



Rediseño de la red de autobuses de Brooklyn



Capítulo 1	Introducción	3
Capítulo 2	Lo que escuchamos durante la divulgación pública	11
Capítulo 3	Rediseñando la red	15
Capítulo 4	Presentación de la nueva red	35
Capítulo 5	Propuestas de rutas individuales	59

1. INTRODUCCIÓN

- Estado del proyecto
- ¿Por qué rediseñar la red de autobuses de Brooklyn?

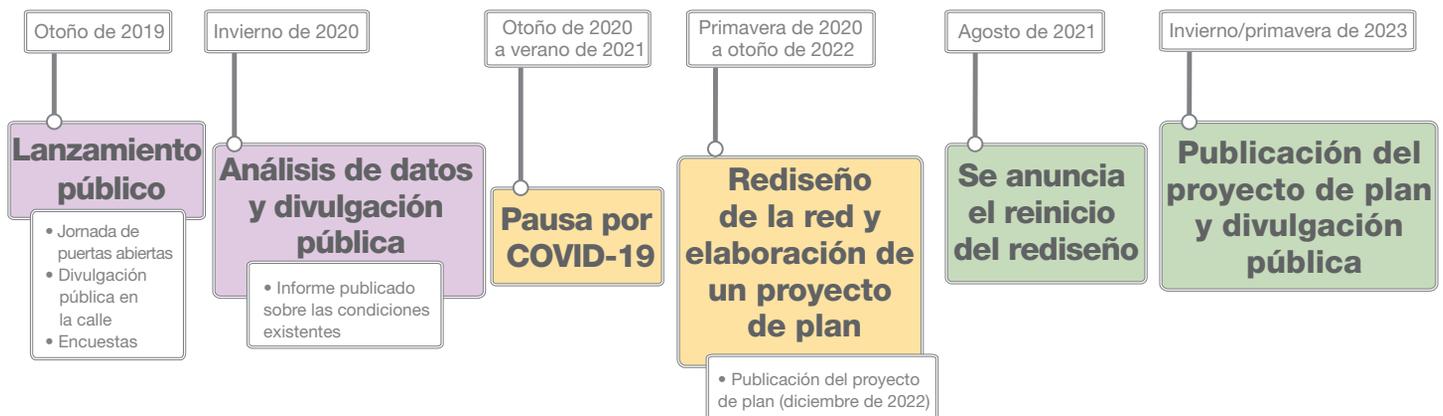
Introducción

El rediseño de la red de autobuses de Brooklyn forma parte de un esfuerzo más amplio de la Metropolitan Transportation Authority (MTA) para modernizar de forma global y holística la red de autobuses de la ciudad de Nueva York y mejorar el servicio de autobuses distrito por distrito. En las últimas décadas, la ciudad de Nueva York ha experimentado un enorme crecimiento y grandes cambios, pero la red de autobuses no ha seguido el ritmo de la evolución de las necesidades de nuestros clientes. Mientras tanto, la cantidad de pasajeros de los autobuses ha descendido, los autobuses se han ralentizado en un tráfico cada vez peor y la confiabilidad ha disminuido. La MTA ha realizado cambios modestos e incrementales en las rutas individuales a lo largo de los años, pero el rediseño de la red de autobuses es una oportunidad única para dar una nueva mirada a la red de autobuses de manera integral, con el objetivo de satisfacer las prioridades de los clientes: Servicio frecuente, viajes más rápidos, servicio confiable, mejores conexiones y facilidad de uso.

Este proyecto de plan presenta una propuesta para la red de autobuses de Brooklyn con rutas, paradas y frecuencias generalizadas que han sido rediseñadas para satisfacer las necesidades de los clientes actuales y futuros.

En este informe, hablaremos sobre cómo hemos llegado hasta aquí, lo que hemos escuchado de los clientes, y cómo hemos integrado esta información para llegar a la red que proponemos.

Tras la publicación de este informe, la Metropolitan Transit Authority organizará una serie de reuniones y talleres públicos para recabar más opiniones de los clientes de autobuses y otros residentes de Brooklyn. Sus valiosos aportes contribuirán a dar forma al plan final propuesto. Este proceso se explica con más detalle en el informe.



ESTADO DEL PROYECTO

¿Qué ha ocurrido hasta ahora?

El Rediseño de la Red de Autobuses de Brooklyn se puso en marcha en octubre de 2019, y los primeros esfuerzos de divulgación pública se centraron en encuestar a los clientes y conocer sus prioridades para mejorar el servicio de autobuses en Brooklyn. Encuestamos a los clientes tanto en línea como en persona, celebramos diez jornadas de puertas abiertas en todo Brooklyn en octubre y noviembre de 2019, y realizamos numerosos eventos de participación en la calle para ayudar a difundir el proyecto.

Tras las jornadas de puertas abiertas, continuamos recopilando datos y elaboramos nuestro Informe de condiciones existentes. El informe se publicó en enero de 2020, y en él se exponen métricas clave, como la población, el empleo y las tendencias demográficas en Brooklyn y se analiza cómo funciona el servicio de autobuses actual en el distrito.

En febrero de 2020, empezamos a desarrollar un proyecto de plan de una nueva red de autobuses para Brooklyn que reflejaba los hallazgos del informe de condiciones existentes y los comentarios que recibimos de parte de los clientes.

En marzo de 2020, como resultado de la pandemia de COVID-19, tomamos la difícil decisión de pausar la iniciativa de rediseño de la red de autobuses para proteger la salud del público y garantizar que los recursos se concentraran en lo que más se necesitaba; trasladar a nuestros trabajadores esenciales de la forma más rápida y segura posible para abordar la emergencia de salud pública. En los meses intermedios, el equipo de planificación siguió analizando los comentarios del público y la información para continuar el proyecto una vez pasado el pico de la pandemia.

En agosto de 2021, la MTA anunció muchas y emocionantes iniciativas para autobuses, incluyendo la reanudación de los proyectos de rediseño de la red de autobuses. Continuamos desde donde quedamos y seguimos desarrollando el proyecto de plan de rediseño de Brooklyn.

¿Dónde estamos ahora?

Estamos muy contentos de reiniciar el Proyecto de Rediseño de la Red de Autobuses de Brooklyn con este proyecto de plan. La nueva red de autobuses de Brooklyn propuesta refleja las prioridades de los clientes y aplica estrategias de rediseño de red para mejorar la red de autobuses. Si bien gran parte de la red luce similar a la red de autobuses de Brooklyn actual, existen una serie de propuestas para mejorar la red para nuestros clientes en base a las siguientes estrategias: simplificar la red, reforzar las rutas, crear nuevas conexiones, reforzar el servicio interdistrital, reubicar las frecuencias, proponer nuevos tipos de rutas y mejorar la distancia entre paradas de autobuses.

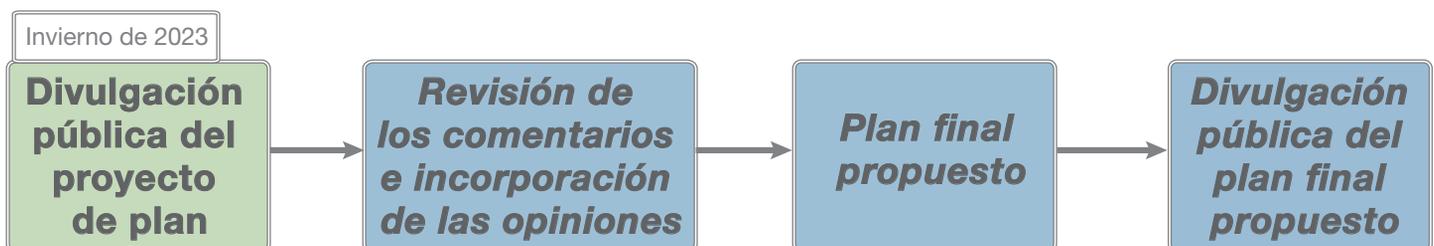
¿Cómo puede dar su opinión?

Tras la publicación del proyecto de plan, realizaremos 18 talleres públicos virtuales, uno por cada distrito comunitario de Brooklyn. Los talleres públicos proporcionarán a los clientes información sobre todos los cambios propuestos en el proyecto de plan. Los participantes podrán compartir sus preguntas, comentarios e inquietudes con respecto a las nuevas rutas propuestas y las propuestas de equilibrar las paradas de autobuses.

Todos los clientes están invitados a comentar el proyecto de plan visitando el micrositio del Rediseño de la Red de Autobuses de Brooklyn en <https://new.mta.info/project/brooklyn-bus-network-redesign> y accediendo a nuestro portal de comentarios. Además, los clientes tendrán la oportunidad de visualizar la red propuesta en detalle en Remix, una herramienta cartográfica interactiva basada en la web, que cuenta con una función de comentarios geográficos para los comentarios específicos de las rutas. Los enlaces a ambos recursos se compartirán en el micrositio y en cada uno de los perfiles de ruta de este documento. Los comentarios de esta ronda de divulgación se utilizarán para elaborar el plan final propuesto.

¿Qué pasará después?

El plan final propuesto se publicará después de completar el proceso de divulgación del proyecto de plan y de revisar los comentarios y sugerencias del público para implementar cualquier cambio adicional en la red de autobuses. El plan final propuesto será seguido por otra ronda de divulgación pública. Celebraremos jornadas de puertas abiertas para solicitar una última ronda de comentarios de los clientes sobre el plan final propuesto. También presentaremos el plan final propuesto a la Junta del Distrito y al Gabinete de Servicios del Distrito y a las juntas comunitarias. El plan final propuesto incluirá un proyecto de los horarios de los autobuses y una herramienta de planificación de viajes para que los clientes puedan ver cómo los cambios podrían afectar sus viajes, y permitirá recibir comentarios y opiniones adicionales antes de su aplicación.



¿POR QUÉ REDISEÑAR LA RED DE AUTOBUSES DE BROOKLYN?

El proyecto de plan es una nueva visión de cómo podemos mejorar el servicio de autobuses que ofrecemos Brooklyn para beneficiar al mayor número de clientes posible. Casi el 62 % de los residentes de Brooklyn depende del transporte público para sus desplazamientos diarios y al menos el 9 % se desplaza principalmente en autobús. La red de autobuses de Brooklyn no ha cambiado sustancialmente en décadas y necesita evolucionar para satisfacer las necesidades cambiantes de nuestros clientes de autobús, proporcionando tiempos de viaje más cortos y mejores conexiones. A lo largo de los años, hemos realizado pequeños cambios en la red, pero no hemos seguido el ritmo del gran crecimiento y cambio que está experimentando Brooklyn y que se continuará presenciando en el futuro. Los comentarios que escuchamos durante la divulgación pública, en los eventos de participación en la calle y en nuestra encuesta en línea demuestran la necesidad de rediseñar la red de autobuses de Brooklyn.

Después de revisar los comentarios de nuestros clientes, agrupamos lo que escuchamos en cinco áreas de interés principales: frecuencia, tiempo de viaje, confiabilidad, conexiones, y facilidad de uso. La disminución del uso de autobuses en Brooklyn en los últimos años es otro motivante para rediseñar la red de autobuses de Brooklyn.

Disminución del uso de autobuses en Brooklyn

El uso de autobuses en Brooklyn se redujo un 14 % desde 2016 a 2019. El descenso de la cantidad de pasajeros puede atribuirse a diversos factores, como la velocidad más baja de los autobuses, la disminución de la confiabilidad, el cambio modal hacia otros medios de transporte, como el subterráneo y las empresas de redes de transporte (Transportation Network Companies, TNC), y los cambios demográficos.

Durante el pico de la pandemia, la cantidad de pasajeros de autobús en Brooklyn cayó hasta aproximadamente el 50 % de los niveles anteriores a la pandemia. Sin embargo, el uso de autobuses ha ido aumentando lentamente a medida que los clientes regresan a sus actividades cotidianas.



Nota: *Sobre la pandemia de COVID-19 y los datos utilizados para el proyecto de plan*

A pesar de la baja en el uso de autobuses debido a la pandemia, no queríamos rediseñar la red de autobuses usando las cifras de la época de la pandemia. Aunque la pandemia ha obligado a muchos de nosotros a acomodar nuestras rutinas, los usuarios de Brooklyn aún necesitan un servicio de autobuses frecuente y confiable para desplazarse por la ciudad, y se merecen una red de autobuses nueva y mejorada que satisfaga sus necesidades actuales y venideras. Para ello, hemos utilizado los datos de la cantidad de pasajeros anteriores a la pandemia para elaborar nuestras propuestas en el nuevo proyecto de plan.

Frecuencia: Esperar el autobús

Reducir el tiempo de espera y aumentar la frecuencia es la principal prioridad para los usuarios de autobuses de Brooklyn. Un servicio de autobuses frecuente y constante durante el día le ofrece a los clientes la capacidad de elegir espontáneamente cuándo viajar, en lugar de dejar que el horario decida por ellos.

Actualmente, 26 rutas operan frecuentemente todo el día, pasando cada 10 minutos o menos entre las 6:00 a.m. y las 8:00 p.m. en días de semana. 19 rutas adicionales operan cada 15 minutos o menos. Sin embargo, esto deja a un gran número de rutas (21) en Brooklyn que no cumplen con este umbral y operan en intervalos superiores a 15 minutos durante algunos periodos.

Treinta y tres rutas de autobuses locales operan las 24 horas del día y cubren la mayor parte del distrito. Como se estima que los empleos en sectores de turnos vespertinos, tales como atención médica, alimentos, hospitalidad/placer, sigan creciendo rápidamente durante la próxima década, la importancia de la red de autobuses nocturna no dejará de aumentar.

Velocidad: Los autobuses son lentos

Antes de la pandemia, la velocidad de los autobuses había ido disminuyendo en todo el sistema durante varios años. En 2019, la velocidad promedio de los autobuses en Brooklyn era la segunda más baja de los cinco distritos, con 7.0 millas por hora (MPH), y ese número ha disminuido en un 5 % desde 2014 (7.4 MPH). Incluso una pequeña disminución en la velocidad del autobús puede tener un efecto en cascada en el tiempo de viaje general de un cliente.

La congestión es la principal causa de la disminución de la velocidad de los autobuses y la confiabilidad del servicio en Brooklyn. Suele ser peor en los corredores clave y en los cuellos de botella, lo que amplifica su efecto perjudicial en la velocidad de los autobuses y, a su vez, en la confiabilidad del servicio de autobuses. Esto disuade aún más a los posibles clientes de elegir tomar el autobús.

La corta distancia entre paradas de autobuses es otro motivo por el que los autobuses de Brooklyn son lentos. Las paradas de autobuses están tan cerca unas de otras que el autobús apenas tiene tiempo para salir de una antes de llegar a la siguiente. Con una distancia media de 830 pies entre paradas en rutas locales, los autobuses suelen parar con una frecuencia de una o dos cuabras. Esto es más corto que la distancia entre las paradas en los sistemas de transporte internacionales de todo el mundo, que suele oscilar entre los 1,000 y los 1,680 pies.

Cuando un autobús se detiene con más frecuencia a lo largo de una ruta, saliendo, parando y volviendo a entrar en el flujo de tráfico, pierde velocidad, aumenta el tiempo de viaje de los clientes y aumenta la posibilidad de retrasos. Al racionalizar la distancia entre paradas y conservar las que tienen mayor afluencia de público en puntos clave de todo Brooklyn, los autobuses podrán seguir avanzando con el flujo de tráfico y llevar a los clientes a donde necesiten ir más rápidamente.

Hemos comprobado que la eliminación de una parada ahorra unos 20 segundos por viaje, y potencialmente más en periodos de mayor congestión. En el transcurso de una ruta completa, esto puede traducirse en un ahorro significativo en la cantidad de tiempo que un cliente pasa en el autobús.

Confiabilidad: Los autobuses llegan tarde

Nuestros clientes nos dijeron que nuestras métricas¹ también demuestran: que los autobuses de Brooklyn a menudo son lentos, se atascan en el tráfico y llegan en conjunto. El cliente promedio de autobuses de Brooklyn tenía un desempeño en cuanto a la duración del viaje del cliente (Customer Journey Time Performance, CJTP) del 69 % antes de la pandemia (el CJTP mide el porcentaje de viajes realizados dentro de cinco minutos del horario previsto). En un viaje promedio, los clientes de autobuses de Brooklyn esperan dos minutos más de lo programado en la parada de autobús, y pasan un minuto más de lo programado a bordo del autobús.

Durante el pico de la pandemia, la confiabilidad del servicio mejoró brevemente debido a la disminución del tráfico en las carreteras. Sin embargo, gran parte de esa congestión ha regresado desde entonces, y la confiabilidad ha comenzado a bajar a los niveles anteriores a la pandemia. A medida que el servicio de autobuses se vuelve menos confiable debido a la congestión del tráfico, particularmente en áreas como Downtown Brooklyn, los efectos repercuten en la mayoría de los clientes de autobuses de Brooklyn.

Las calles angostas y el viraje frecuente también empeoran el servicio de autobuses, ya que cada uno puede conllevar a retrasos inesperados.

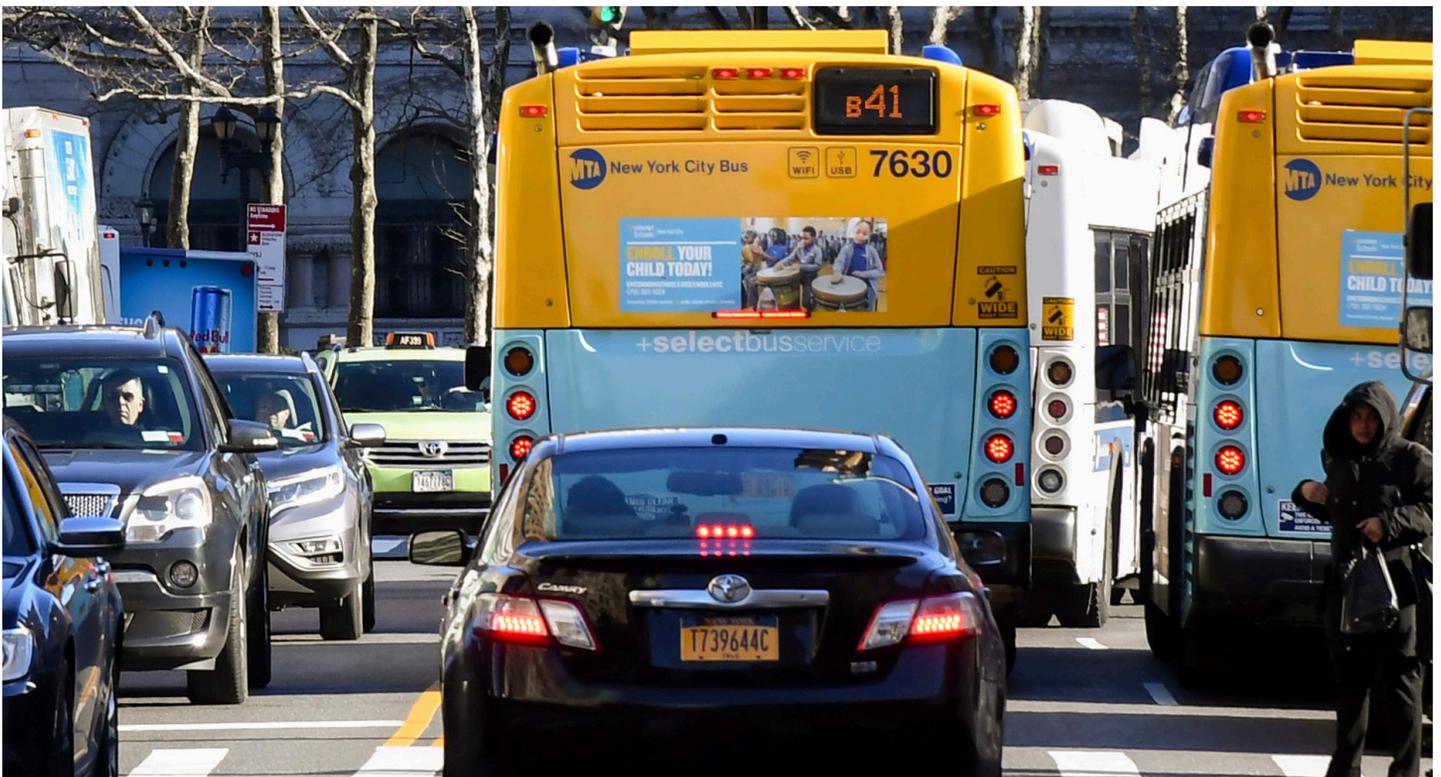
¹ Más información sobre las métricas de los autobuses de Brooklyn disponible en <http://dashboard.mta.info/Bus> and <https://metrics.mta.info>.

