Del mismo modo, los centros comerciales cerrados y abiertos pueden ofrecer una variedad de opciones diarias de venta minorista y servicios, pero también pueden desalentar el uso del transporte público y el acceso peatonal con estacionamientos inmensos y múltiples rampas. Los elementos del diseño que facilitan el transporte público incluyen aceras amplias y conectadas, cuadras de pequeño tamaño, árboles y mobiliario en las calles, iluminación con una escala adecuada, instalaciones para circulación y estacionamiento de bicicletas, según corresponda, y rampas y pasos peatonales accesibles para personas con discapacidades.



Tipologías de mercado

Urbana

Las redes urbanas suelen ser compactas, de uso mixto y multimodales. Las redes compactas y densas tienen una mejor capacidad para ofrecer servicios de transporte público con una base constante de usuarios. El desarrollo enfocado y diverso genera una variedad de traslados más cortos asistidos por una infraestructura eficiente. Las redes en cuadrícula generalmente son más simples de transitar para los peatones y los ciclistas.

Suburbana

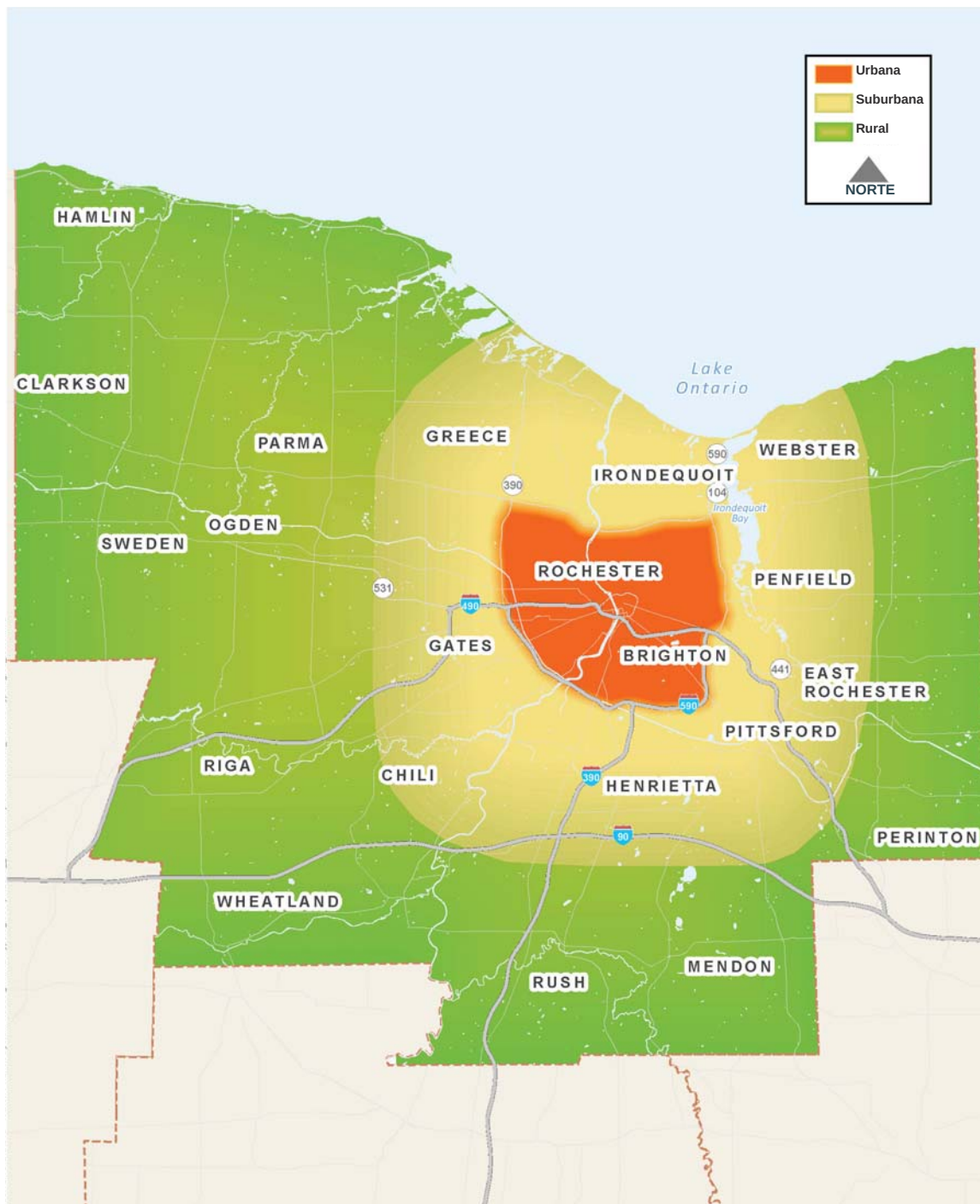
Las redes suburbanas se enfocan típicamente en los automóviles, con baja densidad y zonificación de un solo tipo de ordenamiento. Los barrios dispersos y de baja densidad hacen que la infraestructura del transporte público sea altamente ineficiente. Cuando los tipos de ordenamiento residencial, comercial y minorista están separados entre sí, los traslados en automóvil resultan más convenientes que el transporte público.

Rural

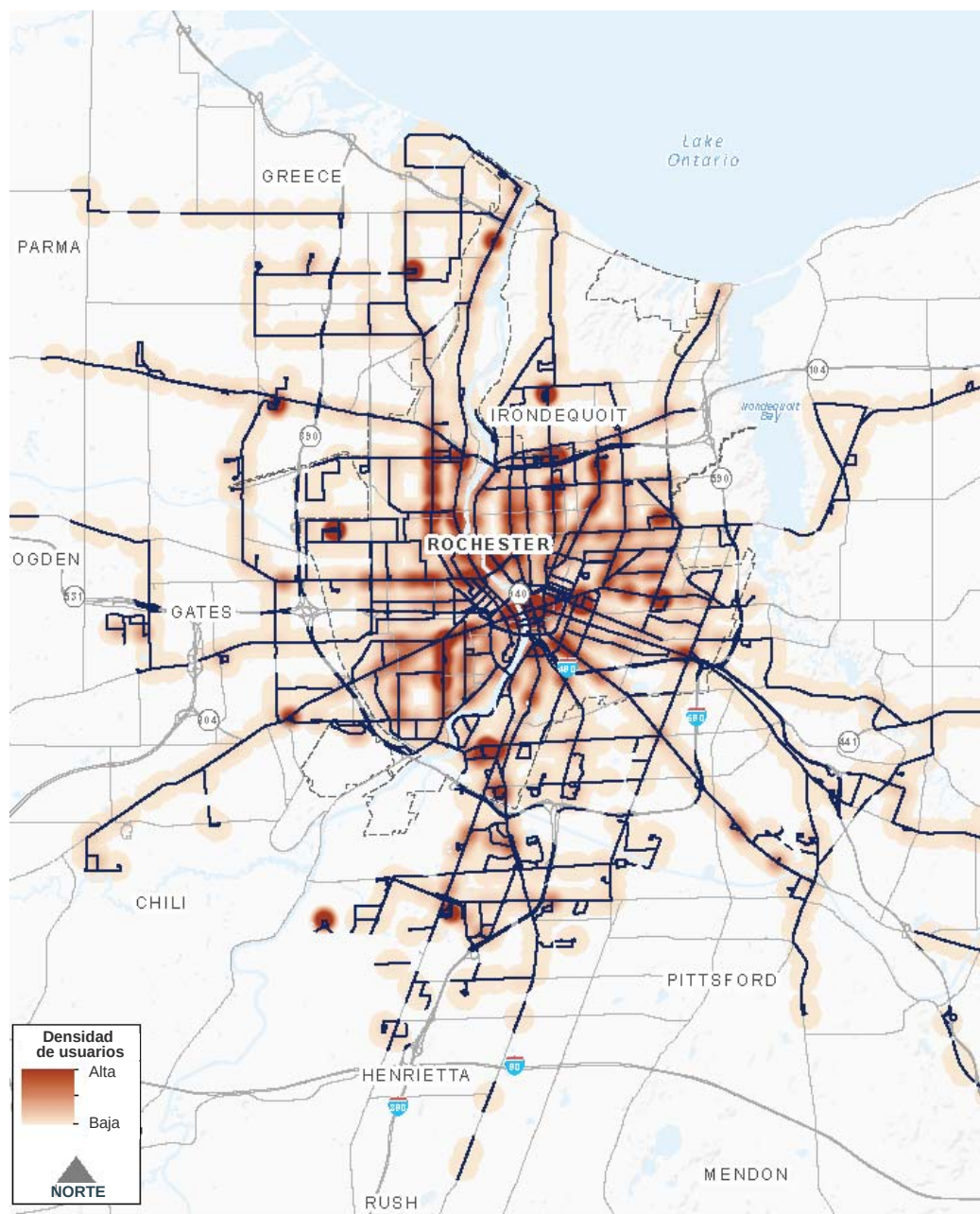
Las áreas rurales suelen estar escasamente pobladas y tienden a disponerse en torno a la circulación de los automóviles. Las calles anchas y las autopistas enfatizan el acceso para automóviles por sobre la seguridad de peatones y ciclistas. Las vastas parcelas de tierra con un único destino de ordenamiento exigen los desplazamientos en vehículos personales.

Tipologías de mercado en el condado de Monroe

El siguiente mapa muestra las diversas tipologías de mercado dentro del condado de Monroe. Este mapa puede servir como un marco general para comprender las diferentes necesidades y oportunidades de movilidad dentro de la región.

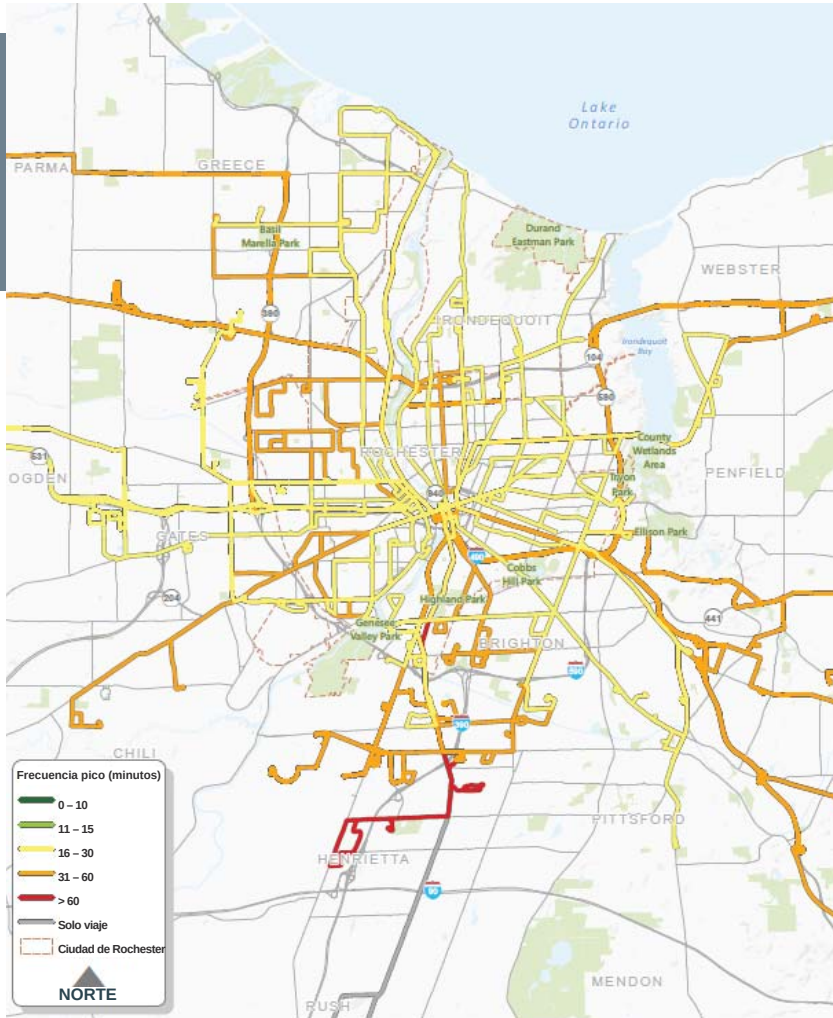


Rendimiento actual del sistema



Usuarios

El sistema RTS recibe aproximadamente 51,300 pasajeros por día. Como es típico con la mayoría de los sistemas de centralización y distribución radial, el mapa de la densidad de usuarios de la red actual demuestra una concentración de pasajeros dentro del núcleo urbano y en centros laborales, universidades y atracciones dispersas por la región.



