



**Anchor
RIDES**



**PEOPLE
MOVER**



**RIDE
SHARE**

Transporte público Informe del sistema 2020

ENERO-DICIEMBRE 2020



Departamento de Transporte Público del municipio de Anchorage

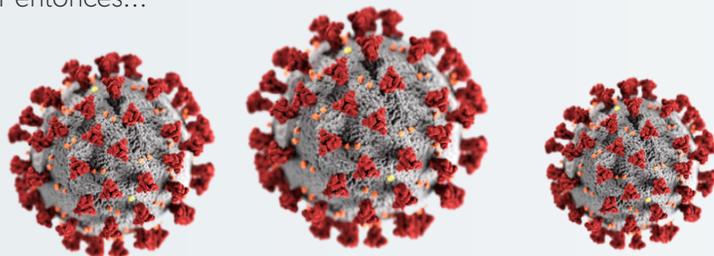
Informe del sistema 2020

UNA MIRADA RETROSPECTIVA A 2020

A principios de 2020, el Departamento de Transporte Público de Anchorage (Public Transportation Department, PTD) estaba concluyendo un proceso público de un año y medio de duración que dio como resultado el plan de tránsito para 2020, Transit on the Move. (Tránsito en movimiento). El plan se basó en una revisión del sistema en 2017 que revirtió la tendencia a la baja de la cantidad de pasajeros y contiene una lista priorizada de proyectos futuros cuando haya fondos adicionales disponibles.



Y entonces...



...esa foto icónica que cambió nuestras vidas. La COVID-19, también conocido como el nuevo coronavirus, infundió cautela en las operaciones de tránsito de todo el mundo ya que se genera una preocupación por la seguridad de los pasajeros y los conductores de autobuses. En todo Estados Unidos se cerraron los centros de transporte, se establecieron límites de pasajeros, se interrumpieron las rutas y algunas agencias de transporte ofrecieron horarios de fin de semana en días de semana o suspendieron el servicio por completo.

A medida que la gente salía de sus casas, el mejor consejo para frenar la propagación de la COVID-19 en la comunidad era de carácter conductual: lavarse las manos, llevar una mascarilla y mantenerse al menos a 6 pies de distancia de cualquier persona ajena a la casa. Esto último es un problema para el transporte público cuando se encuentra en su máxima capacidad. La preocupación por utilizar el transporte público llevó a muchos usuarios con medios de transporte alternativos a aislarse del servicio y llevó a algunas agencias de transporte a sufrir una escasez de mano de obra disponible debido a estas mismas preocupaciones por la seguridad personal. Sin embargo, a pesar de las preocupaciones que genera, muchas personas confían en el transporte público para realizar los desplazamientos esenciales a lo largo del día.

Respuesta local

El 17 de marzo de 2020, el Departamento de Transporte Público de Anchorage (PTD) cerró el vestíbulo del Centro de Tránsito del área en respuesta a la amenaza de la COVID-19 y estableció protocolos de limpieza mejorados en los autobuses. El PTD siguió de cerca las recomendaciones de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (Centers for Disease Control and Prevention, CDC), el Departamento de Salud de Anchorage y las decisiones



Servicio de viajes esenciales

En marzo de 2020, junto con el establecimiento de límites de pasajeros, la gratuidad de las tarifas y el fomento del embarque trasero, se pidió a los pasajeros que solo utilizaran el transporte público para los viajes esenciales.

Del 9 de abril al 1 de junio, se suspendió el servicio de autobús de ruta fija y se estableció un servicio limitado a la carta para los viajes esenciales utilizando los vehículos de paratransito de AnchorRIDES.



Citas médicas y farmacias



Trabajos vitales



Tiendas de alimentos

de otros organismos de tránsito. El 18 de marzo, el PTD pasó a ser gratuito para promover el embarque trasero y eliminar la interacción entre el usuario y el conductor de autobuses en la taquilla de pago. También se decretaron límites de pasajeros para aumentar las probabilidades de distanciamiento social y se pidió a los usuarios que solo hicieran los desplazamientos esenciales.

Los viajes caracterizados como esenciales fueron el transporte a los servicios sanitarios, el acceso a puestos de trabajo vitales y servicios gubernamentales, y los viajes para hacer la cesta de la compra.

El PTD adoptó estas medidas de precaución para ayudar a fomentar el distanciamiento social y minimizar el riesgo de exposición de los pasajeros y los conductores de autobuses. La adopción de estas medidas tempranas permitió a la PTD mantener inicialmente los niveles normales de servicio, al tiempo que colaboraba con el equipo de respuesta a la COVID-19 del municipio para adaptarse a medida que las cosas cambiaban.

Lo que pasó después

Con los límites de pasajeros establecidos, algunos usuarios experimentaron una dificultad a la hora de permanecer en una parada de autobús debido al estado de plena ocupación del autobús que se aproximaba. Esta dificultad era especialmente notable en las rutas de menor frecuencia que llegaban cada 30 o 60 minutos y en las rutas que funcionan con autobuses más pequeños que tenían límites de pasajeros más bajos. La ausencia de tarifas pudo haber agravado el problema, con informes de que algunos pasajeros supuestamente tomaban viajes no esenciales o "sin destino", lo que aumentaba la cantidad de pasajeros que se quedaban atrás en las paradas de autobús debido a la capacidad alcanzada. El PTD no discrimina ni funciona en base a juicios percibidos sobre las necesidades de los viajes individuales y continuó destacando la importancia de realizar solo los viajes necesarios con una mayor cantidad de mensajes y materiales de divulgación.

Servicio interrumpido

El 9 de abril, el municipio de Anchorage tomó la difícil decisión de suspender temporalmente el servicio de autobuses de ruta fija ante una pandemia mundial. Contraponer la seguridad y la salud a las necesidades de movilidad de la comunidad nunca es una decisión fácil. Mientras la ciudad y el país se reunían para planificar lo que estaba por venir, se consideró necesaria una pausa en el servicio de autobuses de ruta fija denominada People Mover (transporte hectométrico). Durante esa pausa, se estableció un servicio limitado a pedido para los viajes esenciales utilizando los vehículos de paratransito de AnchorRIDES. Esto permitía al PTD realizar unos 200 viajes esenciales al día, pero la necesidad superaba la capacidad.

Mientras se interrumpió el servicio, el PTD siguió centrado en restablecer la libertad de transporte de la comunidad y proporcionar un entorno de viaje seguro para todos.



Los autobuses estaban equipados con paneles de cristal entre el conductor del autobús y la caja de billetes para proteger a los pasajeros y a los conductores del autobús durante el proceso de embarque.



A los conductores se les proporcionaron equipos de protección personal (person protection equipment, EPP) que incluían: máscaras, guantes, toallitas de limpieza y desinfectante de manos.



Se establecieron nuevos protocolos de limpieza para rociar el interior del autobús todas las noches con desinfectante y se siguieron limpiando a fondo las superficies de alto contacto con una solución de hipoclorito.

Restablecimiento del servicio

El 1 de junio se reanudó el servicio de People Mover y se restablecieron las tarifas. Los límites de pasajeros continuaron y se ajustaron a medida que el municipio supervisaba los casos activos de COVID-19. Las máscaras faciales fueron sugeridas originalmente y luego requeridas a partir del 29 de junio para alinearse con la Orden de Emergencia EO-13 del alcalde que requería máscaras faciales en los espacios públicos en todo el municipio.

El 9 de septiembre, el servicio de paratransito AnchorRIDES comenzó a ofrecer el servicio de entrega en tiendas de comestibles a los actuales clientes elegibles de AnchorRIDES. Los clientes de AnchorRIDES pueden hacer un pedido en una tienda de comestibles o de mascotas que ofrezca recogida en la calle y recibir los artículos directamente en sus casas.

En noviembre, AnchorRIDES se asoció con Anchorage Animal Care & Control para ayudar a realizar entregas de su banco de alimentos para mascotas a los pasajeros que cumplían los requisitos y que no podían permitirse comprar alimentos para mascotas. Ese mismo mes, AnchorRIDES se asoció con el Banco de Alimentos de Alaska para ayudar a repartir comidas de Acción de Gracias a 134 familias.



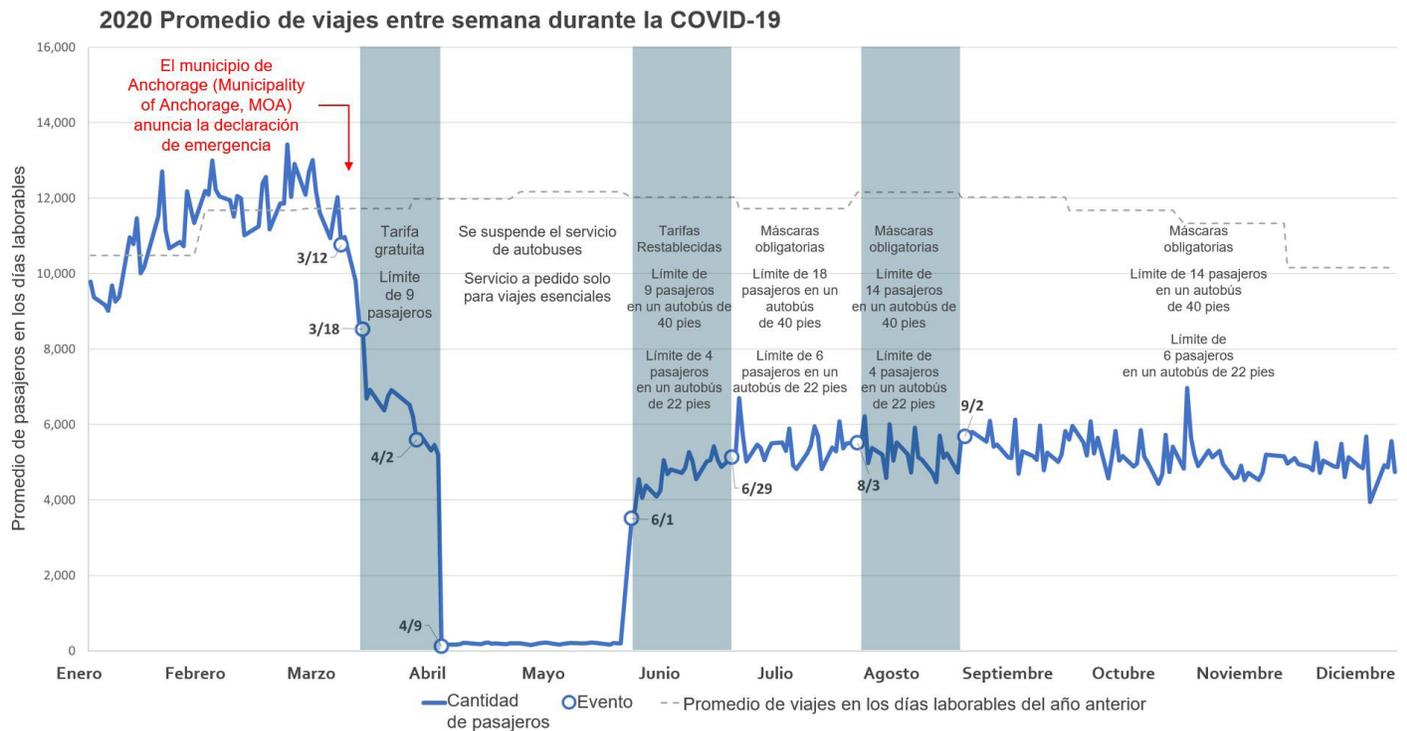
Avanzar

La respuesta de PTD a la COVID-19 sigue cambiando y evolucionando. En el momento de esta publicación, este es el aspecto del transporte público en el municipio de Anchorage. El PTD continuará supervisando las medidas tomadas en respuesta a la COVID-19 y buscará formas de aliviar las preocupaciones de seguridad pública al tiempo que aumenta la capacidad de los autobuses.

Un sistema de transporte bien organizado es fundamental para la movilidad urbana y la libertad de transporte. El transporte público conecta a las personas con los puestos de trabajo, las viviendas y las oportunidades. El transporte público alivia la congestión, dejando paso a menos carreteras y más actividad económica. People Mover espera que llegue el momento en que podamos dar la bienvenida a los usuarios al sistema y que los autobuses vuelvan a estar llenos.



Cantidad de pasajeros



Antes de la llegada de la COVID-19, la cantidad de pasajeros del People Mover estaba aumentando como resultado de la renovación del sistema en 2017. Durante más de un año y medio, a partir de julio de 2018, la cantidad de pasajeros aumentó cada mes en comparación con el año anterior. Durante este tiempo, el PTD participó en un proceso de planificación pública para aprovechar el éxito del sistema, subsanar las deficiencias del servicio y priorizar las futuras mejoras del sistema. El plan resultante, Transit on the Move, se completó en febrero de 2020, y se recomendó una nueva ruta para su aplicación. Durante la pandemia de la COVID-19, el People Mover vio cómo desaparecía su aumento de pasajeros. Las órdenes de emergencia, los límites de pasajeros, el distanciamiento social y el teletrabajo fueron algunos de los muchos factores que influyeron drásticamente en la cantidad de pasajeros. Entre el 18 de marzo y el 8 de abril, la cantidad de pasajeros en días laborables se redujo en un 48 %. Cuando People Mover suspendió el servicio regular de autobuses de ruta fija y puso en marcha un servicio a pedido solo para los viajes esenciales, la cantidad de usuarios disminuyó un 98 %. Desde el restablecimiento del servicio de autobuses, el 1 de junio, hasta el 31 de diciembre, la cantidad de pasajeros en días laborables ha mejorado ligeramente: en promedio, ha descendido un 56 % en comparación con el mismo periodo del año anterior. Es probable que la cantidad de pasajeros no aumente hasta que sea seguro eliminar los límites de pasajeros.

Cómo utilizar este informe

En este informe se presenta la variedad de medidas que se utilizaron para ayudar a estimar la efectividad del transporte público en el Municipio de Anchorage (MOA). En el informe, cada medida se representa con un ícono y se define aquí. Las páginas 7 y 8 resumen todo el sistema de autobuses People Mover. En las siguientes páginas se resume cada ruta por separado. AnchorRIDES y RideShare se resumen en las páginas 37 a la 39.

Costo por pasajero

Las tarifas de transporte solo cubren parcialmente los costos de transporte público. El PTD depende del financiamiento federal y local para llenar este vacío y financiar las operaciones. El costo real por pasajero se determina por el costo de funcionamiento anual dividido entre el total de embarques anuales.



Costo operativo anual por ruta

El costo operativo anual se basa en el costo de 2019 por Ingreso por hora por vehículo (Vehicle Revenue Hour, VRH) y el costo por Ingreso por milla (kilómetro) por vehículo (Vehicle Revenue Mile, VRM).

Costo estimado del servicio = (Costo por VRM * VRM anual) + (Costo por VRH * VRH anual)

Los costos de operación presentados en este informe solo reflejan el servicio ofrecido en 2020. No refleja los costos asociados durante los dos meses en los que no funcionó el People Mover, ni el periodo en el que funcionó el servicio a pedido de viajes esenciales.

No incluye "costos fijos" del PTD por el mantenimiento que no sea de vehículos y apoyo administrativo general.

Puestos de trabajo y residentes a menos de 1/4 de milla por ruta

Este informe muestra el porcentaje de la población del MOA (por Grupo de Bloques Censales) y los puestos de trabajo (por Zona de Análisis de Tráfico) que están dentro de 1/4 de milla de las paradas de autobús a lo largo de cada ruta. En este informe, se toman los datos de los residentes del conjunto de datos de la Encuesta Comunitaria Estadounidense (ACS) de 2019 (estimaciones de 5 años) y se toman los datos del trabajo del conjunto de datos de Productos de Planificación del Transporte del Censo (CTPP) de 2016 (estimaciones de 5 años). Los datos de CTPP nos brinda un conteo más preciso de los empleos según la ubicación real.





Productividad de la ruta

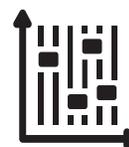
Para este informe, la productividad se calcula por medio de la cantidad de pasajeros por el ingreso por hora programada.

Esto mide la cantidad de pasajeros en relación con el costo y ayuda a evaluar la manera en que el sistema (o ruta) aprovecha al máximo la cantidad potencial de pasajeros. En otras palabras, la productividad es estrictamente una medida del logro para obtener una cantidad mayor de pasajeros. Se espera que las rutas diseñadas para brindar cobertura o que tienen una menor capacidad de asientos, como la vecinal y la de viajeros diarios, tengan una productividad más baja.



Duración del servicio y frecuencia

La duración representa las horas de funcionamiento (cuándo comienza el servicio en la mañana y cuándo termina en la noche), mientras que la frecuencia es cuán a menudo llegan los autobuses durante todo el día.



Cantidad de abordajes por parada

Los mapas muestran la cantidad promedio de personas que se suben a los autobuses (embarque) en cada parada para cada ruta.

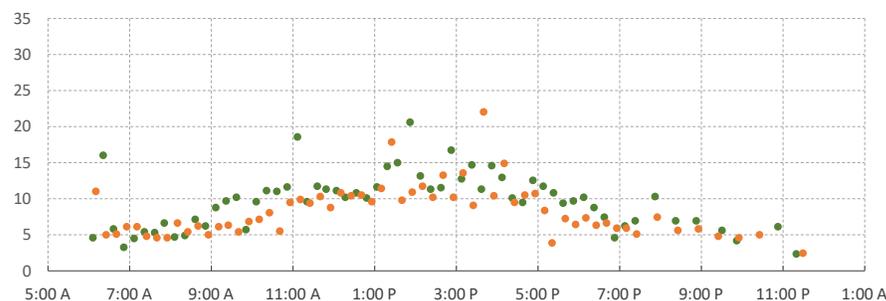


Cantidad de pasajeros por ruta

Esto informa la cantidad promedio de pasajeros que viajan en la ruta en un día para los servicios de días laborables, sábados y domingos. La cantidad de pasajeros promedio es el total de pasajeros dividido entre la cantidad de días en servicio.

Cantidad de pasajeros por viaje

Los gráficos comparan el promedio de la cantidad de pasajeros de los días laborables, sábados y domingos durante todo el día por viaje. Se muestran los promedios de los viajes de ida y de regreso.



Puntualidad

Se mide por el porcentaje de tiempo con el que llega un autobús a un punto de tiempo publicado según fue impreso, hasta cinco minutos tarde. Esto no incluye los viajes perdidos.



¿Por qué informamos el promedio diario de la cantidad de pasajeros y no la cantidad total?

La cantidad de días laborables de cada mes varía de un año a otro. También, algunos años tienen más días operativos que otros. Para comparar "manzanas con manzanas," usamos el promedio de la cantidad de pasajeros. Si un mes tiene un día laborable más que el año anterior, dará la falsa impresión de que la cantidad de pasajeros fue mayor ese mes, solo porque se benefició de un día más de servicio. Queremos saber cuántas personas usan People Mover los días de semana, sábados y domingos.