Conectividad: El transporte público no llega a todos los destinos necesarios

Mientras que las densidades de población y empleo en Brooklyn generalmente se concentran en gran medida a lo largo de las líneas de subterráneo, muchas residencias, instalaciones comunitarias, centros de empleo y otros destinos clave solo son accesibles en autobús (especialmente en la zona sudeste de Brooklyn). Los clientes nos dijeron que dependen de múltiples rutas de autobús, líneas de subterráneo o trenes de cercanías para sus desplazamientos. Es necesario mejorar las conexiones en los puntos de transbordo para garantizar que los clientes tengan una transición rápida y sencilla entre los autobuses y otros medios de transporte público. Los desafíos de interconectividad entre Brooklyn y Queens son una gran preocupación para nuestros clientes.

Facilidad de uso: Es difícil entender los autobuses

La red de autobuses de Brooklyn es compleja. En muchos casos, la complejidad es necesaria y beneficiosa para el distrito al conectar muchos vecindarios y destinos clave entre ellos. Por otro lado, la red de autobuses no siempre es fácil de entender, especialmente para quienes usan el sistema de autobuses por primera vez o intentan viajar a un lugar nuevo. Estas dificultades pueden hacer que la red de autobuses sea abrumadora. Una manera de fomentar el uso de los autobuses es encontrar el balance apropiado entre la simplicidad y la complejidad en la red de autobuses.



2. LO QUE QUIEREN LOS CLIENTES

- Lo que escuchamos
- Prioridades de los clientes

LO QUE ESCUCHAMOS

Resumen de la divulgación pública

Los comentarios de los clientes en la primera ronda de la divulgación pública de 2019 fueron cruciales para el desarrollo del proyecto de plan. En otoño de 2019, nos centramos en encuestar a los clientes y conocer sus prioridades para mejorar el servicio de autobuses en Brooklyn. Encuestamos a los clientes tanto en línea como en persona, celebramos diez jornadas de puertas abiertas en todo Brooklyn en octubre y noviembre de 2019, y realizamos numerosos eventos de participación en la calle para ayudar a difundir el proyecto.

PRIORIDADES DE LOS CLIENTES

En esta sección se exponen las cinco prioridades de los clientes que escuchamos durante las sesiones de divulgación. Estas cinco prioridades representan los objetivos del rediseño de la red de autobuses de Brooklyn.



Servicio frecuente

Cuando se les pidió elegir su principal prioridad para mejorar el servicio de autobuses tanto en las jornadas de puertas abiertas como en las encuestas en línea, la mayoría de los participantes eligió reducir los tiempos de espera y aumentar la frecuencia del servicio. Los clientes pidieron aumentar la frecuencia de muchas rutas específicas como también para varios destinos específicos. Los clientes también pidieron más frecuencia de servicio a ciertas horas del día.



Viajes más rápidos

Aumentar la velocidad de los viajes en autobús fue otra prioridad para los pasajeros de los autobuses de Brooklyn. En las jornadas de puertas abiertas, donde se les pidió a los participantes votar por sus cuatro principales prioridades, la reducción de los tiempos de viaje a través de infraestructuras como pistas exclusivas para autobuses y prioridad en las señales del tránsito le siguió de cerca a la reducción de los tiempos de espera.

Consolidar las paradas de autobuses es una forma de acelerar el viaje en autobús. Quienes respondieron la encuesta estuvieron enormemente a favor, y una gran mayoría eligió viajes más rápidos por sobre más paradas de autobuses. Muchos comentarios individuales hacían referencia a tener menos paradas de autobuses.

Lo que quieren los clientes

Los clientes pidieron rutas más limitadas o al estilo Select Bus Service (SBS), que se detienen con menos frecuencia para recoger pasajeros a distancias más largas y más rápido. Los clientes también pidieron darle más prioridad a los autobuses a través de vías y calles exclusivas para autobuses.



Servicio confiable

Mejorar la confiabilidad fue otra prioridad para los pasajeros de los autobuses de Brooklyn. Los problemas indicados por los clientes en cuanto a la baja prioridad de los autobuses en la mayoría de los sectores del distrito también se relacionan a la confiabilidad.



Mejores conexiones

Los clientes quieren ir a más lugares y más rápido. Si bien parte de la solución claramente involucra aumentar la velocidad de los autobuses, hay más cosas que podemos hacer, como establecer conexiones entre rutas que aún no existen en la red de autobuses. Como la red de autobuses no ha cambiado mucho en las últimas décadas, hay muchos pares de orígenes y destinos que no funcionan bien. Estos incluyen viajes dentro y entre vecindarios de Brooklyn, y viajes a otros distritos. Los clientes a menudo mencionaron problemas al viajar a Queens, indicando que la red existente carece de servicio frecuente y directo entre los dos distritos.



Un viaje sencillo

Los clientes quieren que todo el proceso de viajar en autobús resulte más fácil, desde decidir qué autobús tomar, encontrar la parada correcta, pagar y abordar, y saber dónde bajar. Viajar en autobús puede ser abrumador para quienes nunca lo han hecho.

En particular, los clientes notaron que muchas rutas que viajan principalmente por una calle no siempre continúan usando la misma para su recorrido completo, lo que vuelve a la red de autobuses innecesariamente complicada. Muchos clientes también comentaron sobre los desafíos de hacer el transbordo entre dos autobuses o entre el autobús y el subterráneo.

Lo que quieren los clientes



3. REDISEÑANDO LA RED

- **¿Cómo estamos rediseñando la red?**
- **Tipos de rutas**
- **Otros esfuerzos que apoyan el rediseño de la red de autobuses de Brooklyn**

¿CÓMO ESTAMOS REDISEÑANDO LA RED?

Rediseñamos la red de autobuses de Brooklyn con énfasis en las cinco prioridades de los clientes detalladas en el capítulo anterior: servicio frecuente, viajes más rápidos, servicio confiable, mejores conexiones y facilidad de uso. Para abordar cada una de estas prioridades, usamos varias estrategias de rediseño de red diferentes.

Reducir el tiempo de espera y aumentar la frecuencia

Reducir el tiempo de espera y aumentar la frecuencia es la principal prioridad de los usuarios de autobuses de Brooklyn. Un servicio de autobuses frecuente y constante durante el día le ofrece a los clientes la capacidad de elegir espontáneamente cuándo viajar, en lugar de dejar que el horario decida por ellos.

Sin embargo, con un número fijo de autobuses disponible en la flota durante los horarios pico, en parte debido al limitado espacio disponible en las terminales de autobuses de Brooklyn, como también a las restricciones de recursos operativos, aumentar la frecuencia no es tarea fácil.

Utilizamos las siguientes estrategias de rediseño de red para aumentar la frecuencia:

- Priorizamos mejoras de frecuencia en corredores clave y en vecindarios históricamente desamparados, especialmente en áreas lejanas al subterráneo, donde residentes y empleados tienden a depender más del autobús.
- Algunas de estas mejoras en la frecuencia son posibles gracias a la reinversión de recursos conseguidos por eliminar redundancias en otros sectores de la red, por ejemplo, donde dos rutas pasan por la misma calle en un área de baja afluencia de público.
- Algunas de estas mejoras en la frecuencia son posibles gracias a la aceleración de los autobuses y a la reinversión de esos recursos. Vea la siguiente sección ("Reducción de los tiempos de viaje y aceleración de autobuses") para estrategias sobre reducción de tiempo de viaje.
- Consolidamos rutas paralelas cercanas en una sola calle, aumentando así la frecuencia de la sección combinada.

Reducción de los tiempos de viaje y aceleración de autobuses

Reducir el tiempo de viaje del autobús es otra prioridad para los pasajeros de autobuses de Brooklyn.

Utilizamos las siguientes estrategias de rediseño de red para reducir el tiempo de viaje:

- Expandir la prioridad de los autobuses en conjunto con el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (NYC DOT).
- Equilibrar el espacio entre las paradas para que los autobuses no estén constantemente entrando en el tráfico o saliendo de este.
- Desarrollar nuevos modelos de servicio diseñados para llevar a la gente rápidamente a su destino (Rush, Crosstown/SBS).



Prioridad para los autobuses expandida

Como parte del rediseño de la red de autobuses de Brooklyn, estamos colaborando con el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York para ampliar las mejoras de la prioridad para los autobuses en los corredores de toda la ciudad.

El Plan de Calles de la Ciudad de Nueva York², publicado en diciembre de 2021, busca ampliar el despliegue de mejoras en las calles con prioridad para los autobuses y la mejora de los servicios de las paradas de autobús. El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York está trabajando en colaboración con la MTA para cumplir esos objetivos como parte del rediseño de la red de autobuses de Brooklyn.

Como parte del Plan de Calles de la Ciudad de Nueva York, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York identificó los corredores clave de Brooklyn en los que se pueden implementar tratamientos de calles con prioridad para los autobuses a fin dar mejor apoyo al servicio de autobuses sostenible las 24 horas. El conjunto de posibles mejoras puede incluir carriles exclusivos para autobuses, vías para autobuses, intersecciones con carriles alternos, prioridad en las señales de tránsito y otras intervenciones, incluyendo elementos de seguridad para los peatones y mejoras en la accesibilidad física de las paradas de autobús.

El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York ha realizado un análisis de los principales corredores de Brooklyn para identificar las calles en las que los futuros tratamientos de prioridad para los autobuses tendrían el mayor impacto para los pasajeros de autobuses de Brooklyn. El objetivo de este análisis es priorizar las calles para una mayor profundidad en el estudio, la planificación, la divulgación pública, el diseño y la implementación de intervenciones en las calles que mejoren los tiempos de viaje de los pasajeros de autobuses y complementen el rediseño de la red de autobuses.

El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York, en colaboración con la MTA, identificó los corredores prioritarios para los autobuses basándose en los siguientes criterios:

- Demanda de servicio de autobuses
- Desempeño de los autobuses
- Viabilidad de la implementación de nuevos tratamientos de las calles, incluidos los niveles de tráfico y el ancho de las calles
- La función del corredor en la red de transporte
- La demografía del vecindario y los parámetros de equidad

² <https://www1.nyc.gov/html/dot/html/about/nyc-streets-plan.shtml>

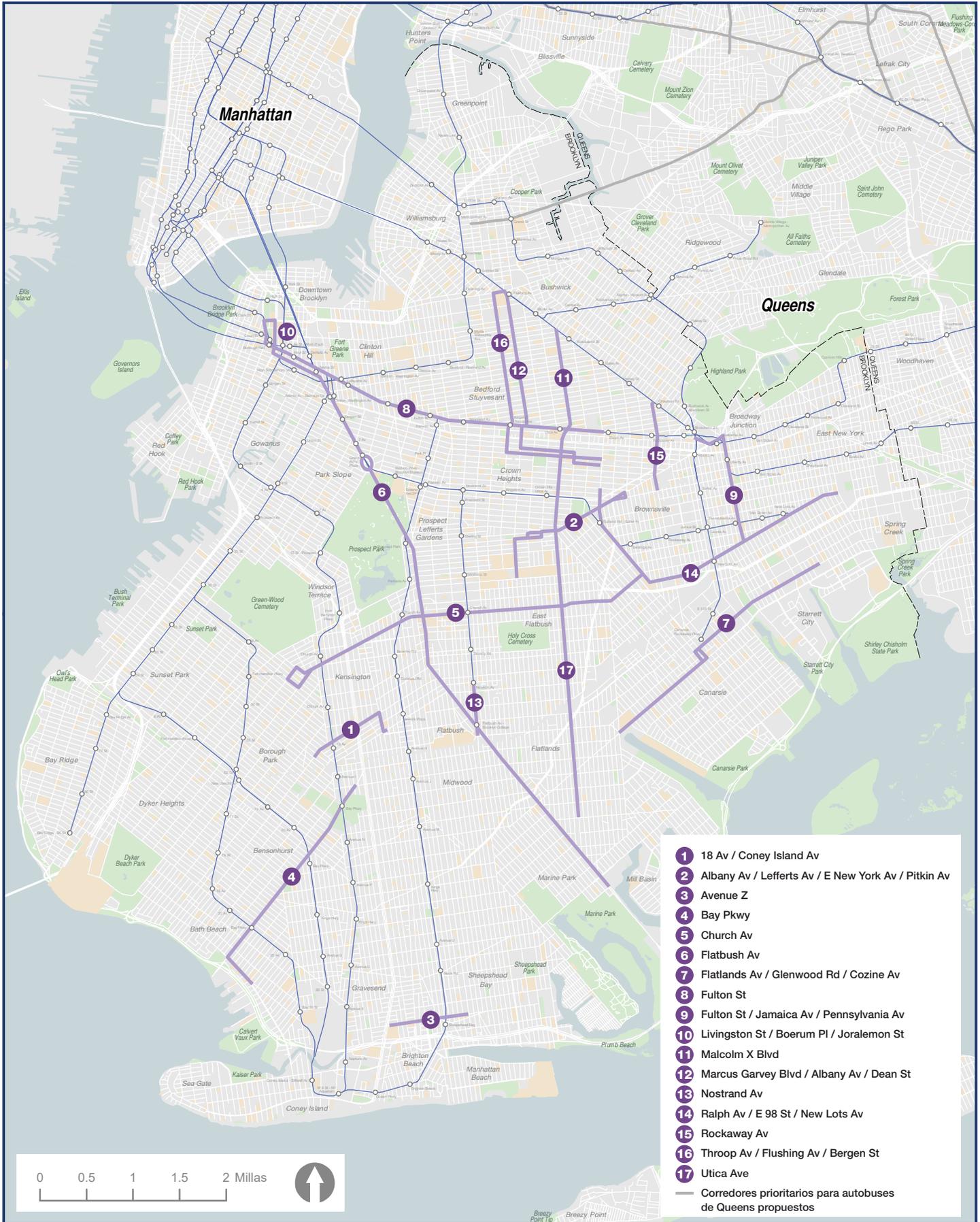
Rediseñando la red

Este proceso identificó 49 corredores a ser estudiados para potenciales mejoras en las calles con prioridad para los autobuses, entre los que se encuentran los 17 corredores mejor clasificados.

Los siguientes corredores, ordenados alfabéticamente, obtuvieron los mejores resultados en el proceso de evaluación del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York:

- 18 Av / Coney Island Av
- Albany Av / Lefferts Av / E New York Av / Pitkin Av
- Avenue Z
- Bay Pkwy
- Church Av
- Flatbush Av
- Flatlands Av / Glenwood Rd / Cozine Av
- Fulton St
- Fulton St / Jamaica Av / Pennsylvania Av
- Livingston St / Boerum Pl / Joralemon St
- Malcolm X Blvd
- Marcus Garvey Blvd / Albany Av / Dean St
- Nostrand Av
- Ralph Av / E 98 St / New Lots Av
- Rockaway Av
- Throop Av / Flushing Av / Bergen St
- Utica Av

Corredores prioritarios para autobuses de Brooklyn del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York



Esfuerzos en curso del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York para mejorar el servicio de autobuses

En 2023, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York trabajará en mejoras para la prioridad de autobuses en Flatbush Avenue, el corredor **B82 SBS** de South Brooklyn y Livingston Street.

Flatbush Avenue

El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York busca mejorar la prioridad de autobuses y la seguridad de los transeúntes en Flatbush Avenue entre Tillary Street y Avenue V. Con más de 118,000 pasajeros en 12 rutas previo a la pandemia, Flatbush Avenue es un corredor prioritario de autobuses en el plan de calles de Nueva York, como también un corredor prioritario de Vision Zero. La velocidad de los autobuses es de un promedio de 7 (MPH) a lo largo del corredor, y menor a 5 MPH en Downtown Brooklyn. Con información obtenida con un robusto proceso de difusión pública, el proyecto explorará e implementará soluciones para mejorar las velocidades de los autobuses y la seguridad de los transeúntes. Las soluciones prioritarias podrían incluir bordillos, carriles de autobuses exclusivos, vías para autobuses, prioridad en las señales del tránsito, carriles alternos y mejoras en las paradas de autobuses.

B82 SBS South Brooklyn

El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York busca realizar proyectos capitales junto con el corredor **B82 SBS** de South Brooklyn. El trabajo capital será implementado junto con Kings Highway, Flatlands Ave y Pensilvania Ave. Los trabajos planificados mejorarán la accesibilidad a las paradas de autobuses, mejorarán la seguridad de los transeúntes y mejorarán la durabilidad del corredor. Las mejoras incluyen expandir las paradas de autobuses en la franja central, bordillos de autobuses, pisos para buses, expansiones para franjas centrales, decoración de franjas centrales, y veredas altas.

Livingston Street

El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York busca opciones para mejorar la prioridad actual de los autobuses en Livingston Street y mejorar las velocidades y confiabilidad de los autobuses en este importante corredor. Livingston Street tiene actualmente calles para autobuses junto a la acera con dirección al oeste, y calles exclusivas para autobuses con dirección al este. Desafortunadamente, los estacionamientos ilegales y la proliferación de sitios de construcción que obstruyen la calle han llevado al deterioro de la efectividad de las calles exclusivas para autobuses con el tiempo. Como resultado, la velocidad de los autobuses está muy por debajo del promedio en todo el distrito durante gran parte del día. El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York explora actualmente opciones para abordar los desafíos de cumplimiento actuales. Esto podría incluir calles para autobuses separadas físicamente, aceras para abordaje del autobús o vías para autobuses.

Equilibrio en las paradas de autobús

Además de la prioridad de autobuses, otra forma clave para reducir el tiempo de viaje es eliminar ciertas paradas poco espaciadas y poco utilizadas, permitiéndole así a los autobuses avanzar junto con el flujo del tráfico y llevar a los clientes a sus destinos más rápido.

Utilizamos múltiples criterios para evaluar las paradas existentes para el proyecto de plan, como el tipo de ruta (por ejemplo, local frente a limitada; puede obtener más información sobre los tipos de ruta a partir de la página 26), la cantidad de pasajeros, la distancia desde la parada anterior, la proximidad a destinos clave y puntos de transbordo, la población de edad avanzada y la población con discapacidades, las condiciones de las paradas accesibles conforme a la ADA y las condiciones de las paradas existentes (por ejemplo: resguardos, bancos u otros servicios).

Los clientes deben estar seguros de que las propuestas de equilibrio en las paradas de autobús de este plan son proyectos y sus comentarios son importantes para redefinirlos.

Diseñar una red más confiable

Mejorar la confiabilidad es crítico para conservar a los pasajeros actuales y fomentar el uso de los autobuses para más tipos de viajes, pero es también uno de los desafíos más complejos de resolver.

Utilizamos las siguientes estrategias de rediseño de red para mejorar la confiabilidad:

- Evitar las calles estrechas para reducir los cuellos de botella causados por la congestión, el estacionamiento en doble fila u otros usos indebidos del espacio de la vía pública
- Enderezar rutas al eliminar turnos, lo que reduce los retrasos que llevan a brechas en el servicio y aglomeraciones
- Acortar rutas para que los autobuses no queden atrapados en el tráfico al recorrer largas distancias
- Eliminar la redundancia de rutas, especialmente en zonas congestionadas como Downtown Brooklyn, para que los autobuses no se bloqueen entre sí

Expandir la conectividad a lo largo del distrito y la ciudad

Una red de tránsito con una estructura de red suele ser la forma más efectiva de ofrecer conectividad en zonas muy grandes. Con tan solo uno o a veces dos transbordos, alguien puede pasar de cualquier punto a casi cualquier otro dentro de la red. Gran parte de la red de autobuses de Brooklyn ya es una red.

En ciertos lugares, el modelo hub-and-spoke es un diseño de red más efectivo, con muchas rutas que llegan a un terminal y permiten realizar muchos transbordos.

Utilizamos las siguientes estrategias de rediseño de red para expandir la conectividad:

- Cuando sea apropiado, enderezar rutas para crear una estructura de red más potente, especialmente en rutas centrales de alta frecuencia y alta capacidad
- Donde sea apropiado, maximizar los centros de conectividad para permitir transbordos simples y viajes largos
- Crear nuevas conexiones a destinos clave, a menudo cambiando el terminal de una ruta para maximizar las oportunidades de viaje entre diferentes vecindarios
- Crear nuevas conexiones interdistritales entre Brooklyn y Queens

Hacer que viajar en autobús sea más fácil

Una red de autobuses más simple es más fácil de entender y de usar tanto para clientes ya existentes como para potenciales nuevos clientes.