Frecuencia

Un servicio verdaderamente frecuente se define como el servicio que llega cada 15 minutos o con más frecuencia. Esta frecuencia fomenta el uso "espontáneo" del transporte público. Como se ve en el mapa de frecuencia pico, la mayoría del sistema se encuadra en el rango de frecuencia de 16-60 minutos, sin rutas que alcanzan la frecuencia deseada de 15 minutos.

Productividad

La productividad, que se calcula al dividir el número total de abordajes de clientes por el número total de horas rentables, es una medida efectiva para sopesar qué tan bien funciona un servicio. El sistema RTS tiene un promedio de 32.2 clientes por hora, con las rutas más fuertes que irradian desde el distrito comercial central a lo largo de los corredores más densos y concurridos de la región.



Esfuerzos de apertura al público

Con el fin de recopilar comentarios sobre el rendimiento actual del sistema y las prioridades futuras, el equipo del proyecto Reimagine RTS dio participación a clientes, no clientes y grupos de partes interesadas clave a través de sesiones de información pública, encuestas en línea y a bordo, herramientas de mapeo, eventos espontáneos y varios foros en redes en línea.

Lo que escuchamos:



Horario extendido
de servicio



Servicio
más rápido
y más directo



Mayor frecuencia



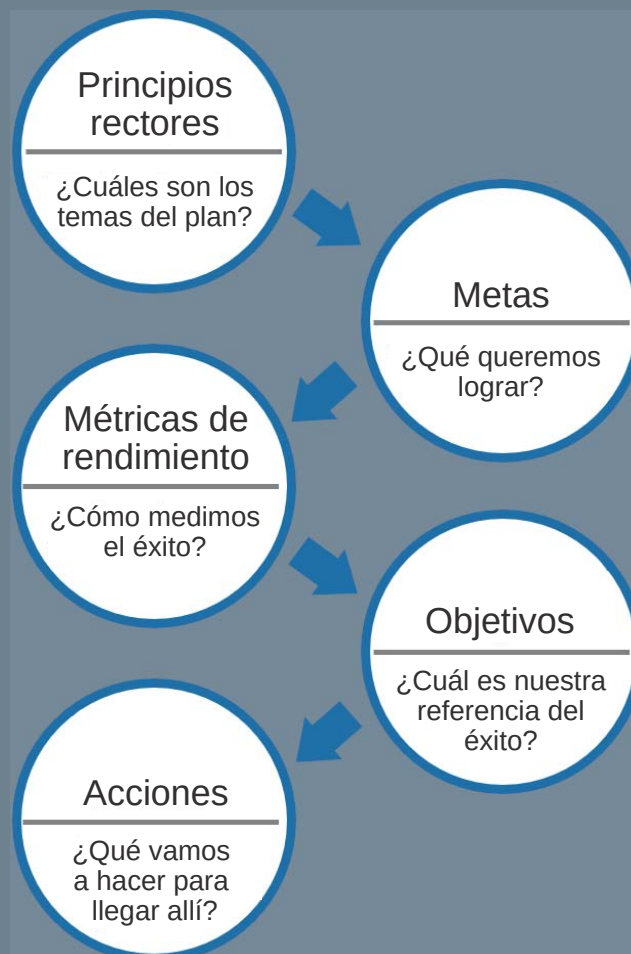
Conexiones a
los empleos



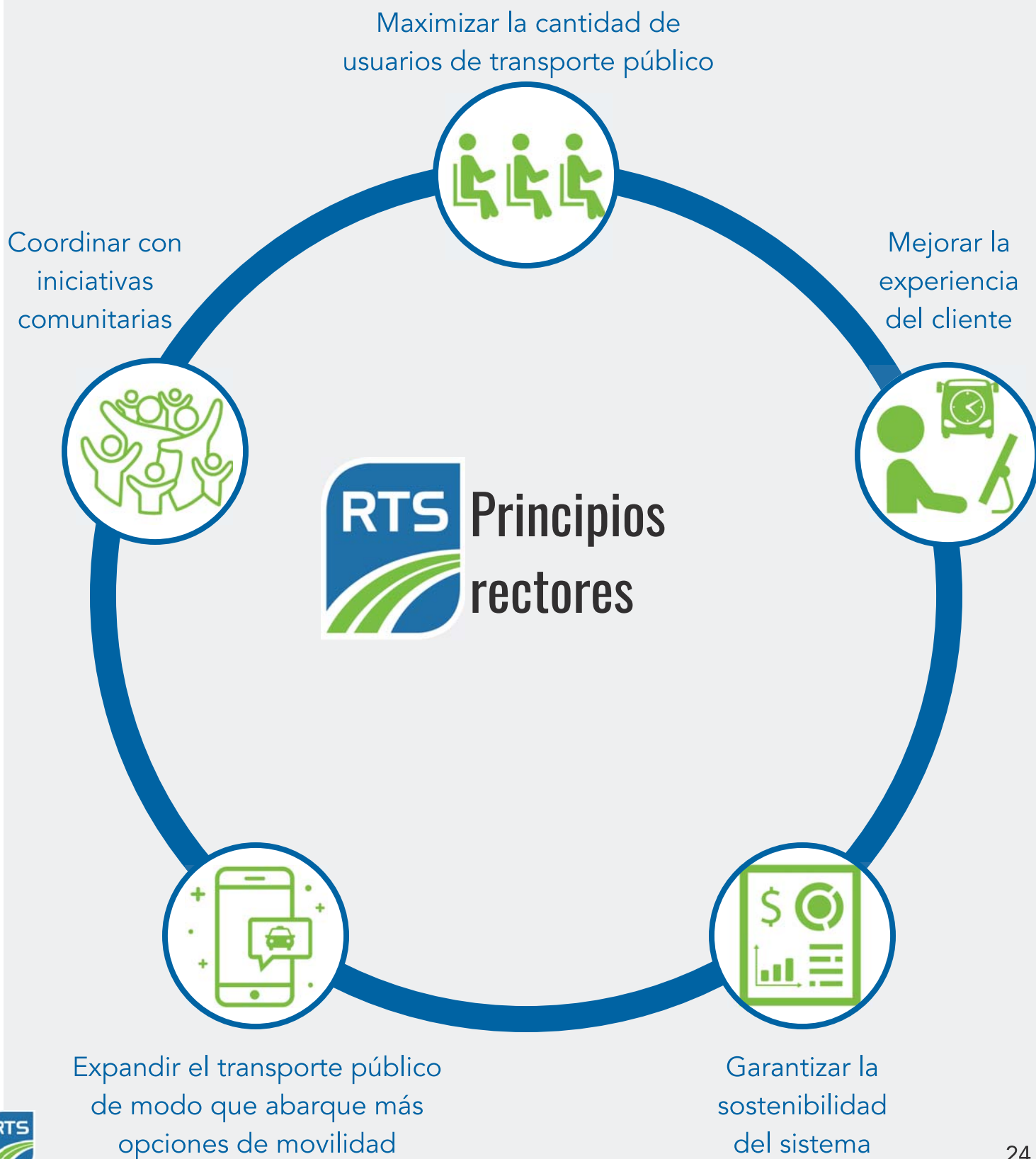
Esperas más
cortas

Principios rectores

Las condiciones y tipologías actuales del mercado, el rendimiento del sistema, los esfuerzos de apertura al público y los comentarios de múltiples partes interesadas fueron los elementos que dieron rumbo al desarrollo de los principios rectores y de los objetivos de Reimagine RTS. Estos principios rectores reconocen las prioridades de RTS, establecen un marco para la toma de decisiones y sientan una base para mejorar la calidad del servicio. De cada principio rector se desprenden metas específicas, métricas de rendimiento, objetivos y acciones de diseño del servicio que conforman un claro camino para que RTS alcance el éxito.



Principios rectores de RTS



Principio rector: Maximizar la cantidad de usuarios de transporte público



La estabilidad financiera de RTS depende de su capacidad para mantener una sólida base de usuarios. La apertura al público, llevada a cabo a través de recientes encuestas a bordo, reveló que para los clientes actuales el propósito del traslado más común es, por mucho, el trabajo. Para fomentar el uso de la red entre los clientes para una variedad de propósitos diferentes de traslados durante el día, RTS debe brindar un servicio que sea tan rápido, cómodo y conveniente como un viaje en automóvil. Esto facilitará una "movilidad espontánea como estilo de vida", el aumento de la cantidad de usuarios al atraer nuevos clientes y alentar a los clientes activos a hacer más viajes en el transporte público.

META

Aumentar el total de pasajeros

MEDICIÓN DE RENDIMIENTO

Conteo de pasajeros (tecnología APC)

OBJETIVO

Aumento del 10 % sobre la base de referencia anterior a la implementación

ACCIONES

- ▶ Concentrar el servicio en áreas con alto potencial de usuarios
- ▶ Expandir la red frecuente (15 minutos o menos)
- ▶ Ampliar las opciones de movilidad fuera de las horas pico y los fines de semana
- ▶ Reforzar la integración de la red para todas las opciones de movilidad pública
- ▶ Simplificar el sistema

Principio rector: Mejorar la experiencia del cliente



Para ofrecer un servicio más atractivo, RTS debe concentrarse en mejorar la experiencia del cliente mediante la disminución del tiempo de espera para los usuarios. La frecuencia es el factor número uno que los clientes consideran al decidir si usar o no el transporte público. Proporcionar un servicio con la suficiente frecuencia como para que los clientes solo necesiten caminar hasta una parada de transporte público y directamente subirse en el "próximo viaje", en lugar de tener que planificar tomar un viaje específico, hace que usar el transporte público sea más fácil y más conveniente, lo que fomenta viajes adicionales.