People Mover

Legenda

0 0.5 1 milla

Orientación del mapa

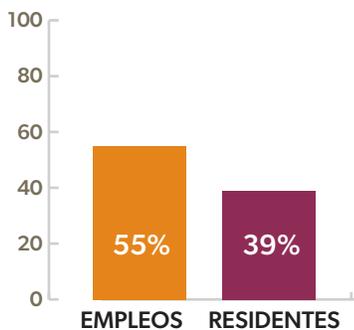
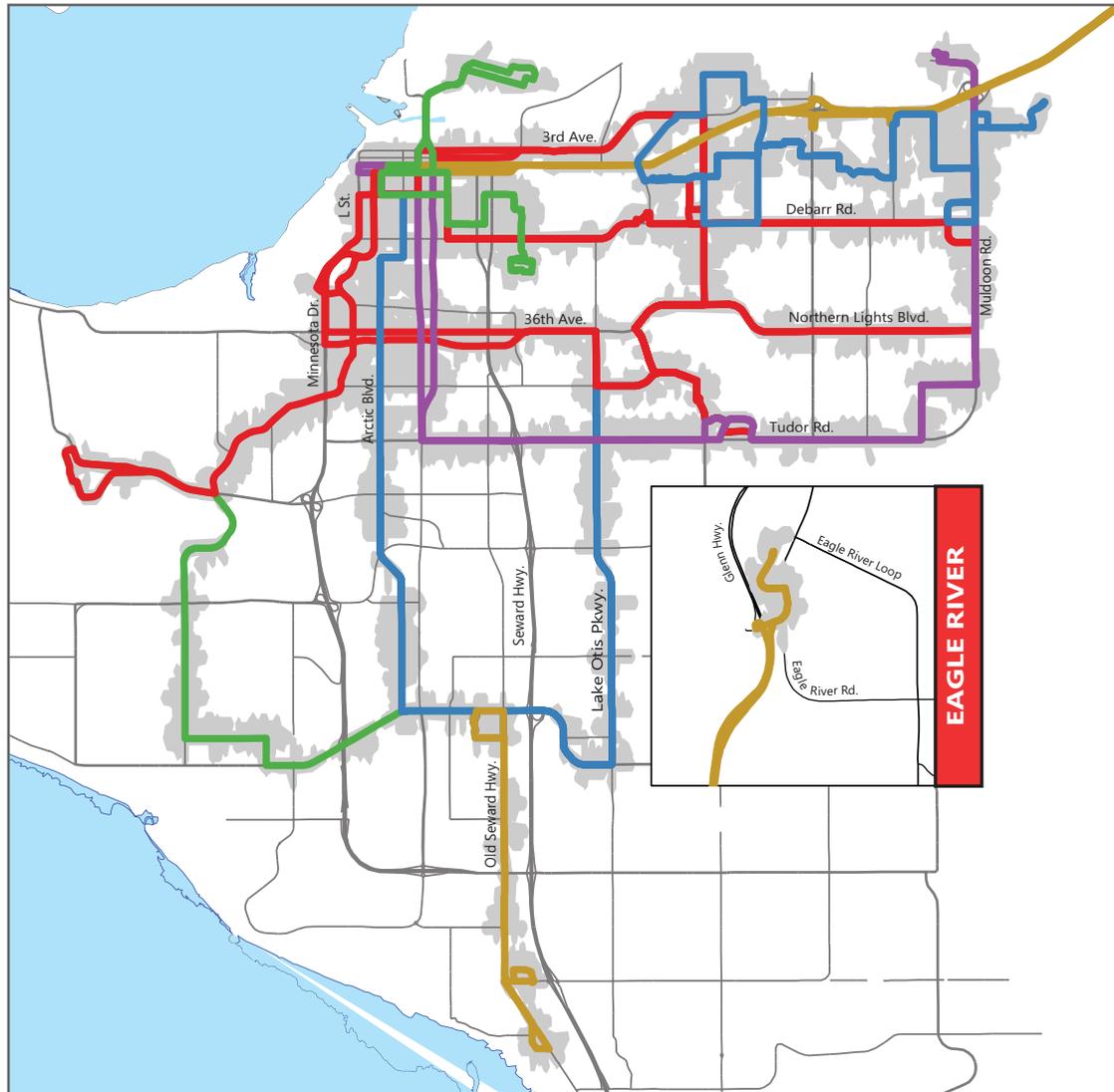
Amortiguación de acceso de 1/4 millas a cada parada de autobús

Frecuencia de la ruta

- 15 min.
- 15 a 30 min.
- 30 min.
- 60 min.
- Pico



1,710,144
Total de pasajeros



DENTRO DE 1/4 de MILLA
de todas las rutas

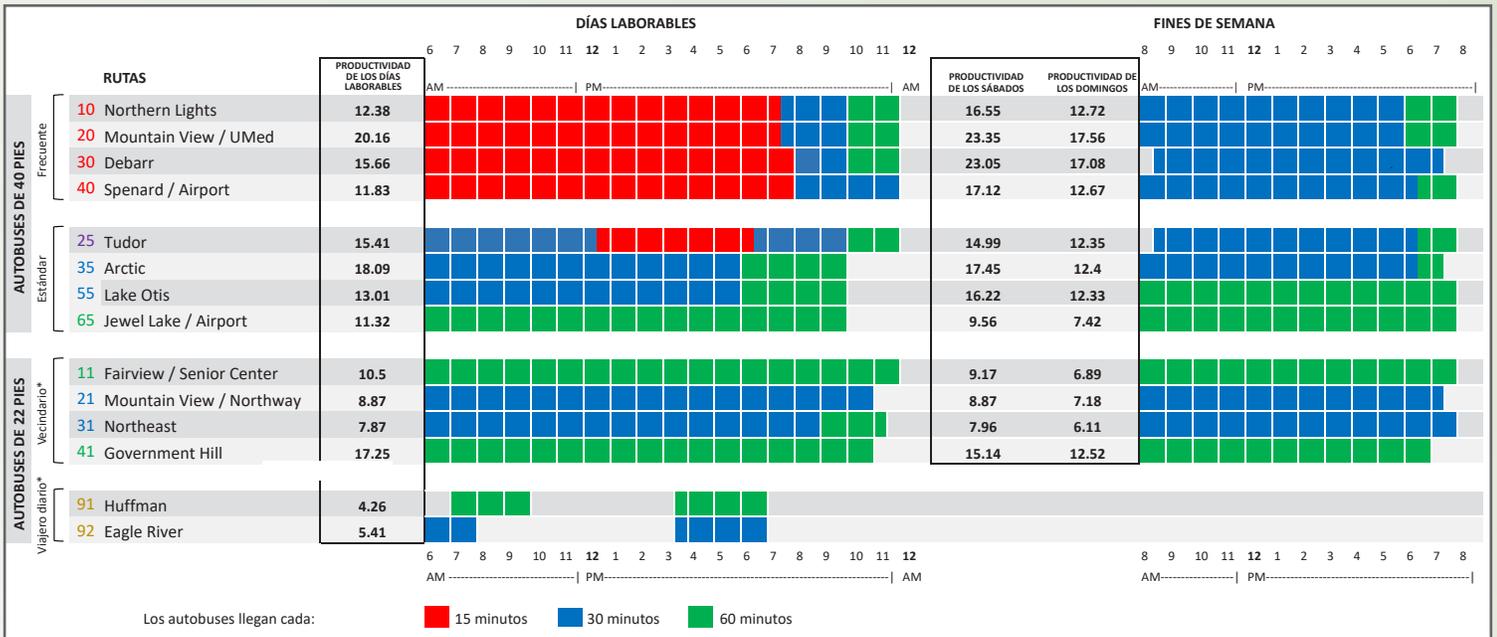


89 %
de los autobuses
llegaron a tiempo

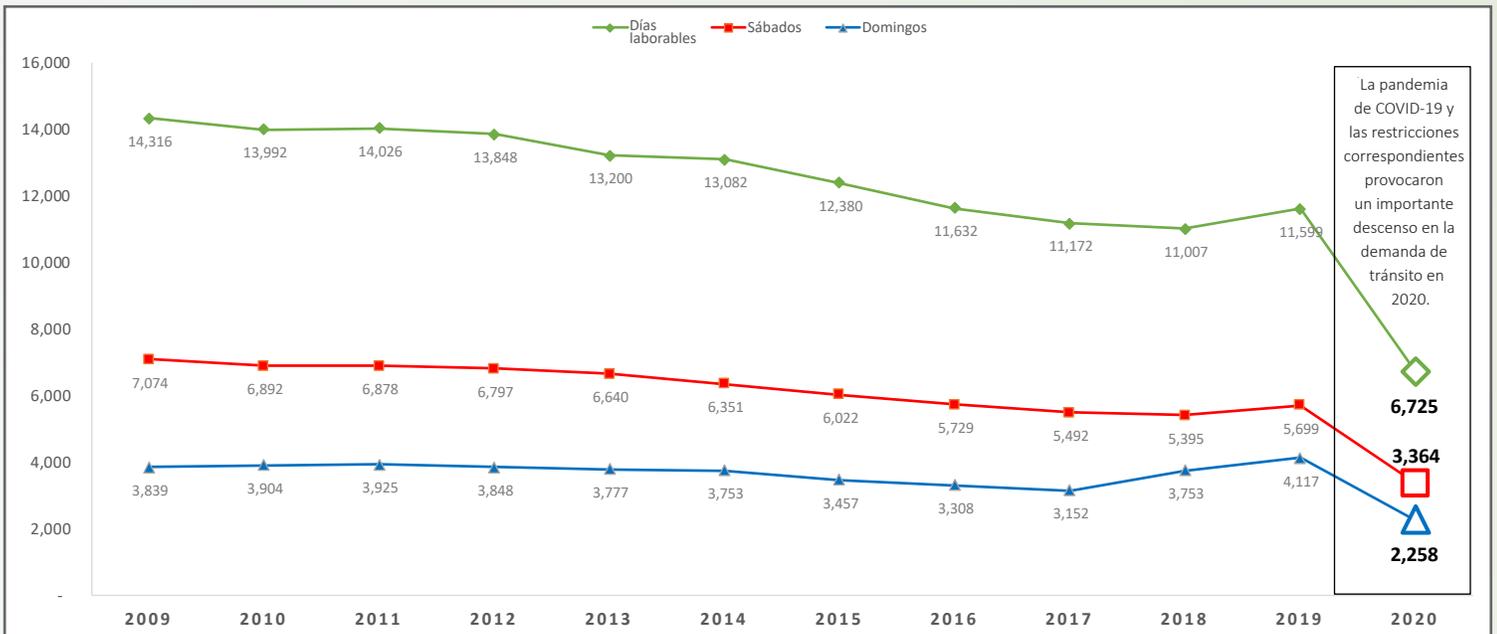


<1 %
de los viajes se
perdieron

FRECUENCIA DE LA PARADA DE AUTOBÚS



PROMEDIO DE PASAJEROS EN LOS DÍAS LABORABLES



PRODUCTIVIDAD: Promedio de pasajeros por hora

10 NORTHERN LIGHTS

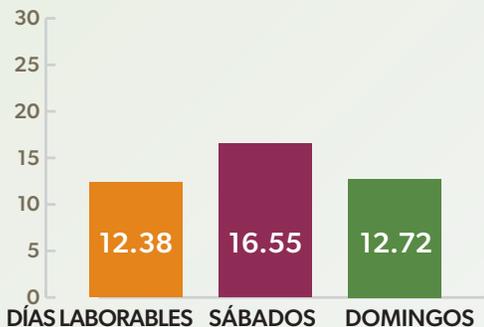
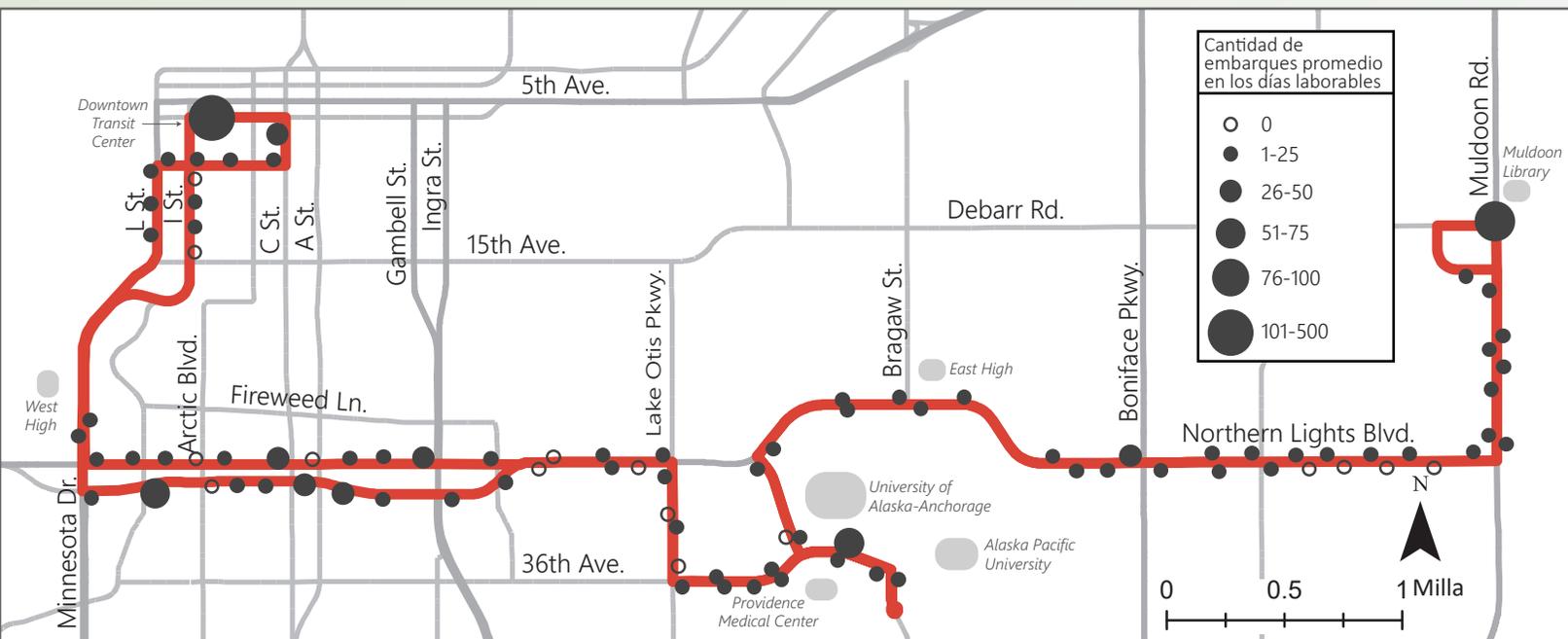
Ruta frecuente: **15 min. de frecuencia máxima**
 Longitud de la ruta \approx **24 millas**

Esta ruta viaja entre Downtown Transit Center y Muldoon Transit Hub a través de Midtown, UMed y Northern Lights Boulevard.

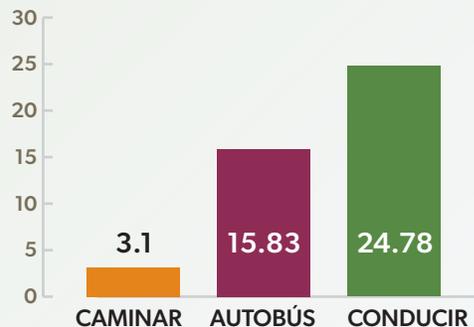
Horas de funcionamiento

- ▶ La Ruta 10 está en servicio aproximadamente 18 horas durante los días laborables.
- ▶ Servicio con una frecuencia de 15 minutos los días laborables entre las 6 a. m. y las 7:30 p.m.

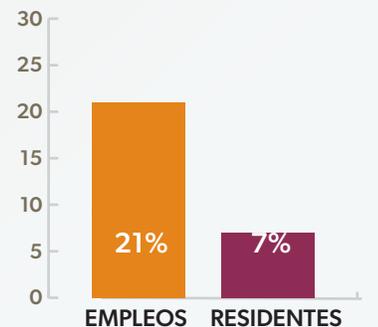
CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



PRODUCTIVIDAD: Promedio de pasajeros por hora



VELOCIDAD PROMEDIO: En millas por hora



DENTRO DE 1/4 de MILLA de la ruta

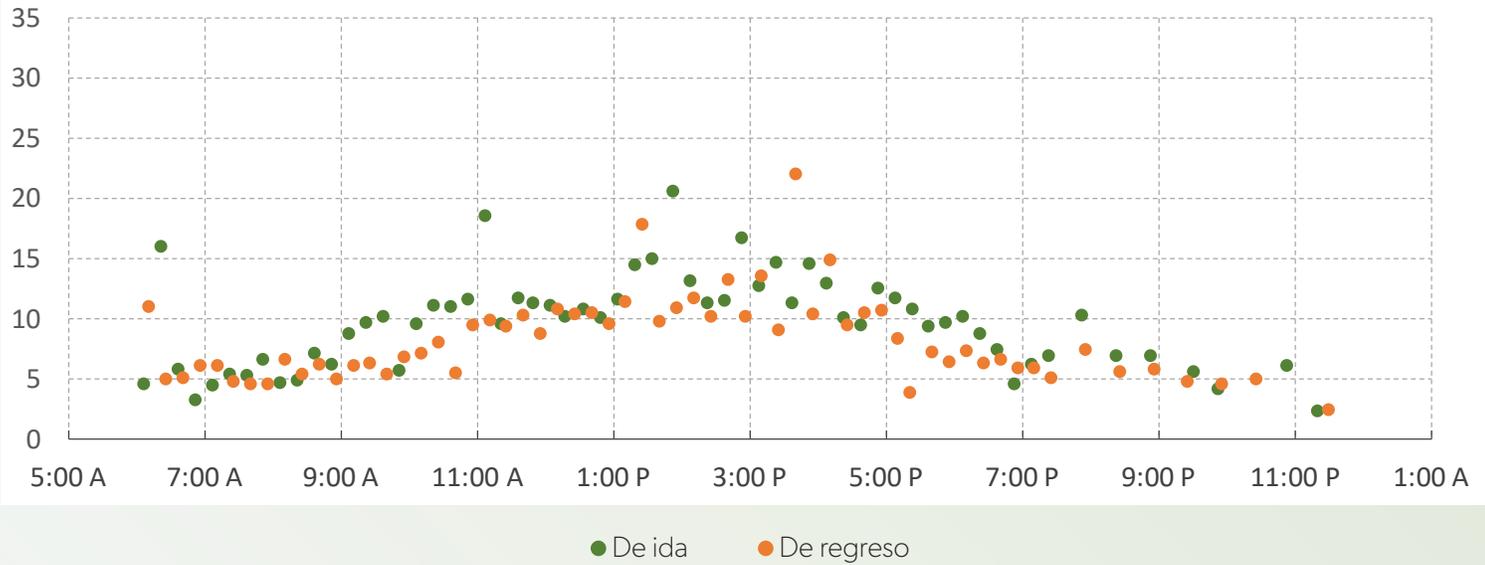


\$11.50
Costo estimado por pasajero

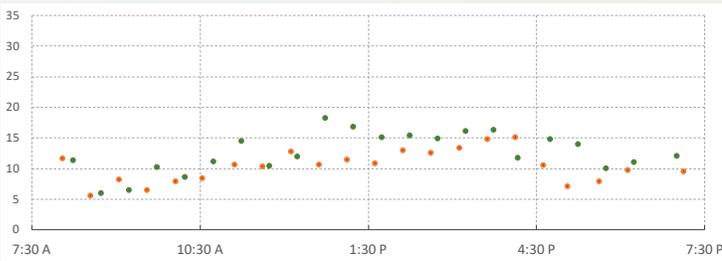


\$3,180,000
Costo operativo anual estimado

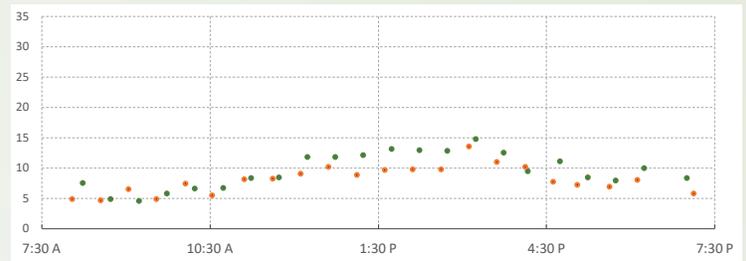
CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES



SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 122 | 44 | 44 |



8 Cantidad de autobuses que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



90 % de los autobuses llegaron a tiempo



1,090

Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

508

Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

390

Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos

11

FAIRVIEW | SENIOR CENTER

Ruta vecinal: **60 min. de frecuencia máxima**

Longitud de la ruta ≈ **6 millas**

Esta ruta va desde City Hall y el Anchorage Senior Center a través de Medfra Street, 9th Avenue, Hyder Street, 13th Avenue y Cordova Street.

Horas de funcionamiento

- ▶ La ruta 11 está en servicio aproximadamente 16.5 horas en los días laborables.