Utilizamos las siguientes estrategias de rediseño de red para ofrecer una mejor experiencia al cliente:

- Simplificar la red al optimizar rutas para que se dirijan relativamente de forma directa a sus destinos
- Eliminar los patrones de ruta difíciles de entender para que los pasajeros sepan con más facilidad hacia dónde va su autobús
- Crear nuevos puntos de transbordo, especialmente en actuales y futuras estaciones de subterráneo con estaciones de subterráneo accesibles conforme a la ADA, y reducir las actuales distancias a pie en los puntos de transbordo
- Expandir la red con frecuencia durante todo el día para que los clientes puedan tomar más autobuses sin tener que memorizar los horarios
- Equilibrar el espacio entre las paradas de autobús, lo que permite que más paradas reciban mejores servicios

Accesibilidad

La flota de autobuses de la ciudad de Nueva York es totalmente accesible para las personas que utilizan dispositivos de movilidad y continúa brindando un servicio seguro y confiable a los clientes con discapacidad, especialmente en los barrios donde no hay estaciones de subterráneo accesibles. Aproximadamente el 19 % de los clientes de los autobuses de Brooklyn son personas mayores o con discapacidad.

Como parte del rediseño de la red de autobuses de Brooklyn, hemos analizado detenidamente las áreas con una alta densidad de residentes con discapacidad, según los datos de la Encuesta de la Comunidad Americana (American Community Survey, ACS) del Censo de los Estados Unidos de 2019. Optimizamos las rutas y expandimos las conexiones a actuales y futuras estaciones de subterráneo accesibles conforme a la ADA y abordamos las brechas en la red de autobuses para ampliar el alcance del transporte público accesible. Además, aplicamos múltiples criterios para evaluar el espaciado de nuestras paradas de autobús desde el punto de vista de la accesibilidad (ver la sección anterior acerca de Equilibrio en las paradas de autobús para más detalles).

El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York está coordinando con la MTA la mejora de la accesibilidad de las paradas de autobús en Brooklyn y en toda la ciudad. El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York puso en marcha un estudio de accesibilidad de las paradas de autobús en toda la ciudad para identificar las paradas que pueden mejorarse, y está trabajando para expandir la instalación de señales de información para pasajeros en tiempo real y refugios de autobuses.

Continuamos aumentando el uso de pantallas de información en tiempo real y mejorar los anuncios digitales en los autobuses para ayudar a los pasajeros con discapacidad visual, auditiva o cognitiva.

Tipos de rutas

Actualmente operamos los siguientes tipos de rutas de autobús: local, limitada, Select Bus Service (SBS) y exprés. Tal como existen en la actualidad, los mapas apenas indican el modelo de servicio que ofrece cada ruta en términos de frecuencia, espaciado entre las paradas y prioridad para los autobuses. Las únicas formas de diferenciar los distintos tipos de rutas y su finalidad son la marca de las rutas SBS, o el color verde y el prefijo "BM" o "X" de las rutas exprés.

Para resolver estos problemas, estamos usando diferentes tipos de rutas codificadas por colores que se propusieron originalmente en el nuevo proyecto de plan de rediseño de la red de autobuses de Queens. Las llamamos locales, limitadas, rápidas, transversales (SBS) y exprés. Cada uno de estos tipos de ruta sirve para un propósito particular con diferentes directrices para el espaciado de las paradas y las frecuencias de servicio. Al mirar un mapa, los clientes podrán determinar rápidamente cómo estas rutas satisfacen sus necesidades. A continuación, examinamos estas nuevas soluciones y describiremos el propósito de cada una de ellas. Para ver cómo se plasman estos conceptos de ruta en la red de autobuses de Brooklyn, consulte el mapa del sistema en el siguiente capítulo.

Etiquetas de ruta

Para las rutas que no sean exprés en el nuevo proyecto de plan, utilizamos las etiquetas "B" o "Q" existentes siempre que ha sido posible. Si una ruta propuesta se parece mucho a una ruta existente, hemos mantenido la etiqueta de la ruta existente. Si una ruta propuesta es demasiado diferente para asignarle una etiqueta existente, le hemos dado un nuevo número "B" o "Q" (por ejemplo, la propuesta **B81**). También observará que algunas etiquetas de rutas existentes no están en este plan. Esto no significa que el servicio se suspenda. Eliminaremos el número de la ruta y, en la mayoría de los casos, se sustituirá por otra etiqueta de ruta "B" o "Q" existente o una nueva.

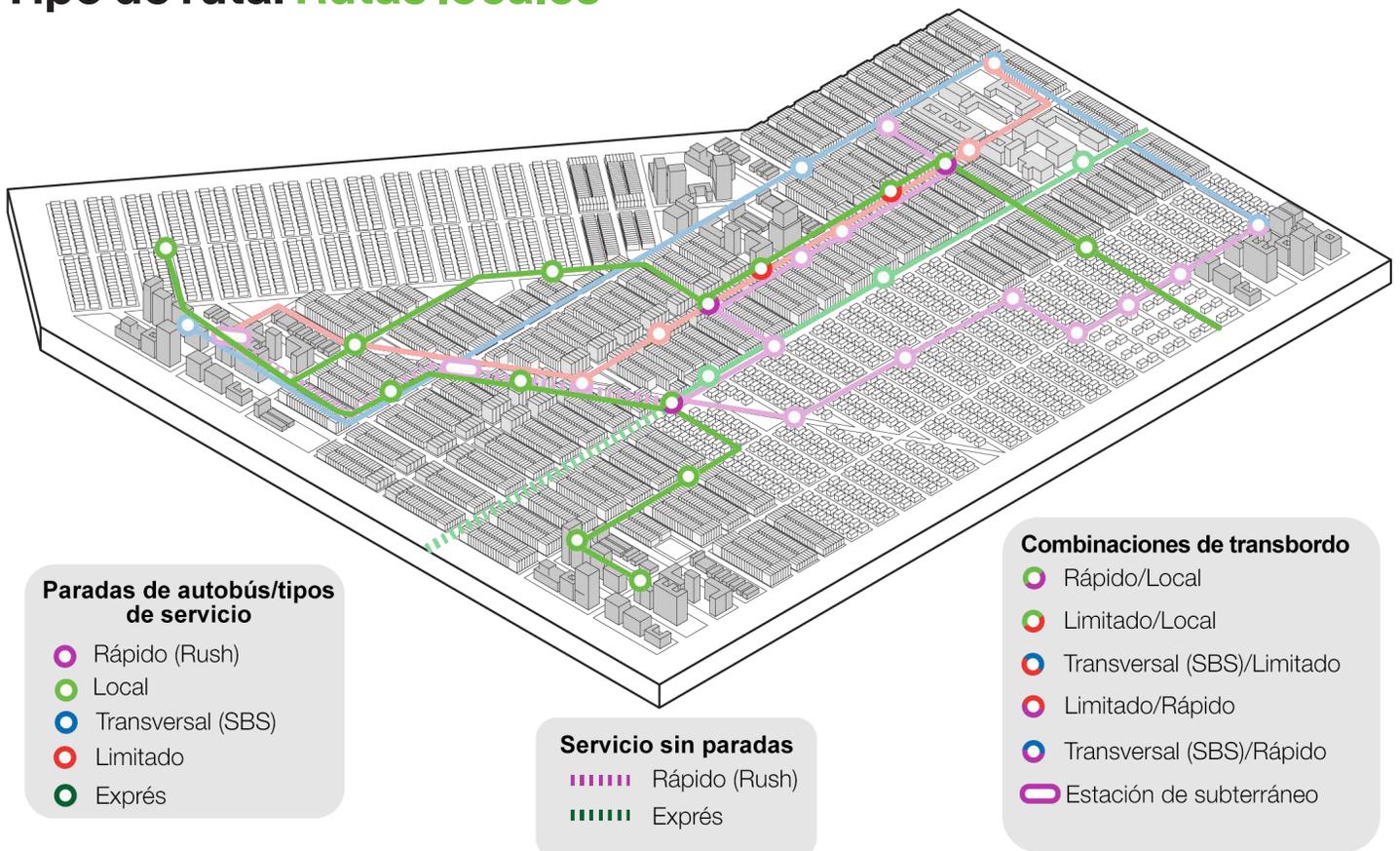
Para las rutas exprés del proyecto de plan, continuamos el proceso de rediseño de red reciente en Staten Island y Queens, y reemplazamos la etiqueta "X" por "BM". Estas etiquetas "BM" ayudan a los clientes de Manhattan a identificar el destino final de la ruta exprés en el distrito. Además, le asignamos a cada variante existente un número de ruta diferente para ayudar a los clientes a entender la red. Los servicios de la zona Downtown solo en horas pico ahora tienen un número de un solo dígito (por ejemplo, el propuesto **BM1**), los servicios de la zona Midtown solo en horas pico ahora tienen un número que empieza con "3" (por ejemplo, el propuesto **BM31**), y las variantes de las zonas Downtown y Midtown fuera de las horas pico tienen una "c" después del número (por ejemplo, el propuesto **BM1c**).



CUATRO TIPOS DE RUTAS PARA EL SERVICIO DE AUTOBÚS LOCAL

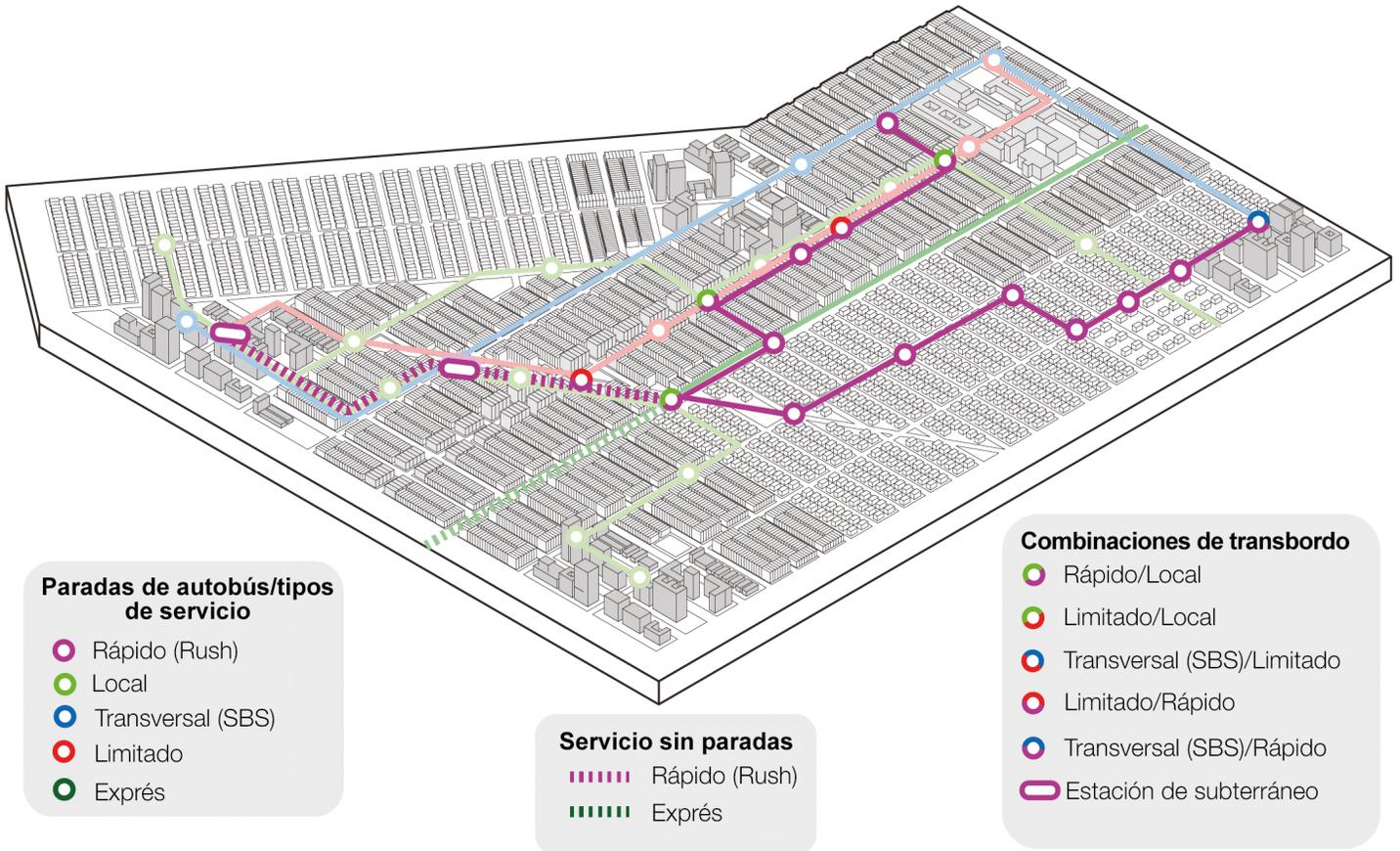
La siguiente sección muestra cuatro tipos de rutas de autobús local utilizadas en el rediseño de la red. Cada uno de estos tipos de ruta sirve para un propósito particular con diferentes directrices para el espaciamiento de las paradas y las frecuencias de servicio. Cada una se identifica con un color específico.

Tipo de ruta: **Rutas locales**



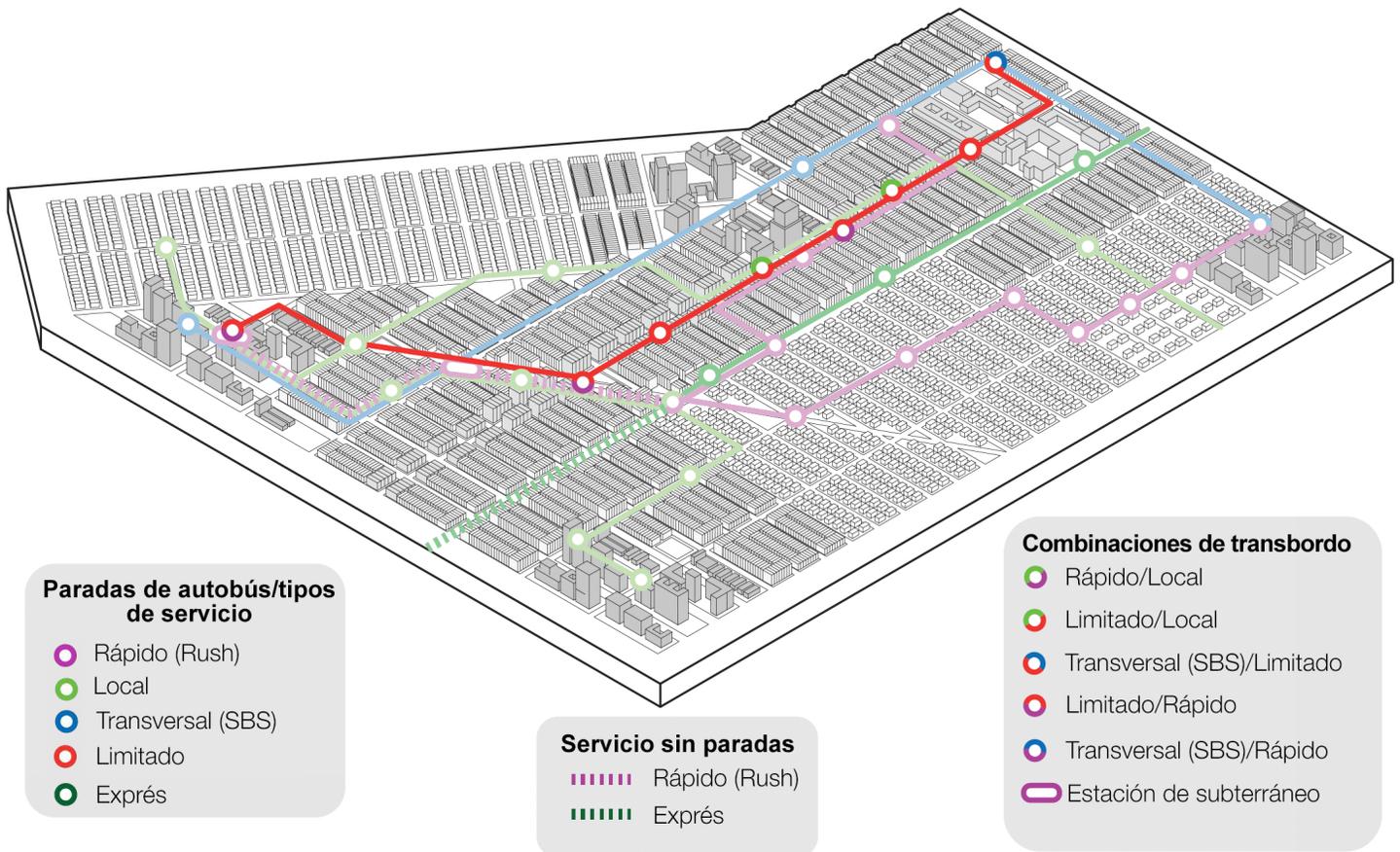
El propósito de las rutas locales es el de conectar los vecindarios locales, los centros de tránsito clave y los destinos importantes. Para reconocer fácilmente estas rutas en un mapa, se muestran en color verde. Las frecuencias de los servicios suelen depender de la demanda de los pasajeros. La distancia promedio entre las paradas en las rutas locales es de aproximadamente 1,000 y 1,320 pies (1/4 de milla).

Tipo de ruta: Rutas rápidas (Rush)



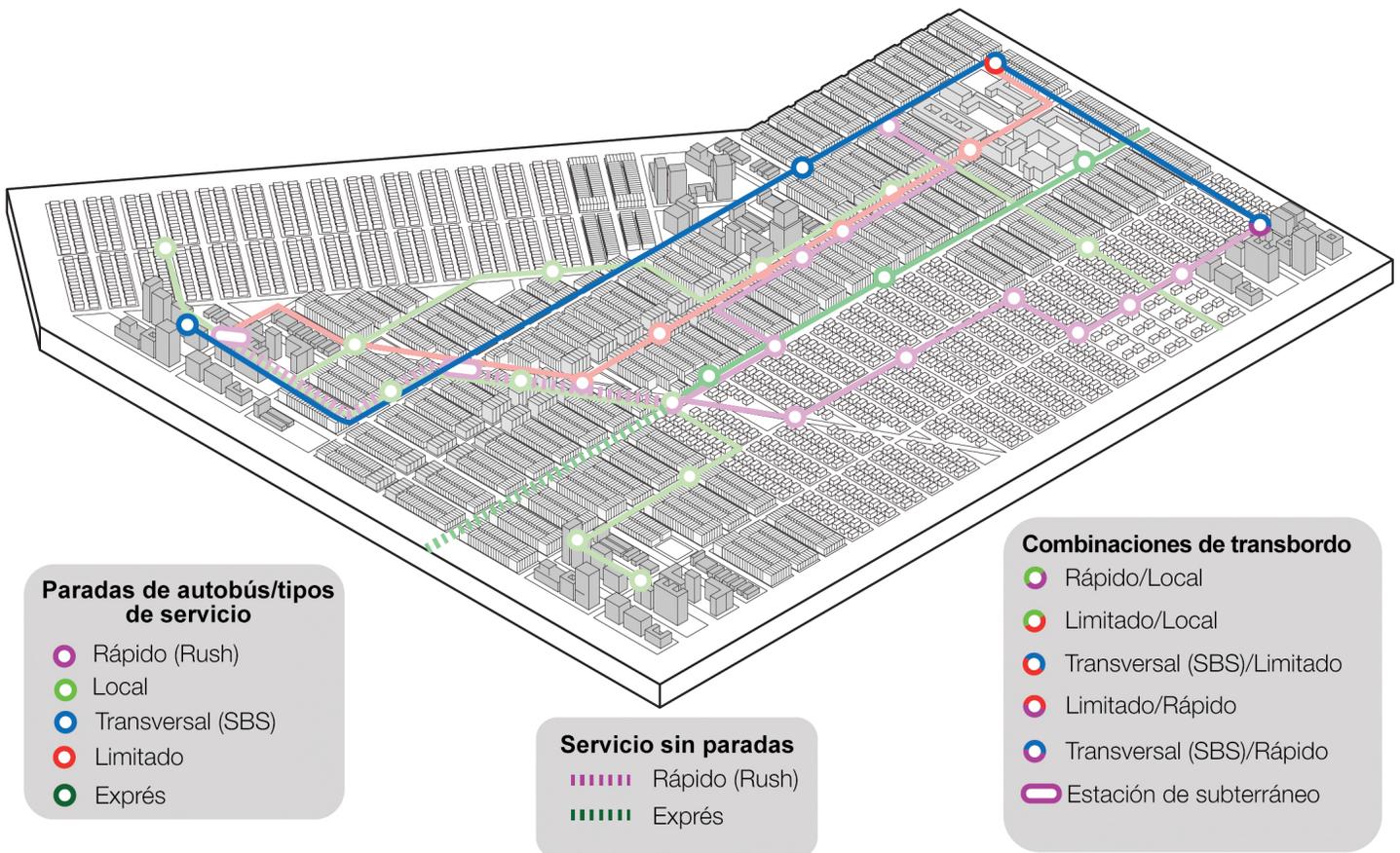
El propósito de las rutas rápidas es el de conectar rápidamente los vecindarios de los distritos de la periferia con las estaciones de subterráneo. Para reconocer fácilmente estas rutas en un mapa, se muestran en color púrpura. Estas rutas recogen pasajeros a nivel local y luego viajan lo más rápido posible hacia el subterráneo, deteniéndose solo en los principales puntos de transbordo y destinos clave. A lo largo de estos tramos sin paradas, las rutas rápidas tienen un servicio subyacente de rutas locales. Estas rutas suelen ser más frecuentes en las horas pico de la mañana y de la tarde de los días laborables. La distancia promedio entre las paradas en las rutas rápidas es de aproximadamente 1/4 de milla (1,320 pies) en los vecindarios locales donde prestan servicio, y aproximadamente 1/3 de milla o más en la porción sin paradas de la ruta de camino al subterráneo.