META

Disminuir el tiempo de espera de los clientes

MEDICIÓN DE RENDIMIENTO

Porcentaje del servicio dentro de la red frecuente

OBJETIVO

40 % de las horas rentables

ACCIONES

- ▶ Expandir la red frecuente (15 minutos o menos)
- ▶ Ofrecer transferencias coordinadas en nodos u horarios del día clave
- ▶ Brindar información en tiempo real para todas las opciones de movilidad integradas
- ▶ Proporcionar información en tiempo real en los principales nodos y paradas

Principio rector: Mejorar la experiencia del cliente



Además de disminuir el tiempo de espera fuera del vehículo, lograr que los clientes lleguen a sus destinos lo más rápido posible servirá para atraer nuevos clientes y para mejorar la experiencia del cliente. Es posible ofrecer viajes rápidos y directos a través de la simplificación del sistema, la optimización de rutas, la inversión en prioridades de transporte público y el establecimiento de nuevas rutas transversales que permitirán ofrecer a los clientes una mayor flexibilidad.

META

Disminuir el tiempo de viaje de los clientes

MEDICIÓN DE RENDIMIENTO

Tiempos de viaje calculados

OBJETIVO

Disminución del 10 % en los tiempos de viaje del cliente entre los diez principales pares de origen-destino

ACCIONES

- ▶ Agilizar las rutas y minimizar las desviaciones
- ▶ Aumentar la prioridad de transporte público en los principales corredores
- ▶ Optimizar la ubicación y la distancia entre paradas de autobús
- ▶ Proporcionar más opciones que atraviesen la ciudad y minimizar la necesidad de transferencias en el centro

Principio rector: Garantizar la sostenibilidad del sistema



Al igual que cualquier otro proveedor de servicios, RTS funciona con recursos financieros limitados y variables. Disminuir el gasto neto de subsidio de RTS por cliente garantizará la sostenibilidad financiera actual y futura de RTS. Esto es factible a través de la inversión en servicio en áreas con alto potencial de usuarios, la correlación adecuada de servicios que se ajusten a las demandas y necesidades de cada mercado, la exploración de nuevas asociaciones y la consolidación como parte interesada clave en las decisiones futuras sobre ordenamiento territorial.

META

Disminuir el subsidio de RTS por cliente

MEDICIÓN DE RENDIMIENTO

Subsidio por cliente que viaja

OBJETIVO

\$4.00 por abordaje de clientes (días laborables)

ACCIONES

- ▶ Concentrar el servicio en áreas con alto potencial de usuarios
- ▶ Utilizar los "Recursos de movilidad" para correlacionar los servicios con los mercados
- ▶ Continuar las asociaciones con empresas e instituciones para ofrecer movilidad rentable
- ▶ Coordinar con la ciudad y los pueblos sobre el ordenamiento territorial y el diseño vial

Principio rector: Coordinar con iniciativas comunitarias



Cuando RTS sea una de las principales partes interesadas en los desarrollos de ordenamiento territorial y el diseño vial a futuro, el transporte público pasará a ser una parte integral de la comunidad en lugar de un pensamiento de último momento que debe adaptarse al entorno ya construido. La promoción del desarrollo de nuevos centros laborales y residenciales en torno a la red frecuente hace que el transporte público sea una opción fácil y económica para la movilidad diaria. Esta es una métrica que requiere una asociación con la comunidad.

META

Fomentar el desarrollo de la comunidad en torno a la red frecuente

MEDICIÓN DE RENDIMIENTO

Porcentaje de crecimiento en empleos y población en el radio de 1/2 milla dentro de la red frecuente

OBJETIVO

Promedio de 1.5 % anual a lo largo de 3 a 5 años

ACCIONES

- ▶ Coordinar con cada ciudad o pueblo sobre las decisiones de los desarrollos
- ▶ Coordinar con cada ciudad o pueblo sobre el diseño vial y la infraestructura para sostener el transporte público frecuente
- ▶ Nutrir asociaciones con empresas e instituciones tendientes a brindar un mejor acceso utilizando nuevas iniciativas de movilidad

Principio rector: Expandir el transporte público de modo que abarque más opciones de movilidad



A la luz de los permanentes avances tecnológicos, RTS reconoce que el modelo tradicional de servicio de rutas fijas ya no es la única opción de movilidad pública. Para seguir siendo competitivo, RTS debería comenzar a percibirse a sí mismo como un proveedor de movilidad pública, y no como un mero proveedor de transporte público. Esto implicará identificar a los proveedores de servicios que puedan satisfacer la urgencia de las expectativas del consumidor y establecer relaciones que brinden oportunidades para viajes integrados y multimodales.

META

Aumentar la diversidad de servicios disponibles para los clientes

MEDICIÓN DE RENDIMIENTO

Cantidad de opciones o asociaciones alternativas de movilidad

OBJETIVO

2 asociaciones u opciones

ACCIONES

- ▶ Utilizar los "Recursos de movilidad" para correlacionar los servicios con los mercados
- ▶ Proporcionar instrumentos tarifarios que permitan el "límite de tarifas" y viajes integrados en la red
- ▶ Aumentar la disponibilidad de instrumentos tarifarios que no sean dinero en efectivo
- ▶ Complementar la red de rutas fijas con las opciones de movilidad emergentes (movilidad a demanda)

Recursos de movilidad

Actualmente, el conjunto de herramientas de movilidad pública disponible para ciudades y regiones va más allá del servicio de autobús local tradicional. Estas herramientas difieren en los mercados clave a los que apuntan, en los contextos de ordenamiento territorial, en el rol de la movilidad y en los niveles de servicio. El propósito de estos recursos es identificar las opciones de movilidad pública que están disponibles hoy y comprender cómo se pueden usar de la mejor manera en los diferentes mercados que existen dentro de la gran región de Rochester.



Categorías de los recursos de movilidad



CENTRO

La red central de transporte público de rutas fijas durante todo el día es la encargada de brindar la mayor parte del servicio y la cobertura a los principales mercados de transporte público del sistema. La red central puede incluir un amplio espectro de tipos de productos, entre ellos autobuses locales y frecuentes y autobuses mejorados con paradas en la calle y fuera de ella. Estos tipos de servicios son los más apropiados para ordenamientos territoriales urbanos, con algunos lugares suburbanos.



TRASLADOS

Los servicios de traslados están diseñados específicamente para satisfacer traslados de trabajo durante los períodos pico de la mañana y la tarde. Los recursos incluyen servicios de traslado administrados por el empleador, viajes compartidos (como servicios de autos y camionetas para transporte común), y microtransportes en los que las empresas de redes de transporte (transportation network companies, TNC) ofrecen servicios punto a punto compartidos en rutas habituales. Estas opciones de movilidad se adaptan mejor a los ordenamientos territoriales suburbanos o rurales, donde el servicio de rutas fijas durante todo el día no es viable.



COMUNIDAD

Este conjunto de recursos extiende la red central a comunidades o áreas geográficas específicas. Por ejemplo, el transporte público en respuesta a la demanda (demand response transit, DRT) suele ser específico y está diseñado para poblaciones que dependen del transporte público, como personas mayores o personas con discapacidades que no pueden acceder al transporte público tradicional de rutas fijas. Para los mercados de estilo de vida de transporte público (por ejemplo, jóvenes profesionales, estudiantes, hogares sin vehículo), los recursos de movilidad que incluyen el uso compartido de bicicletas y las TNC amplían el alcance del sistema, ofreciendo conexiones de "primera y última milla" a paradas y corredores de transporte público. Estos tipos de servicios sirven para las comunidades urbanas, suburbanas y rurales.

Opciones de transporte público central

Las opciones de transporte público central incluyen autobuses frecuentes y locales. En conjunto, estas opciones forman la red de rutas fijas durante todo el día y satisfacen la mayor parte del servicio y la cobertura que el sistema ofrece.



Interpretación de los mercados de movilidad

El patrón y la densidad de los desarrollos de ordenamiento territorial son determinantes clave a la hora de saber si la agencia de transporte público tendrá éxito en la prestación del servicio de movilidad pública. La siguiente sección detalla cómo las tres D del desarrollo (densidad, diversidad y diseño) se combinan para crear diversas tipologías de mercado, cada cual con distintos impactos en la capacidad del transporte público para lograr el éxito. A medida que RTS avanza, será importante centrar las inversiones de servicios en lugares donde el tránsito sea más competitivo: áreas de mayor densidad con una combinación de ordenamiento territorial y redes peatonales transitables, para garantizar el éxito de la red.



Interpretación del sistema

La evaluación del sistema existente es un componente clave de Reimagine RTS. Si bien los mercados de movilidad proporcionan contexto para las operaciones del sistema, la evaluación del servicio analiza qué tan exitosa es la interacción del sistema con esos mercados. La siguiente sección explora la prestación del servicio actual, la cantidad de usuarios de la red y las rutas, y la eficiencia del servicio para identificar las fortalezas del sistema, así como las oportunidades de mejora.



Interpretación del cliente

RTS reconoce que la materialización de una visión de mejor movilidad pública en la región de Rochester exige una conversación extensa y colaborativa con la comunidad. A lo largo del proceso de desarrollo de la visión, RTS dio participación a las principales partes interesadas, a clientes actuales, empleados y al público en general para conocer las prioridades y preferencias de la movilidad pública en la región. En la siguiente página se detallan los temas clave de esos esfuerzos de apertura.

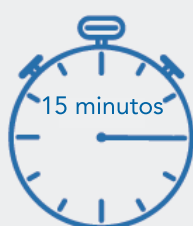


Opciones de transporte público central

Autobús local frecuente



Frecuencia



Período de actividad del servicio

5:00 a. m. -
Medianoche

Servicio frecuente
De 6 a. m. a 6 p. m.
Días de semana

Distancia entre paradas



1/4 a 1/3 de milla

Tipos de vehículos



Autobús articulado



Autobús estándar

Función de la red

Proporciona viajes intrarregionales frecuentes a destinos locales y regionales desplazándose por las arterias principales y corredores de viaje.

Mercados clave

Barrios urbanos con densidad de moderada a alta, centros y corredores barriales de uso mixto, centros laborales locales y regionales.

Relación entre densidad y frecuencia

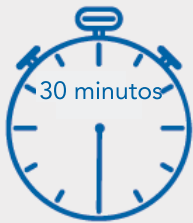
Siendo el caballo de batalla de la mayoría de los sistemas públicos de movilidad, el servicio local consiste en rutas de autobuses que se desplazan principalmente por las arterias con tráfico mixto y tienen paradas dispuestas a escasa distancia una de otra (aproximadamente ocho paradas por milla). Las frecuencias generalmente están entre 1 a 3 autobuses por hora (intervalos de 20 a 60 minutos). El servicio local está diseñado para favorecer el acceso de los residentes y empleados por sobre la velocidad.

En su versión más básica, el servicio local frecuente es simplemente el servicio local con tiempos de espera más cortos entre autobuses. En los sistemas de todo el país, el servicio frecuente se define generalmente como rutas con un mínimo de 4 a 6 autobuses por hora (intervalos de 10 a 15 minutos). En este umbral es menos probable que los clientes necesiten un horario, ya que saben que pueden simplemente llegar a una parada y no tener que esperar mucho para el próximo autobús. Para aumentar la velocidad y la confiabilidad, las rutas también pueden incorporar algunos elementos de tránsito rápido en la calle (por ejemplo, prioridad de señalización para el transporte público, autobuses de piso bajo, marca e información especial, mayor distancia entre paradas).