\$13.20

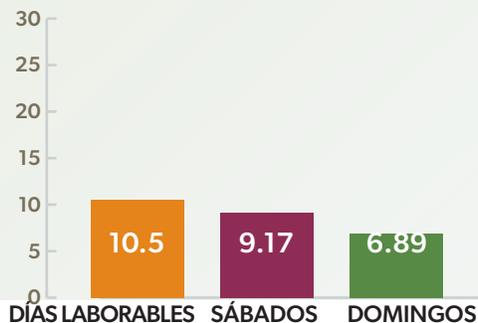
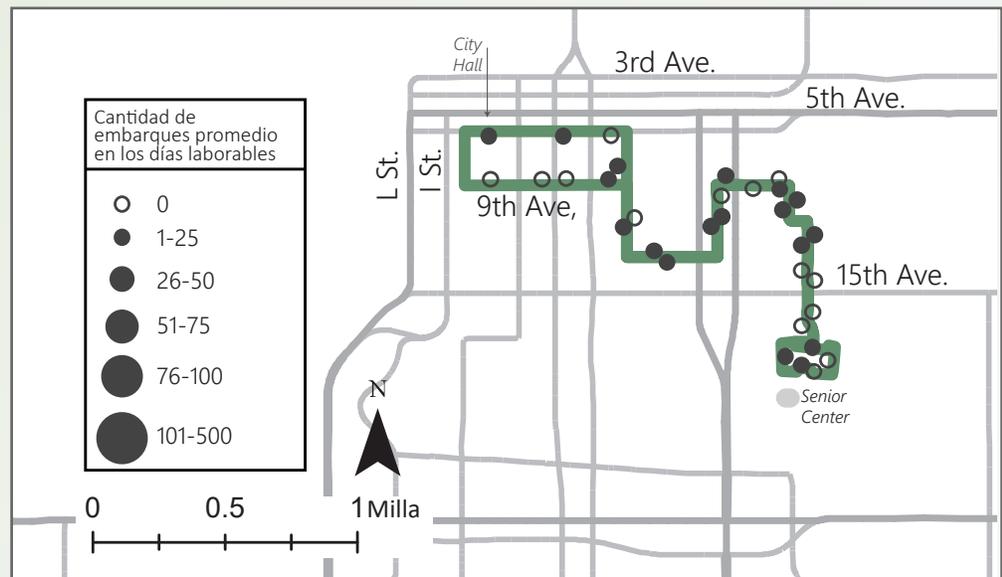
Costo estimado por pasajero



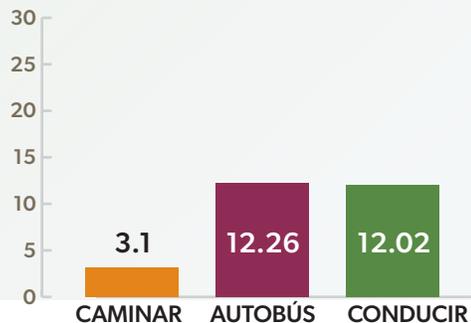
\$310,000

Costo operativo anual estimado

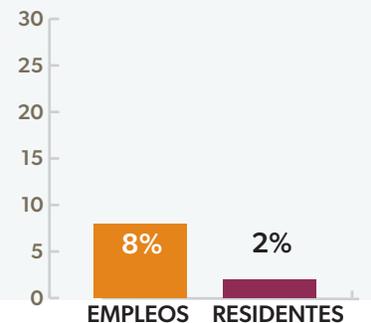
CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



PRODUCTIVIDAD: Promedio de pasajeros por hora

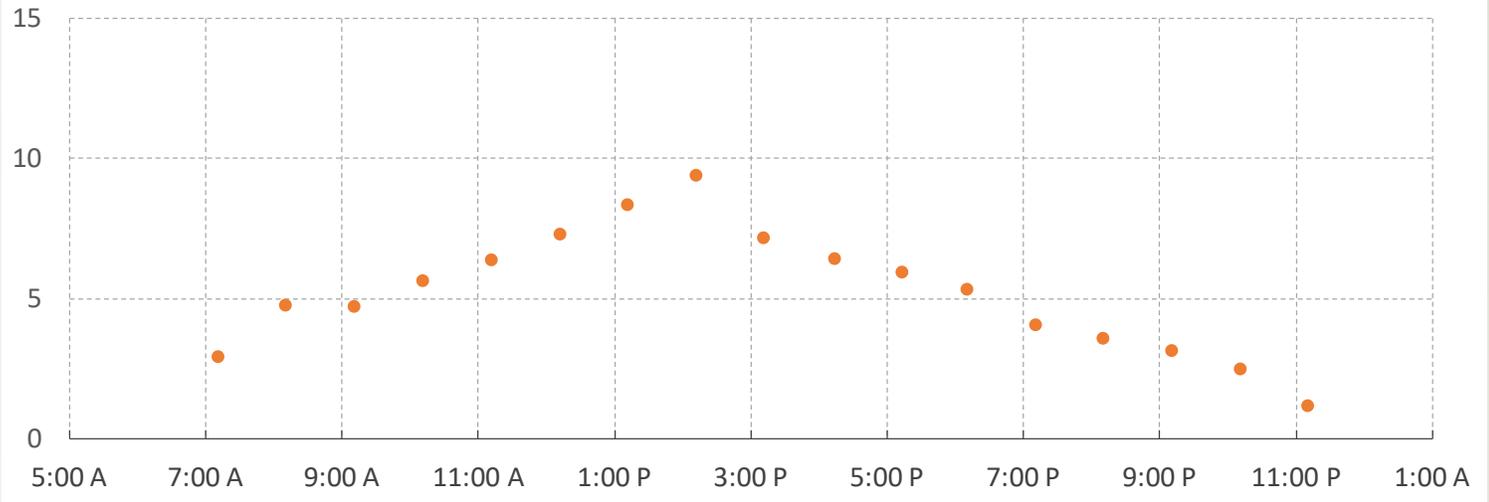


VELOCIDAD PROMEDIO: En millas por hora



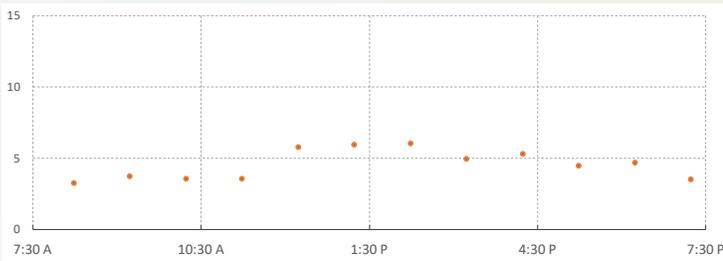
DENTRO DE 1/4 de MILLA de la ruta

CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES

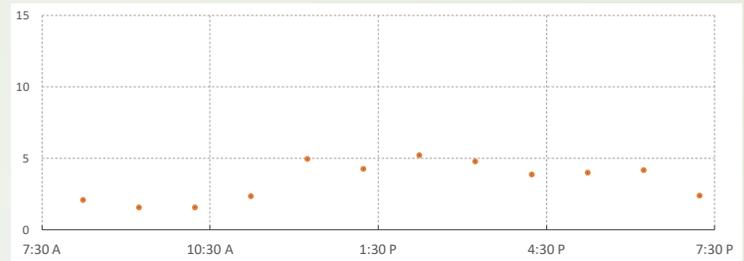


● Trayectoria circular

SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 17 | 12 | 12 |



.5

Cantidad de autobuses

que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día

89

Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

55

Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

41

Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos



88 %

de los autobuses llegaron a tiempo

20

MOUNTAIN VIEW | UMED

Ruta frecuente: **15 min. de frecuencia máxima**
 Longitud de la ruta ≈ **16 millas**

Esta ruta viaja entre Downtown Transit Center y el Alaska Native Medical Center a través de 3rd y 4th Avenues, Mountain View Drive, Northway Mall, East High School y UMed.

Horas de funcionamiento

- ▶ La ruta 20 está en servicio aproximadamente 17.5 horas los días laborables.
- ▶ Servicio con una frecuencia de 15 minutos los días laborables entre las 6 a. m. y las 7:30 p.m.

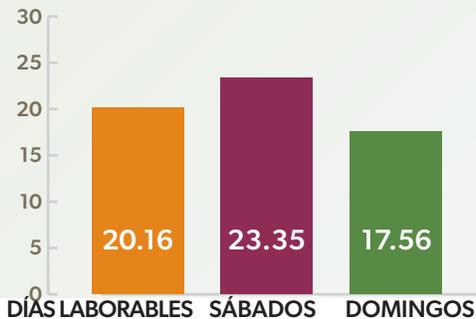
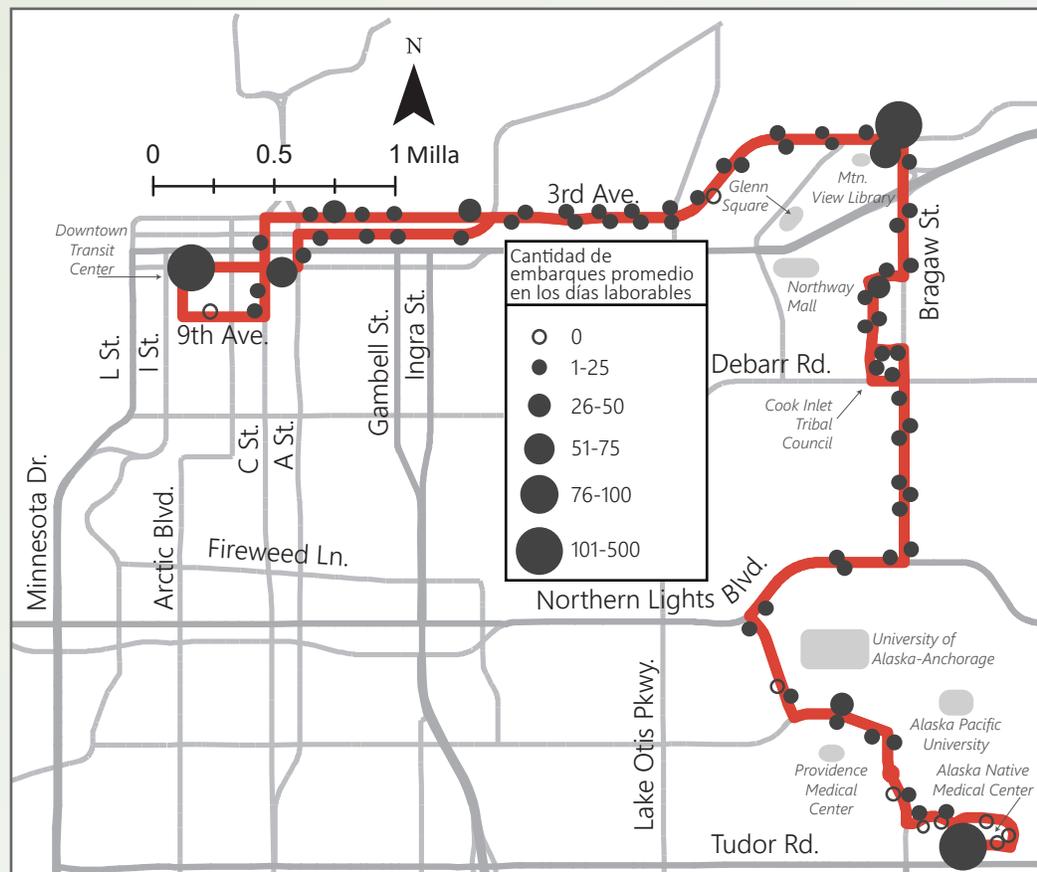
CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



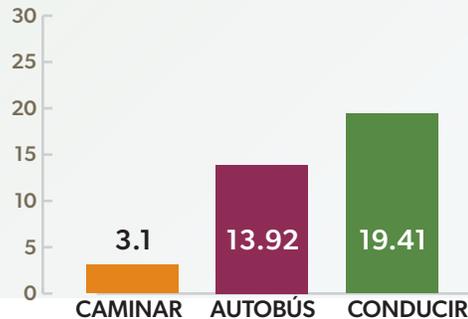
\$7.30
 Costo estimado por pasajero



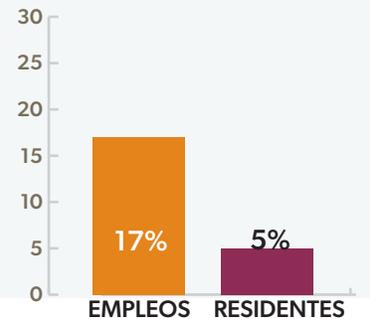
\$2,490,000
 Costo operativo anual estimado



PRODUCTIVIDAD: Promedio de pasajeros por hora

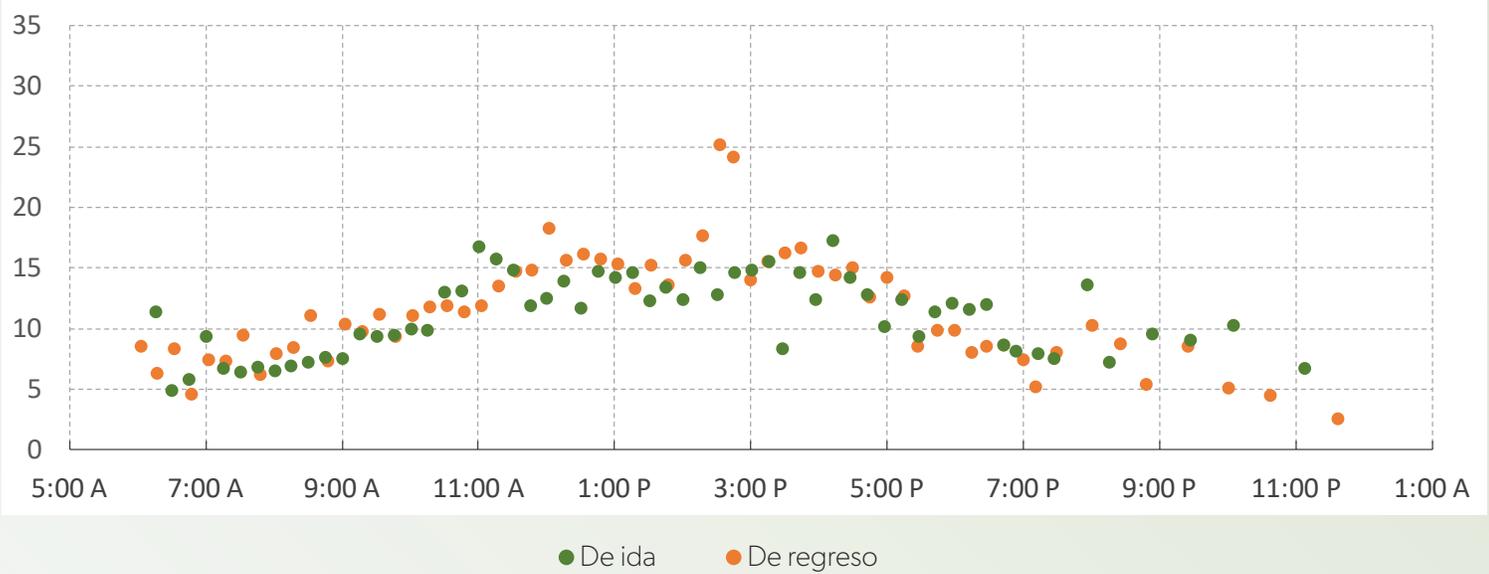


VELOCIDAD PROMEDIO: En millas por hora

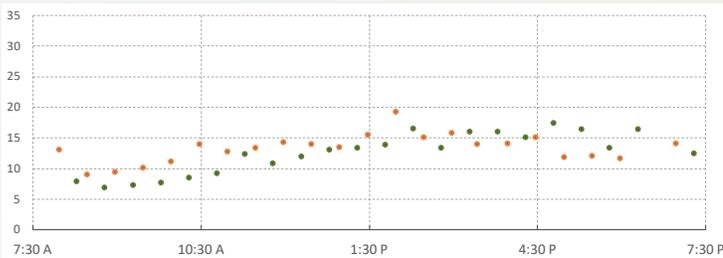


DENTRO DE 1/4 de MILLA de la ruta

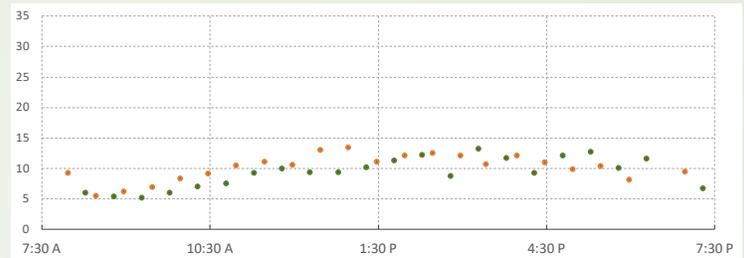
CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES



SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 122 | 44 | 44 |



6 Cantidad de autobuses que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



88 % de los autobuses llegaron a tiempo



1,366

Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

571

Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

429

Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos

21

MTN. VIEW | NORTHWAY

Ruta vecinal: **30 min de frecuencia máxima**
 Longitud de la ruta **≈ 5 millas**

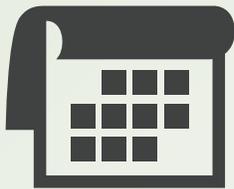
La Ruta 21 hace una trayectoria circular en sentido contrario a las agujas del reloj que comienza en Penland Parkway en el Northway Mall. Desde Penland Parkway, la ruta va por Bragaw Street, Debarr Road, Pine Street, McCarrey Street, Mountain View Drive, Lane Street y Parsons Avenue antes de regresar a Penland Parkway a través de Bragaw Street y Mountain View Drive.

Horas de funcionamiento

- ▶ La ruta 21 está en servicio aproximadamente 17.5 horas los días de semana.

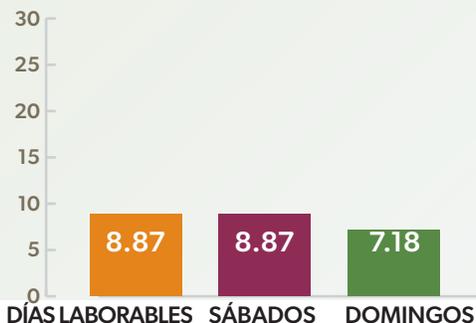
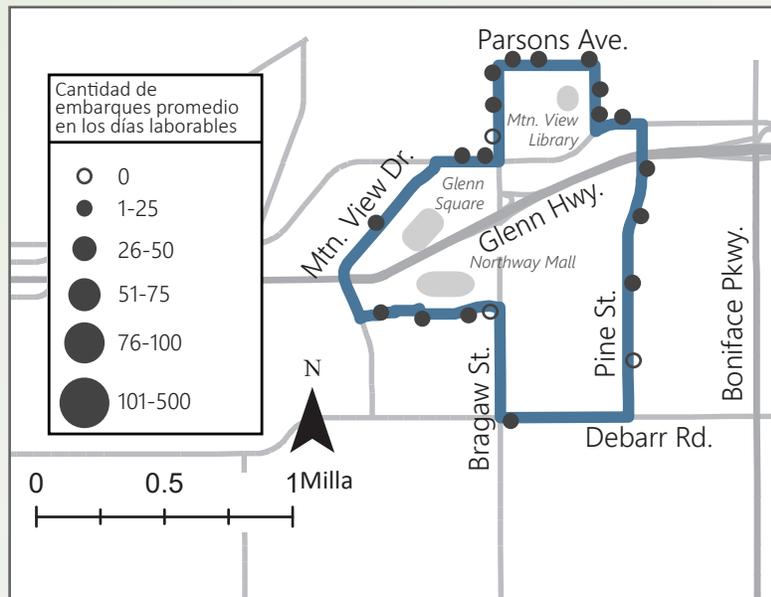


\$16.50
 Costo estimado por pasajero

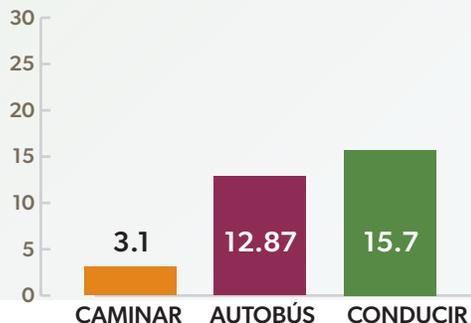


\$520,000
 Costo operativo anual estimado

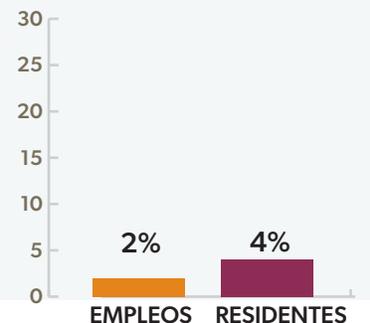
CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