Tipo de ruta: **Rutas limitadas**



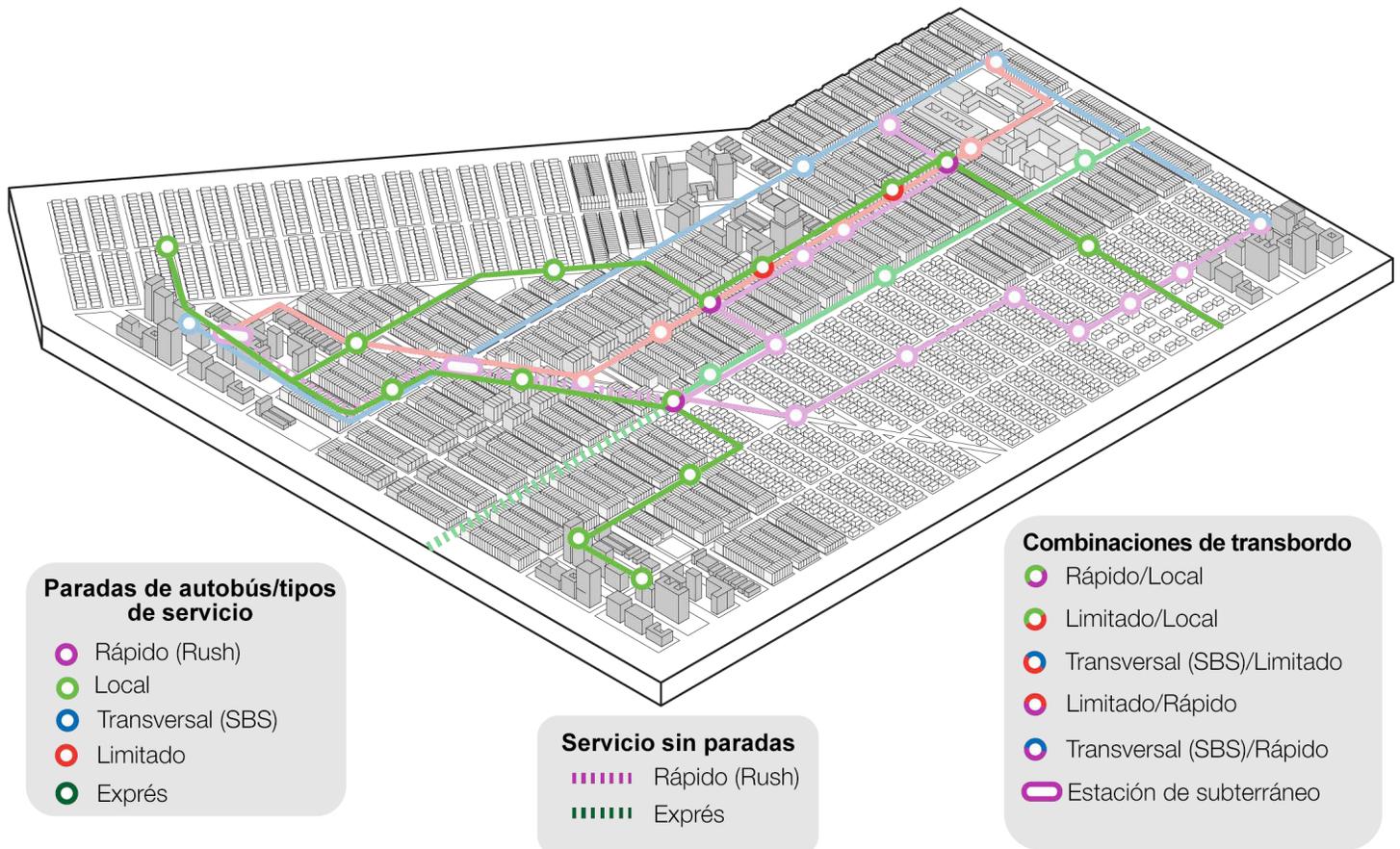
El propósito de las rutas limitadas es el de brindar servicio a los corredores de alta afluencia de público y alta densidad, y conectar rápidamente a través de la ciudad. Se combinan con rutas transversales (SBS) para formar una red central de alta frecuencia. Para reconocer fácilmente estas rutas en un mapa, se muestran en color rojo. Estas rutas tienen un espacio entre paradas ligeramente más amplio que las rutas locales, pero no tan amplio como las rutas transversales (SBS), con paradas situadas en lugares de gran afluencia y en puntos de transbordo y destinos clave. En la mayoría de las rutas, el servicio es frecuente durante todo el día (entre las 6:00 a.m. y las 8:00 p.m. en los días laborables). La distancia promedio entre las paradas de las rutas limitadas es aproximadamente de 1/3 de milla o más.

Tipo de ruta: Rutas transversales (SBS)



El propósito de las rutas transversales (SBS) es el de conectar a través de la ciudad lo más rápido posible varios destinos importantes, ofreciendo servicio en corredores de alta afluencia de público y alta densidad. Para reconocer fácilmente estas rutas en un mapa, se muestran en color azul. Estas rutas tienen la mayor distancia entre las paradas de autobús y tienen servicio frecuente durante todo el día (entre las 6:00 a.m. y las 8:00 p.m. en días laborables). Combinadas con las rutas limitadas, forman una red central de alta frecuencia. La distancia promedio entre las paradas de las rutas transversales (SBS) es de aproximadamente 1/2 milla (2,640 pies).

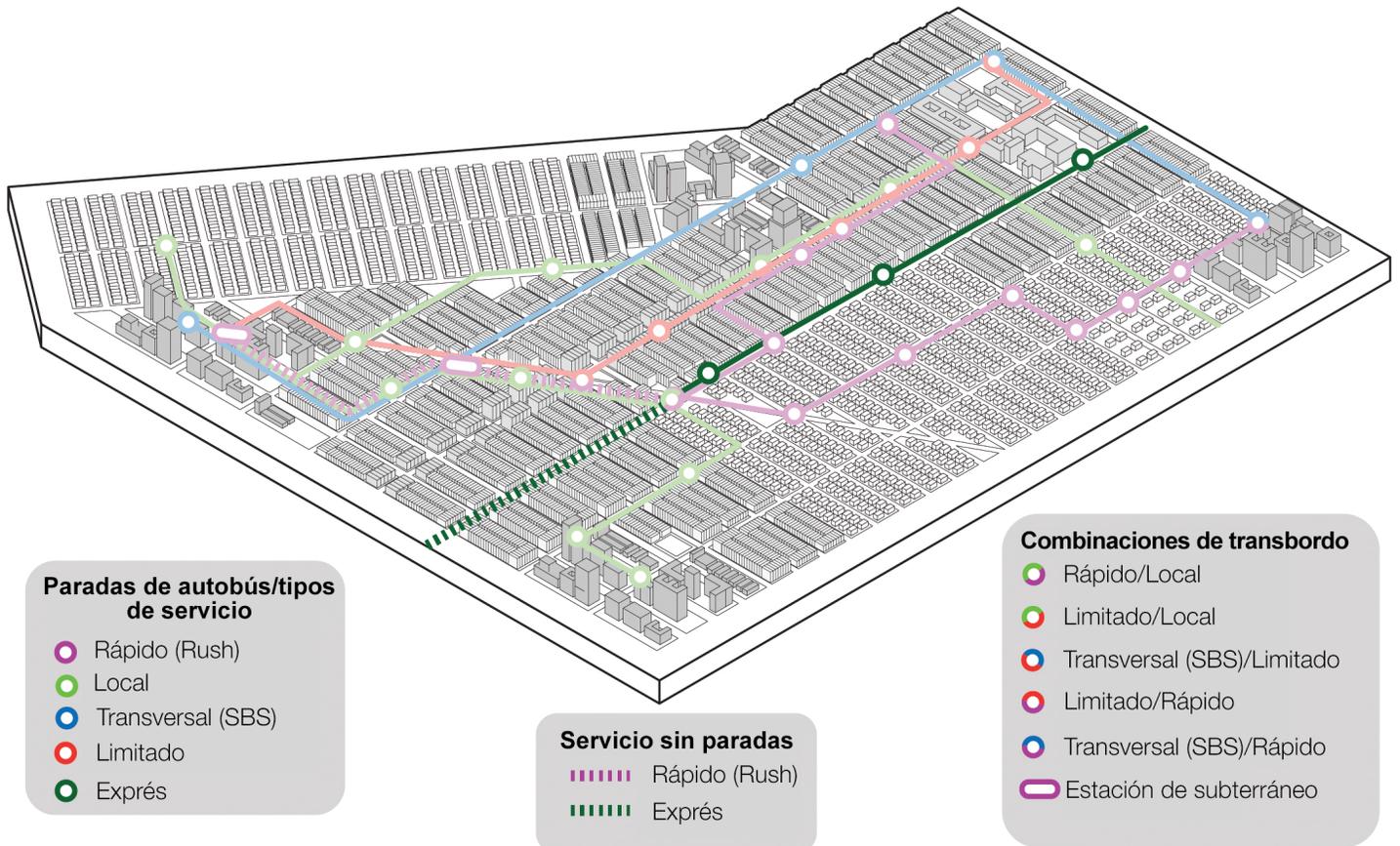
CREACIÓN DE UNA NUEVA RED LOCAL INTEGRADA CON MEJORES TIPOS DE RUTAS



Utilizando estos diferentes conceptos de servicio, construimos una red integrada para satisfacer las diferentes necesidades de nuestros clientes de Brooklyn. Algunos servicios atraviesan corredores largos y rectos, conectando varios centros de actividades a lo largo del camino, mientras que otros servicios son más adecuados para conectar los vecindarios con los principales destinos.

Esta combinación crea una red que funciona mejor en su conjunto y abre nuevas oportunidades a los residentes y trabajadores de Brooklyn.

Tipo de ruta: Rutas exprés



El propósito de las rutas exprés es el de conectar los vecindarios de los distritos exteriores con el distrito comercial central de Manhattan con un viaje de un solo asiento por la autopista. Las rutas exprés utilizan autobuses de línea y tienen una tarifa más alta que las rutas locales debido a la mayor distancia que recorren y al mayor costo operativo. En este plan, mostramos las rutas exprés en tres colores diferentes, cada una basada en su destino en Manhattan: naranja para Downtown, púrpura para Midtown, y verde oscuro para Midtown vía Downtown. Estas rutas ofrecen en su mayoría un servicio en hora pico con una frecuencia basada en la demanda de pasajeros. La distancia promedio entre las paradas de las rutas exprés es de aproximadamente 1/3 de milla (1,760 pies) en los vecindarios locales donde prestan servicio y en Manhattan, excluyendo los tramos sin paradas de la ruta en la autopista.

OTROS ESFUERZOS QUE APOYAN EL REDISEÑO DE LA RED DE AUTOBUSES DE BROOKLYN

La MTA y sus agencias asociadas tienen muchos otros proyectos en curso para mejorar el servicio de autobuses en Brooklyn y más lugares, además del rediseño de la red de autobuses.

Colaboración con el Departamento de Policía de Nueva York para el cumplimiento de las normas de tránsito

- Seguimos colaborando estrechamente con el Departamento de Policía de la Ciudad de Nueva York (New York City Police Department, NYPD) para ampliar el cumplimiento de las normas de tránsito en los carriles para autobuses y reducir los casos de vehículos estacionados en doble fila que bloquean los carriles para autobuses y retrasan el servicio.
- Nos hemos comprometido a ampliar la iniciativa de aplicación automática del carril para autobuses (Automatic Bus Lane Enforcement, ABLE), que utiliza cámaras para hacer cumplir las normas relacionadas con el carril para autobuses.
- Trabajaremos con el Departamento de Policía y con el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York para desplegar agentes de control del tránsito para seguir abordando estos problemas.

Subida de pasajeros al autobús más rápida con OMNY

El nuevo sistema de pago de tarifas de la MTA, OMNY, ayudará a agilizar la subida de pasajeros a los autobuses:

- En primer lugar, se instalaron lectores sin contacto en todos los autobuses para agilizar el proceso de subida a fin de que los autobuses pasen menos tiempo esperando en las paradas.
- En segundo lugar, con el uso en aumento de OMNY, podremos implementar el ingreso por todas las puertas.
- Para obtener más información sobre las ventajas de OMNY, visite <https://omny.info>.



Implementamos la limitación de tarifas el 28 de febrero de 2022. Los clientes que paguen sus tarifas 12 veces con un toque (\$33) durante la semana con OMNY recibirán automáticamente viajes gratuitos ilimitados por el resto de la semana (de lunes a domingo).

- **La limitación de tarifa hace que el pago de las tarifas sea más equitativo en todo el sistema y apoya el rediseño de la red de autobuses al mejorar la libertad de los clientes para viajar por todo el sistema sin tener que preocuparse por pagar tarifas adicionales.**
- **Para obtener más información sobre el programa piloto de límite de tarifas, visite <https://new.mta.info/fares/fare-capping-pilot-program>.**

Programa de Peaje del Distrito Comercial Central

- La implementación del Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (Central Business District, CBD), en el que se cobra a los vehículos al entrar o permanecer en el CBD de Manhattan, será una forma eficaz de reducir la congestión en la ciudad y de instar a los residentes y empleados de Brooklyn a buscar medios de transporte alternativos al vehículo privado.
- El programa de peaje del CBD también proporcionará a la MTA una nueva fuente de ingresos que ayudará a abordar problemas presupuestarios y aumentará la inversión de capital en el servicio de autobuses.
- Asimismo, como se disuadirá a la gente de conducir hacia y desde el Distrito Comercial Central, la congestión disminuirá y la velocidad y confiabilidad de los autobuses aumentará.
- [Visite https://new.mta.info/CBDTP](https://new.mta.info/CBDTP) para más información.

Programa de Capital de la MTA para 2020-2024

El Programa de Capital de la MTA para 2020-2024 incluye \$54.8 mil millones de inversiones en la región de la ciudad de Nueva York, muchas de las cuales mejorarán el servicio de autobuses y apoyarán el rediseño de la red.

Si bien más de un 82 % del Programa de Capital está dedicado a la infraestructura central existente de la MTA, buscar estratégicamente proyectos de expansión es clave para cumplir con nuevas necesidades y abordar inequidades de transporte históricas.

Las principales prioridades del Plan de Capital para 2020-2024 son las siguientes:

- Actualizar las estaciones y mejorar la accesibilidad
- Invertir en nuevos autobuses y vagones
- Modernizar las señales de las líneas de subterráneos y trenes de cercanía más concurridas
- Construir los megaproyectos de la región
- Mantener los puentes y los túneles en buen estado de funcionamiento
- Mantener las demás infraestructuras de la MTA en buen estado de funcionamiento

Visite <https://new.mta.info/capital/2020CapitalProgram> para obtener más información.

4. PRESENTAMOS LA NUEVA RED

- Red de autobuses propuesta
- Mejoras en las rutas y beneficios para los clientes
- Cómo hacer comentarios

Red local de autobuses propuesta



Presentamos la nueva red

Resumen de los cambios propuestos en la red local de autobuses

Proponemos una red local de autobuses rediseñada con 69 rutas³. A cada ruta se le ha asignado uno de los cuatro tipos de ruta diferentes descritos en la sección anterior y se desglosan de la siguiente manera:

54 rutas locales
3 rutas rápidas (Rush)
7 rutas limitadas
5 rutas transversales (SBS)

Aunque muchas rutas del proyecto de plan deberían resultarle familiares, la mayoría de ellas tienen algún tipo de cambio propuesto. El alcance de estos cambios propuestos varía por ruta. Algunas rutas se extienden, otras se reajustan para dar servicio a otras calles, otras se acortan, otras se combinan con otras rutas, otras son rutas nuevas y otras solo tienen cambios de paradas propuestos. En especial, el proyecto de plan contiene:

- **9 rutas nuevas**
- **15 rutas con un cambio menor en la ruta**
- **7 rutas con un cambio importante en la ruta**
- **7 rutas extendidas**
- **8 rutas acortadas**
- **3 rutas extendidas en un extremo, acortadas en el otro**
- **4 rutas con ramificaciones**
- **14 rutas con cambios de parada solamente**
- **2 rutas sin cambios de ruta ni de paradas**

Para contextualizar, también mostraremos siete rutas adicionales que se consideran parte del proyecto de rediseño de red de autobuses de Queens, pero que operan dentro de las fronteras de Brooklyn. De estas, dos son rutas locales, una es una ruta rápida (Rush), dos son rutas limitadas, y dos son rutas transversales (SBS).

³Las 69 rutas de la red incluyen a todas las rutas analizadas por el equipo del proyecto de rediseño de red de autobuses de Brooklyn de la MTA. Esto incluye 5 rutas "Q" que son parte del departamento de autobuses de la división de Brooklyn de la MTA: Q24, Q54, Q55, Q56, Q59. La ruta Q58 no está incluida. Si bien es una ruta de la división de Brooklyn, su rediseño fue realizado únicamente por el equipo del proyecto de rediseño de red de autobuses de Queens. Sin embargo, en este informe mostraremos información sobre la ruta Q58 y seis rutas adicionales del rediseño de la red de autobuses de Queens para contextualizar.

MEJORAS EN LAS RUTAS Y BENEFICIOS PARA LOS CLIENTES

Cada uno de estos cambios de ruta fue propuesto para responder a una o más prioridades de los clientes (servicio frecuente, viajes más rápidos, servicio confiable, mejores conexiones y facilidad de uso). Para abordar estas prioridades, usamos diferentes estrategias de rediseño de la red globalmente reconocidas, que se describen a continuación. La siguiente tabla resume las mejoras propuestas para cada ruta.