Autobús local



Frecuencia



Período de actividad
del servicio
**5:00 a. m. -
Medianoche**

Servicio de 30 minutos
De 6 a. m. a 6 p. m.
Días de semana

Distancia entre paradas



1/4 de milla

Tipos de vehículos



Autobús estándar

Función de la red

Los servicios de autobuses locales conectan las comunidades más pequeñas (menor densidad de población) con el sistema de transporte público regional más grande.

Mercados clave

Barrios urbanos con densidad baja a moderada, tiendas minoristas y servicios vecinales y centros laborales locales.

Con el fin de generar el número de usuarios para soportar el costo operativo más alto del servicio frecuente, los corredores deberían exhibir un desarrollo de estilo urbano más compacto (mínimo de 7 a 15 unidades residenciales por acre) y ofrecer conexiones a grandes centros laborales. Además, el servicio en los corredores candidatos debe manifestar una alta productividad de usuarios (es decir, pasajeros por hora de servicio), que represente un mínimo del 150 % del promedio del sistema completo.



Opciones de traslado

Las opciones de traslado consisten en un servicio diseñado específicamente para brindar viajes de trabajo durante los horarios pico de la mañana y la tarde. Los viajes compartidos con propósito de traslado se refieren a los servicios de viajes compartidos regularmente organizados, en contraposición a opciones a demanda. Esto incluye programas de viajes compartidos en automóviles y en camionetas, autobuses pequeños y servicio de traslado operado por RTS, servicios de traslado a cargo del empleador y otras opciones de microtransporte.





Servicio de traslado ofrecido por RTS o a cargo del empleador

Características

Los servicios de traslado provistos por el empleador u operados por RTS recogen a los empleados en determinados puntos de recolección. Los horarios de los viajes se adaptan a los horarios de apertura y cierre de la empresa, con un programa de regreso a casa garantizado que responde a traslados espontáneos y a horarios flexibles.

Función de la red

Brindar servicio directo a los empleados desde un punto de recolección establecido hasta el trabajo.

Mercados clave

Típicamente utilizado por viajeros que buscan un viaje rápido y directo hasta su lugar de trabajo. Conecta a los empleados con sitios de trabajo ubicados en áreas suburbanas y rurales.

Viajes compartidos

Características

Servicio en el que dos o más usuarios comparten automóviles o camionetas multiplaza con destinos y orígenes comunes o cercanos. A menudo, la responsabilidad de conducir se comparte entre empresarios que pueden acceder a carriles para vehículos con múltiples pasajeros (High Occupancy Vehicle, HOV) y estacionamiento preferencial.

Función de la red

Ofrecer un servicio punto a punto más eficiente para mercados específicos con necesidades de traslado específicas.

Mercados clave

Típicamente utilizado por viajeros que buscan un viaje rápido y directo. Conecta comunidades suburbanas de baja densidad con centros laborales o comunidades urbanas con sitios de empleo suburbanos o rurales.

Opciones de movilidad comunitaria

La movilidad comunitaria amplía el alcance de la red troncal al proporcionar conexiones de primera/última milla a comunidades o áreas geográficas específicas. Estas conexiones incluyen tanto opciones de movilidad tradicionales, como el transporte público en respuesta a la demanda, y opciones de movilidad emergentes, como bicicletas compartidas y empresas de redes de transporte (Transportation Network Companies, TNC).



Opciones de movilidad comunitaria

Opciones tradicionales



Respuesta a la demanda

Características

El transporte público de respuesta a la demanda (Demand Response Transit, DRT) no funciona con rutas o programas fijos, sino que opera con un servicio basado en reservas. Dependiendo de la necesidad, los vehículos tienen la capacidad de ofrecer servicio de puerta a puerta o de acera a acera.

Función de la red

El DRT satisface las necesidades de las poblaciones que dependen del transporte público y cuyo servicio es precario, conectándolas con destinos locales y regionales. Facilitar la vida independiente proporcionando a los usuarios con discapacidades acceso al sistema de transporte público más amplio, o en algunos casos, el acceso a servicios de acera a acera hasta sus destinos.

Mercados clave

Poblaciones que dependen del transporte público, incluidas personas mayores y con discapacidades. Áreas de menor densidad con demanda insatisfecha de clientes entre las poblaciones que dependen del transporte público.

Servicio de traslado

Características

Vehículos de tránsito más pequeños que ofrecen conexiones de primera/última milla al sistema de transporte público o a los principales destinos. Los servicios de traslado suelen estar patrocinados por los principales empleadores (p. ej., un parque empresarial) o por instituciones (p. ej., hospitales). Por lo general, operan dentro de áreas de servicio definidas con poca distancia entre las paradas o con un servicio punto a punto.

Función de la red

Conexiones de primera/última milla a los principales nodos de transporte público o áreas de campus privados y públicos.

Mercados clave

Las poblaciones que dependen del transporte público, incluidas las personas mayores y con discapacidades, así como otros clientes del transporte público por decisión del estilo de vida que buscan hacer viajes de corta distancia. Principales parques/centros laborales, educación masiva y usos institucionales.

Opciones emergentes



Automóviles compartidos

Permite a los usuarios acceder a una flota de automóviles sobre la

base de un servicio de tipo de suscripción. Los usuarios pagan solo el tiempo utilizado y, dependiendo del servicio, pueden dejar el vehículo estacionado de manera segura o bien devolver el vehículo en un nodo específico.

Los barrios urbanos de mayor densidad con bajas tasas de propiedad de vehículos funcionan como mercado clave.



Microtransporte

Servicio de TNC basado en reservas, que transporta múltiples

usuarios en viajes individuales. Es posible compensar los mayores tiempos de viaje con menores costos para los usuarios.

Los mercados clave incluyen barrios urbanos de mayor densidad, ordenamientos territoriales educativos e institucionales masivos, y los principales centros laborales.



Bicicletas compartidas

Alquileres de bicicletas de plazo limitado y modalidad

autoservicio, diseñados para viajes cortos locales punto a punto (de 0.5 a 3 millas).

Los mercados clave incluyen barrios urbanos de alta densidad, ordenamientos territoriales educativos e institucionales masivos, y los principales centros laborales.



Empresas de redes de transporte (TNC)

Las TNC (por ejemplo, Uber, Lyft) permiten a los empresarios acceder a un equipo de conductores

contratados con el fin de transportarlos al destino que necesiten ir, punto a punto, a cambio de una tarifa estándar. Los usuarios deben suscribirse al servicio para poder utilizarlo. Normalmente, se accede al servicio a través de un dispositivo móvil. Las versiones subsidiadas de los servicios pueden ofrecer soluciones rentables para las conexiones de primera/última milla en las cuales el servicio de rutas fijas no es factible. La modalidad de las empresas de redes de transporte (TNC) es factible en todos los mercados.

Plan recomendado

Reimagine RTS recalibra el sistema utilizando los principios rectores y un enfoque de mejores prácticas para ofrecer lo que sabemos que funciona: una red integral de transporte público frecuente; un sistema simplificado que sea fácil de entender y usar; y una experiencia mejorada para el cliente que maximice la efectividad y la eficiencia y minimice, al mismo tiempo, el impacto en los clientes actuales. Los cambios de alineación específicos dentro del sistema RTS se enfocan en aumentar la cantidad de usuarios y la productividad a través de un servicio más directo, así como en crear una red más conectada que reduzca la necesidad de que los clientes tengan que ir al centro para cambiar de ruta.

Las recomendaciones propuestas se presentan en la siguiente sección, por tipo de producto. Cada tipo de producto está mapeado, y cada mapa está acompañado de una lista de rutas clasificadas con ese tipo de producto.

Red de rutas fijas

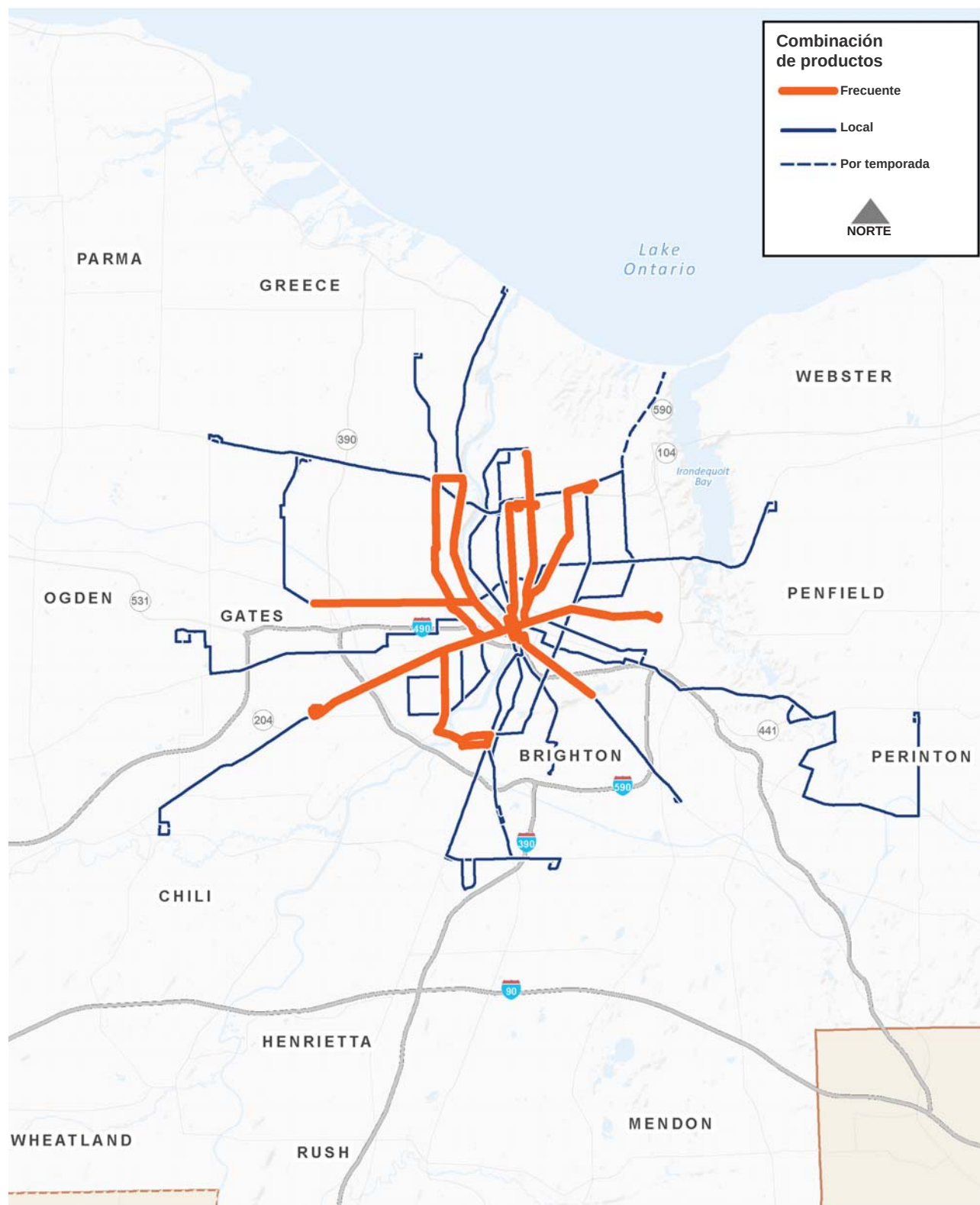
La red de la recomendación definitiva demuestra un enfoque puntual tendiente a aumentar el servicio frecuente en los corredores más transitados de la región, haciendo que más personas lleguen más rápido a sus destinos. El plan propuesto se desarrolló a partir de un amplio análisis de datos y de esfuerzos de apertura al público. En RTS se pone a disposición un informe detallado de la apertura al público que se llevó a cabo y los aspectos considerados.