PRODUCTIVIDAD: Promedio de pasajeros por hora

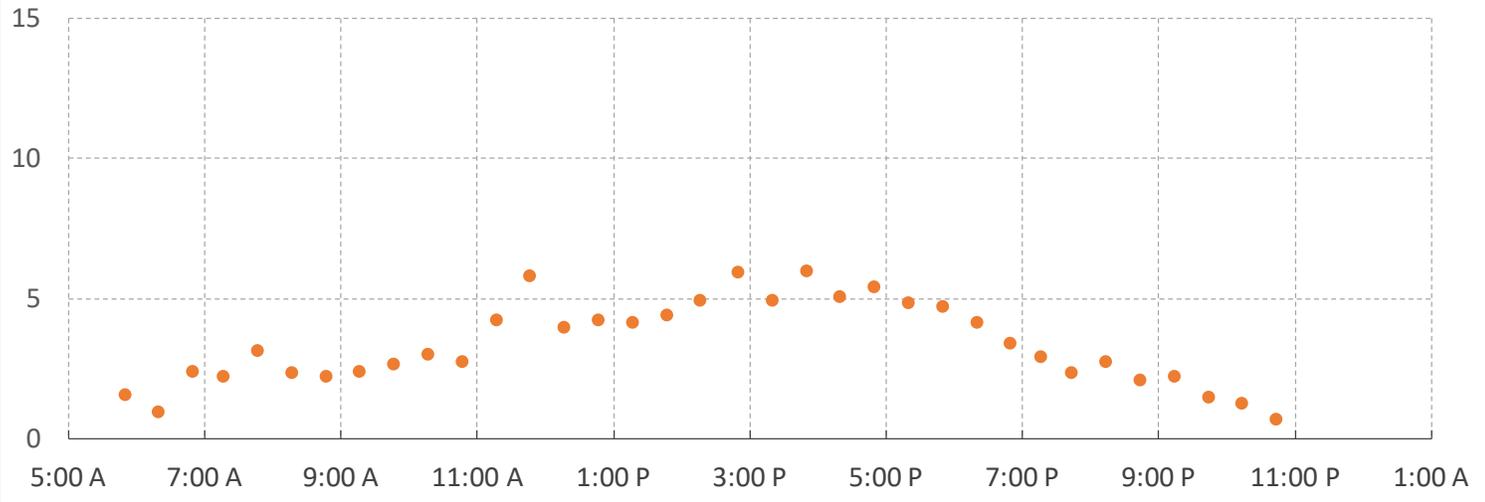


VELOCIDAD PROMEDIO: En millas por hora



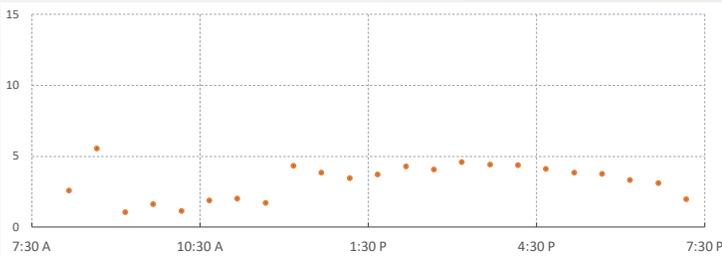
DENTRO DE 1/4 de MILLA de la ruta

CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES

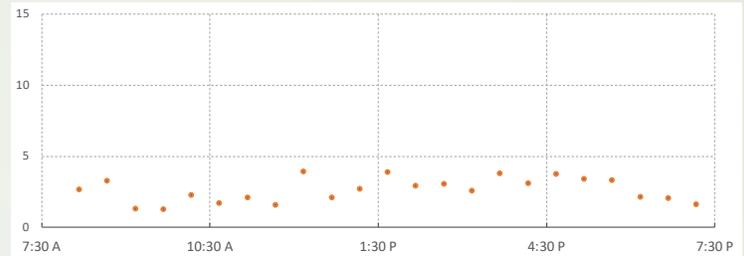


● Trayectoria circular

SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 35 | 23 | 23 |



1 Cantidad de autobuses que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



90 % de los autobuses llegaron a tiempo



118
Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

75
Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

61
Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos

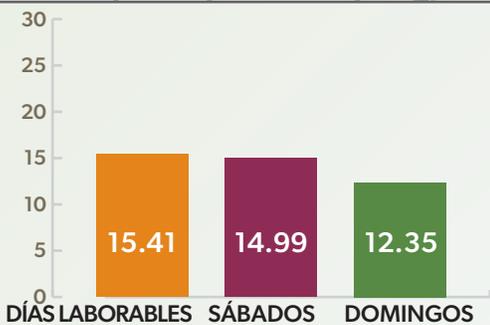
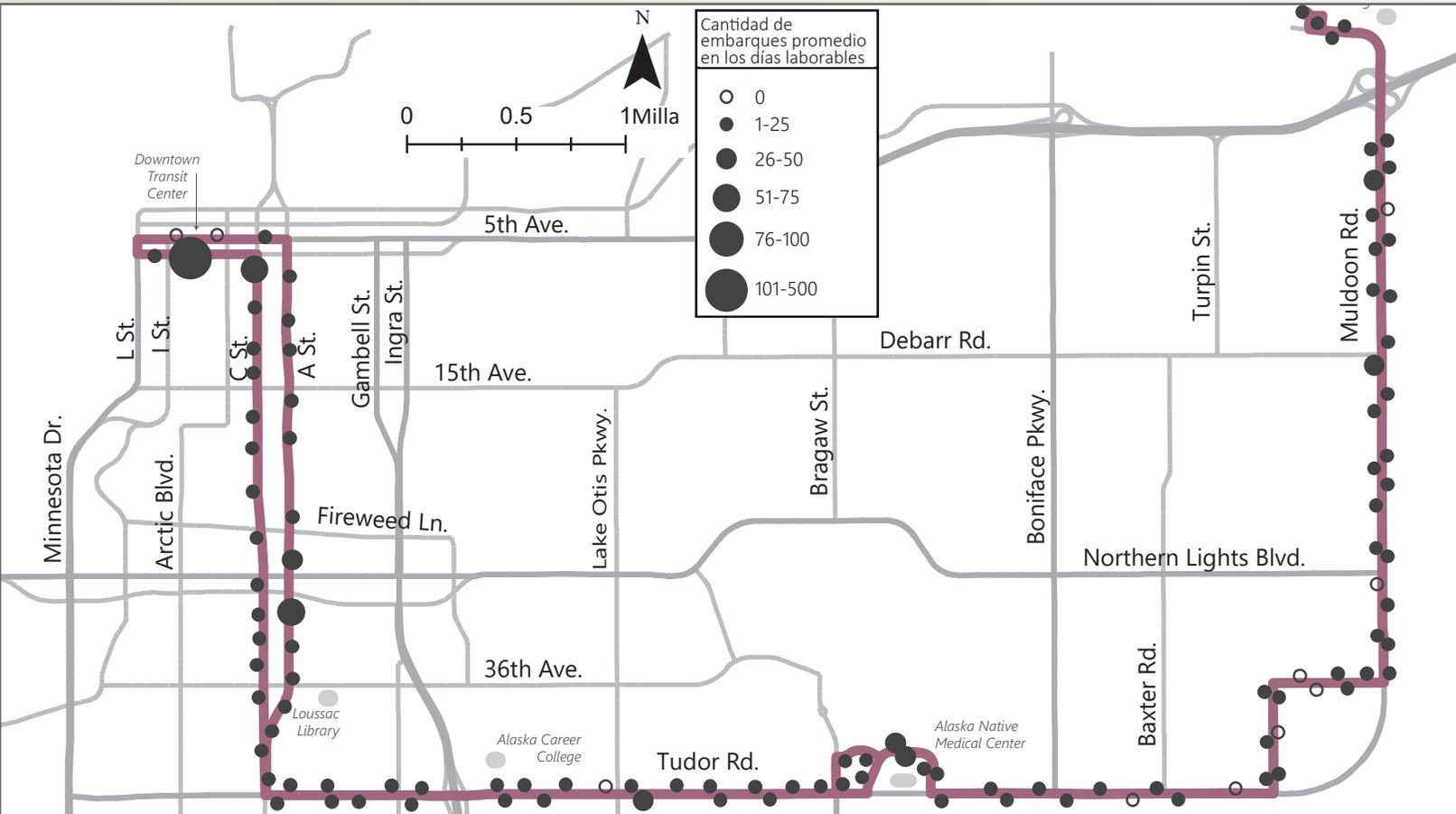
25 TUDOR

Ruta estándar: **De 15 a 30 min. de frecuencia máxima**
 Longitud de la ruta ≈ **25 millas**

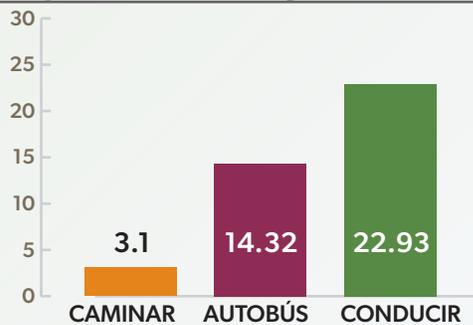
Horas de funcionamiento

- ▶ La ruta 25 está en servicio aproximadamente 17.5 horas en los días de semana.
- ▶ Servicio con una frecuencia de 15 minutos los días de semana entre las 12:30 p. m. y las 6:30 p. m.

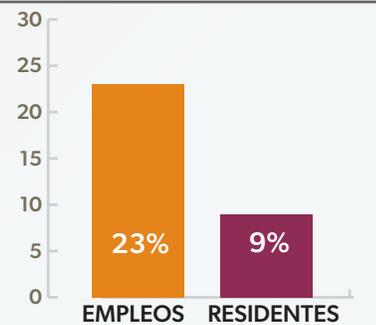
CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



PRODUCTIVIDAD: Promedio de pasajeros por hora



VELOCIDAD PROMEDIO: En millas por hora



DENTRO DE 1/4 de MILLA de la ruta

17

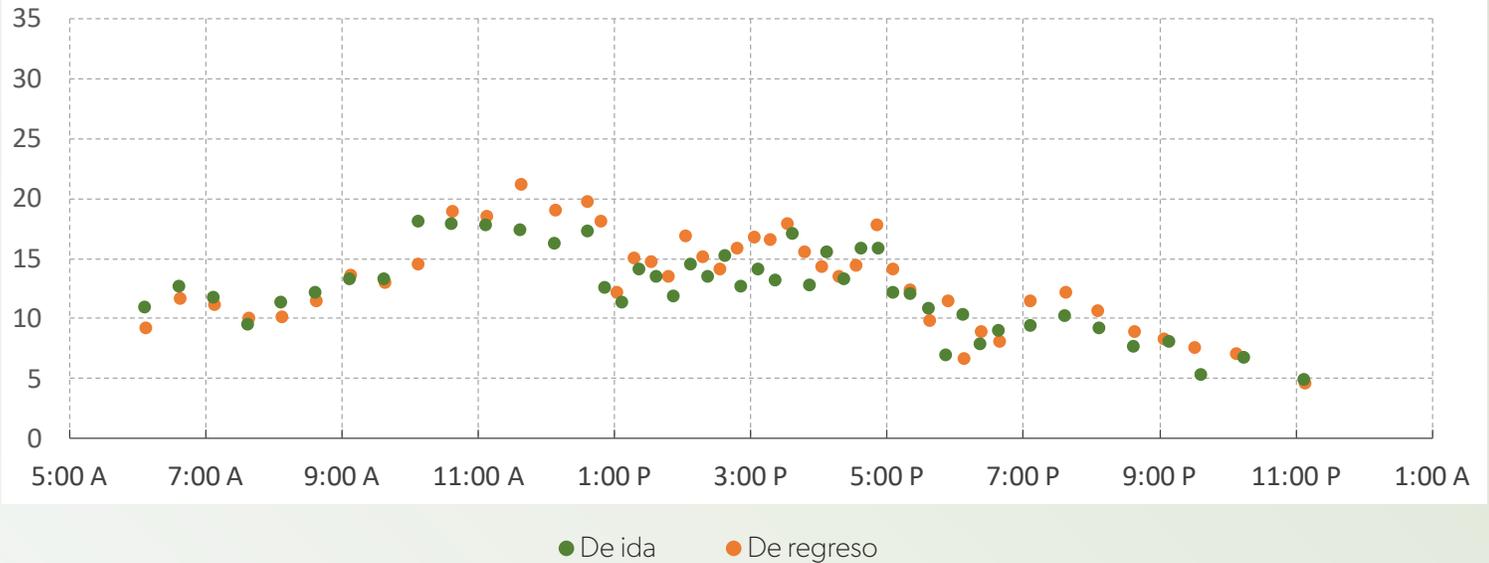


\$9.20
Costo estimado por pasajero

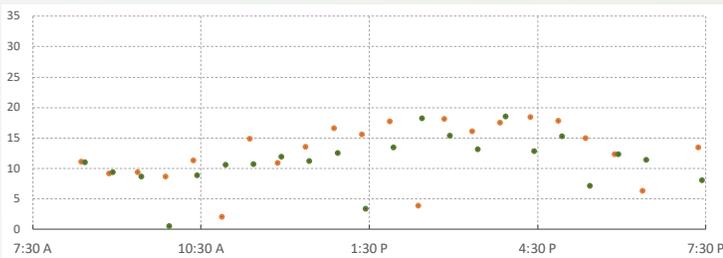


\$2,730,000
Costo operativo anual estimado

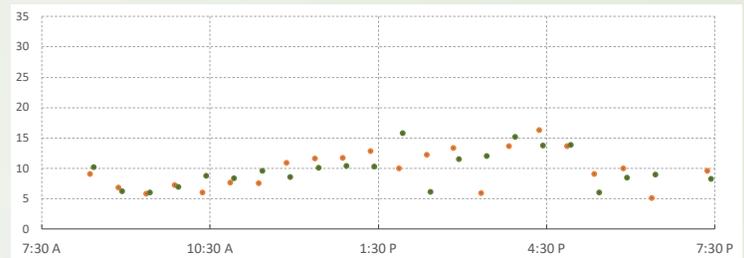
CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES



SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 92 | 44 | 44 |



8 Cantidad de autobuses que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



89 % de los autobuses llegaron a tiempo



1,175

Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

525

Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

432

Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos

30 DEBARR

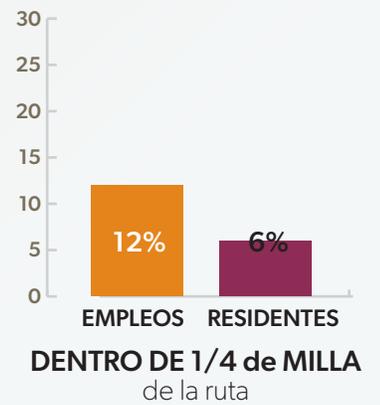
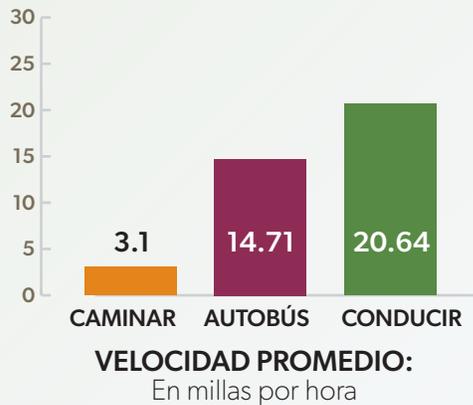
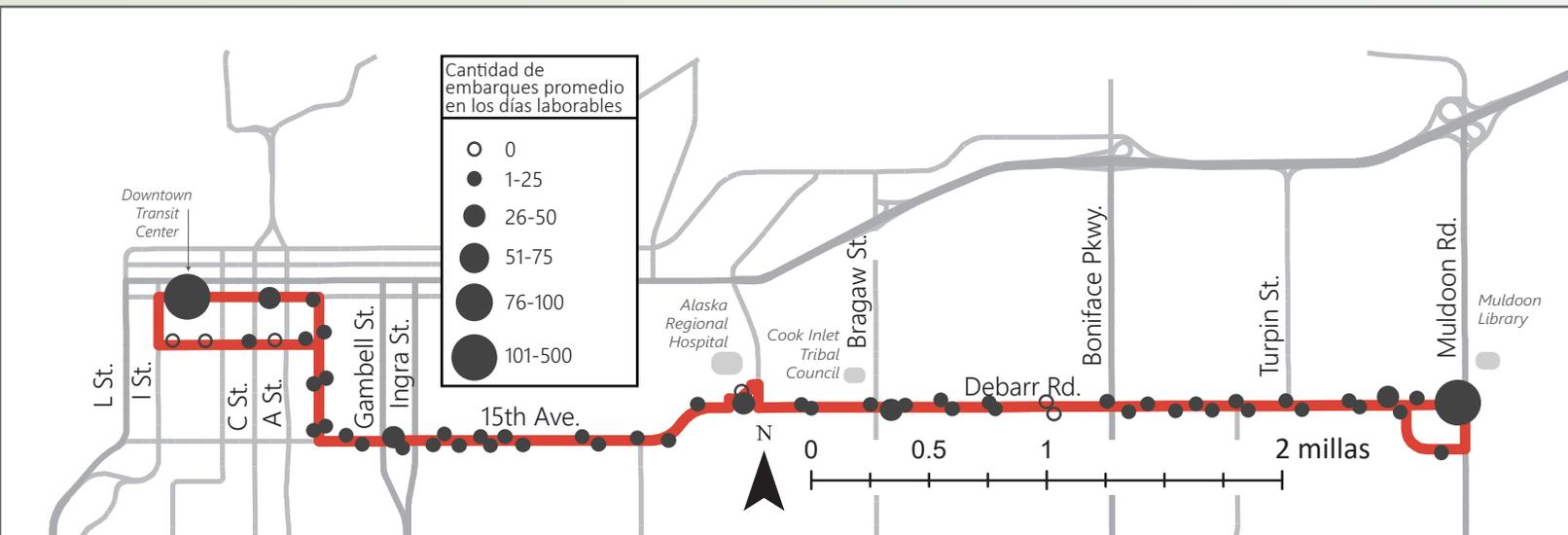
Ruta frecuente: **15 min. de frecuencia máxima**
 Longitud de la ruta ≈ **13 millas**

Esta ruta viaja entre Downtown Transit Center y Muldoon Transit Hub a través de Cordova Street, 15th Avenue, Alaska Regional Hospital y Debarrr Road.

Horas de funcionamiento

- ▶ La ruta 30 está en servicio aproximadamente 18 horas en días laborables.
- ▶ Servicio con una frecuencia de 15 minutos los días de semana entre las 6 a. m. y las 8 p. m.

CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES

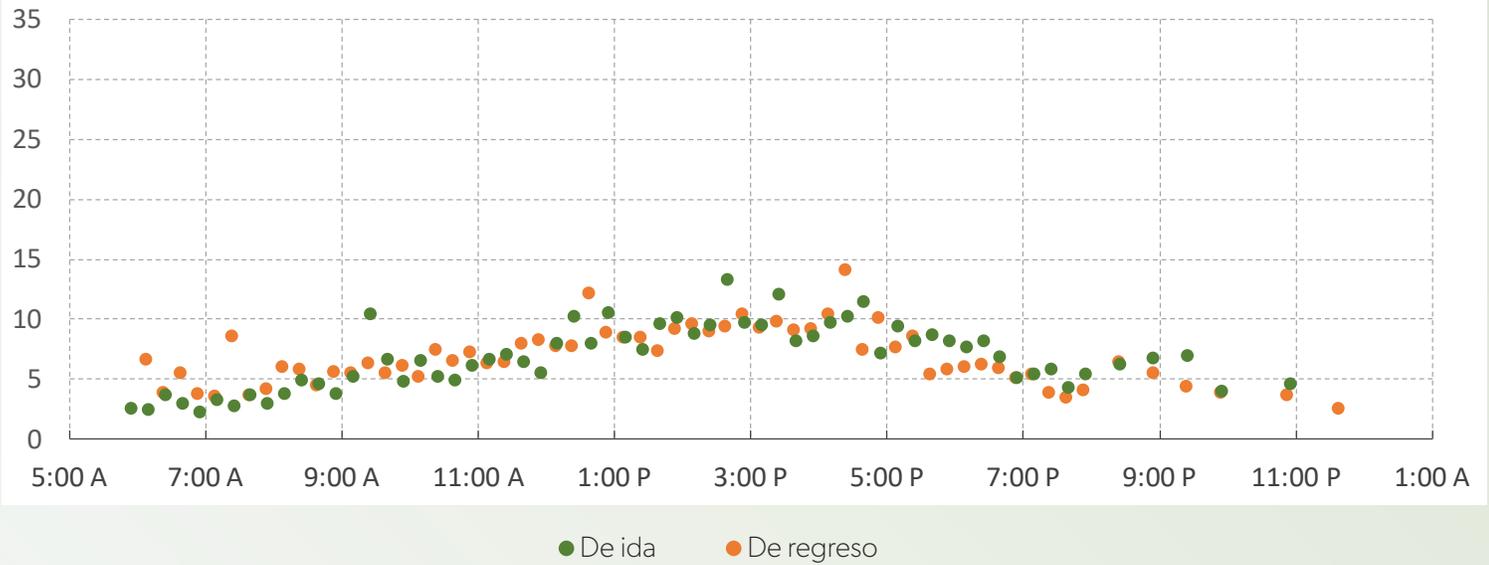


\$9.80
Costo estimado por pasajero

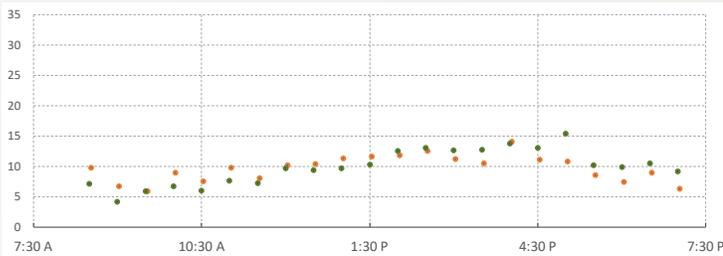


\$2,130,000
Costo operativo anual estimado

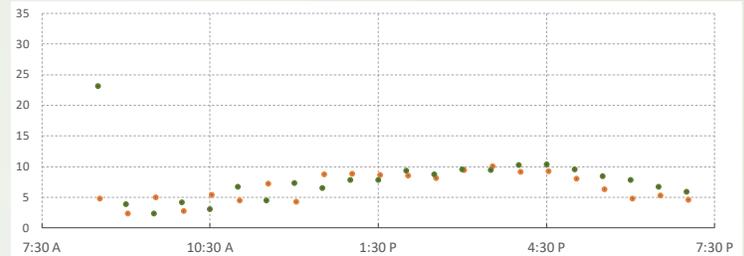
CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES



SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 124 | 44 | 44 |



5 Cantidad de autobuses que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



90 % de los autobuses llegaron a tiempo



851
Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

432
Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

320
Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos

31

NORTHEAST

Ruta vecinal: **30 min. de frecuencia máxima**
 Longitud de la ruta ≈ **15 millas**

Esta ruta viaja entre Northway Mall, Debarr y Muldoon Transit Hub, y Centennial Village a través de Penland Parkway, 4th Avenue, Turpin Street, Oklahoma Street, 6th Avenue, Muldoon Road, Creekside Center Drive y Peck Avenue.