Trazado más directo: la ruta es más recta, con menos giros

Nuevas conexiones: la ruta crea nuevas conexiones con estaciones del subterráneo, otras rutas de autobús, Long Island Rail Road (LIRR) o destinos clave

Mejora en la distancia entre paradas: la ruta tiene menos paradas, lo que genera un servicio más rápido y confiable

Mejora en la frecuencia: la ruta tiene un aumento de frecuencia propuesto, al menos en un periodo de tiempo

Menos patrones de ruta: la ruta tiene menos variaciones o ramificaciones (por ejemplo, la **B41** propuesta solo serviría a Kings Plaza, mientras que la **B40** propuesta solo serviría a Avenue N/Veterans Avenue)

Evita las calles estrechas: la ruta evita las calles estrechas con problemas conocidos, como el estacionamiento en doble fila

Mejoras en el acceso conforme a la ADA: la ruta ahora opera en una actual o futura estación de subterráneo accesibles conforme a la ADA

Corredor prioritario: la ruta opera en uno de los corredores clave identificados por el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York en el que se aplicarían tratamientos de calles con prioridad para los autobuses

Presentamos la nueva red

Resumen de mejoras en las rutas

Ruta propuesta	Rutas más directas	Nuevas conexiones	Mejora en la distancia entre paradas	Mejora en la frecuencia	Menos patrones de ruta	Evita las calles estrechas	Mejoras en el acceso conforme a la ADA	Corredor prioritario
B1			X					
B3			X					
B4	X		X				X	X
B5 LTD	X	X	X			X		X
B6	X		X			X		X
B6 LTD	X		X			X		X
B7		X	X					
B8	X		X	X				X
B9			X	X				X
B10 LTD	X	X	X			X	X	X
B11	X		X					X
B12			X	X				X
B13	X	X	X	X		X		
B14		X	X	X			X	X
B15	X	X			X			X
B16	X	X	X	X		X	X	X
B17	X		X	X	X	X		X
B20 Rush	X		X	X	X	X		X
B25			X					X
B26 Rush	X	X	X	X			X	X
B27			X					X
B31			X					
B35		X	X	X	X			X
B36			X					X
B37			X					
B38			X		X	X		X
B39								
B40 Rush			X					X
B41	X		X		X			X
B41 XT	X		X		X			X
B42			X					X
B43			X					X
B44	X		X	X				X
B44 SBS		X	X	X			X	X
B45		X	X			X		X
B46			X					X
B46 SBS				X				X

XT hace referencia a una ruta transversal (ver página 29)

Presentamos la nueva red

Resumen de mejoras en las rutas continuación

Ruta propuesta	Rutas más directas	Nuevas conexiones	Mejora en la distancia entre paradas	Mejora en la frecuencia	Menos patrones de ruta	Evita las calles estrechas	Mejoras en el acceso conforme a la ADA	Corredor prioritario
B47	X		X					X
B48		X	X					X
B49		X	X	X	X	X	X	X
B52	X		X					X
B53		X	X			X	X	
B54			X					
B55 XT		X	X				X	X
B57 LTD	X	X	X	X		X	X	X
B60		X	X				X	X
B61	X		X			X		X
B62 LTD	X	X	X	X		X		X
B63			X					X
B64	X	X	X	X			X	
B65		X	X			X	X	X
B66		X	X			X	X	X
B67			X		X	X		X
B68		X	X					X
B69		X	X				X	X
B70			X	X			X	
B74			X					
B76	X	X	X			X	X	X
B81		X	X				X	X
B82	X		X	X				X
B82 SBS			X	X				X
B83	X		X	X				X
B100			X	X				
B103 LTD		X			X		X	X
Q24			X					X
Q54 LTD	X		X	X				
Q55		X	X				X	
Q56			X					X
Q59	X	X	X	X		X		

XT hace referencia a una ruta transversal (ver página 29)

Cambios propuestos en las frecuencias para una mejor red con servicio frecuente durante todo el día

Además de los cambios en los trazados, también proponemos cambios en las frecuencias y tramos de toda la red de autobuses. Algunos de estos cambios se proponen para complementar cambios en los trazados. Otros se proponen para crear una mejor red con servicio frecuente durante todo el día que ofrezca a los clientes más libertad para viajar por el distrito sin tener que mirar el horario. Además, los cuatro tipos de ruta propuestos facilitan a los clientes la comprensión de la frecuencia de su ruta en función de su color.

La tabla de la página siguiente resume los cambios de frecuencia y tramos en días laborables que proponemos por ruta. La tabla muestra los intervalos promedio en minutos en la dirección con mayor tránsito que los clientes deberían esperar durante los distintos periodos de tiempo en días laborables. Los intervalos verdes son un aumento en comparación a la red existente, y los amarillos son una reducción. Los aumentos y reducciones de los tramos también aparecen en verde y amarillo. Las rutas nuevas aparecen en azul. Los cambios de frecuencia y tramos propuestos para los sábados y domingos se encuentran en las páginas de la 470 a la 473. Las frecuencias y tramos de las rutas existentes se encuentran en las páginas de la 475 a la 480. Como recordatorio, el próximo plan final propuesto mostrará horarios más detallados una vez que hayamos recibido los comentarios del público sobre este plan.



Presentamos la nueva red

Cambios en frecuencias y tramos propuestos

Rutas locales (solo en días laborables)

Ruta propuesta	Horarios de servicio	Horas pico en la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 1:59 p.m.	Horas pico en la tarde 2:00 p.m. a 5:59 p.m.	Temprano por la noche 6:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B1	24 horas	6	7	6	10	18
B3	24 horas	6	9	8	8	15
B4	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	14	24	16	30	30
B5 LTD	6:00 a.m. - 12:00 a.m.	10	12	10	10	15
B6	24 horas	8	9	7	9	9
B6 LTD	4:30 a.m. - 10:30 p.m.	10	12	10	10	15
B7	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	10	19	14	12	28
B8	24 horas	7	10	8	8	14
B9	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	6	9	8	10	28
B10 LTD	6:00 a.m. - 8:00 p.m.	10	12	10	15	-
B11	4:00 a.m. - 1:00 a.m.	7	10	8	9	22
B12	24 horas	10	12	10	15	15
B13	24 horas	10	14	9	11	20
B14	24 horas	12	15	11	12	21
B15	24 horas	9	9	9	10	13
B16	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	6	15	9	15	30
B17	24 horas	6	9	7	5	9
B20 Rush	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	7	10	8	8	17
B25	24 horas	10	9	8	10	23
B26 Rush	24 horas	8	10	8	10	17
B27	4:00 a.m. - 1:00 a.m.	14	18	14	14	29
B31	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	10	27	16	11	20
B35	24 horas	10	12	10	10	11
B36	24 horas	6	10	7	8	18
B37	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	20	22	20	20	28
B38	24 horas	3	4	4	5	12
B39	7:00 a.m. - 9:30 p.m.	30	30	30	30	45
B40 Rush	24 horas	10	15	10	12	20
B41	24 horas	8	10	8	10	20
B41 XT	6:00 a.m. - 9:30 p.m.	8	10	8	10	20
B42	24 horas	5	10	8	7	10
B43	24 horas	8	15	12	10	16
B44	24 horas	7	8	7	8	11
B44 SBS	5:30 a.m. - 11:00 p.m.	5	8	6	7	10
B45	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	12	15	11	14	24

XT hace referencia a una ruta transversal (ver página 29)

- Aumento de la frecuencia o del tramo propuesto
- Disminución de la frecuencia o del intervalo propuestala frecuencia o del tramo propuesto
- Nueva ruta / nueva frecuencia y tramo propuestos

Presentamos la nueva red

Cambios en frecuencias y tramos propuestos

Rutas locales (solo en días laborables)

Ruta propuesta	Horarios de servicio	Horas pico en la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 1:59 p.m.	Horas pico en la tarde 2:00 p.m. a 5:59 p.m.	Temprano por la noche 6:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B46	24 horas	4	8	7	7	9
B46 SBS	5:30 a.m. - 10:30 p.m.	3	7	5	5	8
B47	24 horas	7	14	10	11	18
B48	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	13	20	20	20	28
B49	24 horas	7	9	8	10	15
B52	24 horas	6	8	8	8	18
B53	24 horas	14	20	15	18	25
B54	24 horas	9	10	8	8	16
B55 XT	24 horas	7	10	7	8	12
B57 LTD	24 horas	10	10	10	10	25
B60	24 horas	9	13	10	15	20
B61	24 horas	11	12	11	11	21
B62 LTD	24 horas	8	10	10	10	20
B63	24 horas	11	12	8	16	23
B64	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	12	15	12	15	20
B65	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	14	15	14	15	23
B66	24 horas	15	20	14	17	30
B67	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	12	22	11	21	30
B68	4:00 a.m. - 2:30 a.m.	8	9	8	9	23
B69	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	11	23	14	23	25
B70	4:30 a.m. - 2:00 a.m.	10	16	12	14	28
B74	5:00 a.m. a 11:00 p.m.	9	14	8	8	24
B76	6:00 a.m. - 9:00 p.m. 3:00 p.m. - 8:00 p.m.	10	-	10	12	-
B81	5:30 a.m. - 1:00 a.m.	10	14	9	12	28
B82	24 horas	9	11	9	11	13
B82 SBS	4:30 a.m. - 11:00 p.m.	7	10	9	10	24
B83	24 horas	7	8	8	8	17
B100	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	6	15	7	7	20
B103 LTD	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	3	7	4	5	12
Q24	24 horas	8	13	11	14	23
Q54 LTD	24 horas	8	10	8	10	19
Q55	24 horas	7	15	10	11	16
Q56	24 horas	10	12	12	16	23
Q59	24 horas	11	15	12	12	23

XT hace referencia a una ruta transversal (ver página 29)

 Aumento de la frecuencia o del tramo propuesto

 Disminución de la frecuencia o del intervalo propuesto

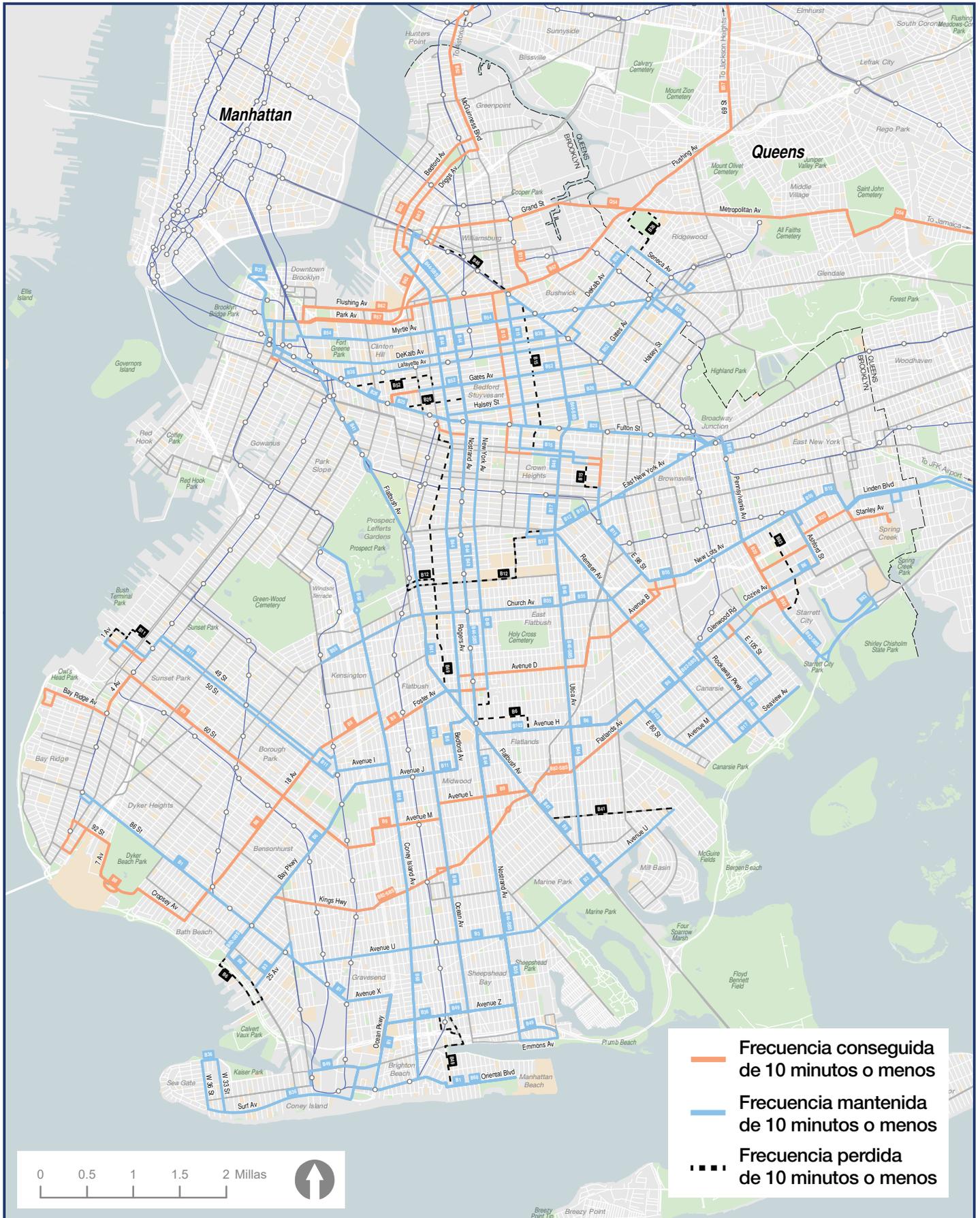
 Nueva ruta / nueva frecuencia y tramo propuestos

Presentamos la nueva red

La red propuesta incluye un aumento de cinco rutas que operan frecuentemente todo el día, pasando cada 10 minutos o menos entre las 6:00 a.m. y las 8:00 p.m. en días laborables, con un total de 31 rutas en Brooklyn. La red frecuente existente que opera todo el día ya cubre gran parte del distrito, y provee acceso dentro de 1/4 de milla para un 77 % de los residentes de Brooklyn. La red frecuente propuesta con operación todo el día añade estratégicamente rutas en otras áreas de alta afluencia de público, incluyendo rutas transversales en South Brooklyn y rutas interdistritales hacia Queens. Ochenta y siete por ciento de los residentes de Brooklyn tendrían acceso dentro de 1/4 de milla de la red frecuente propuesta con operación todo el día, un aumento de un 10 % o aproximadamente 244,000 residentes. Debido principalmente a cambios de rutas desarrollados como parte del proyecto de plan, ciertas calles ya no tendrían servicio frecuente con operación todo el día, como se refleja en el mapa de la siguiente página.



Red frecuente propuesta con operación todo el día



Presentamos la nueva red



Rutas propuestas con aumentos en la frecuencia

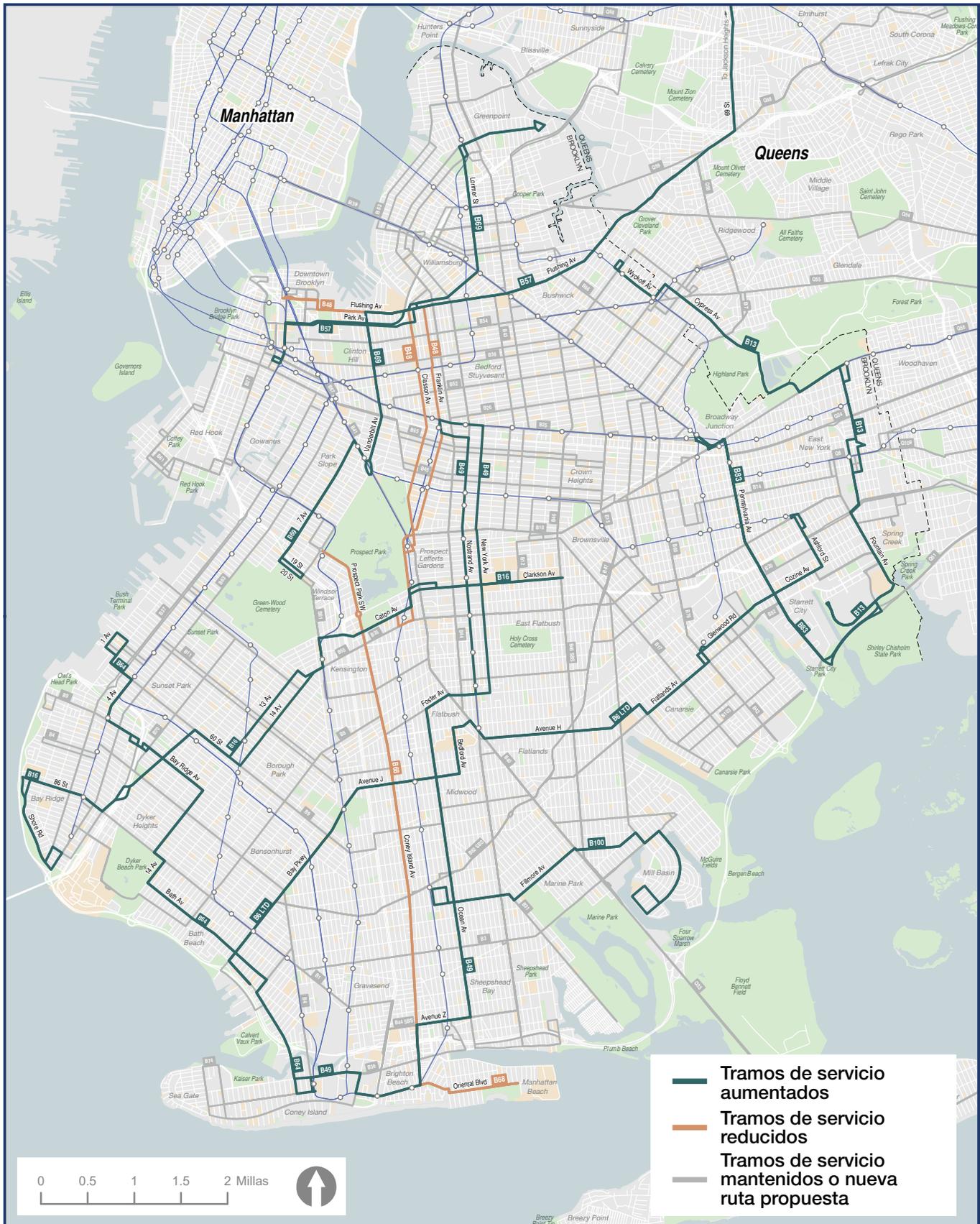
La red propuesta incluye 24 rutas con mejoras en la frecuencia en al menos un periodo de tiempo. Estas rutas se extienden por gran parte del distrito e incluyen muchas rutas interdistritales hacia Queens.



Cambios de tramos propuestos

La red propuesta incluye nueve rutas con aumentos en sus tramos y dos rutas con reducciones.

Algunas rutas con aumentos en sus tramos ofrecen servicio adicional nocturno para hospitales de Brooklyn.



Red nocturna propuesta

La red propuesta incluye seis rutas adicionales con servicio de noche comparado a la red existente. Esto incluye un nuevo servicio de noche de cuatro rutas existentes (**B13, B49, B57, B83**), servicio nocturno de cuatro rutas nuevas (**B40 Rush, B53, B55 transversal, B66**), y la discontinuación del servicio de noche de dos rutas existentes (**B48, B68**).



Mejora de los viajes interdistritales

Una de las prioridades de los clientes para el rediseño de la red de autobuses es crear mejores conexiones. Esto incluye la mejora de las conexiones de autobús entre Brooklyn y Queens. En el proyecto de plan, hemos propuesto nuevos patrones de rutas que ofrecen varias conexiones directas entre los dos distritos. Trabajamos íntimamente con el equipo de rediseño de la red de autobuses de Queens para coordinar las propuestas de mejora del servicio interdistrital.

Nota: *Sobre el servicio interdistrital entre Queens y Brooklyn y el proceso de rediseño de la red de autobuses*

El servicio interdistrital es exactamente lo que parece: un servicio de autobús que puede llevar a un cliente de un distrito a otro sin un transbordo a otra ruta o medio. Como cualquier neoyorquino sabe, Brooklyn comparte terreno con Queens y, a menudo, hemos oído que viajar en autobús entre los dos distritos es difícil. Para solucionar este problema, los equipos de rediseño de la red de autobuses de Brooklyn y Queens han realizado un esfuerzo concertado para mejorar los viajes en autobús entre estos dos distritos. En esta propuesta, compartimos estas rutas interdistritales mejoradas entre Brooklyn y Queens. Como estos cambios afectarán a los pasajeros de Brooklyn y Queens, ya estaban incluidos en el nuevo proyecto de plan de rediseño de Queens de marzo de 2022. Le daremos a los usuarios de ambos distritos la oportunidad de sopesar estas nuevas conexiones. Estas propuestas de rutas deberían considerarse como proyectos y están diseñadas para que los clientes de Brooklyn y Queens hayan tenido la oportunidad de expresar sus opiniones como parte de ambos proyectos de plan. Los comentarios que recibamos serán revisados y usados para fortalecer las propuestas en este proceso iterativo.

Instamos a los clientes a enviar sus comentarios a través de nuestro portal de comentarios o a través de Remix. En la siguiente sección se ofrece más información sobre cómo hacer comentarios.

Mapa de rutas interdistritales entre Brooklyn y Queens



Resumen de los cambios propuestos en la red exprés de autobuses

La red exprés de autobuses ha sido rediseñada para ajustarse mejor a los patrones de uso existentes, eliminar partes infrautilizadas de la red y proporcionar nuevas oportunidades de acceso desde diferentes partes de Brooklyn a Manhattan. Aunque la mayoría de las rutas exprés propuestas pueden resultar familiares, en algunas se han propuesto cambios para ofrecer un servicio más directo y eficiente hacia y desde Manhattan.