Red recomendada



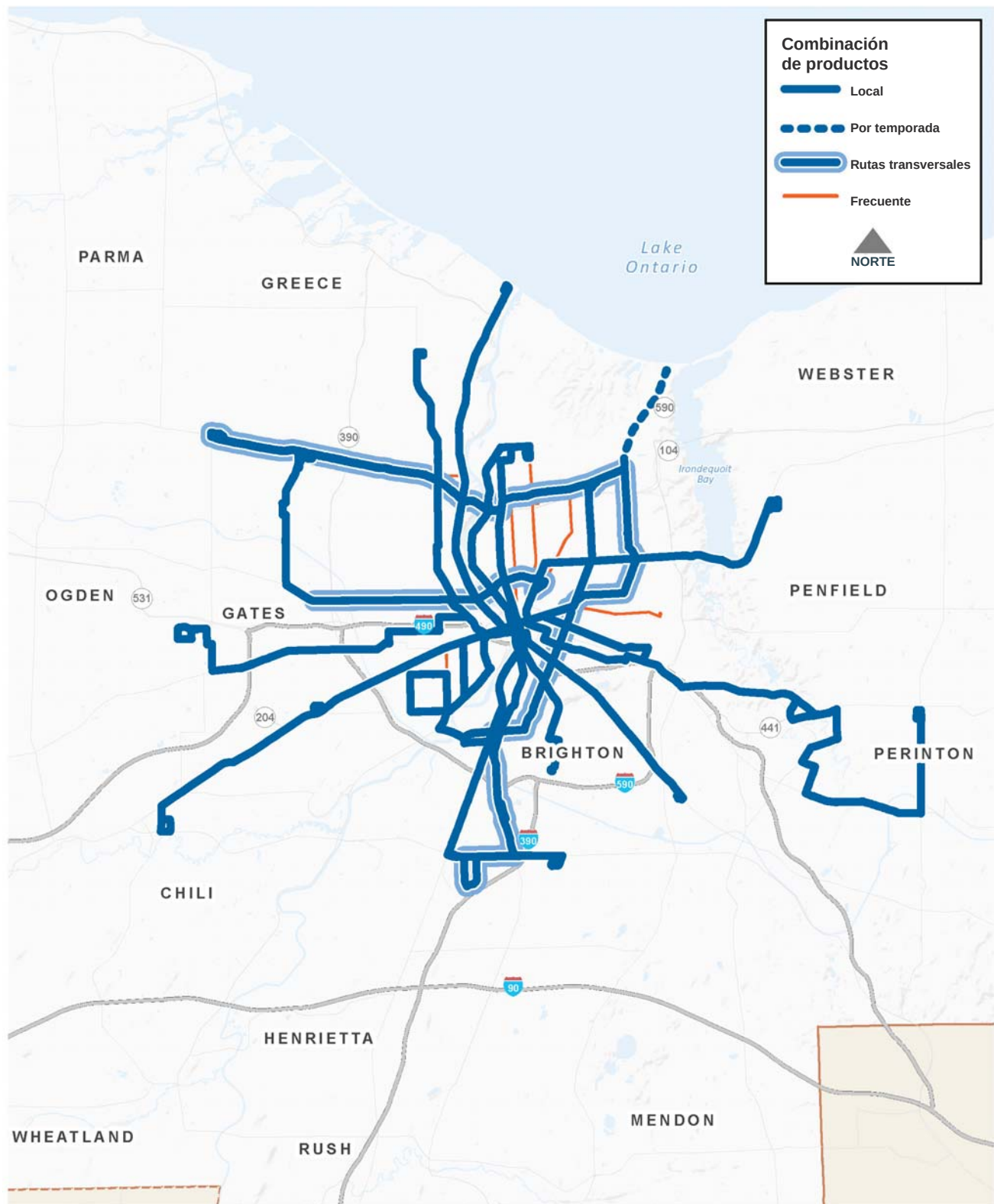
Nueva red frecuente recomendada



La mayor mejora del sistema RTS es una nueva red frecuente, que consta de 10 rutas. Se propone que estas rutas tengan un servicio de 15 minutos durante todo el día, de lunes a viernes, proporcionando una mejora significativa para los clientes de RTS. Las 10 rutas incluidas en la red frecuente representan el mayor número de usuarios y las rutas más productivas de RTS y cubren los principales corredores de toda la ciudad, creando una verdadera red de servicios frecuentes que conecta múltiples barrios y destinos.

Ruta	Nombre	Tipo de producto	Frecuencia en días de semana					Período de actividad del servicio los días de semana		Frecuencia en fines de semana			Período de actividad del servicio los sábados		Período de actividad del servicio los domingos	
			Mañana temprano	Mañana pico	Mediodía	Tarde pico	Tarde	Inicio	Fin	Mañana temprano	Día	Tarde	Inicio	Fin	Inicio	Fin
1	Lake Shore Line	Frecuente	30	15	15	15	30	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
4	Genesee	Frecuente	30	15	15	15	30	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
8	Chili Short Line	Frecuente	30	15	15	15	30	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
10	Dewey Short Line	Frecuente	30	15	15	15	30	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
34	Hudson	Frecuente	30	15	15	15	30	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
38	East Main	Frecuente	30	15	15	15	30	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
40	Portland	Frecuente	30	15	15	15	30	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
41	Joseph	Frecuente	30	15	15	15	30	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
47	Monroe Short Line	Frecuente	30	15	15	15	30	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
-	Lyell Corridor	Frecuente	30	15	15	15	30	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche

Servicio local simplificado



Los servicios locales complementan la red frecuente y completan el sistema zanjando brechas, ampliando la cobertura a áreas donde garantizan un servicio de ruta fija y prestan servicios a mercados objetivo específicos. Estas rutas siguen las mejores prácticas establecidas en los principios rectores y las acciones de diseño del servicio, incluidas las alineaciones de rutas simplificadas y las nuevas conexiones transversales a toda la ciudad. Con pocas excepciones, se propone que las rutas locales funcionen cada 30 minutos los días de semana, ofreciendo la posibilidad de conectarse con cualquier otro viaje dentro de la red frecuente.

Ruta	Nombre	Tipo de producto	Frecuencia en días de semana					Periodo de actividad del servicio los días de semana		Frecuencia en fines de semana			Periodo de actividad del servicio los sábados		Periodo de actividad del servicio los domingos	
			Mañana temprano	Mañana pico	Mediodía	Tarde pico	Tarde	Inicio	Fin	Mañana temprano	Día	Tarde	Inicio	Fin	Inicio	Fin
1	Lake Long Line	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
3	Lyell	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
8	Chili Long Line	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
9	Jay/Maple	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
10	Dewey Long Line	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
19	Plymouth	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
24	Marketplace	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
25	Thurston/MCC	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
31	Park	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
33	Goodman	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
35	St. Paul	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
37	Clinton	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
45	South Av.	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
47	Monroe Long Line	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	30	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
48	University Av.	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
51	S. Clinton	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
81	Fairport	Local	90	90	90	90	90	5:00 a. m.	Medianoche	90	90	90	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
103	Webster	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
NUEVO	Ridge Road Crosstown	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
NUEVO	Culver Road Crosstown	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche
NUEVO	Lyell Upper Falls Crosstown	Local	60	30	30	30	60	5:00 a. m.	Medianoche	60	60	60	6:00 a. m.	Medianoche	6:00 a. m.	Medianoche

El servicio por temporada funciona desde el Día de conmemoración de los caídos hasta el Día del trabajo (Labor Day).

Ruta	Nombre	Tipo de producto	Frecuencia en días de semana					Periodo de actividad del servicio los días de semana		Frecuencia en fines de semana			Periodo de actividad del servicio los sábados		Periodo de actividad del servicio los domingos	
			Mañana temprano	Mañana pico	Mediodía	Tarde pico	Tarde	Inicio	Fin	Mañana temprano	Día	Tarde	Inicio	Fin	Inicio	Fin
NUEVO	Servicio por temporada por Sea Breeze	Por temporada	-	-	30	30	60	10:00 a. m.	11:00 p. m.	-	30	60	10:00 a. m.	11:00 p. m.	10:00 a. m.	11:00 p. m.

Beneficios e impactos del plan recomendado

Para la mayoría de los clientes, las recomendaciones propuestas generarán un impacto positivo, incluido el acceso nuevo a servicios frecuentes, viajes más directos, tiempos de viaje más cortos y un sistema que sea más fácil de entender. Por el contrario, una pequeña cantidad de clientes que actualmente utilizan rutas de bajo uso o desviaciones de rutas cuya eliminación se recomienda en el marco del proyecto podrán experimentar una pérdida de servicio o una caminata más larga para enlazar con el servicio. La siguiente sección ilustra los beneficios e impactos de las recomendaciones propuestas para los clientes.



Beneficios para los clientes

Servicio frecuente

Actualmente, RTS no tiene una red de transporte público frecuente ni rutas frecuentes. El plan Reimagine RTS incorpora una nueva red frecuente, con 10 rutas propuestas para un servicio cada 15 minutos. De acuerdo con las recomendaciones propuestas, dos de cada tres clientes de los días de semana tendrán acceso a este nuevo servicio frecuente, y más de 175,000 residentes quedarán dentro de un radio de 10 minutos a pie del servicio frecuente.

	Red frecuente (servicio diario continuo, cada 15 minutos)	
	Existente	Propuesto
	0 clientes de días de semana tienen acceso al servicio frecuente*	32,900 clientes de día de semana tendrán acceso al servicio frecuente
	0 personas tienen acceso al servicio frecuente*	174,400 personas tendrán acceso al servicio frecuente
	0 empleos tienen acceso al servicio frecuente*	109,300 empleos tendrán acceso al servicio frecuente

Sobre la base de ¼ milla

*El sistema actual no incluye ninguna ruta que tenga un servicio diario continuo, cada 15 minutos.