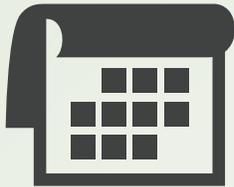
Horas de funcionamiento

- ▶ La ruta 31 está en servicio aproximadamente 18 horas en días laborables.



\$18.50

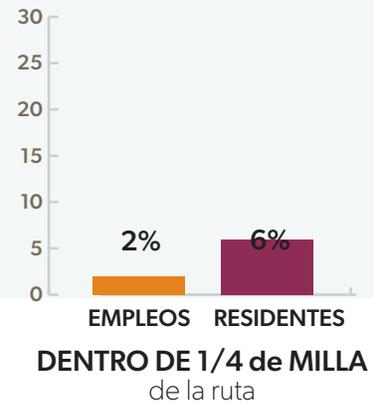
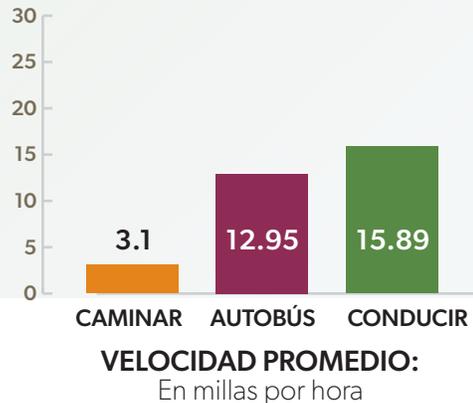
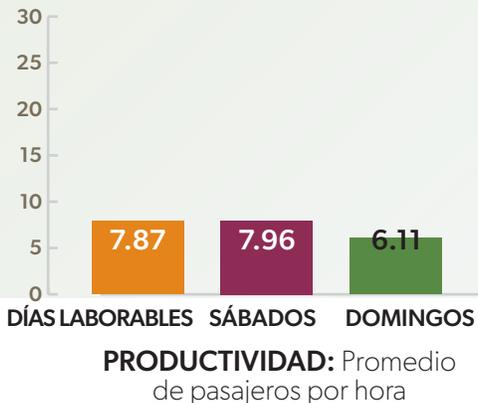
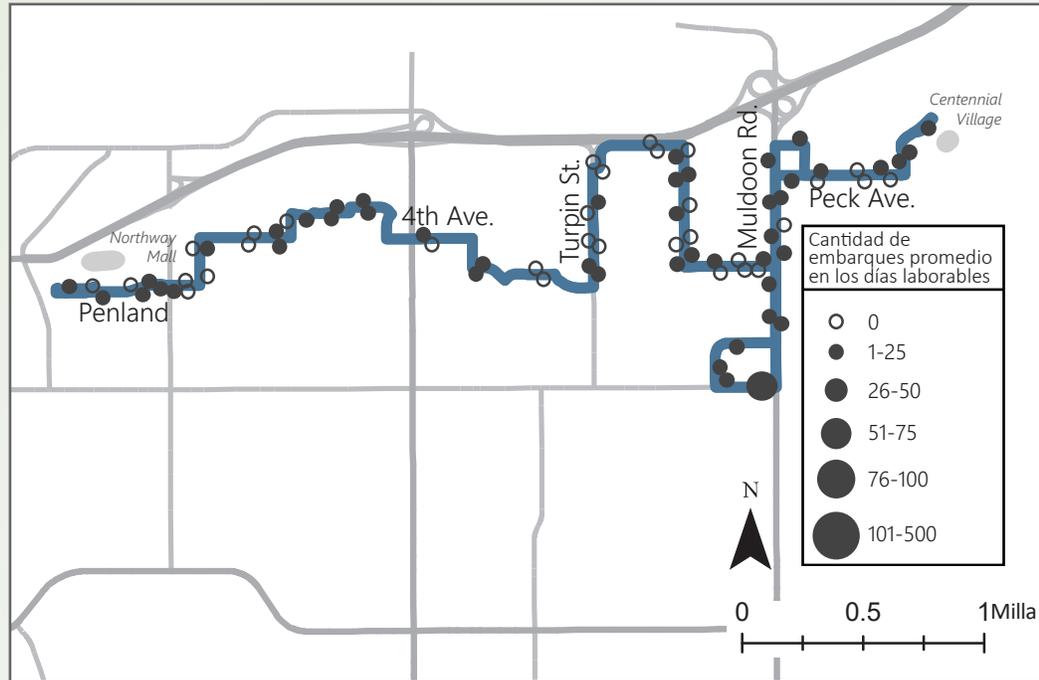
Costo estimado por pasajero



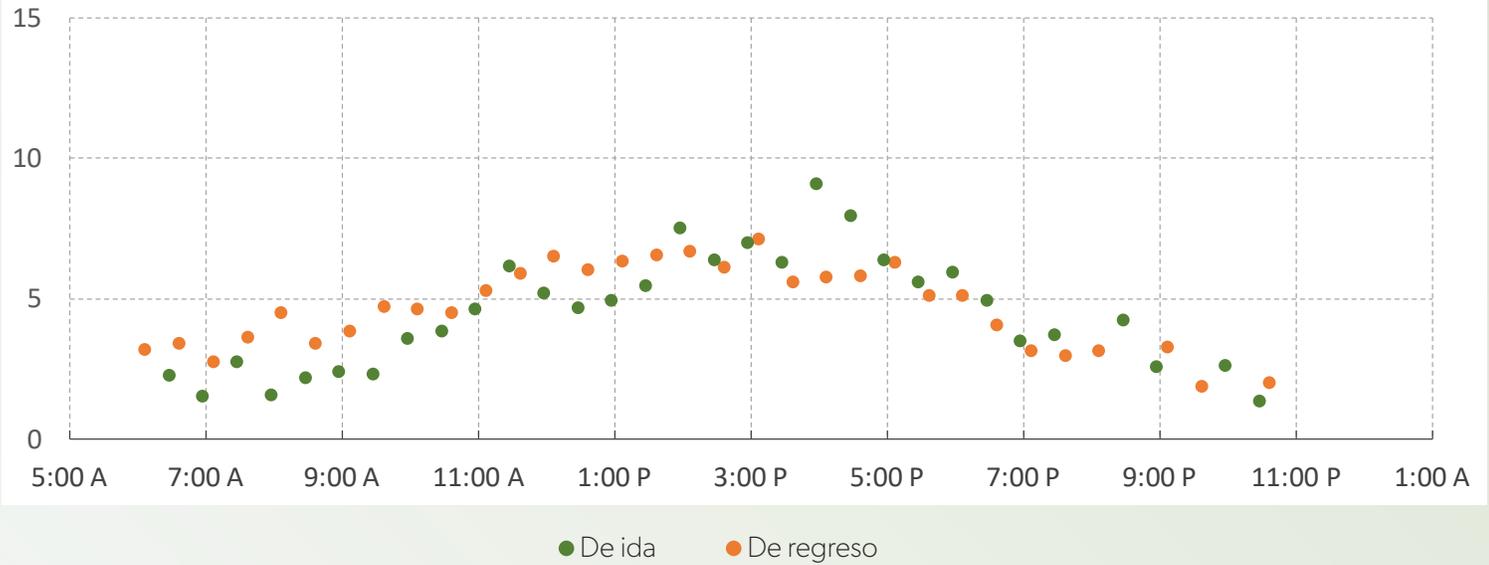
\$1,460,000

Costo operativo anual estimado

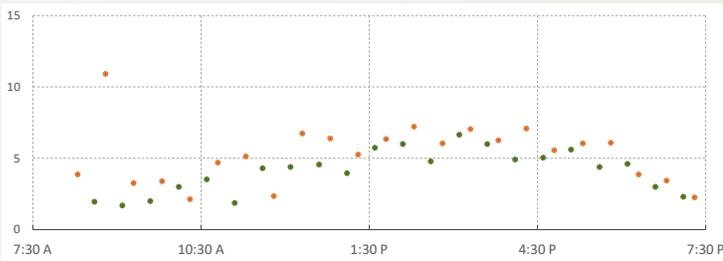
CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



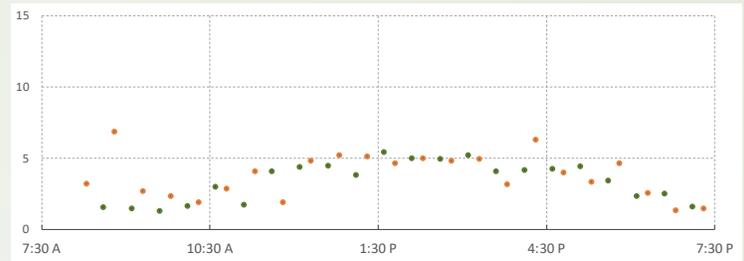
CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES



SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 64 | 45 | 45 |

289

Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

212

Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

163

Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos



3 Cantidad de autobuses que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



86 % de los autobuses llegaron a tiempo

35 ARCTIC

Ruta estándar: **30 min. de frecuencia máxima**

Longitud de la ruta ≈ **13 millas**

Esta ruta viaja desde el Downtown Transit Center y el Dimond Transit Center a través de Valley of the Moon Park y Arctic Boulevard.

Horas de funcionamiento

- ▶ La ruta 35 está en servicio aproximadamente 16 horas en días laborables.



\$8.50

Costo estimado por pasajero

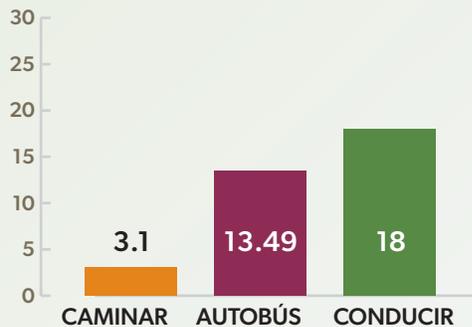


\$1,120,000

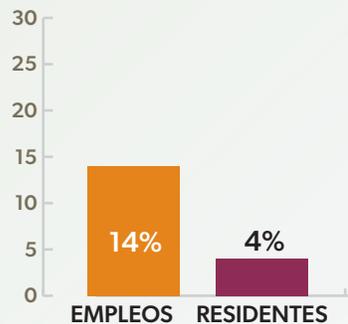
Costo operativo anual estimado



PRODUCTIVIDAD: Promedio de pasajeros por hora

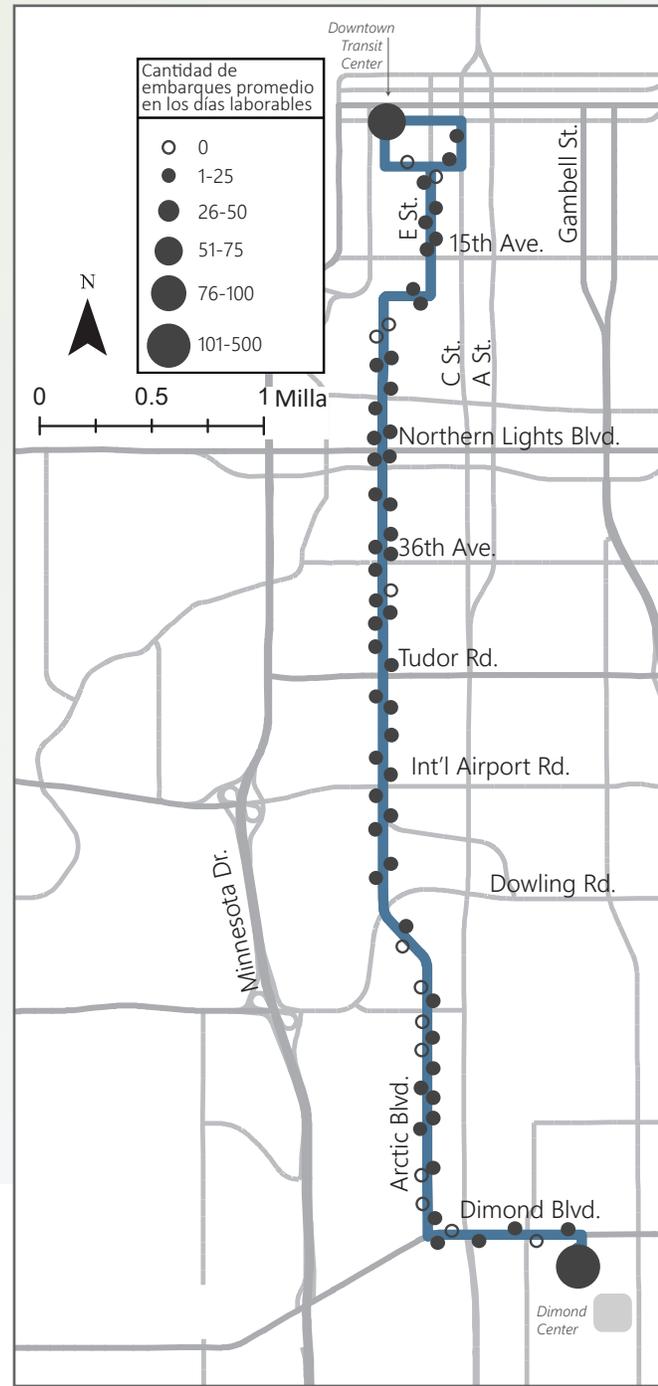


VELOCIDAD PROMEDIO: En millas por hora

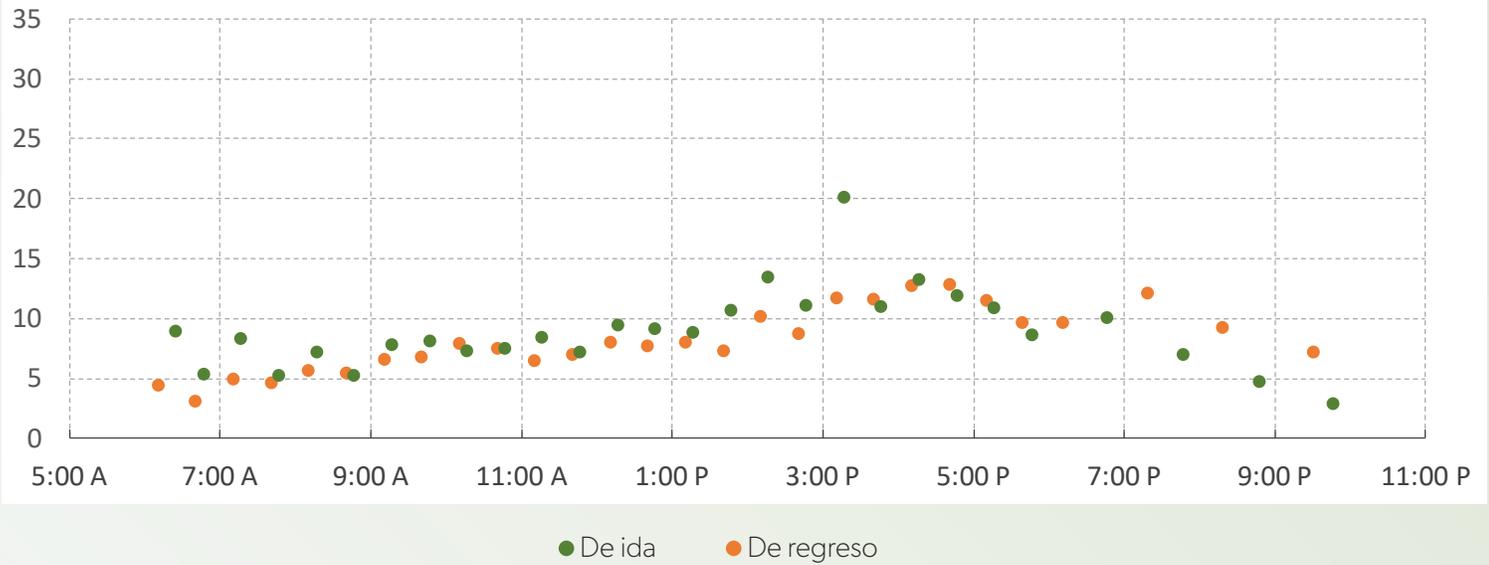


DENTRO DE 1/4 de MILLA de la ruta

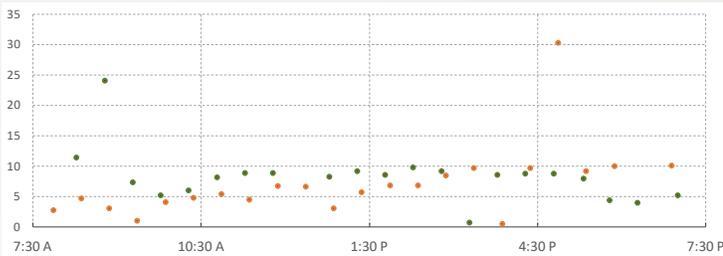
CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



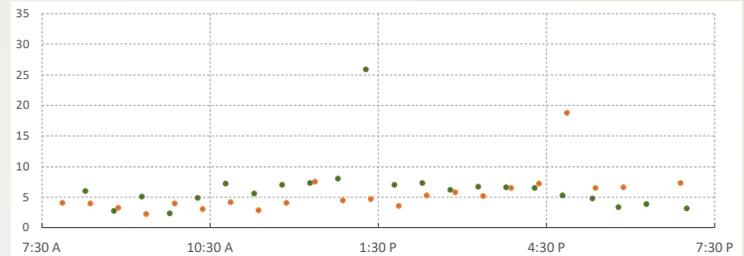
CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES



SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 56 | 44 | 44 |



3 Cantidad de autobuses que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



90 % de los autobuses llegaron a tiempo



479

Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

372

Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

265

Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos

40 SPENARD | AIRPORT

Ruta frecuente: **15 min. de frecuencia máxima**

Longitud de la ruta \approx **12 millas**

Esta ruta hace una trayectoria circular desde el Downtown Transit Center y el Aeropuerto Internacional Ted Stevens de Anchorage a través de Spenard Road. La ruta comienza y termina en el Downtown Transit Center.

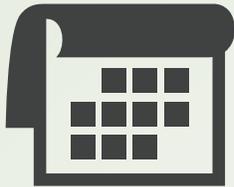
Horas de funcionamiento

- ▶ La ruta 40 está en servicio aproximadamente 18 horas en días laborables.
- ▶ Servicio con una frecuencia de 15 minutos los días de semana entre las 6 a. m. y las 8 p. m.