Para las rutas exprés del proyecto de plan, continuamos el proceso de rediseño de red reciente en Staten Island y Queens, y reemplazamos la etiqueta "X" por "BM". Estas etiquetas "BM" ayudan a los clientes de Manhattan a identificar el destino final de la ruta exprés en el distrito. Además, le asignamos a cada variante existente un número de ruta diferente para ayudar a los clientes a entender la red. Los servicios de la zona Downtown solo en horas pico ahora tienen un número de un solo dígito (por ejemplo, el propuesto **BM1**), los servicios de la zona Midtown solo en horas pico ahora tienen un número que empieza con "3" (por ejemplo, el propuesto **BM31**), y las variantes de las zonas Downtown y Midtown fuera de las horas pico tienen una "c" después del número (por ejemplo, el propuesto **BM1c**).

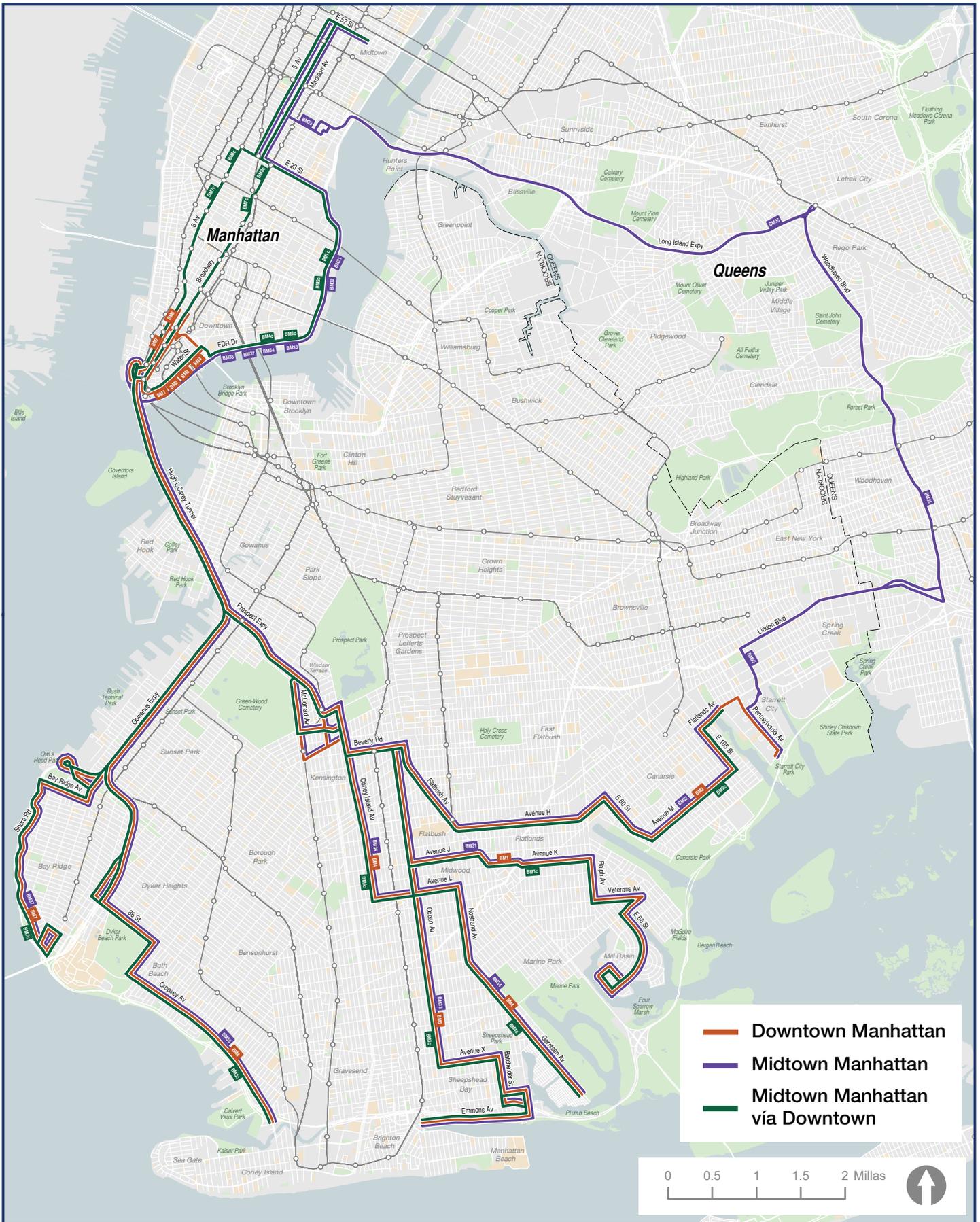
Debido al cambio en la numeración de esta ruta, proponemos un total de 19 rutas exprés en lugar de las nueve existentes. Aunque muchas rutas del proyecto de plan deberían resultarle familiares a pesar del nuevo sistema de numeración, la mayoría de ellas tienen algún tipo de cambio propuesto. El alcance de estos cambios propuestos varía por ruta. Algunas rutas se reajustan para dar servicio a otras calles, otras se acortan y otras solo tienen cambios de paradas propuestos.

Las rutas del mapa exprés están codificadas por colores según su destino en Manhattan para mejorar la legibilidad y la facilidad de uso: naranja para Downtown, púrpura para Midtown y verde oscuro para Midtown vía Downtown.

Cambios propuestos en la frecuencia de las rutas exprés

También proponemos cambios en las frecuencias y en los tramos de servicio de las rutas exprés. Mientras que algunas rutas exprés operan cerca de su capacidad en algunos viajes, muchos viajes están infrautilizados, especialmente durante los mediodías de la semana y los fines de semana. Proponemos reducir el servicio donde la cantidad de pasajeros es más baja para poder reinvertir el servicio donde más se necesita. Las tablas de las páginas 54 y 55 resumen nuestras propuestas de frecuencia para las rutas exprés. Los cambios de frecuencia y tramos propuestos para los sábados y domingos se encuentran en la página 474. Las frecuencias y tramos de las rutas existentes se encuentran en las páginas 481 a la 483.

Red de autobuses exprés propuesta



Presentamos la nueva red

Cambios en frecuencias y tramos propuestos

Rutas exprés (solo en días laborables)

Ruta propuesta	Dirección	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 5:00 a.m. a 5:59 a.m.	Horas pico en la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 3:59 p.m.	Horas pico en la tarde 4:00 p.m. a 6:59 p.m.	Tarde por la noche 7:00 p.m. a 11:59 p.m.
BM1	De llegada	6:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	23	-	-	-
	De salida	3:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	60	30	-
BM1c	De llegada	5:00 a.m. - 7:00 a.m., 9:00 a.m. - 11:00 a.m.	60	60	60	-	-
	De salida	7:00 p.m. - 9:00 p.m.	-	-	-	-	60
BM2	De llegada	7:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	24	-	-	-
	De salida	3:00 p.m. - 8:00 p.m.	-	-	60	45	60
BM2c	De llegada	5:00 a.m. - 7:00 a.m., 9:00 a.m. - 10:00 a.m.	60	60	60	-	-
	De salida	7:00 p.m. - 9:00 p.m.	-	-	-	-	60
BM3	De llegada	7:30 a.m. - 9:00 a.m.	-	23	-	-	-
	De salida	4:30 p.m. a 6:30 p.m.	-	-	-	30	-
BM3c	De llegada	5:00 a.m. - 7:00 a.m., 9:00 a.m. - 11:00 a.m.	60	30	60	-	-
	De salida	2:00 p.m. - 4:00 p.m., 6:30 p.m. - 9:00 p.m.	-	-	60	30	60
BM4	De llegada	7:30 a.m. - 9:00 a.m.	-	23	-	-	-
	De salida	4:30 p.m. a 6:30 p.m.	-	-	-	30	-
BM4c	De llegada	6:00 a.m. - 7:00 a.m., 8:30 a.m. - 10:00 a.m.	-	30	60	-	-
	De salida	6:30 p.m. - 8:00 p.m.	-	-	-	30	60
BM7	De llegada	6:30 a.m. - 9:00 a.m.	-	8	-	-	-
	De salida	4:30 p.m. - 8:00 p.m.	-	-	-	11	15
BM7c	De llegada	5:00 a.m. - 6:30 a.m., 8:30 a.m. - 4:00 p.m.	30	20	27	-	-
	De salida	2:00 p.m. - 4:30 p.m., 7:30 p.m. - 11:00 p.m.	-	-	30	15	23
BM8	De llegada	6:30 a.m. - 9:00 a.m.	-	10	-	-	-
	De salida	4:00 p.m. a 7:30 p.m.	-	-	-	13	15
BM8c	De llegada	5:00 a.m. - 6:30 a.m., 8:30 a.m. - 12:00 p.m.	20	20	26	-	-
	De salida	2:00 p.m. - 4:30 p.m., 7:30 p.m. - 1:00 a.m.	-	-	40	30	30
BM31	De llegada	6:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	23	-	-	-
	De salida	3:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	60	30	-

 Aumento de la frecuencia o del tramo propuesto  Disminución de la frecuencia o del tramo propuesto

Presentamos la nueva red

Cambios en frecuencias y tramos propuestos

Rutas exprés (solo en días laborables)

Ruta propuesta	Dirección	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 5:00 a.m. a 5:59 a.m.	Horas pico en la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 3:59 p.m.	Horas pico en la tarde 4:00 p.m. a 6:59 p.m.	Tarde por la noche 7:00 p.m. a 11:59 p.m.
BM32	De llegada	7:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	30	-	-	-
	De salida	4:00 p.m. a 6:30 p.m.	-	-	-	30	-
BM33	De llegada	7:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	20	-	-	-
	De salida	4:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	-	36	-
BM34	De llegada	7:00 a.m. - 8:30 a.m.	-	30	-	-	-
	De salida	4:30 p.m. - 6:00 p.m.	-	-	-	30	-
BM35	De llegada	6:00 a.m. - 10:00 a.m.	-	23	60	-	-
	De salida	3:00 p.m. - 10:00 p.m.	-	-	60	26	45
BM37	De llegada	6:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	11	-	-	-
	De salida	4:00 p.m. a 7:30 p.m.	-	-	-	14	15
BM38	De llegada	6:30 a.m. - 9:00 a.m.	-	9	-	-	-
	De salida	3:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	60	15	-

 Aumento de la frecuencia o del tramo propuesto  Disminución de la frecuencia o del tramo propuesto

CÓMO HACER COMENTARIOS

Los cambios propuestos en este proyecto de plan están diseñados para continuar el importante debate necesario para diseñar una red de autobuses que funcione para Brooklyn. Creemos que hemos propuesto una nueva red de autobuses que aborda muchas de las principales inquietudes de los clientes que hemos escuchado. Sin embargo, el plan está en fase de proyecto. El rediseño de toda una red de autobuses es un proceso iterativo que involucra la colaboración y los comentarios de los clientes. Se espera que la publicación del proyecto de plan reinicie el diálogo y nuestro proceso de divulgación pública. A través de sus comentarios sobre este plan, podemos equilibrar los cambios de la red y construir una nueva red de autobuses que trabaje para lograr las cinco prioridades de los clientes: Servicio frecuente, viajes más rápidos, servicio confiable, mejores conexiones y facilidad de uso. Al revisar cada uno de los perfiles de las rutas, piense en lo que estos cambios pueden significar para usted. Su opinión es un componente vital en este proyecto y nos ayudará a revisar nuestras ideas en el plan final propuesto.

Nuestro proceso de divulgación pública le dará a todos los distritos comunitarios de Brooklyn la oportunidad de ver el plan y dar su opinión. Tras la publicación de este plan, realizaremos 18 talleres públicos virtuales, uno por cada distrito comunitario de Brooklyn. Los talleres públicos proporcionarán a los clientes y a otras partes interesadas información sobre los cambios propuestos en este nuevo proyecto de plan. Los asistentes podrán compartir sus preguntas, comentarios e inquietudes con respecto a las nuevas rutas propuestas y las propuestas de equilibrar las paradas de autobús.

Presentamos la nueva red

Todos los clientes están invitados a comentar el proyecto de plan y hay varias formas de hacerlo:

- Hacer un comentario en Remix Este recurso funciona mejor desde una computadora.

Red de autobuses local propuesta:

<https://platform.remix.com/project/0a258263?latlng=40.66998,-73.91416,10.973&public=true>

Red de autobuses exprés propuesta:

<https://platform.remix.com/project/1d4eae64?latlng=40.66918,-73.95513,11.118&public=true>

- Envíenos un comentario por escrito a través del portal de comentarios del Rediseño de la red de autobuses de Brooklyn:

<https://contact.mta.info/s/forms/bus-network-redesign>

- Por teléfono marcando el 511:

Estos son algunos consejos sobre cómo navegar el sistema telefónico 511:

<https://new.mta.info/contact-us/call-us>

- Por correo postal a MTA New York City Transit, Government and Community Relations, 2 Broadway, New York, NY 10004
- Hable con nosotros por chat en redes sociales:

Escriba un mensaje de texto a New York City Transit en

<https://api.whatsapp.com/send?phone=16465046928>

Para preguntas sobre el autobús, etiquete o envíe un mensaje privado a @

NYCTBus en Twitter <https://twitter.com/nyctbus>

Escribanos en Facebook en

<https://www.facebook.com/MTANewYorkCityTransit>

Si necesita ayuda con el subterráneo o autobús, envíe un mensaje vía iMessage desde un dispositivo iOS. <https://bcrw.apple.com/messages/ui/unsupported>

Los comentarios de esta ronda de divulgación se utilizarán para elaborar el plan final propuesto.

Horario del proceso de divulgación pública

Fecha	Distrito comunitario	Vecindarios cubiertos
Miércoles, 11 de enero	Distrito comunitario 1	East Williamsburg, Greenpoint, Northside, Southside, Williamsburg
Jueves, 12 de enero	Distrito comunitario 2	Boerum Hill, Brooklyn Heights, Clinton Hill, Downtown Brooklyn, DUMBO, Fort Greene, Fulton Ferry, Navy Yard, Vinegar Hill
Jueves, 17 de enero	Distrito comunitario 3	Bedford-Stuyvesant, Stuyvesant Heights, Tompkins Park North
Jueves, 19 de enero	Distrito comunitario 4	Bushwick
Jueves, 24 de enero	Distrito comunitario 5	Broadway Junction, City Line, Cypress Hills, East New York, Highland Park, New Lots, Spring Creek, Starrett City
Jueves, 26 de enero	Distrito comunitario 6	Carroll Gardens, Cobble Hill, Columbia St, Gowanus, Park Slope, Red Hook
Jueves, 31 de enero	Distrito comunitario 7	Sunset Park, Windsor Terrace
Jueves, 2 de febrero	Distrito comunitario 8	Crown Heights, Prospect Heights, Weeksville
Martes, 7 de febrero	Distrito comunitario 9	Crown Heights South, Prospect Lefferts Gardens, Wingate
Jueves, 9 de febrero	Distrito comunitario 10	Bay Ridge, Dyker Heights, Fort Hamilton
Lunes, 13 de febrero	Distrito comunitario 11	Bath Beach, Bensonhurst, Gravesend, Mapleton
Jueves, 16 de febrero	Distrito comunitario 12	Borough Park, Kensington, Ocean Parkway
Martes, 21 de febrero	Distrito comunitario 13	Brighton Beach, Coney Island, Gravesend, Homecrest, Sea Gate, West Brighton
Jueves, 23 de noviembre	Distrito comunitario 14	Ditmas Park, Flatbush, Manhattan Terrace, Midwood, Ocean Parkway, Prospect Park South
Miércoles, 1 de marzo	Distrito comunitario 15	Gerritsen Beach, Gravesend, Homecrest, Kings Highway, Manhattan Beach, Plumb Beach, Sheepshead Bay
Jueves, 2 de marzo	Distrito comunitario 16	Broadway Junction, Brownsville, Ocean Hill
Martes, 7 de marzo	Distrito comunitario 17	East Flatbush, Farragut, Flatbush, Northeast Flatbush, Remsen Village, Rugby, Erasmus
Jueves, 9 de marzo	Distrito comunitario 18	Bergen Beach, Canarsie, Flatlands, Georgetown, Marine Park, Mill Basin, Mill Island, Paerdegat Basin

5. PROPUESTAS DE RUTAS INDIVIDUALES

- Lectura de los perfiles de ruta
- Cómo encontrar su nueva ruta
- Perfiles de las rutas
- Anexo: Glosario de términos

LECTURA DE LOS PERFILES DE RUTA

Este capítulo contiene perfiles detallados de cada ruta de la red de autobuses de Brooklyn propuesta. Cada perfil incluye:

- El tipo de ruta propuesto: Transversal (SBS), limitado, rápido (Rush), local o exprés
- Terminales de ruta propuestos
- Qué ruta(s) sirve(n) actualmente al corredor
- Una descripción detallada de los cambios de ruta propuestos
- Mejoras de ruta propuestas asociadas a los cambios
- Si la ruta se dirige por un corredor propuesto o prioritario existente
- Longitud de la ruta propuesta versus existente
- Distancia promedio entre paradas propuesta versus existente
- Turnos por milla propuestos versus existentes
- Conexiones propuestas con autobuses, subterráneo y LIRR
- Frecuencia y tramos de servicio propuestos
- Un mapa de la ruta propuesta, que muestra exactamente dónde se añade o se interrumpe el servicio propuesto, junto con recuadros que expliquen las rutas que sustituirán a los segmentos interrumpidos
- Una lista de paradas que muestre las paradas que servirá la ruta propuesta y las que se propone eliminar, como parte del esfuerzo de equilibrio de las paradas de autobús

Cada perfil enumera con qué rutas existentes se asociada la ruta propuesta. Por ejemplo, el perfil de ruta de la **B4** propuesta indica que sus áreas de servicio están actualmente atendidas por la **B4** y la **B64** en la red existente. Algunas de las rutas actuales se han sustituido por otras nuevas, pero se siguen cubriendo gran parte de las mismas zonas. Por lo tanto, aunque una ruta existente no aparezca en el plan propuesto, eso no significa que ese servicio haya desaparecido. Puede que se llame de otra manera y tenga un aspecto diferente.

Hay siete perfiles de rutas incluidos para contextualizar al final del capítulo, ya que son rutas del Rediseño de la red de autobuses de Queens que pasan por Brooklyn. La mayoría de los mismos elementos están incluidos en los perfiles de rutas, excepto que las frecuencias de servicio no incluyen el mismo nivel de servicio. Se ofrecerán frecuencias más detalladas como parte del plan final propuesto de Queens para el año 2023.

Cómo leer los perfiles de ruta

Nombre y descripción de la ruta
Enumera los corredores con servicio o viajes con rutas en vecindarios entre rutas existentes que ofrecen un servicio similar y rutas nuevas relacionadas

Caja con características de ruta
Incluye longitud de ruta (promedio de ambos sentidos en millas), espaciado promedio de las paradas (en pies), y giros promedio por milla

Caja de conexiones propuestas
Enumera las oportunidades de transbordo a rutas de autobuses, líneas de subterráneo y estaciones de LIRR (si aplican) a lo largo de la ruta

Cinta de tipo de ruta
Indica si la ruta propuesta provee servicio local, rápido (Rush), limitado, transversal (SBS) o exprés

Casillas de tipo de cambio

Caja de mejoras en las rutas
Contiene un resumen de puntos sobre las estrategias de rediseño relevantes a la propuesta

Resumen de la ruta propuesta
Contiene una descripción detallada de los cambios de ruta, paradas y horarios propuestos.

Local

New Route
 Routing Change
 Schedule Change

B44 Nostrand/Rogers Avenues

Service between Bedford-Stuyvesant and Sheepshead Bay
Related Routes: B44, B44 SBS, B49

ROUTE LENGTH
Existing: 8.6 miles
Proposed: 8.5 miles

AVERAGE STOP SPACING
Existing: 725 feet
Proposed: 939 feet

TURNS PER MILE
Existing: 0.5 per mile
Proposed: 0.4 per mile

PROPOSED CONNECTIONS
Bus:
B1, B3, B4, B5, B6, B6 LTD, B7, B8, B9, B10, B11, B12, B16, B25, B26, B31, B35, B36, B38, B40, B41, B41 XT, B43, B44 SBS, B45, B48, B49, B52, B53, B54, B55, B57, B65, B68, B69, B81, B82, B82 SBS, B100, B103, Q35

Subways:
●●●●●●●●

LIRR:
Nostrand Avenue

PROPOSED ROUTE SUMMARY

The proposed B44 would maintain its existing southbound routing. Northbound between Flatbush Av and Fulton St, the proposed B44 would travel on Rogers Av to match the B44 SBS. This would reduce travel time and increase reliability by reducing route length and by utilizing existing bus lanes on Rogers Av. Northbound service on New York Av would be provided by the proposed B49. The B44 would continue to run to Williamsburg Bridge Plaza overnight when the B44 SBS does not operate.