Tiempos de viaje mejorados

Reimagine RTS mejora los tiempos de viaje dentro del vehículo al reducir el retraso causado por las desviaciones de los corredores (optimización) y al crear nuevas conexiones transversales en la ciudad. Las alineaciones de rutas optimizadas proporcionan más enlaces directos entre destinos clave y disminuyen tanto el kilometraje como el tiempo del viaje, acelerando el servicio para los clientes, lo que redundará en un servicio más rentable para RTS. Las nuevas rutas transversales mejoran los tiempos de viaje al ofrecer conexiones directas entre barrios y destinos fuera del centro de la ciudad, lo que reduce la cantidad de transferencias necesarias para varios viajes.

Ejemplo: ¿Qué tan lejos puede ir un cliente, en promedio, a las 5 p. m. en un día de semana?

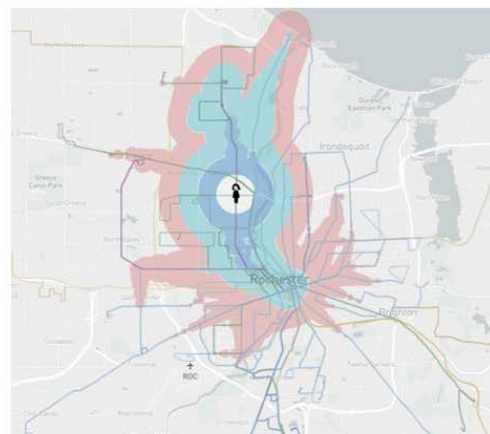
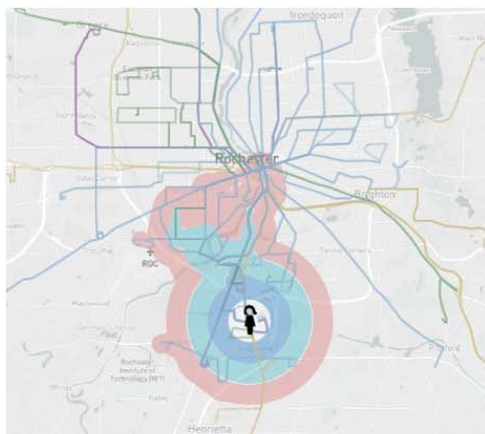
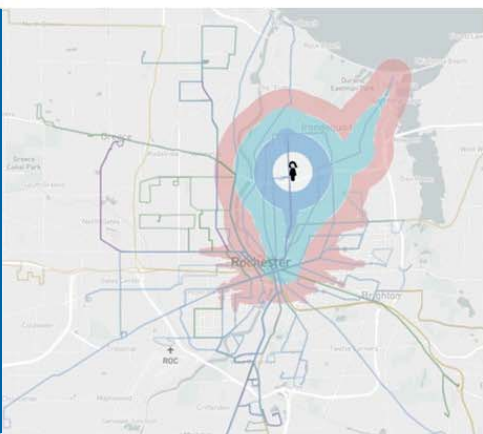
Inicio de línea

Hudson Walmart

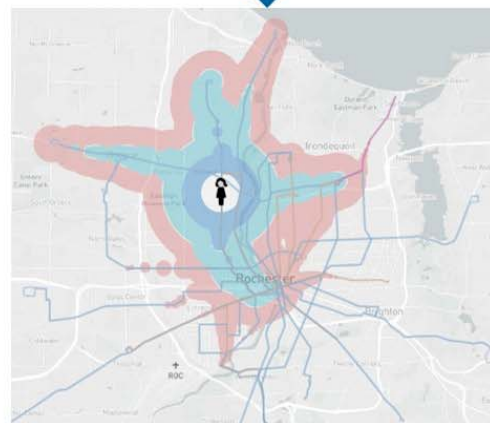
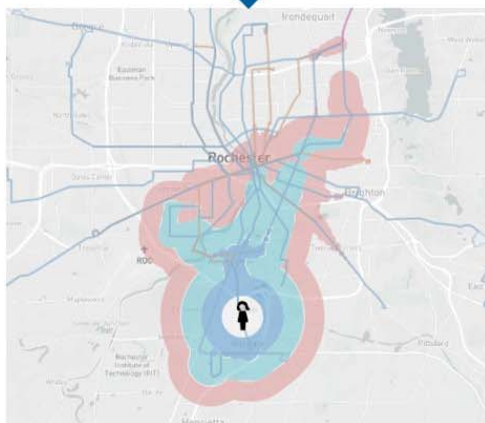
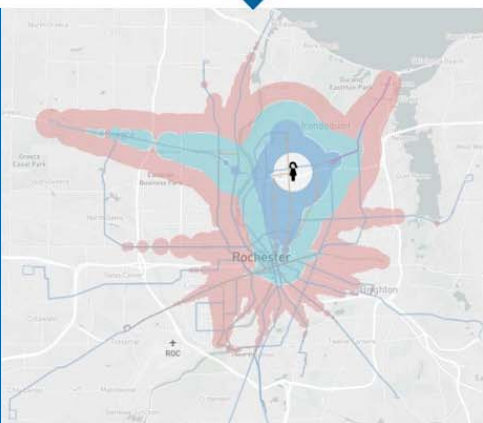
Monroe Community College

Dewey Ave & Ridgeway Ave

Sistema actual



Sistema propuesto



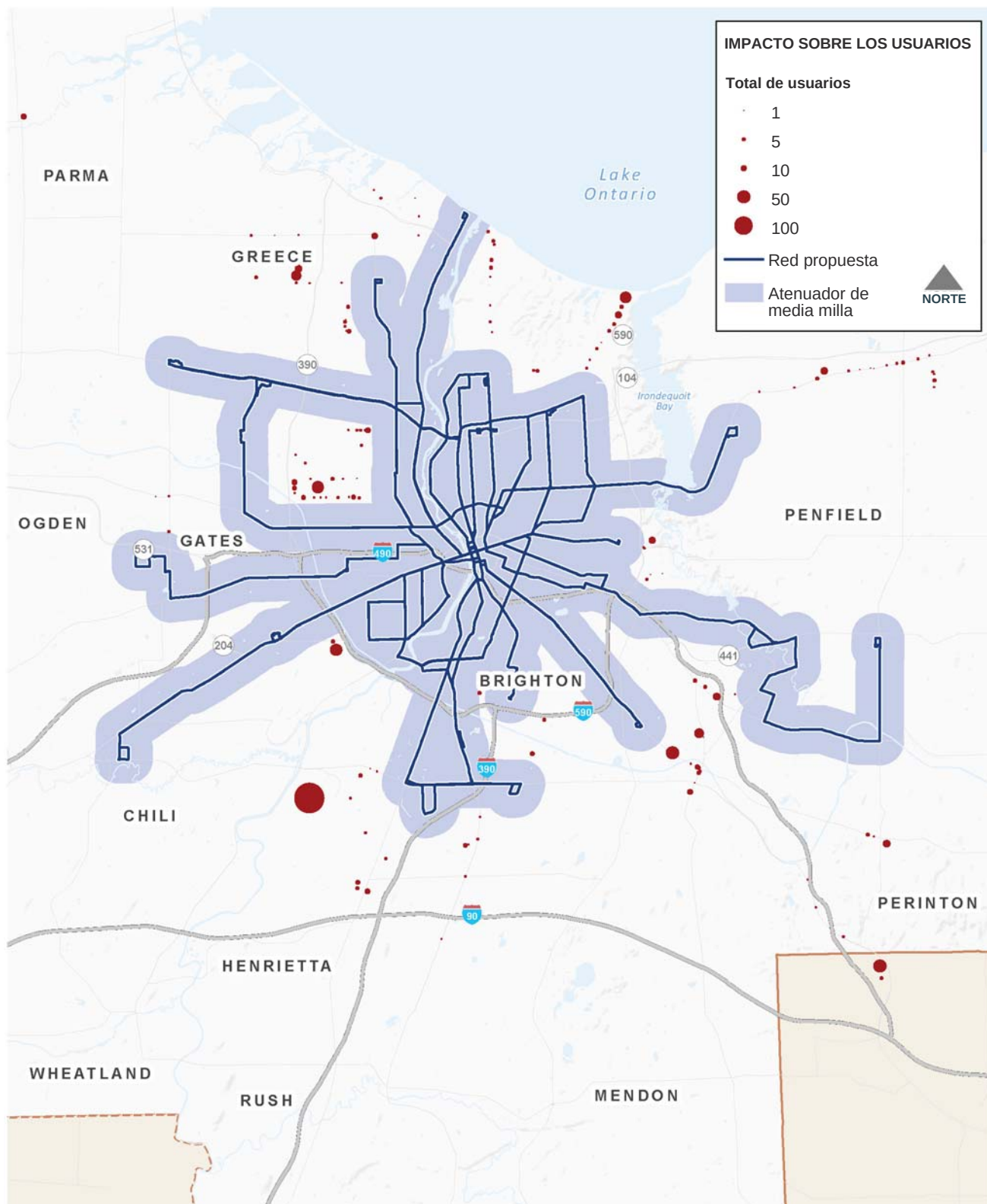
Tiempo de viaje desde el inicio de línea

15 min
30 min
45 min
60 min

Los mapas anteriores fueron creados con la herramienta Remix Jane. Este recurso proporciona una estimación de qué distancia puede viajar un cliente en una hora utilizando el servicio de RTS. Los mapas del antes y el después demuestran que el sistema propuesto les permite a los clientes llegar a más destinos en una hora desde varios lugares en la ciudad de Rochester.

Impactos para los clientes

Un objetivo clave durante el desarrollo de las recomendaciones fue minimizar los impactos negativos para los clientes actuales. Si bien se recomienda la interrupción de algunas rutas y tramos de rutas, se prestó especial atención a fin de evitar impactos innecesarios para los clientes. Para evaluar los impactos de las recomendaciones del plan, se realizó un análisis del acceso que tienen los clientes actualmente a la red propuesta. Se considera que un cliente se ve afectado si se encuentra a más de media milla (10 minutos a pie) de la parada de autobús propuesta más cercana. El mapa de la siguiente página ilustra los clientes actuales que quedan fuera del radio de una caminata de 10 minutos (distancia de media milla). En general, el plan propuesto afecta aproximadamente al 5 % de los viajes de clientes. Algunos de estos viajes y clientes a los que la propuesta afecta accederán al servicio a través de la ruta vía Sea Breeze, aunque también se los consideró en el marco del impacto de este análisis debido al horario del servicio por temporada.