\$11.80

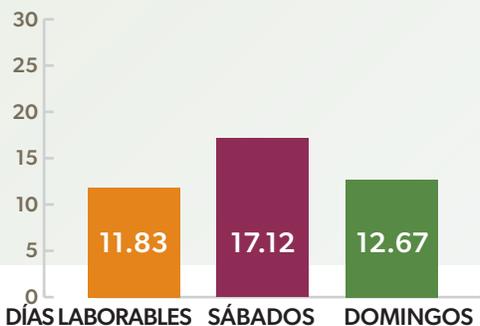
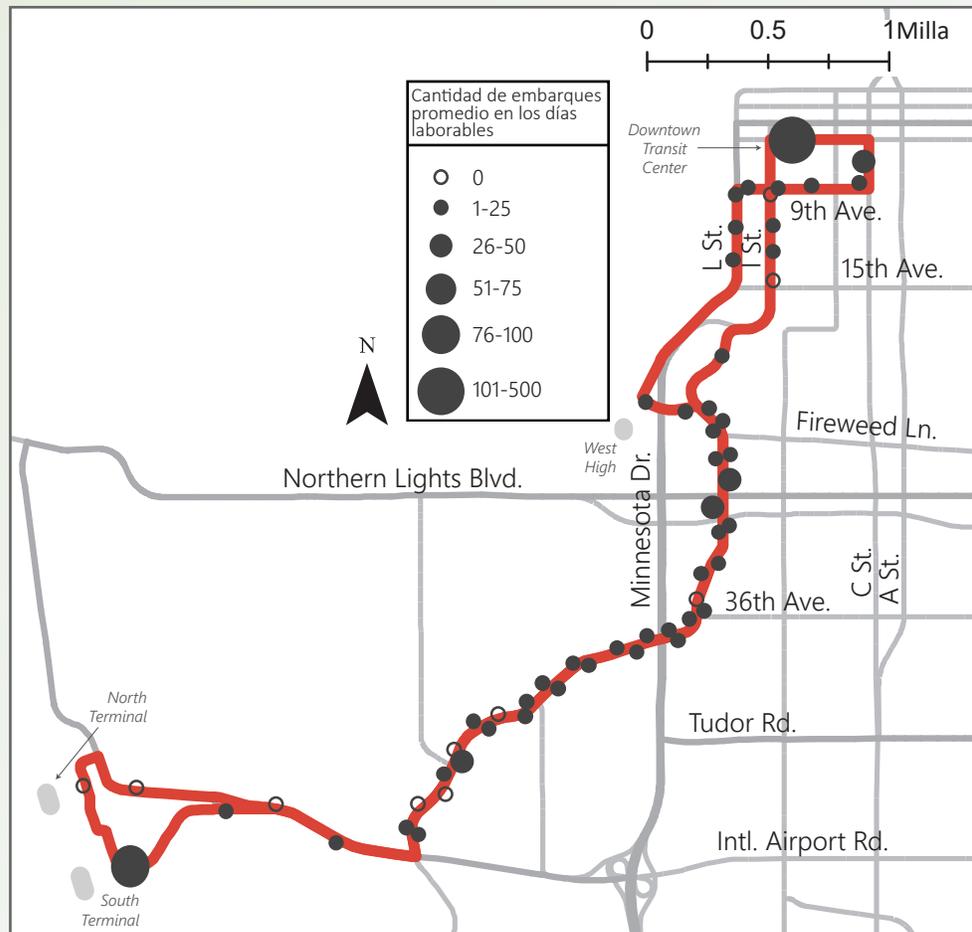
Costo estimado por pasajero



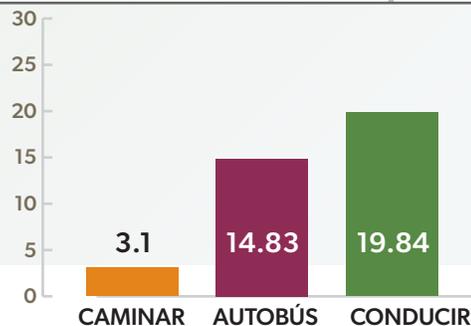
\$1,780,000

Costo operativo anual estimado

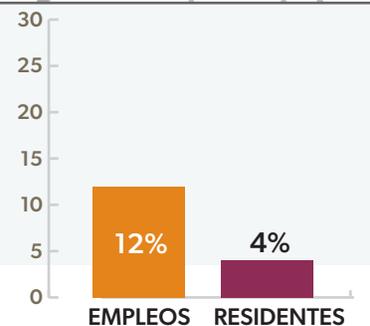
CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



PRODUCTIVIDAD: Promedio de pasajeros por hora

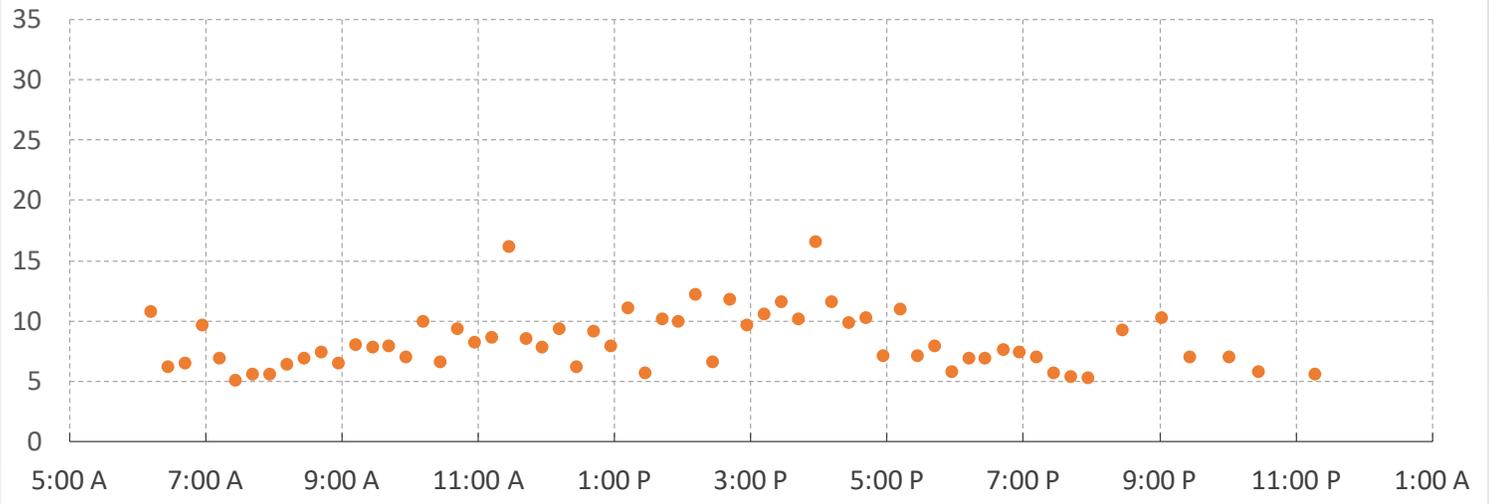


VELOCIDAD PROMEDIO: En millas por hora



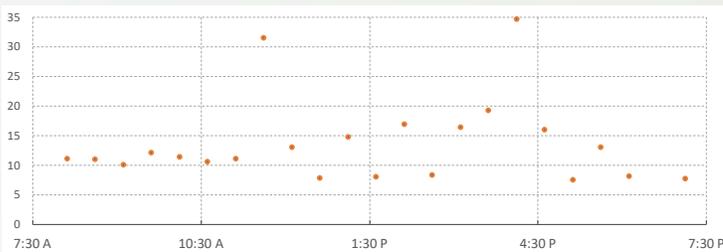
DENTRO DE 1/4 de MILLA de la ruta

CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES

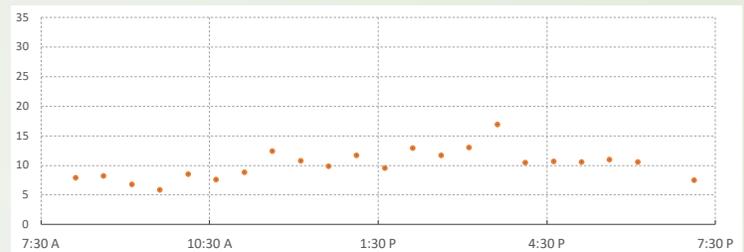


● Trayectoria circular

SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 62 | 22 | 22 |

591

Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

302

Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

223

Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos



4 Cantidad de autobuses

que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



90 %

de los autobuses llegaron a tiempo

41

GOVERNMENT HILL

Ruta vecinal: **60 min. de frecuencia máxima**

Longitud de la ruta ≈ **4,5 millas**

Esta ruta va desde el City Hall hasta Anchorage Museum, Bluff Drive, Richardson Vista Road, Ivy Street, Hollywood Drive y regresa al City Hall.

Horas de funcionamiento

- ▶ La ruta 41 está en servicio aproximadamente 16 horas en días laborables.



\$9.20

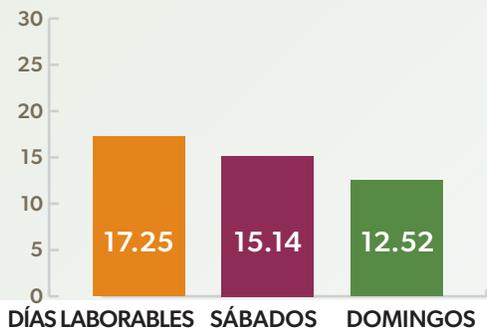
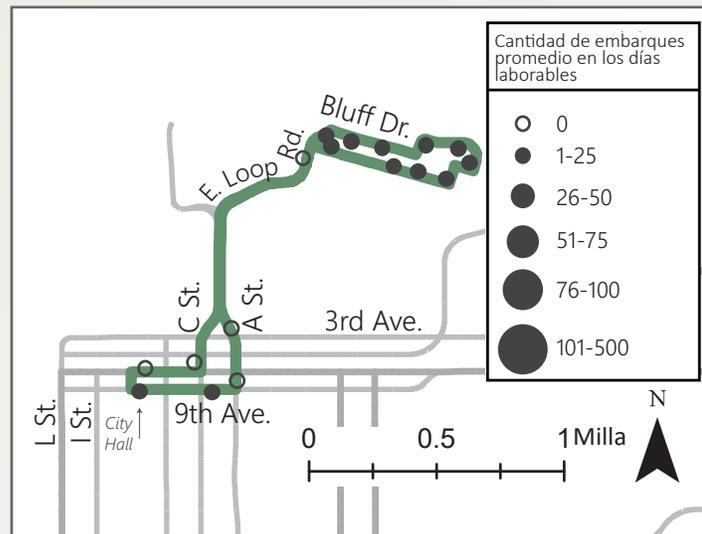
Costo estimado por pasajero



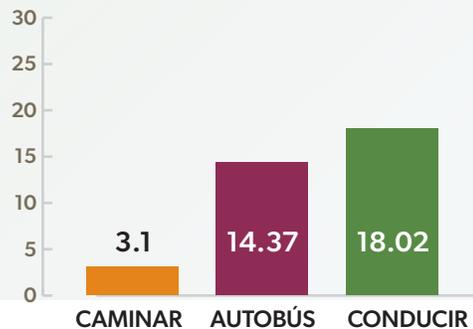
\$220,000

Costo operativo anual estimado

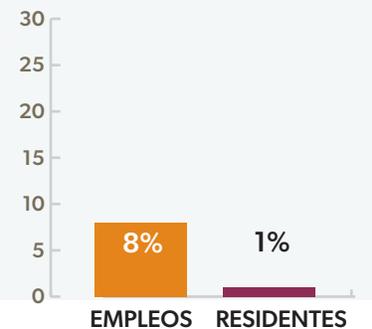
CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



PRODUCTIVIDAD: Promedio de pasajeros por hora

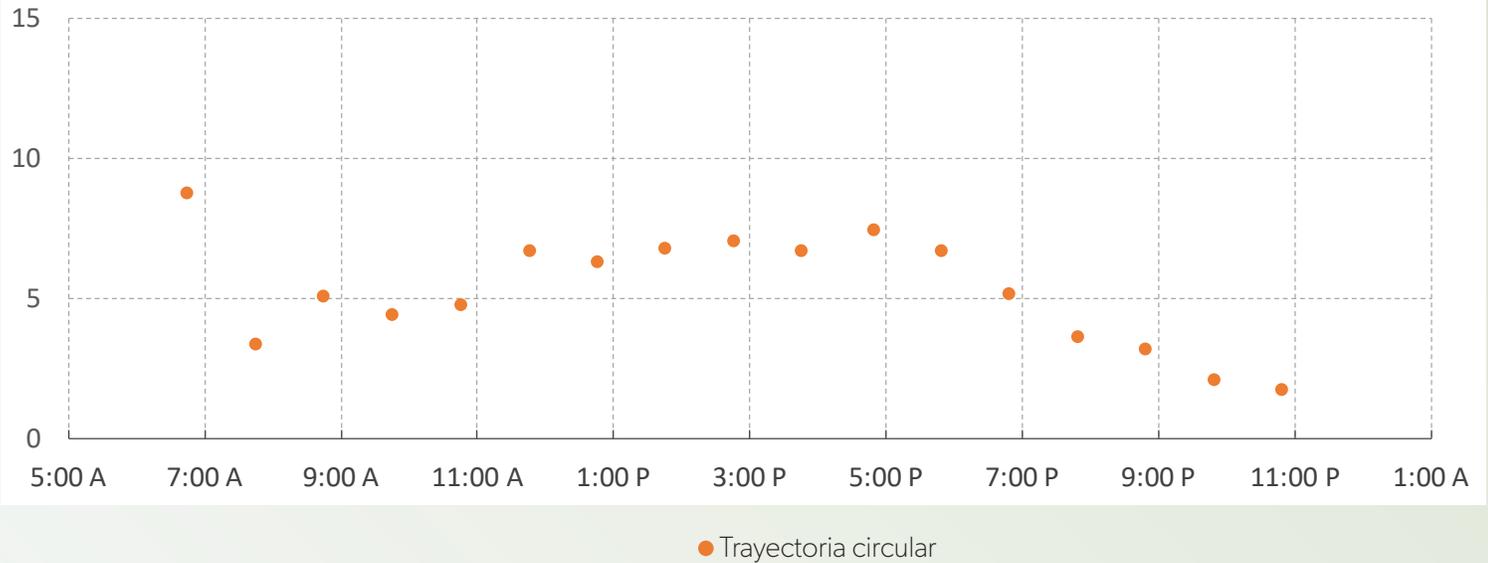


VELOCIDAD PROMEDIO: En millas por hora

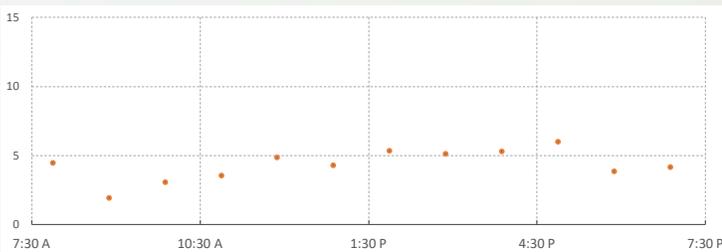


DENTRO DE 1/4 de MILLA de la ruta

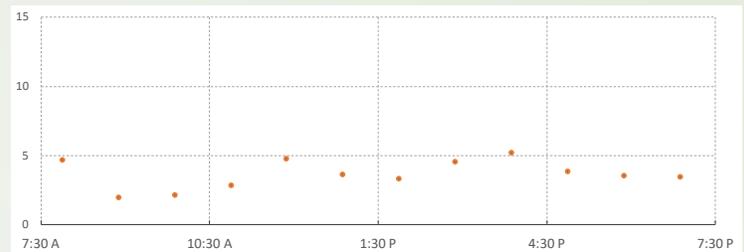
CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES



SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 17 | 12 | 12 |



.5 Cantidad de autobuses que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



84 % de los autobuses llegaron a tiempo



90
Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

53
Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

44
Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos

55 LAKE OTIS

Ruta estándar: **30 min. de frecuencia máxima**
 Longitud de la ruta ≈ **14 millas**

Esta ruta viaja entre Dimond Transit Center y Alaska Native Medical Center a través de Abbott Road, Lake Otis Parkway, Providence Drive y Tudor Centre Drive.

Horas de funcionamiento

- ▶ La ruta 55 está en servicio aproximadamente 16.5 horas en días laborables.

Notas

En enero de 2020 se instalaron siete paradas de autobús adicionales en esta ruta.



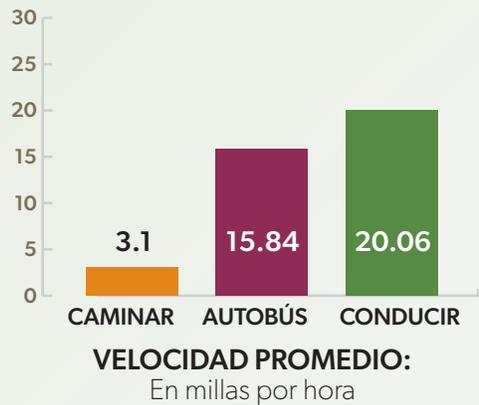
\$11.80

Costo estimado por pasajero

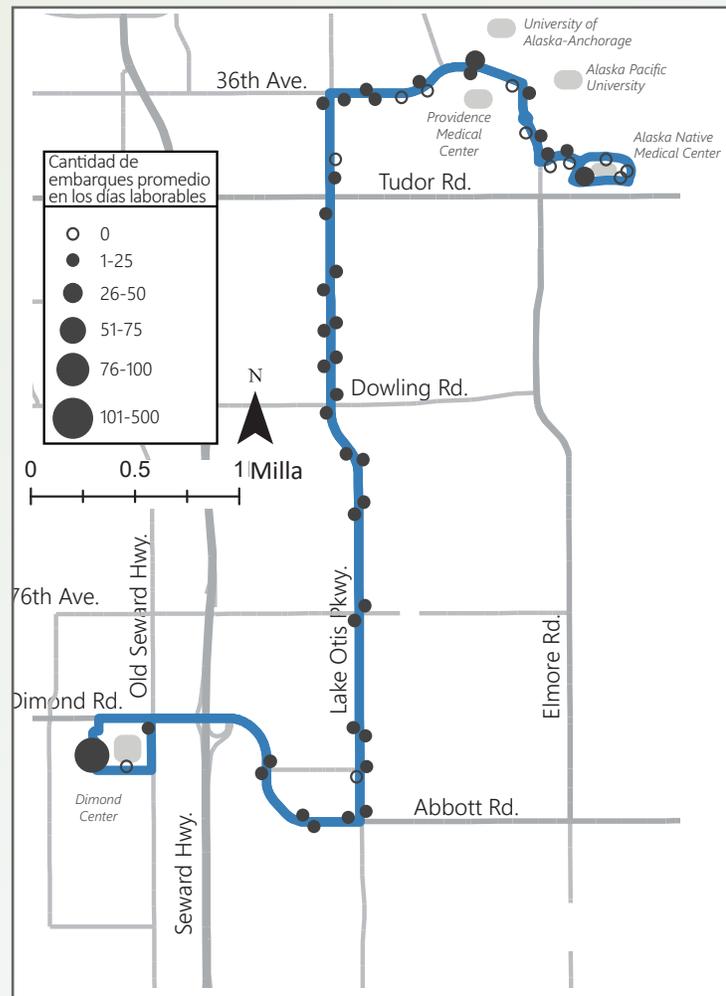


\$1,030,000

Costo operativo anual estimado



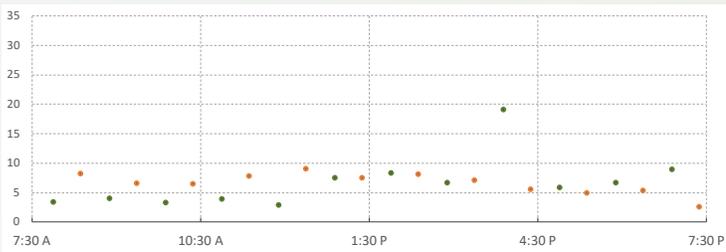
CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



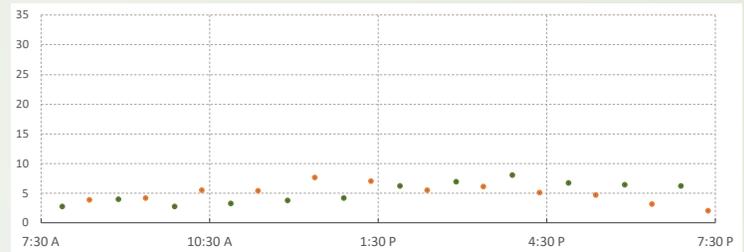
CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES



SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 58 | 24 | 24 |



2 Cantidad de autobuses que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



93 % de los autobuses llegaron a tiempo



345
Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

161
Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

122
Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos

65 JEWEL LAKE

Ruta estándar: **60 min. de frecuencia máxima**
 Longitud de la ruta ≈ **15 millas**

Esta ruta hace una trayectoria circular entre el Centro de Tránsito de Dimond y el aeropuerto a través de Dimond Boulevard, 88th Avenue, Jewel Lake Road y International Airport Road. La ruta comienza y termina en el Dimond Transit Center.