As a Local route, stops would be spaced slightly farther apart than existing to speed up buses and improve reliability.

Weekday frequencies would be increased. No service span changes are being proposed at this time.

ROUTE IMPROVEMENTS

- More direct routing
- Improved stop spacing
- Improved frequency
- Priority Corridor

PROPOSED FREQUENCY* AND SPAN

WEEKDAY	Service Hours	Frequency				
		AM Peak 6:00 AM-8:59 AM	Midday 9:00 AM-1:59 PM	PM Peak 2:00 PM-5:59 PM	Early Evening 6:00 PM-7:59 PM	Late Evening 8:00 PM-11:59 PM
WEEKDAY	24 hours	7	8	7	8	11
SATURDAY	24 hours	11	9	8	9	10
SUNDAY	24 hours	11	11	10	10	12

* Frequencies indicate how often the bus comes on average in the peak direction, in minutes.

Provide Feedback

Interactive Map: [new.mta.info/brooklynbusredesign](#)

MTA Website: [new.mta.info/brooklynbusredesign](#)

Pie de página para dejar comentarios

Tabla de frecuencia y tramos propuestos
Muestra el horario de servicio propuesto y frecuencia por periodos de tiempo y tipo de día:

- Las frecuencias indican cuán a menudo pasa el autobús en promedio por la dirección con mayor tránsito en minutos
- Los colores de las celdas de la tabla indican si el servicio aumentará (verde), disminuirá (rojo) o no serán alterados (gris), comparado al servicio existente

CÓMO ENCONTRAR SU NUEVA RUTA

La siguiente tabla muestra cómo se relacionan las rutas propuestas con las rutas existentes. Basándose en su ruta actual, puede utilizar esta tabla para encontrar cuál de las rutas propuestas se aplica a usted.

Ruta	Ruta(s) relacionada(s)	Perfil de ruta del proyecto de plan, mapa, páginas	Páginas con la lista de paradas de autobús del proyecto de plan	Notas de cambios
B1	B1	66, 67	68, 69	
B2	B100			Etiqueta de la ruta retirada
B3	B3	70, 71	72, 73	
B4	B4, B1, B64	74, 75	76, 77, 78	
B5 LTD	B6 LTD, B84, B103 LTD	79, 80	81, 82,	Nueva ruta
B6	B6, B82, B103 LTD	83, 84	85, 86, 87	
B6 LTD	B6 LTD, B5 LTD, B82, B103 LTD	88, 89	90, 91	
B7	B7, B13, B20	92, 93	94, 95, 96	
B8	B8, B17, B35, B55 XT	97, 98	99, 100, 101	
B9	B9	102, 103	104, 105	
B10 LTD	B12, B43	106, 107	108	Nueva ruta
B11	B11	109, 110	111, 112	
B12	B12, B10 LTD, B16	113, 114	115, 116	
B13	B13, B5 LTD, B7, B14, B84, Q8, Q58 LTD, Q98 XT	117, 118	119, 120, 121	
B14	B14, B13	122, 123	124, 125	
B15	B15, B43, B55 XT	126, 127	128, 129, 130	
B16	B16, B12, B48	131, 132	133, 134, 135	
B17	B17, B76	136, 137	138, 139	
B20 Rush	B20, B5 LTD, B6 LTD, B7, B14, B15, B55 XT, B83, B103 LTD	140, 141	142, 143	Nuevo tipo de ruta
B24	B53, Q68			Etiqueta de la ruta retirada
B25	B25, B26 Rush	144, 145	146, 147	
B26 Rush	B26, B25	148, 149	150, 151	Nuevo tipo de ruta
B27	B57, B62	152, 153	154	Nueva ruta
B31	B31	155, 156	157	
B32	B53			Etiqueta de la ruta retirada
B35	B35, B35 LTD, B55 XT	158, 159	160, 161	B35 LTD servicio discontinuado
B36	B36	162, 163	164, 165	
B37	B37	166, 167	168, 169	
B38	B38, B38 LTD, B57 LTD, Q54 LTD	170, 171	172, 173	B38 LTD servicio discontinuado
B39	B39	174, 175	176	
B40 Rush	B41, B41 LTD, B41 XT	177, 178	179	Nueva ruta
B41	B41, B25, B26 Rush, B38, B40 Rush, B41 XT, B52	180, 181	182, 183	

XT hace referencia a una ruta transversal (ver página 29)

CÓMO ENCONTRAR SU NUEVA RUTA

Por ejemplo, si actualmente utiliza la **B2**, su nueva ruta propuesta sería la **B100**.

Ruta	Ruta(s) relacionada(s)	Perfil de ruta del proyecto de plan, mapa, páginas	Páginas con la lista de paradas de autobús del proyecto de plan	Notas de cambios
B41 XT	B25, B26 Rush, B38, B40 Rush, B41 LTD, B52	184, 185	186	Nuevo tipo de ruta
B42	B42	187, 188	189	
B43	B43, B15	190, 191	192, 193, 194	
B44	B44, B44 SBS, B49	195, 196	197, 198, 199	
B44 SBS	B44 SBS, B36, B44	200, 201	202	
B45	B45, B47	203, 204	205, 206	
B46	B46, B53	207, 208	209, 210	
B46 SBS	B46 SBS	211, 212	213	
B47	B47	214, 215	216, 217, 218	
B48	B48, B16, B69	219, 220	221, 222, 223	
B49	B49, B4, B44, B44 SBS, B68	224, 225	226, 227, 228, 229	B49 LTD servicio descontinuado
B52	B52	230, 231	232, 233	
B53	B24, B32, B46, Q24	234, 235	236, 237	Nueva ruta
B54	B54	238, 239	240, 241	
B55 XT	B15, B35 LTD	242, 243	244	Nueva ruta
B57 LTD	B57, B27, B62, B62 LTD	245, 246	247, 248, 249	Nuevo tipo de ruta
B60	B60, B5 LTD, B6 LTD, B66, B76	250, 251	252, 253, 254	
B61	B61, B27, B81	255, 256	257, 258	
B62 LTD	B62, B27, B43, B57, B57 LTD, Q63, Q66	259, 260	261, 262, 263	Nuevo tipo de ruta
B63	B63	264, 265	266, 267	
B64	B64, B4, B9, B82	268, 269	270, 271	
B65	B65, B15, B45	272, 273	274, 275	
B66	B60	276, 277	278	Nueva ruta
B67	B67, B57, B62 LTD	279, 280	281, 282	
B68	B68, B1, B49	283, 284	285, 286	
B69	B69, B48, B62 LTD, B67, B81	287, 288	289, 290, 291	
B70	B70, B35	292, 293	294, 295	
B74	B74	296, 297	298	
B76	B17, B42, B60	299, 300	301	Nueva ruta
B81	B57, B61, B67, B69, B103 LTD	302, 303	304, 305	Nueva ruta
B82	B82, B6, B64, B82 SBS	306, 307	308, 309, 310	
B82 SBS	B82 SBS	311, 312	313	

XT hace referencia a una ruta transversal (ver página 29)

CÓMO ENCONTRAR SU NUEVA RUTA

Ruta	Ruta(s) relacionada(s)	Perfil de ruta del proyecto de plan, mapa, páginas	Páginas con la lista de paradas de autobús del proyecto de plan	Notas de cambios
B83	B83, B5 LTD, B6 LTD, B15, B20 Rush, B55 XT, B103 LTD	314, 315	316, 317	
B84	B5 LTD, B13			Etiqueta de la ruta retirada
B100	B100, B2, B31	318, 319	320, 321	
B103 LTD	B103 LTD, B6 LTD, B37, B41, B41 XT, B81	322, 323	324, 325	
Q24	Q24, B53, Q42	326, 327	328, 329, 330	
Q54 LTD	Q54	331, 332	333, 334, 335	Nuevo tipo de ruta
Q55	Q55	336, 337	338, 339	
Q56	Q56	340, 341	342, 343	
Q59	Q59, B53, B62 LTD, Q54, Q68	344, 345	346, 347	
Rutas de contexto del Rediseño de la red de autobuses de Queens				
Q8 LTD	Q8, B13, Q51 XT	348, 349	350, 351	
Q35 Rush	Q35, Q22, B41	352, 353	354, 355	Nuevo tipo de ruta
Q51 XT		356, 357	358	Nueva ruta
Q58 LTD	Q58, Q23, Q98 XT	359, 360	361, 362, 363	Nuevo tipo de ruta
Q68	B24, Q101	364, 365	366, 367	Nueva ruta
Q98 XT	Q58, Q58 LTD	368, 369	370	Nueva ruta
Q109	Q7, Q41, Q112	371, 372	373	Nueva ruta

XT hace referencia a una ruta transversal (ver página 29)



CÓMO ENCONTRAR SU NUEVA RUTA

Ruta	Ruta(s) relacionada(s)	Perfil de ruta del proyecto de plan, mapa, páginas	Páginas con la lista de paradas del proyecto de plan	Notas de cambios
BM1	BM1, BM7, BM8, M55	374, 375, 376	377, 378	
BM1c	BM1, BM7c, BM8c, M55	379, 380, 381	382, 383	Nueva ruta
BM2	BM2, BM7, BM8, M55	384, 385, 386	387, 388	
BM2c	BM2, BM7c, BM8c, M55	389, 390, 391	392, 393	Nueva ruta
BM3	BM3, BM4, BM7, BM8, M55	394, 395, 396	397, 398	
BM3c	BM3, BM4c, BM7c, BM8c, M55	399, 400, 401	402, 403	Nueva ruta
BM4	BM4, BM1, BM3, BM7, BM8, M55	404, 405, 406	407, 408	
BM4c	BM4, BM1c, BM3c, BM7c, BM8c, M55	409, 410, 411	412, 413	Nueva ruta
BM7	X27, M55	414, 415, 416	417	Nueva ruta
BM7c	X27	418, 419, 420	421, 422	Nueva ruta
BM8	X28, B36, B74, M55	423, 424, 425	426, 427	Nueva ruta
BM8c	X28, B36, B74	428, 429, 430	431, 432	Nueva ruta
BM31	BM1	433, 434, 435	436, 437	Nueva ruta
BM32	BM2	438, 439, 440	441, 442	Nueva ruta
BM33	BM3, BM34	443, 444, 445	446, 447	Nueva ruta
BM34	BM4, BM31, BM33	448, 449, 450	451, 452	Nueva ruta
BM35	BM5	453, 454, 455	456	Nueva ruta
BM37	X37	457, 458, 459	460	Nueva ruta
BM38	X38, B36, B74	461, 462, 463	464, 465	Nueva ruta

Glosario de términos

Accesible: un servicio, vehículo o instalación es accesible si cumple con la **Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA)** o, en términos generales (no legales), si es fácilmente utilizable por personas con discapacidad.

Bajar: salir o bajar de un autobús, tren u otro medio de transporte.
Ver Subir.

ACS: Encuesta de la Comunidad Americana. Encuesta nacional realizada por la Oficina del Censo de los EE. UU., que recoge y distribuye datos sobre el empleo, la demografía, el comportamiento en los desplazamientos y otros temas.

ADA: Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990, que se aplica al transporte público, exige que los proveedores de transporte sigan la normativa que garantiza que los servicios, vehículos e instalaciones sean accesibles y utilizables por personas con discapacidad. **Ver Accesible.**

BRT: Autobús de Tránsito Rápido (Bus Rapid Transit, BRT). Los sistemas de BRT ofrecen un servicio más rápido, confiable y de calidad en corredores de alta afluencia de público combinando las comodidades de los sistemas de tránsito rápidos en rieles y la flexibilidad de los autobuses. New York City Transit eligió a Select Bus Service como su BRT, que ofrece velocidad y confiabilidad a través de **carriles para autobuses** exclusivos, pago de tarifas fuera del autobús, **espacio de las paradas**, y **prioridad de las señales del tránsito**.

Subir: entrar o subir a un autobús, tren u otro medio de transporte.
Ver Bajar.

Bordillo de autobús: plataforma lateral que se extiende desde la acera para facilitar la subida de los pasajeros al autobús. Los bordillos de los autobuses están lo más cerca posible del suelo del autobús.

Carril de autobús: un carril de la calzada dedicado exclusivamente a la circulación de autobuses.

Red de autobuses: un conjunto de rutas de autobuses, incluidas las rutas físicas que toman, así como sus frecuencias programadas y los intervalos de servicio. En esencia, dónde viajan los autobuses, cuándo lo hacen y con qué frecuencia.

Glosario de términos

Prioridad en las señales de tránsito: Cualquier cantidad de técnicas o herramientas que permitan que el tránsito de autobuses tome precedencia sobre otros modos de transporte en el tráfico.

Con la **prioridad en las señales de tránsito (Transit Signal Priority, TSP)**, los semáforos pueden cambiar más rápidamente de rojo a verde o una luz verde puede mantenerse más tiempo si se acerca un autobús.

CBDT: Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (Central Business District Tolling, CBDT).

CJTP: desempeño en cuanto a la duración del viaje del cliente (Customer Journey Time Performance, CJTP). Porcentaje de clientes cuyos trayectos (viajes) se completan dentro de los cinco minutos de la hora programada. El CJTP tiene en cuenta tanto el tiempo que los clientes esperan en la parada del autobús más allá del que deberían si su autobús llegara a tiempo, como el tiempo que los clientes pasan en el autobús más allá del que deberían si el autobús completara su viaje en el tiempo previsto en el horario.

Conexiones: cuando un pasajero hace transbordo de un autobús de la MTA a otro.

Ruta central: una ruta en una red de autobuses que suele tener mayor afluencia de público o frecuencia, y que ofrece conexiones críticas a destinos clave.

Rutas transversales (SBS): Véase la descripción detallada en la página 29.

Servicio de autobús exprés: servicio de autobús centrado específicamente en el transporte de pasajeros entre Manhattan y los distritos exteriores. Las rutas de autobuses exprés suelen tener una serie de puntos de ascenso en un distrito y una serie de puntos de descenso en el otro, entre los cuales hay un segmento exprés. El autobús no se detiene a lo largo del segmento exprés, que suele estar en una autopista. El servicio de autobús exprés cobra una tarifa superior.

Frecuencia: cuán a menudo recorre un autobús una ruta. Las frecuencias en el proyecto de plan indican cuán a menudo pasa el autobús en promedio por la dirección con mayor tránsito (la dirección con más clientes), en minutos.

Servicio frecuente durante todo el día: servicio que pasa cada ocho minutos o menos desde las 6:00 a.m. hasta las 8:00 p.m. en días laborables.

Glosario de términos

Inaccesible: un servicio, vehículo o instalación es inaccesible si no cumple con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) o, en términos generales (no legales), si no es fácilmente utilizable por personas con discapacidad. **Ver Accesible.**

Servicio interdistrital: un servicio de autobús que puede llevar a un cliente de un distrito a otro sin un transbordo a otra ruta o medio.

Rutas limitadas: véase la descripción detallada en la página 28.

Rutas locales: véase la descripción detallada en la página 26.
También se refiere a todas las rutas que no son rutas exprés.

MetroCard: el método de pago de tarifas de la Metropolitan Transportation Authority.

NYC DOT: Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York.

NYPD: Departamento de Policía de Nueva York.

OMNY: el nuevo sistema de pago de tarifas sin contacto de la MTA. Los clientes pueden utilizar tarjetas de débito y crédito sin contacto, así como dispositivos inteligentes, para pagar su tarifa. Todos los autobuses y estaciones de subterráneo están equipados con lectores OMNY. Visite <https://new.mta.info/fares/omny> para más información.

Desempeño en cuanto a la puntualidad: mide el desempeño de una ruta de autobús en relación con su horario. Se define como el porcentaje de autobuses que llegan entre un minuto antes y cinco minutos tarde en relación con el horario en cada punto de tiempo oficial a lo largo de la ruta.

Pico: son las horas en las que la demanda de los viajeros es mayor y en las que normalmente se presta el mayor servicio. La hora pico de la mañana es durante los días laborables entre las 6:00 a.m. y las 9:00 a.m. La hora pico de la tarde en rutas locales es durante los días laborables entre las 2:00 p.m. y las 6:00 p.m. La hora pico de la tarde en rutas exprés es durante los días laborables entre las 4:00 p.m. y las 7:00 p.m.

Glosario de términos

Corredor prioritario: corredores clave identificados por el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York en los que se pueden implementar tratamientos de calles con prioridad para los autobuses con el fin de apoyar un servicio de autobús sostenible durante todo el día.

Productividad: la medida de la cantidad de pasajeros teniendo en cuenta el nivel de servicio proporcionado. Las rutas de autobús son más productivas cuando atraen a más pasajeros por unidad de tiempo que están en servicio.

Cantidad de pasajeros: la cantidad total de clientes que utilizan una ruta específica o el sistema de autobuses en general.

Señales de información al pasajero en tiempo real: proporciona a los pasajeros información sobre el tiempo de espera de los autobuses y proyecta los datos en una pantalla led fácil de ver para los clientes.

Remix by Via: un software interactivo de planificación del transporte basado en la web que se utiliza para ayudar a planificar, compartir y recibir comentarios sobre nuestra red de autobuses del proyecto de plan.

Tiempo de viaje: la cantidad de tiempo que le toma a un autobús viajar del terminal de una ruta a otro.

Rutas rápidas: véase la descripción detallada en la página 27.

Rutas SBS : Select Bus Service. La implementación de la marca BRT (Bus Rapid Transit) por parte de NYCT.
Véase la descripción detallada en la página 29.

Tramo: el período de tiempo a lo largo del día en el que una ruta está en servicio.

Espacio entre paradas: la distancia media recorrida entre las paradas de autobús consecutivas a lo largo de una ruta.