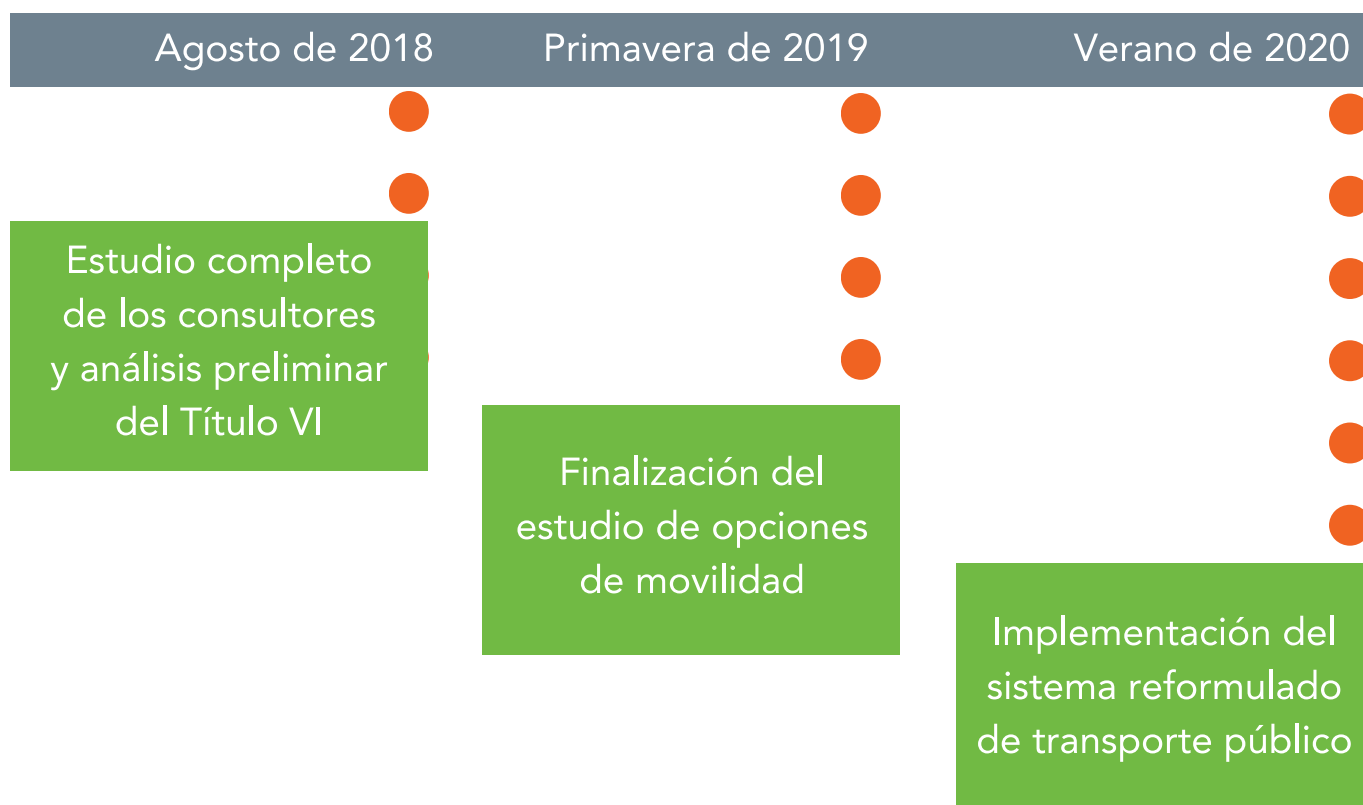
Implementación y pasos siguientes

La siguiente sección detalla los próximos pasos para RTS, e incluye también una recomendación del enfoque para la implementación y las posibles mejoras a futuro. RTS debe continuar trabajando estrechamente con las partes interesadas y con el público general para garantizar la implementación exitosa de una RTS reinventada.



Enfoque de implementación

En vista de la escala de cambios que se propone para la red de RTS, se sugiere que las recomendaciones se implementen en su totalidad, en lugar de en múltiples etapas. El plan recomendado de rutas fijas es operacionalmente neutro en términos de costos, lo que lo convierte en una opción viable. La línea de tiempo actual de RTS para la implementación apunta al verano de 2020, considerando cierto tiempo para la exploración completa de posibles soluciones de movilidad comunitaria antes de la ejecución de cualquier cambio. La figura a continuación proporciona una descripción general de alto nivel sobre los pasos siguientes.



Zonas de movilidad comunitaria

Se propone que aquellas áreas que no son de apoyo al transporte público de ruta fija debido a bajas densidades, patrones de desarrollo desconectados o estructura de red vial deficiente y tienen servicio RTS vigente se consideren como zonas de movilidad comunitaria para la implementación de pruebas piloto de movilidad más rentables.



Zonas de movilidad comunitaria

En los últimos años, la movilidad comunitaria ha adquirido nuevas formas. Con el surgimiento de más opciones de viajes de movilidad compartida en el mercado, la movilidad comunitaria desempeña un rol fundamental en las conexiones de primera/última milla que expanden el alcance de la red de rutas fijas. Estas pueden abarcar viajes en vehículos compartidos, traslados hasta destinos específicos, camionetas compartidas y opciones de automóviles compartidos. Lo más importante es que son soluciones rentables diseñadas a la medida de las necesidades de cada comunidad.

Estas recomendaciones detectaron áreas, o zonas, por todo el condado de Monroe que podrían recibir un mejor servicio mediante opciones de movilidad comunitarias que mediante un servicio de rutas fijas. En los meses venideros, RTS seguirá explorando las maneras más eficientes de estructurar estas zonas, antes de proceder con la implementación de los cambios recomendados en la red de rutas fijas. Las soluciones para estas zonas se desarrollarán junto con la comunidad para garantizar que las alternativas propuestas se comercialicen de forma adecuada y se evalúen exhaustivamente.

Consideraciones clave y recomendaciones



Las soluciones alternativas de movilidad adquieren sentido cuando el servicio que brindan cuesta menos por cliente que el servicio de rutas fijas.



Para cumplir con las exigencias del Título VI, se deben ofrecer opciones para que los clientes puedan pagar en efectivo.



Para cumplir con las exigencias del Título VI, se deben ofrecer opciones para que los clientes puedan programar trayectos de viaje por teléfono.



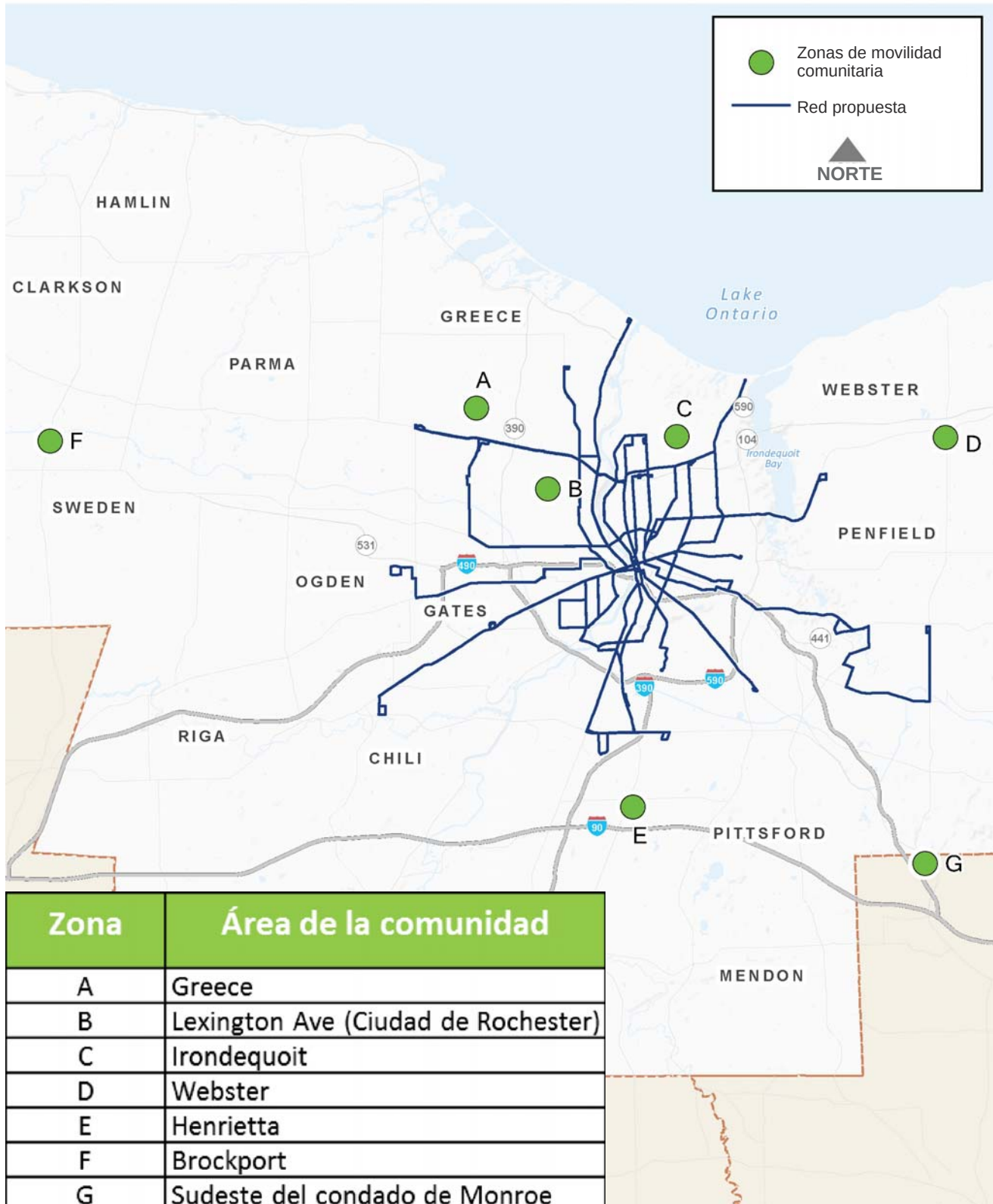
Será necesario garantizar la disponibilidad de vehículos con acceso para sillas de ruedas con tiempos de respuesta similares.



Se debe solicitar a los clientes que se registren en RTS para recibir subsidios de TNC, de modo que RTS tenga acceso a los datos de los clientes para futuras iniciativas de planificación.



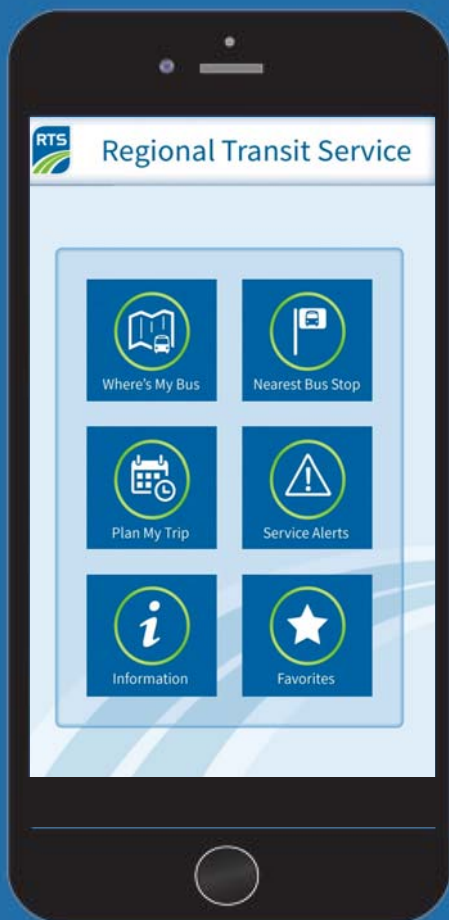
Se deberá realizar una campaña de marketing y divulgación con el fin de educar a los clientes sobre cómo usar el programa



Movilidad integrada

Para garantizar que las nuevas opciones de movilidad presentadas en el marco de estos recursos complementen la red central de transporte público, sin ser una competencia, RTS deberá adoptar nuevas formas de integrar estos modos en el sistema.