Horas de funcionamiento

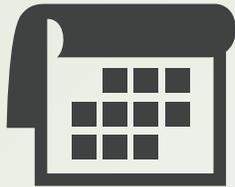
- ▶ La ruta 65 está en servicio aproximadamente 16 horas en días laborables.

CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



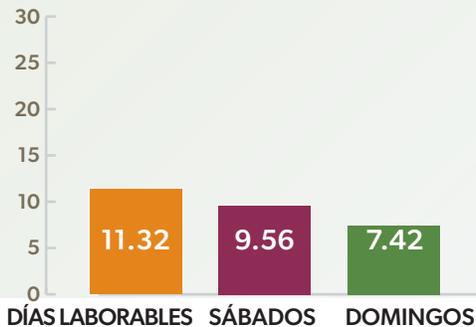
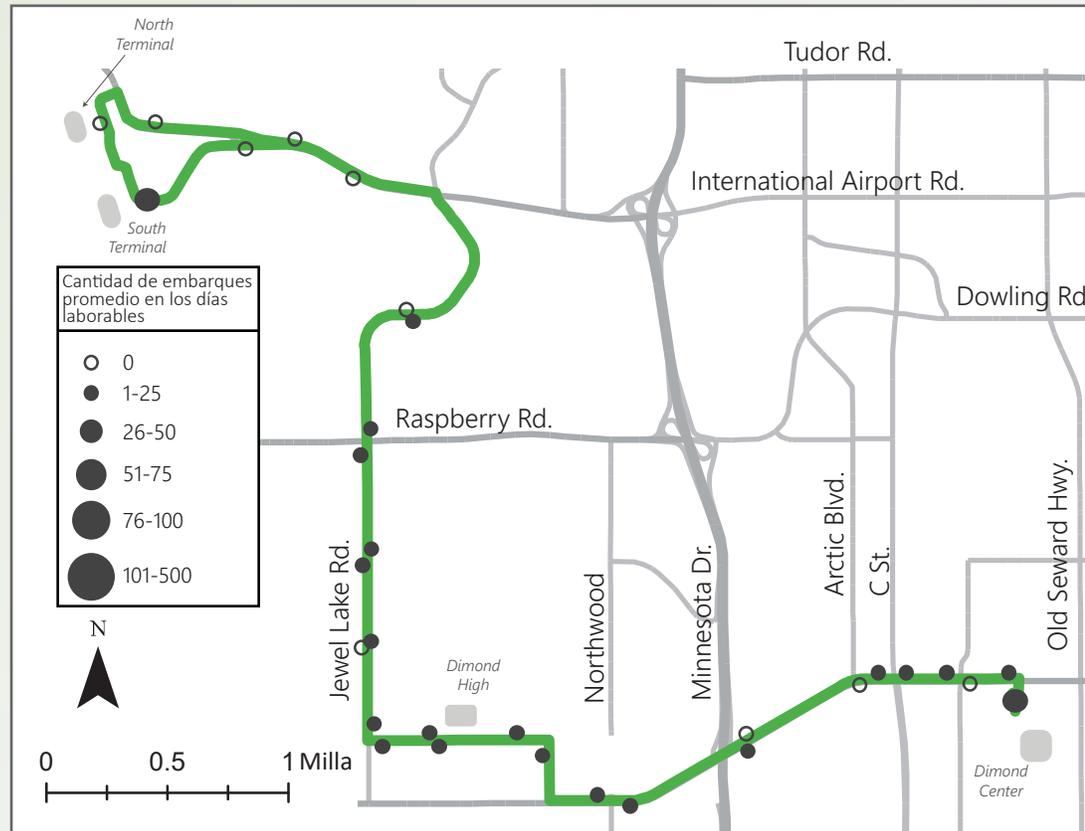
\$13.30

Costo estimado por pasajero

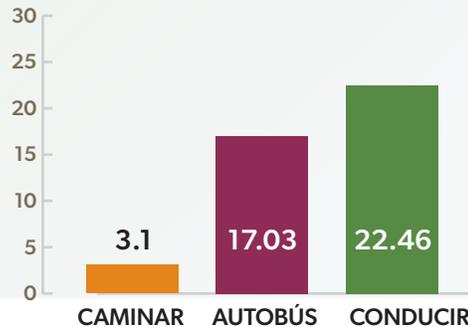


\$560,000

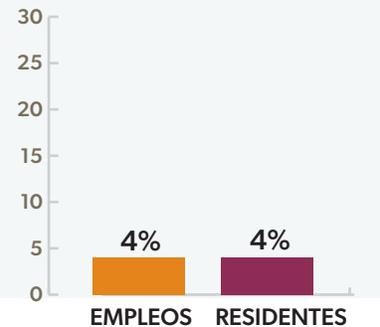
Costo operativo anual estimado



PRODUCTIVIDAD: Promedio de pasajeros por hora

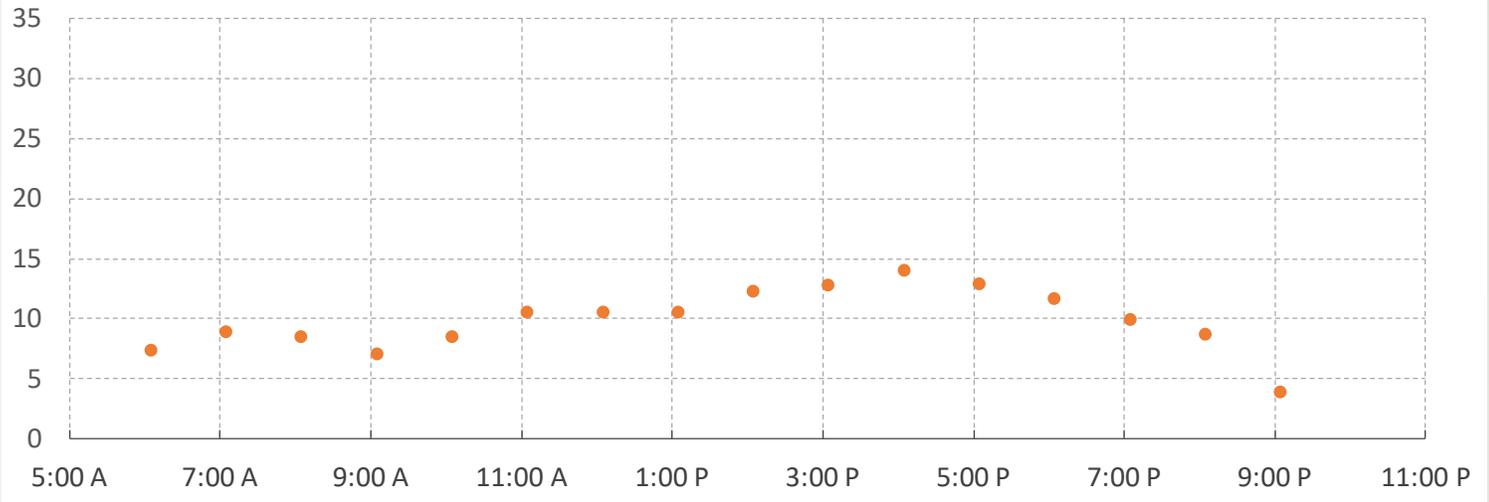


VELOCIDAD PROMEDIO: En millas por hora



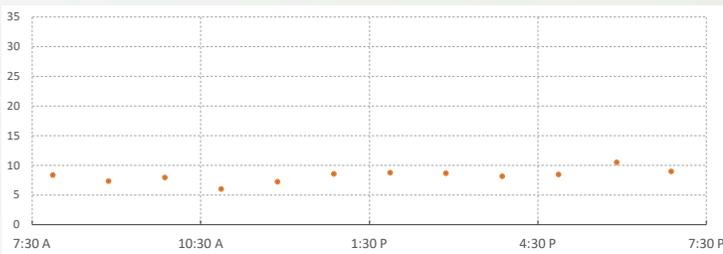
DENTRO DE 1/4 de MILLA de la ruta

CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES

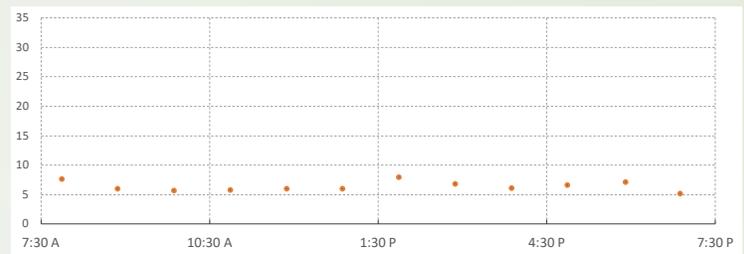


● Trayectoria circular

SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 16 | 12 | 12 |

159

Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

99

Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

77

Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos



1 Cantidad de autobuses

que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



93 %

de los autobuses llegaron a tiempo

91

HUFFMAN

Rutas de viajeros diarios: **Solo servicio en horas de frecuencia máxima**
 Longitud de la ruta ≈ **8 millas**

Esta ruta es de viajes diarios con paradas limitadas la cual va hacia y desde Huffman y Oceanview desde el Dimond Transit Center a través de Old Seward Highway.

Horas de funcionamiento

- ▶ La Ruta 91 es una ruta de viajes diarios con paradas limitadas que solo circula durante las horas pico de la mañana y la tarde en los días de semana.



\$32.10

Costo estimado por pasajero

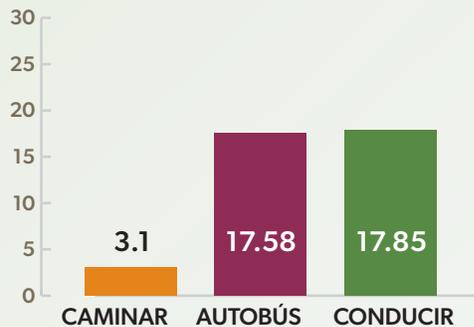


\$160,000

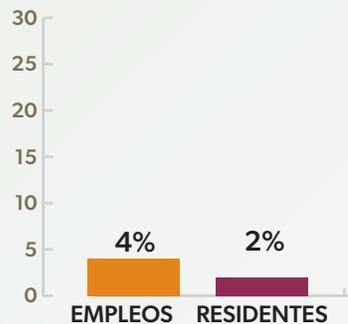
Costo operativo anual estimado



PRODUCTIVIDAD: Promedio de pasajeros por hora

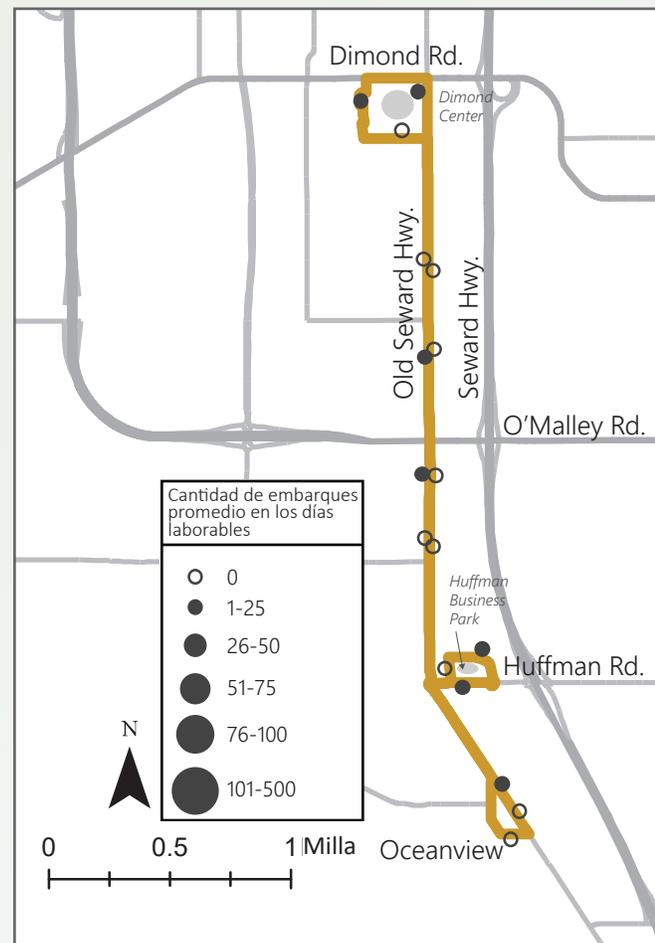


VELOCIDAD PROMEDIO: En millas por hora

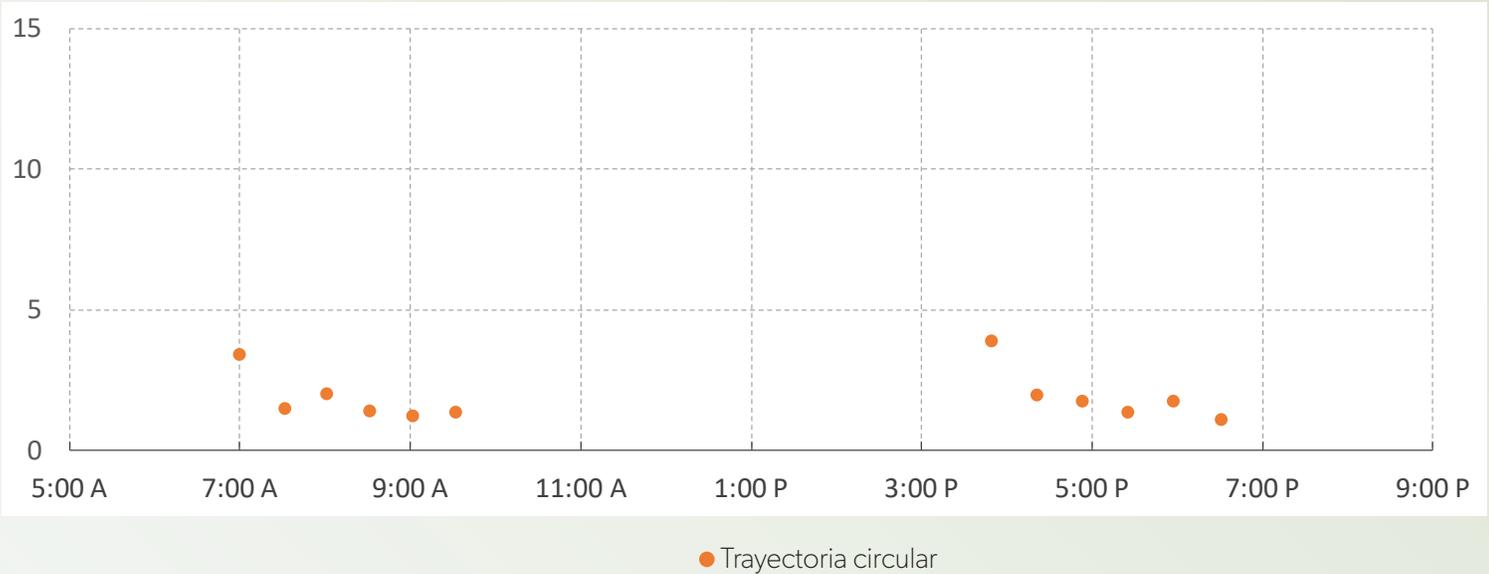


DENTRO DE 1/4 de MILLA de la ruta

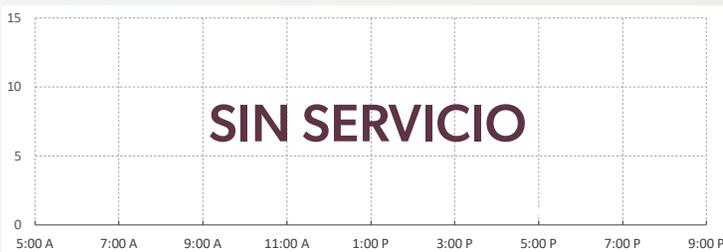
CANTIDAD DE EMBARQUES PROMEDIO EN LOS DÍAS LABORABLES



CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES



SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 12 | N/C | N/C |



1 Cantidad de autobuses que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



23
Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

N/C
Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

N/C
Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos

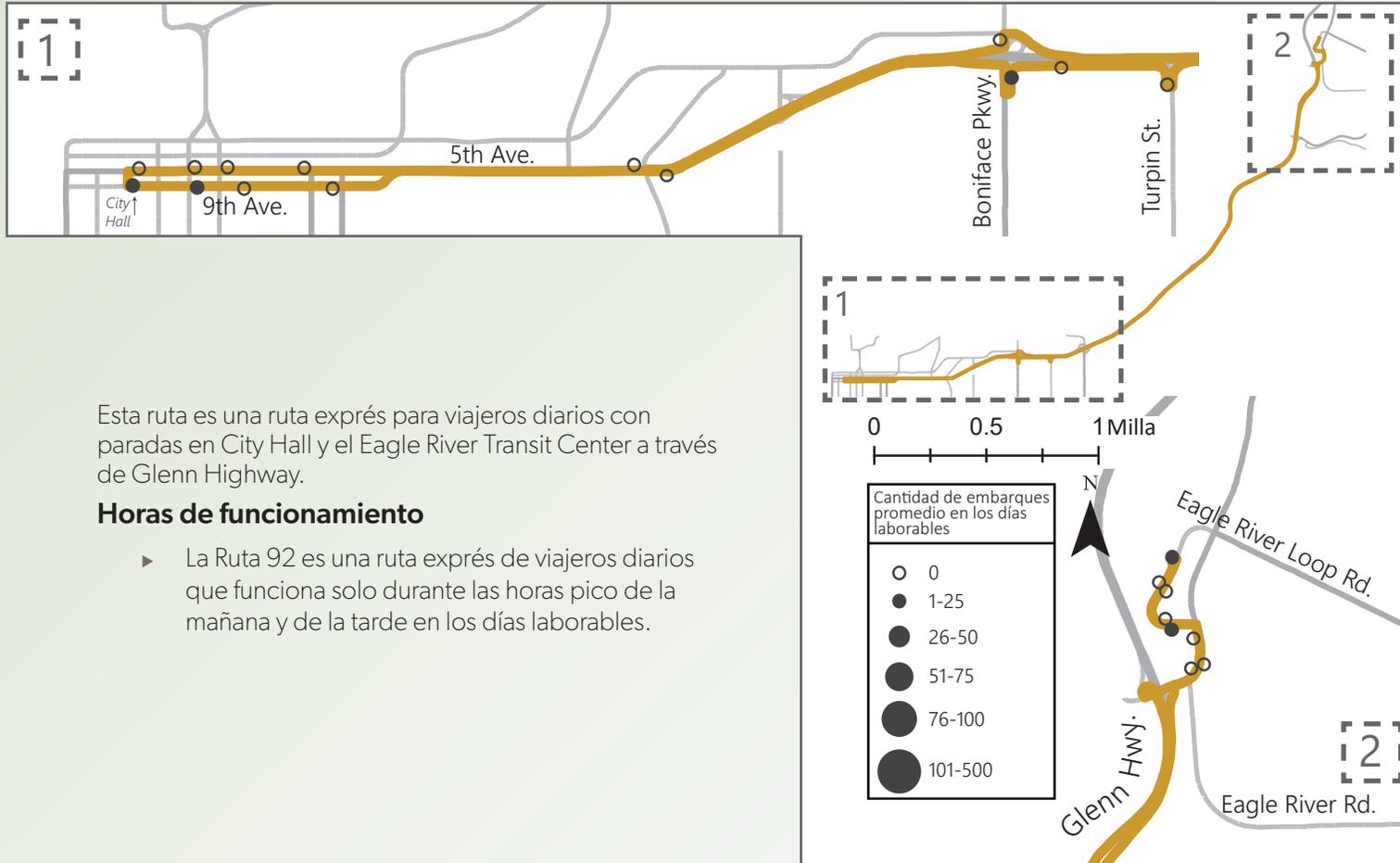


N/C
de los autobuses llegaron a tiempo
**Debido a limitaciones con el software, no se capturó la puntualidad para la Ruta 91.*

92

EAGLE RIVER

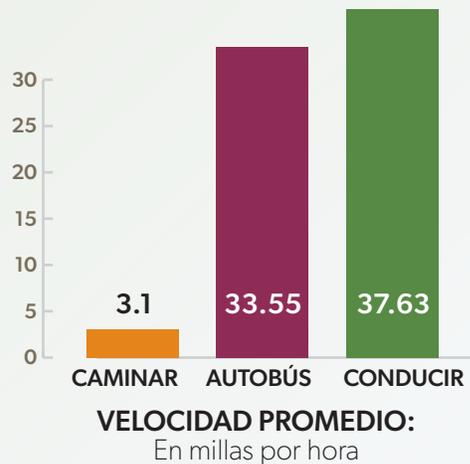
Rutas de viajeros diarios: **Solo servicio en horas de frecuencia máxima**
 Longitud de la ruta ≈ **31 millas**



Esta ruta es una ruta exprés para viajeros diarios con paradas en City Hall y el Eagle River Transit Center a través de Glenn Highway.

Horas de funcionamiento

- ▶ La Ruta 92 es una ruta exprés de viajeros diarios que funciona solo durante las horas pico de la mañana y de la tarde en los días laborables.



35

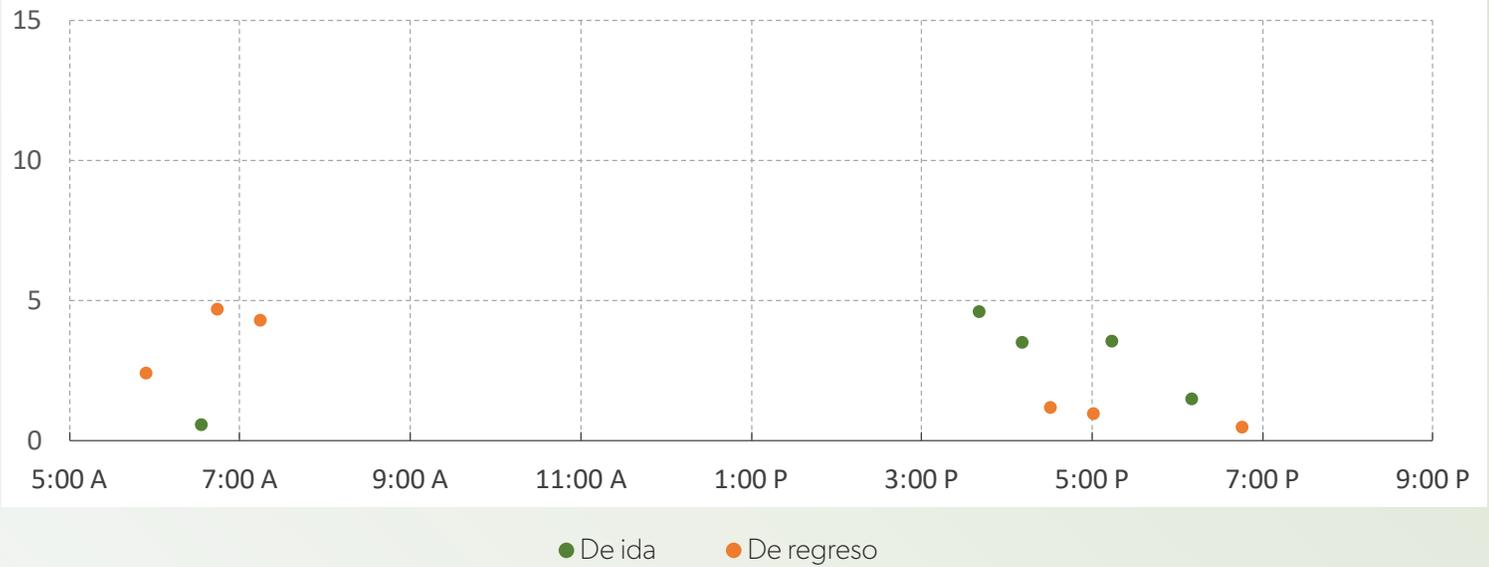


\$37.90
Costo estimado por pasajero

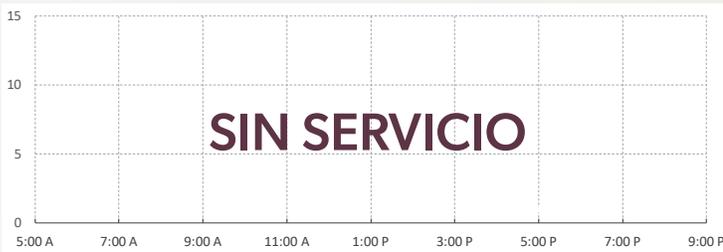


\$230,000
Costo operativo anual estimado

CANTIDAD DE PASAJEROS POR VIAJE: DÍAS LABORABLES



SÁBADOS



DOMINGOS



Cantidad de viajes

(incluye viajes de ida y de regreso)

| Días laborables | Sábados | Domingos |
|-----------------|---------|----------|
| 11 | N/C | N/C |



2 Cantidad de autobuses que se requieren para operar la ruta en el horario más concurrido del día



89 % de los autobuses llegaron a tiempo

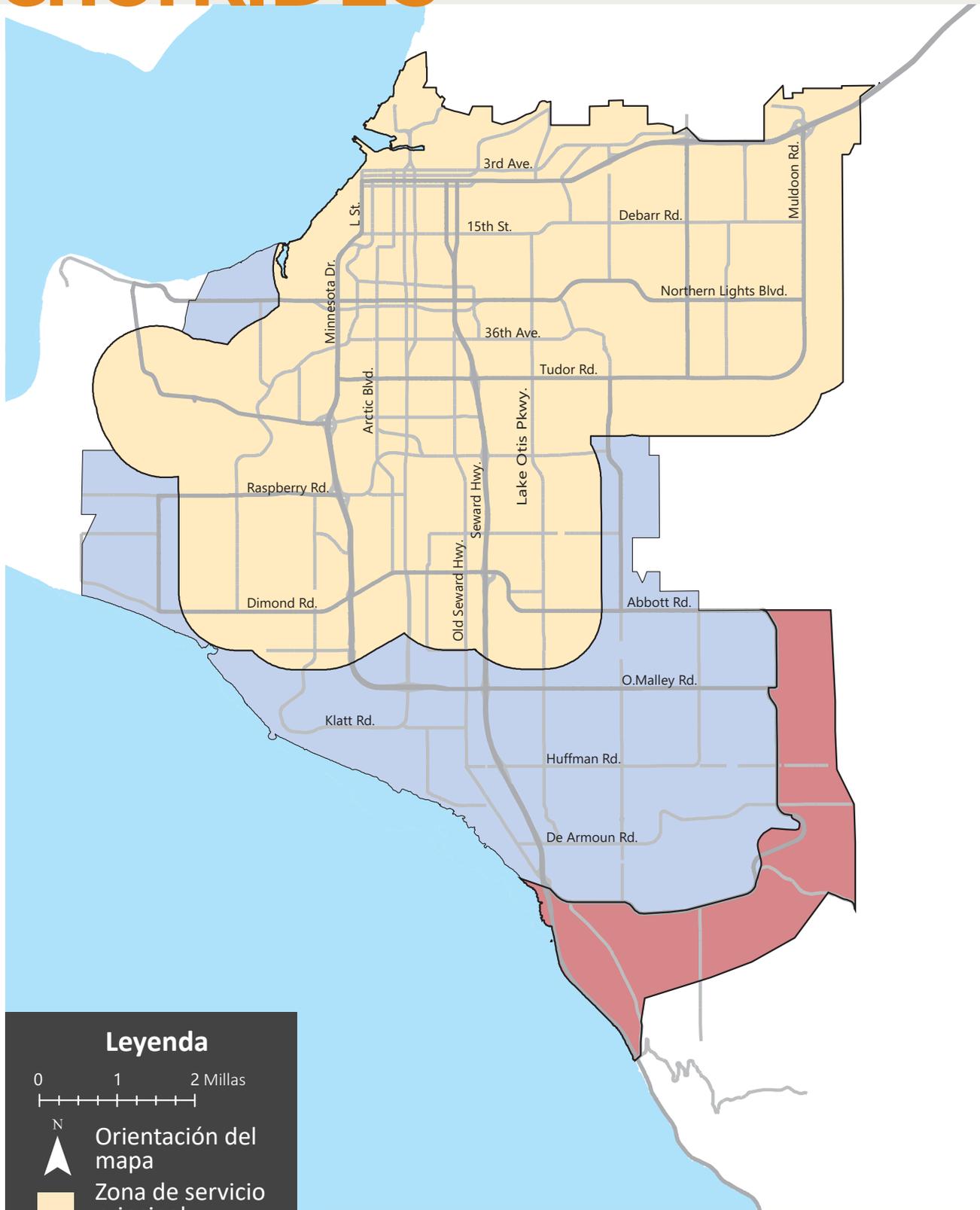


28 Cantidad promedio de pasajeros durante los días laborables

N/C Cantidad promedio de pasajeros durante los sábados

N/C Cantidad promedio de pasajeros durante los domingos

AnchorRIDES



Leyenda

0 1 2 Millas



Orientación del mapa



Zona de servicio principal



Zona premium 1



Zona premium 2

La zona de servicio principal cubre hasta 3/4 millas de todas las rutas de People Mover. Las zonas de servicio premium se extienden más allá de este límite a zonas seleccionadas.

Informe del sistema 2020

AnchorRIDES es un servicio de transporte compartido que ofrece viajes desde el origen hasta el destino mediante reservas anticipadas. Entre los pasajeros elegibles se encuentran las personas con discapacidades que les impiden utilizar el servicio de autobús People Mover, los ciudadanos de la tercera edad (mayores de 60 años) y los beneficiarios de Medicaid autorizados para los viajes de NEMT o HCB Waiver. El área de servicio principal cubre hasta 3/4 de milla de las rutas del People Mover. Las áreas de servicio premium cubren la mayoría de las zonas periféricas de Anchorage.

UNA MIRADA RETROSPECTIVA A 2020

A causa de las restricciones de la COVID-19 y de los límites de pasajeros a lo largo de 2020, AnchorRIDES sufrió un descenso del 40 % en los viajes realizados, una caída del 35 % en el promedio mensual de pasajeros únicos y un descenso del 16 % en los solicitantes con respecto a 2019. Mientras los servicios de People Mover se suspendieron durante los meses de abril y mayo, AnchorRIDES intervino para proporcionar 8,061 viajes de transporte esenciales a 1,164 usuarios de People Mover.



73,774
Total de viajes



4,245
Pasajeros elegibles

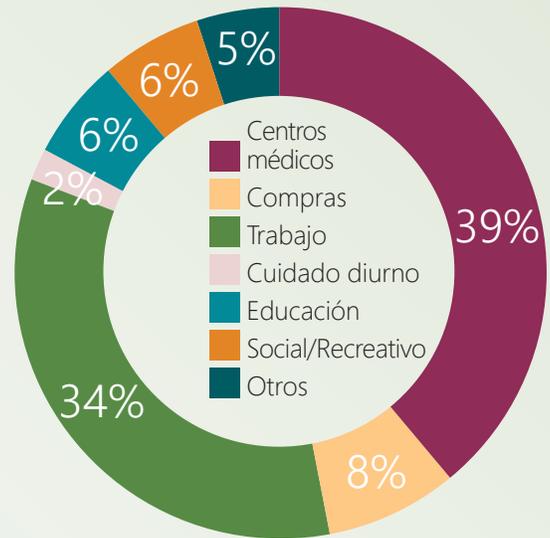


98 %
de los viajes llegaron a tiempo

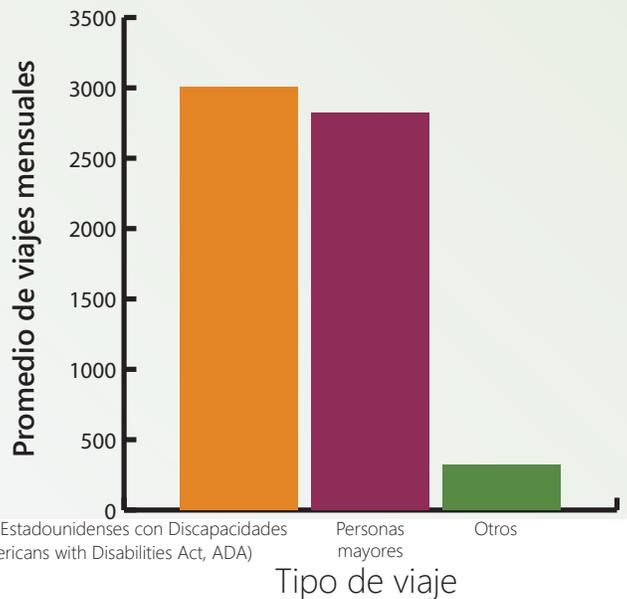


\$47.22
Costo operativo por viaje

PROPÓSITO DEL VIAJE PROMEDIO



TIPO DE VIAJE PROMEDIO



RideShare

RideShare proporciona subsidios a los grupos de vehículos compartidos y supervisa a Commute with Enterprise, contratada para gestionar y operar los servicios de viajes compartidos para el área de viaje de Anchorage. Un coche compartido es un grupo de cinco o más pasajeros que trabajan y viajan en horarios, días y lugares acordados. Los miembros de Carpool reciben una variedad de beneficios en una tarifa mensual baja más los gastos de combustible.

UNA MIRADA RETROSPECTIVA A 2020

2020 comenzó con 82 furgonetas y 653 participantes. En marzo de 2020, cuando entraron en vigor las órdenes de emergencia estatales y locales, conocidas como "hunker down", Commute with Enterprise y RideShare ofrecieron opciones a los grupos de furgonetas compartidas para mantener intactos tantos furgones y participantes como fuera posible. Los grupos podrían suspender temporalmente los viajes y el alquiler de vehículos. Para promover el distanciamiento social, se dio a los trabajadores esenciales la opción de seguir viajando. Commute with Enterprise se ofreció para proporcionar "subsidios para los asientos vacíos". Se renunció a los objetivos de ocupación. Se ofreció la opción de dividir una furgoneta en dos. Los furgones que devolvieron el alquiler de Commute no recibieron el requisito de aviso de 30 días.

A mediados de abril, 15 furgonetas suspendieron sus viajes. En mayo, dos habían reanudado los desplazamientos; sin embargo, tres furgonetas devolvieron el alquiler. Con el paso de los meses, las furgonetas en situación de suspensión reanudaron los desplazamientos o devolvieron el alquiler a Commute.

El año 2020 finalizó con 69 furgonetas y 491 participantes, lo que supone una pérdida del 15.8 % de furgonetas y del 24.8 % de participantes debido a la pandemia de la COVID-19.

Principales empleadores patrocinantes

- ▶ Joint Base Elmendorf Richardson
- ▶ Alaska Regional Hospital
- ▶ Providence Alaska Medical Center
- ▶ Alaska Native Tribal Health Consortium
- ▶ Estado de Alaska



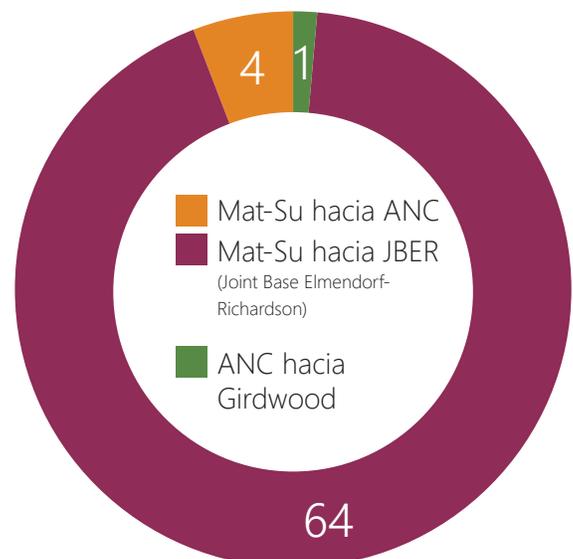
146,043
Total de viajes



491
Total de participantes

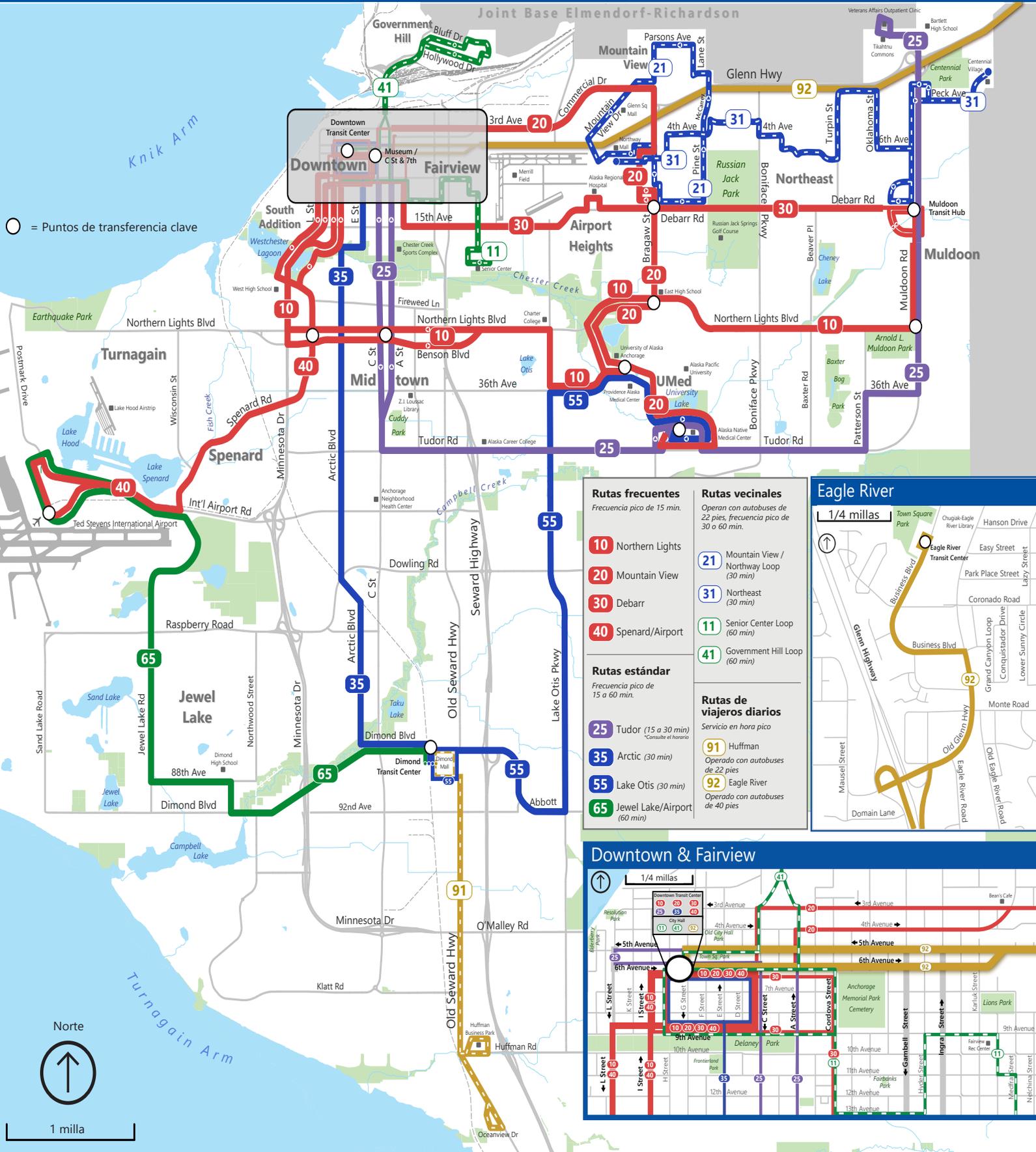
69
Total de furgonetas

CAMINO A RECORRER



Mapa del transporte de Anchorage

Vigencia desde el 1 de julio de 2019



- Rutas frecuentes**
Frecuencia pico de 15 min.
- 10 Northern Lights
 - 20 Mountain View
 - 30 Debarr
 - 40 Spenard/Airport
- Rutas estándar**
Frecuencia pico de 15 a 60 min.
- 25 Tudor (15 a 30 min)
*Consulta el horario
 - 35 Arctic (30 min)
 - 55 Lake Otis (30 min)
 - 65 Jewel Lake/Airport (60 min)
- Rutas vecinales**
Operan con autobuses de 22 pies, frecuencia pico de 30 a 60 min.
- 21 Mountain View / Northway Loop (30 min)
 - 31 Northeast (30 min)
 - 11 Senior Center Loop (60 min)
 - 41 Government Hill Loop (60 min)
- Rutas de viajeros diarios**
Servicio en hora pico
- 91 Huffman
Operado con autobuses de 22 pies
 - 92 Eagle River
Operado con autobuses de 40 pies