Una mirada al futuro de la movilidad integrada

En los próximos años, el entorno de la movilidad y el rol del transporte público dentro de ese entorno continuarán evolucionando en la región de Rochester. La tecnología está revolucionando el transporte y dando paso a una nueva era de opciones de movilidad. Si bien el transporte público tiene una ventaja en ciertos mercados, no es competitivo en todos los mercados. La creciente competencia del transporte público se ha centrado, en gran medida, en los servicios de movilidad de una sola parada y basados en la tecnología, y los servicios a demanda se han convertido en la norma. La adopción masiva de teléfonos inteligentes personales permite que los clientes sean ahora capaces de elegir la opción de movilidad que tenga más sentido para el viaje que deseen, en el momento en que lo necesiten.

Contrariamente a lo que uno podría esperar, estos avances tienen el potencial de aumentar el uso del transporte público, en vez de reducirlo. Según la Asociación Americana de Transporte Público, cuanto más gente utilice las opciones de transporte compartido, más probable será que opten por no poseer un automóvil y, por tanto, más probable será que utilicen el transporte público. Al alinearse con otras opciones de movilidad compartida a través de la tecnología (por ejemplo, planificadores de viajes, información del viajero, pago de tarifas), RTS tiene el potencial de ser la columna vertebral de las nuevas redes de movilidad.

● ● ● ● ● **INTEODADA** ● ● ● ● ●

- [illegible]

Mejoras a futuro

A continuación se detallan las mejoras recomendadas que se han de considerar para la red de RTS, en caso de que haya fondos adicionales disponibles. Estas recomendaciones carecen de financiamiento actualmente y representan futuras acciones e inversiones potenciales. Se presentan en dos categorías: mejoras operativas y mejoras de capital. Dentro de cada categoría, las recomendaciones se ordenan en función de su prioridad.

Operativas

1. Mejora de las frecuencias de fines de semana
2. Incorporaciones a la red frecuente
3. Ampliación del horario de funcionamiento
(período de servicio activo)

Capital

1. Nodos de conexión
2. Mejorar los corredores de tránsito con prioridad

Mejoras optativas

Para mejorar aún más la experiencia de los clientes, RTS debe seguir invirtiendo en mejoras de frecuencia a medida que disponga de fondos. Con la frecuencia como atributo principal para atraer nuevos clientes y alentar a los clientes vigentes a utilizar más el servicio, estas mejoras ayudarán a garantizar que RTS continúe cumpliendo los objetivos de sostenibilidad del sistema y de los usuarios.

Mejora de las frecuencias de fines de semana

La primera prioridad de RTS deberían ser las mejoras en el servicio de fines de semana, de manera que las frecuencias de fin de semana coincidan con las frecuencias de los días de semana, tanto para las rutas frecuentes como para las locales. Esto disminuiría los tiempos de espera de los clientes y los tiempos de viaje los fines de semana, y promovería más viajes durante todo el día y durante toda la semana, entre los clientes actuales y potenciales.

Incorporaciones a la red frecuente

Además, RTS debe procurar ampliar la cantidad de rutas frecuentes en el sistema con el objeto de afianzar aún más la sinergia de la red y la movilidad de los clientes. En función del rendimiento actual de las rutas y del rol de la red, se recomienda la incorporación de las siguientes rutas a la red frecuente. Tras la implementación del plan, RTS debe continuar monitoreando el desempeño de las rutas para poder identificar otras rutas candidatas para mejoras de la frecuencia.

1. Ruta 24 - Marketplace Mall
2. Ruta 35 - St. Paul
3. Ruta 37 - Clinton

4. Nueva ruta - Ridge Road Crosstown
5. Nueva ruta - Culver Road Crosstown

Ampliación del horario de funcionamiento (período de servicio activo)

Para incentivar más los viajes de los clientes vigentes y potenciales durante todo el día, RTS debería extender las horas de servicio propuestas desde la medianoche hasta la 1 a. m., una vez que haya fondos disponibles. Con esto, se mejoraría la viabilidad del transporte público para clientes con horarios de trabajo no tradicionales, estudiantes y clientes que utilizan el transporte público para acceder a oportunidades recreativas de noche.

Mejoras importantes

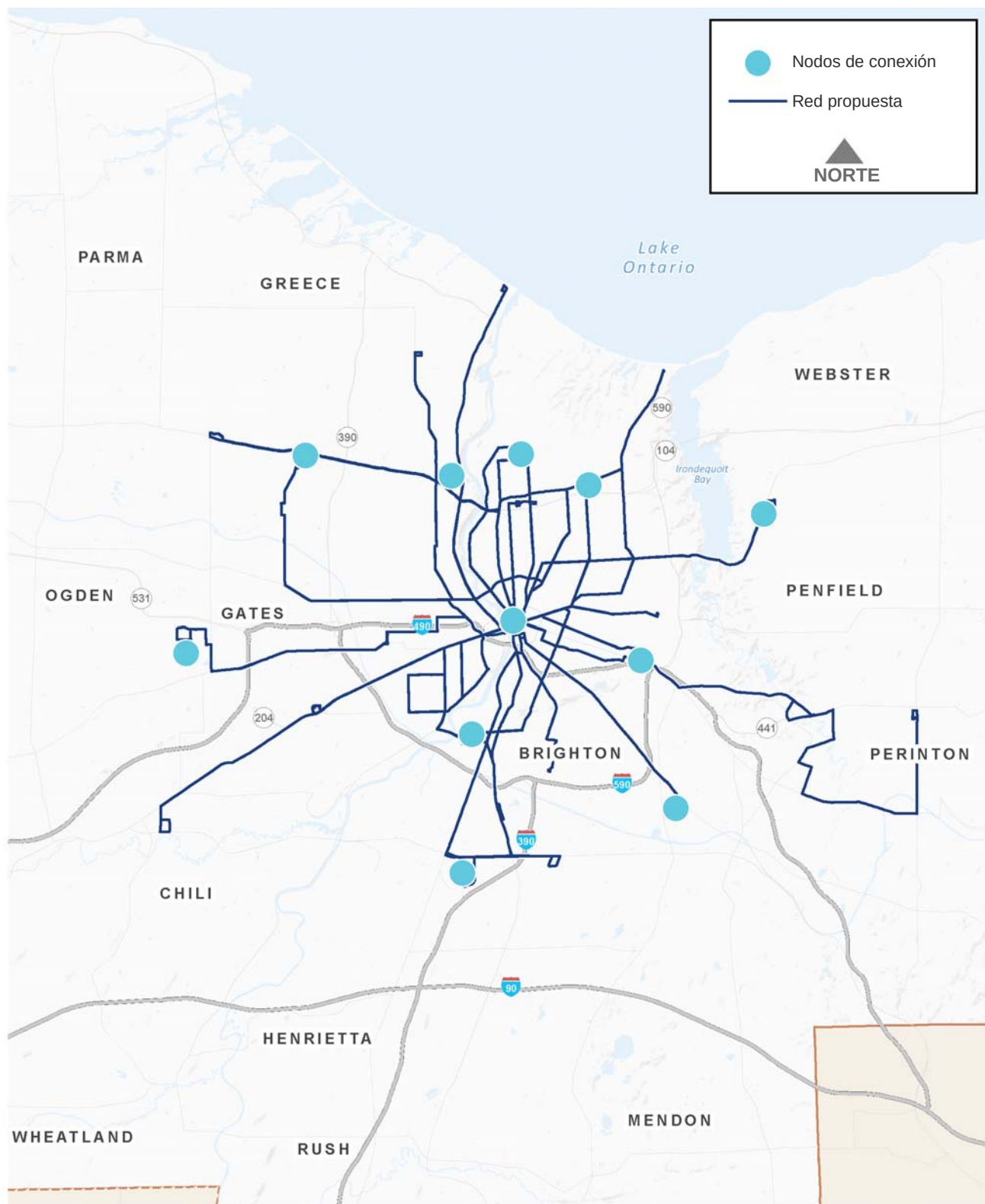
Nodos de conexión

Un aspecto básico del plan Reimagine RTS es el énfasis en las conexiones entre redes y la mejora en la movilidad general de los clientes. Esto incluye conexiones más confiables entre servicios de transporte público y la integración de nuevas soluciones de movilidad con la red central de transporte público de rutas fijas. Para facilitar esta variedad de conexiones, se proponen nodos de movilidad comunitarios a lo largo de toda el área de servicio, en puntos clave de convergencia de la red y en áreas de la red externa, donde el servicio de rutas fijas da paso a opciones de movilidad más rentables.

Los nodos de conexión pueden tener una variedad de diseños y tamaños, según el espacio disponible y las necesidades de comunidades y barrios específicos. Los modos e instalaciones de transporte que se pueden ubicar simultáneamente en los nodos de conexión incluyen, entre otros: Servicio de transporte público RTS, depósito para bicicletas, estaciones de bicicletas compartidas Pace, estacionamiento para automóviles compartidos, puestos de taxis/TNC, estaciones de carga eléctrica y estacionamiento para camionetas y autobuses privados.

Por ejemplo, si una empresa se encuentra a dos millas de Baytowne Plaza, en lugar de extender una ruta fija para prestar servicio a esta empresa, el empleador puede ofrecer camionetas del puesto y/o un servicio de traslados corporativos en el nodo de conexión para ayudar a los empleados a finalizar su viaje hacia y desde el trabajo.





Mejoras importantes

Mejorar los corredores de tránsito con prioridad

Una vez que RTS implemente la red frecuente, el siguiente paso será trabajar en colaboración con el condado de Monroe, la Ciudad de Rochester y las jurisdicciones aledañas para identificar corredores clave para las inversiones prioritarias en transporte público.

Estas inversiones pueden incluir, entre otras, la prioridad de señalización para el transporte público, las paradas de autobús consolidadas, la capacidad de acceder desde todas las puertas y el pago de tarifa antes de acceder al vehículo. Para aprovechar al máximo esta inversión en servicios, las principales áreas de oportunidad son los mercados con gran incidencia de usuarios en barrios urbanos de alta densidad, ordenamientos territoriales educativos e institucionales masivos, y los principales centros laborales en ordenamientos territoriales urbanos. Más específicamente, este nivel de inversión es el más adecuado para los principales corredores y los corredores que conectan destinos clave con los nodos de conexión, donde las mejoras en materia de velocidad y confiabilidad beneficiarían al mayor número de clientes.



Fuente: National Association of City Transportation Officials

GESTOR DE MOVILIDAD

El rol de RTS como gestor de movilidad pública

RTS entiende claramente la necesidad de aprovechar las nuevas soluciones alternativas de movilidad a medida que se replantea el servicio de transporte público en el condado de Monroe. Un enfoque de red integrada proporcionará el máximo valor para los consumidores y las jurisdicciones miembro, a la vez que garantizará que RTS se mantenga como una opción de movilidad competitiva. Con el fin de evaluar el mejor enfoque para integrar estas nuevas modalidades, RTS comenzará un estudio de opciones de movilidad en los próximos meses. El estudio explorará la mejor solución para cada zona de movilidad comunitaria que el plan de red recomendada haya identificado.