TSP: prioridad en las señales de tránsito (Traffic Signal Priority, TSP). **Véase Prioridad para los autobuses.**

Cambios de frecuencias y tramos propuestos

Rutas locales (sábado)

Anexo

Ruta propuesta	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mañana 9:00 a.m. a 11:59 p.m.	Mediodía 12:00 p.m. a 4:59 p.m.	Temprano por la noche 5:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B1	24 horas	11	10	9	10	17
B3	24 horas	10	10	8	10	16
B4	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	20	20	20	25
B5 LTD	6:00 a.m. - 12:00 a.m.	20	15	15	15	20
B6	24 horas	10	11	10	12	11
B6 LTD	6:30 a.m. a 10:30 p.m.	20	15	15	15	20
B7	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	27	22	23	30
B8	24 horas	13	12	10	10	20
B9	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	15	10	10	12	20
B11	4:00 a.m. - 1:00 a.m.	18	14	13	18	28
B12	24 horas	8	8	8	8	13
B13	24 horas	18	15	12	12	24
B14	24 horas	18	15	12	15	23
B15	24 horas	12	10	8	10	12
B16	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	20	17	20	28
B17	24 horas	9	8	9	9	11
B20 Rush	5:30 a.m. - 1:30 a.m.	18	12	12	18	23
B25	24 horas	21	9	8	11	19
B26 Rush	24 horas	14	10	9	10	15
B27	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	20	20	14	16	20
B31	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	20	18	20	20
B35	24 horas	12	12	12	12	12
B36	24 horas	15	15	14	15	20
B37	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	30	27	30	30	38
B38	24 horas	9	7	7	7	11
B39	7:00 a.m. a 9:30 p.m.	30	30	30	30	45
B40 Rush	24 horas	30	20	20	20	30
B41	24 horas	8	10	8	10	15
B41 XT	9:30 a.m. a 9:30 p.m.	-	12	10	12	20
B42	24 horas	14	15	13	10	13
B43	24 horas	20	15	12	16	23
B44	24 horas	11	9	8	9	10
B44 SBS	6:00 a.m. a 11:00 p.m.	9	8	8	9	13
B45	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	23	15	13	13	19
B46	24 horas	9	8	7	8	10

XT hace referencia a una ruta transversal (ver página 29 en el proyecto de plan)

 Aumento de frecuencia o tramo de servicio propuesto
  Disminución de frecuencia o tramo de servicio propuesta
  Nueva ruta propuesta

Cambios de frecuencias y tramos propuestos

Rutas locales (sábado)

Anexo

Ruta propuesta	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mañana 9:00 a.m. a 11:59 p.m.	Mediodía 12:00 p.m. a 4:59 p.m.	Temprano por la noche 5:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B46 SBS	6:00 a.m. - 11:30 p.m.	8	8	8	8	12
B47	24 horas	17	12	11	12	16
B48	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	27	20	20	20	25
B49	24 horas	11	10	10	10	15
B52	24 horas	12	8	9	10	15
B53	24 horas	20	20	20	20	25
B54	24 horas	20	17	13	14	19
B55 XT	24 horas	12	12	10	10	12
B57 LTD	24 horas	18	20	19	15	25
B60	24 horas	27	17	15	18	23
B61	24 horas	15	12	12	13	20
B62 LTD	24 horas	20	15	10	13	16
B63	24 horas	22	12	8	11	21
B64	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	15	12	12	13	20
B65	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	15	15	15	15	19
B66	24 horas	29	23	19	24	29
B67	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	30	30	30	30	30
B68	4:00 a.m. - 2:30 a.m.	10	8	8	11	18
B69	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	30	27	30	30	30
B70	4:30 a.m. - 2:00 a.m.	18	15	17	20	28
B74	7:00 a.m. - 11:00 p.m.	25	15	14	11	27
B81	6:00 a.m. - 1:00 a.m.	27	18	15	18	20
B82	24 horas	8	10	9	9	13
B83	24 horas	15	12	10	11	18
B100	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	23	20	20	20	20
B103 LTD	5:30 a.m. - 1:30 a.m.	13	10	8	8	12
Q24	24 horas	12	15	14	15	20
Q54 LTD	24 horas	18	17	13	15	23
Q55	24 horas	17	15	13	13	23
Q56	24 horas	15	13	12	17	20
Q59	24 horas	20	18	13	12	23

XT hace referencia a una ruta transversal (ver página 29 en el proyecto de plan)

 Aumento de frecuencia o tramo de servicio propuesto
  Disminución de frecuencia o tramo de servicio propuesta
  Nueva ruta propuesta

Cambios de frecuencias y tramos propuestos

Rutas locales (domingo)

Anexo

Ruta propuesta	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mañana 9:00 a.m. a 11:59 p.m.	Mediodía 12:00 p.m. a 4:59 p.m.	Temprano por la noche 5:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B1	24 horas	16	11	10	11	21
B3	24 horas	12	10	8	8	16
B4	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	30	27	20	27	30
B5 LTD	9:00 a.m. - 9:00 p.m.	-	15	15	20	20
B6	24 horas	7	12	12	12	11
B6 LTD	10:00 a.m. - 8:00 p.m.	-	15	15	20	-
B7	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	27	30	24	23	30
B8	24 horas	15	14	12	13	22
B9	5:00 a.m. - 2:00 a.m.	17	10	10	12	21
B11	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	16	13	11	14	23
B12	24 horas	15	12	10	10	15
B13	24 horas	26	20	15	15	26
B14	24 horas	30	20	20	20	30
B15	24 horas	14	11	10	12	14
B16	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	27	20	20	20	30
B17	24 horas	9	8	9	8	16
B20 Rush	5:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	18	12	18	20
B25	24 horas	23	17	12	16	28
B26 Rush	24 horas	23	16	10	12	19
B27	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	27	20	20	22	30
B31	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	20	20	20	20
B35	24 horas	11	11	12	11	12
B36	24 horas	15	15	13	14	20
B37	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	30	30	30	30	30
B38	24 horas	11	7	7	8	14
B39	7:00 a.m. a 9:30 p.m.	30	30	30	30	45
B40 Rush	24 horas	30	20	20	30	30
B41	24 horas	10	12	10	12	20
B41 XT	11:30 a.m. a 9:00 p.m.	-	15	12	12	38
B42	24 horas	15	15	15	15	15
B43	24 horas	20	20	20	20	20
B44	24 horas	11	11	10	10	12
B44 SBS	6:00 a.m. - 10:00 p.m.	12	12	10	12	15
B45	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	27	27	20	20	28
B46	24 horas	8	8	9	10	12
B46 SBS	6:00 a.m. - 11:30 p.m.	12	10	10	10	13
B47	24 horas	20	18	15	17	23

XT hace referencia a una ruta transversal (ver página 29 en el proyecto de plan)

 Aumento de frecuencia o tramo de servicio propuesto
  Disminución de frecuencia o tramo de servicio propuesta
  Nueva ruta propuesta

Cambios de frecuencias y tramos propuestos

Rutas locales (domingo)

Anexo

Ruta propuesta	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mañana 9:00 a.m. a 11:59 p.m.	Mediodía 12:00 p.m. a 4:59 p.m.	Temprano por la noche 5:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B48	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	30	20	20	20	30
B49	24 horas	12	12	10	11	15
B52	24 horas	22	12	11	12	20
B53	24 horas	20	20	20	20	25
B54	24 horas	27	18	12	16	20
B55 XT	24 horas	13	12	10	12	14
B57 LTD	24 horas	23	20	20	23	30
B60	24 horas	20	20	20	20	23
B61	24 horas	20	20	13	15	20
B62 LTD	24 horas	27	20	19	15	25
B63	24 horas	27	17	10	14	23
B64	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	15	15	15	20
B65	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	15	15	15	15	22
B66	24 horas	30	27	23	30	30
B67	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	30	30	30	30	30
B68	4:00 a.m. - 2:30 a.m.	13	10	10	10	19
B69	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	30	27	30	30	30
B70	4:30 a.m. - 2:00 a.m.	25	18	20	30	30
B74	7:00 a.m. - 11:00 p.m.	20	17	15	12	27
B81	6:30 a.m. - 1:00 a.m.	27	20	20	20	20
B82	24 horas	10	10	10	10	18
B83	24 horas	20	15	15	15	18
B100	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	23	20	20	20	30
B103 LTD	6:00 a.m. - 1:30 a.m.	27	13	10	10	19
Q24	24 horas	23	20	15	15	20
Q54 LTD	24 horas	22	20	16	17	20
Q55	24 horas	20	20	20	20	25
Q56	24 horas	20	20	16	18	25
Q59	24 horas	30	23	13	16	30

XT hace referencia a una ruta transversal (ver página 29 en el proyecto de plan)

 Aumento de frecuencia o tramo de servicio propuesto
  Disminución de frecuencia o tramo de servicio propuesta
  Nueva ruta propuesta

Cambios de frecuencias y tramos propuestos

Rutas exprés (sábado)

Anexo

Ruta propuesta	Dirección	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 5:00 a.m. a 5:59 a.m.	Mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 3:59 p.m.	Temprano por la noche 4:00 p.m. a 6:59 p.m.	Tarde por la noche 7:00 p.m. a 11:59 p.m.
BM1c	De llegada	-	-	-	-	-	-
	De salida	-	-	-	-	-	-
BM2c	De llegada	-	-	-	-	-	-
	De salida	-	-	-	-	-	-
BM3c	De llegada	-	-	-	-	-	-
	De salida	-	-	-	-	-	-
BM4c	De llegada	-	-	-	-	-	-
	De salida	-	-	-	-	-	-
BM7c	De llegada	7:00 a.m. - 7:00 p.m.	-	30	35	60	-
	De salida	12:00 p.m. - 11:00 p.m.	-	-	48	30	40
BM8c	De llegada	7:00 a.m. - 7:00 p.m.	-	40	47	60	-
	De salida	12:00 p.m. - 11:00 p.m.	-	-	60	36	60
BM35	De llegada	-	-	-	-	-	-
	De salida	-	-	-	-	-	-

Rutas exprés (domingo)

Ruta propuesta	Dirección	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 5:00 a.m. a 5:59 a.m.	Mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 3:59 p.m.	Temprano por la noche 4:00 p.m. a 6:59 p.m.	Tarde por la noche 7:00 p.m. a 11:59 p.m.
BM7c	De llegada	8:00 a.m. - 5:00 p.m.	-	30	35	60	-
	De salida	1:00 p.m. - 9:00 p.m.	-	-	45	30	30
BM8c	De llegada	9:00 a.m. - 5:00 p.m.	-	-	60	60	-
	De salida	2:00 p.m. - 9:00 p.m.	-	-	60	45	60

 Aumento de frecuencia o tramo de servicio propuesto

 Disminución de frecuencia o tramo de servicio propuesta

Frecuencias y tramos existentes

Rutas locales (días laborables)

Anexo

Ruta existente	Horarios de servicio	Horas pico en la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 1:59 p.m.	Horas pico en la tarde 2:00 p.m. a 5:59 p.m.	Temprano por la noche 6:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B1	24 horas	6	7	6	10	18
B2	5:00 a.m. - 12:30 a.m.	12	26	16	14	20
B3	24 horas	6	9	8	8	15
B4	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	14	24	16	30	30
B6	24 horas	8	9	7	9	9
B6 LTD	4:30 a.m. - 10:30 p.m.	5	7	6	6	9
B7	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	10	19	14	12	28
B8	24 horas	7	11	8	8	14
B9	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	6	9	8	11	28
B11	4:00 a.m. - 1:00 a.m.	7	10	8	9	22
B12	24 horas	5	7	7	9	15
B13	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	12	19	11	13	26
B14	24 horas	14	15	11	12	21
B15	24 horas	7	7	7	8	10
B16	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	6	20	9	20	30
B17	24 horas	7	9	7	5	9
B20	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	8	14	10	9	19
B24	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	20	30	23	25	30
B25	24 horas	10	9	8	10	23
B26	24 horas	8	10	9	10	17
B31	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	10	27	16	11	20
B32	7:00 a.m. - 9:00 p.m.	25	30	30	30	45
B35	24 horas	10	12	11	10	11
B35 LTD	6:00 a.m. - 10:30 p.m.	8	12	8	9	16
B36	24 horas	6	10	7	8	18
B37	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	20	22	20	20	28
B38	24 horas	6	9	9	9	12
B38 LTD	6:30 a.m. - 7:30 p.m.	8	9	8	10	0
B39	7:00 a.m. a 9:30 p.m.	30	30	30	30	45
B41	24 horas	8	9	7	9	12
B41 LTD	6:00 a.m. - 9:30 p.m.	5	8	8	8	20
B42	24 horas	5	10	8	7	10
B43	24 horas	8	15	12	10	16
B44	24 horas	7	10	8	9	11
B44 SBS	5:30 a.m. - 11:00 p.m.	5	8	6	7	23
B45	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	12	15	11	14	24
B46	24 horas	4	8	7	7	9
B46 SBS	5:30 a.m. - 10:30 p.m.	3	8	5	5	8

Frecuencias y tramos existentes

Rutas locales (días laborables)

Anexo

Ruta existente	Horarios de servicio	Horas pico en la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 1:59 p.m.	Horas pico en la tarde 2:00 p.m. a 5:59 p.m.	Temprano por la noche 6:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B47	24 horas	7	14	10	11	18
B48	24 horas	13	20	20	20	28
B49	4:00 a.m. - 2:30 a.m.	8	9	8	10	15
B49 LTD	6:30 a.m. - 8:00 a.m.	14	-	-	-	-
B52	24 horas	6	8	8	8	18
B54	24 horas	9	10	8	8	16
B57	4:00 a.m. - 1:00 a.m.	13	16	15	20	30
B60	24 horas	9	13	10	15	20
B61	24 horas	11	12	11	11	21
B62	24 horas	8	16	14	12	20
B63	24 horas	11	12	8	16	23
B64	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	12	19	12	15	25
B65	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	14	15	14	15	19
B67	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	12	22	11	21	30
B68	24 horas	8	9	8	9	23
B69	5:30 a.m. - 9:30 p.m.	11	23	14	23	25
B70	4:30 a.m. - 2:00 a.m.	10	18	12	14	28
B74	5:00 a.m. - 11:00 p.m.	9	14	8	8	24
B82	24 horas	9	11	9	11	13
B82 SBS	4:30 a.m. - 11:00 p.m.	7	12	9	12	24
B83	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	7	10	9	9	17
B84	5:30 a.m. - 9:30 p.m.	30	30	30	30	45
B100	5:30 a.m. - 1:00 a.m.	6	15	7	7	19
B103 LTD	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	3	7	4	5	12
Q24	24 horas	8	13	11	14	23
Q54	24 horas	8	14	8	11	19
Q55	24 horas	7	15	10	11	16
Q56	24 horas	10	12	12	16	23
Q59	24 horas	11	19	12	13	23

Frecuencias y tramos existentes

Rutas locales (sábado)

Anexo

Ruta existente	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mañana 9:00 a.m. a 11:59 p.m.	Mediodía 12:00 p.m. a 4:59 p.m.	Temprano por la noche 5:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B1	24 horas	11	10	9	10	17
B2	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	23	20	20	20	20
B3	24 horas	10	10	8	10	16
B4	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	20	20	20	25
B6	24 horas	10	11	10	11	11
B6 LTD	6:30 a.m. a 10:30 p.m.	10	9	9	9	13
B7	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	27	22	23	30
B8	24 horas	13	12	10	11	20
B9	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	15	11	11	14	20
B11	4:00 a.m. - 1:00 a.m.	18	14	13	18	28
B12	24 horas	10	9	8	9	13
B13	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	30	23	20	23	30
B14	24 horas	18	15	12	15	23
B15	24 horas	9	8	7	8	10
B16	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	20	20	17	20	28
B17	24 horas	9	8	9	9	11
B20	5:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	15	15	20	25
B24	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	27	30	30	30	28
B25	24 horas	21	9	8	11	19
B26	24 horas	14	10	9	10	15
B31	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	20	18	20	20
B32	7:00 a.m. - 9:00 p.m.	30	30	30	30	45
B35	24 horas	12	12	12	12	12
B35 LTD	6:30 a.m. a 10:30 p.m.	19	12	10	11	15
B36	24 horas	15	15	14	15	20
B37	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	30	27	30	30	38
B38	24 horas	9	7	7	7	11
B39	7:00 a.m. a 9:30 p.m.	30	30	30	30	45
B41	24 horas	9	7	7	7	12
B41 LTD	9:30 a.m. a 9:30 p.m.	-	10	8	10	21
B42	24 horas	14	15	13	10	13
B43	24 horas	20	15	12	16	23
B44	24 horas	11	9	8	9	10
B44 SBS	6:00 a.m. a 11:00 p.m.	9	8	8	9	25
B45	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	23	15	13	13	19
B46	24 horas	9	8	7	8	10
B46 SBS	6:00 a.m. - 11:30 p.m.	8	8	8	8	12
B47	24 horas	17	12	11	12	16

Frecuencias y tramos existentes

Rutas locales (sábado)

Anexo

Ruta existente	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mañana 9:00 a.m. a 11:59 p.m.	Mediodía 12:00 p.m. a 4:59 p.m.	Temprano por la noche 5:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B48	24 horas	27	20	20	20	25
B49	4:00 a.m. - 2:30 a.m.	11	15	15	15	19
B52	24 horas	12	8	9	10	15
B54	24 horas	20	17	13	14	19
B57	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	18	20	19	15	18
B60	24 horas	27	17	15	18	23
B61	24 horas	15	12	12	13	20
B62	24 horas	20	15	10	13	16
B63	24 horas	22	12	8	11	21
B64	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	17	12	12	13	23
B65	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	12	12	12	12	17
B67	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	30	30	30	30	30
B68	24 horas	10	8	8	11	18
B69	5:30 a.m. - 9:30 p.m.	30	27	30	30	30
B70	4:30 a.m. - 2:00 a.m.	18	15	17	20	28
B74	7:00 a.m. - 11:00 p.m.	25	15	14	11	27
B82	24 horas	8	10	9	10	13
B83	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	15	14	10	11	18
B84	10:00 a.m. - 6:30 p.m.	-	30	30	45	-
B100	6:00 a.m. - 1:00 a.m.	23	20	20	20	35
B103 LTD	5:30 a.m. - 1:30 a.m.	13	10	8	8	12
Q24	24 horas	12	15	14	15	20
Q54	24 horas	18	17	13	15	23
Q55	24 horas	17	15	13	13	23
Q56	24 horas	15	13	12	17	20
Q59	24 horas	20	18	13	12	23

Frecuencias y tramos existentes

Rutas locales (domingo)

Anexo

Ruta existente	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mañana 9:00 a.m. a 11:59 p.m.	Mediodía 12:00 p.m. a 4:59 p.m.	Temprano por la noche 5:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B1	24 horas	16	11	10	11	21
B2	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	23	20	20	20	20
B3	24 horas	12	10	8	8	16
B4	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	30	27	20	27	30
B6	24 horas	7	7	7	7	11
B7	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	27	30	24	23	30
B8	24 horas	15	14	12	14	23
B9	5:00 a.m. - 2:00 a.m.	17	10	10	12	21
B11	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	16	13	11	14	23
B12	24 horas	16	12	11	11	16
B13	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	30	23	20	30	30
B14	24 horas	30	20	20	20	30
B15	24 horas	11	8	8	9	11
B16	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	27	20	20	20	30
B17	24 horas	9	8	9	8	16
B20	5:30 a.m. - 1:30 a.m.	23	20	14	20	23
B24	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	27	30	30	27	30
B25	24 horas	23	17	12	16	28
B26	24 horas	23	16	10	12	19
B31	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	20	20	20	20	20
B32	7:00 a.m. - 9:00 p.m.	30	30	30	30	45
B35	24 horas	11	11	12	11	12
B35 LTD	12:00 p.m. - 7:30 p.m.	-	-	12	17	-
B36	24 horas	15	15	13	14	20
B37	5:00 a.m. - 12:00 a.m.	30	30	30	30	30
B38	24 horas	11	7	7	8	14
B39	7:00 a.m. a 9:30 p.m.	30	30	30	30	45
B41	24 horas	10	9	8	10	14
B41 LTD	11:30 a.m. a 9:00 p.m.	-	15	10	11	38
B42	24 horas	15	15	15	15	15
B43	24 horas	20	20	20	20	20
B44	24 horas	11	11	10	10	12
B44 SBS	6:00 a.m. - 10:00 p.m.	14	12	10	13	30
B45	5:00 a.m. - 1:30 a.m.	27	27	20	20	28
B46	24 horas	8	8	9	10	12
B46 SBS	6:00 a.m. - 11:30 p.m.	12	10	10	10	13
B47	24 horas	20	18	15	17	23
B48	24 horas	30	20	20	20	30

Frecuencias y tramos existentes

Rutas locales (domingo)

Anexo

Ruta existente	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mañana 9:00 a.m. a 11:59 p.m.	Mediodía 12:00 p.m. a 4:59 p.m.	Temprano por la noche 5:00 p.m. a 7:59 p.m.	Tarde por la noche 8:00 p.m. a 11:59 p.m.
B49	4:00 a.m. - 2:00 a.m.	16	17	15	17	18
B52	24 horas	22	12	11	12	20
B54	24 horas	27	18	12	16	20
B57	4:30 a.m. - 1:00 a.m.	23	20	20	23	30
B60	24 horas	20	20	20	20	23
B61	24 horas	18	20	13	15	20
B62	24 horas	27	20	19	15	25
B63	24 horas	27	17	10	14	23
B64	5:00 a.m. - 1:00 a.m.	27	16	15	15	25
B65	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	12	12	12	12	19
B67	4:30 a.m. - 1:30 a.m.	30	30	30	30	30
B68	24 horas	13	10	10	10	19
B69	6:00 a.m. - 10:00 p.m.	30	27	30	30	30
B70	4:30 a.m. - 2:00 a.m.	25	18	20	30	30
B74	7:00 a.m. - 11:00 p.m.	20	17	15	12	27
B82	24 horas	10	10	10	12	18
B83	5:30 a.m. - 12:30 a.m.	20	15	15	15	20
B84	10:00 a.m. - 6:30 p.m.	-	30	30	45	-
B100	7:00 a.m. - 12:00 a.m.	40	30	30	30	38
B103 LTD	6:00 a.m. - 1:30 a.m.	27	13	10	10	19
Q24	24 horas	23	20	15	15	20
Q54	24 horas	22	20	16	17	20
Q55	24 horas	20	20	20	20	25
Q56	24 horas	20	20	16	18	25
Q59	24 horas	30	23	13	16	30
Q59	24 horas	30	23	13	16	30

Frecuencias y tramos existentes

Rutas exprés (días laborables)

Anexo

Ruta existente	Dirección	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 5:00 a.m. a 5:59 a.m.	Horas pico en la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 3:59 p.m.	Horas pico en la tarde 4:00 p.m. a 6:59 p.m.	Tarde por la noche 7:00 p.m. a 11:59 p.m.
BM1	Downtown	Llegada	6:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	23	-	-
		Salida	3:00 p.m. - 8:00 p.m.	-	-	60	60
BM1	Downtown/ Midtown	Llegada	5:00 a.m. - 7:00 a.m., 9:00 a.m. - 4:30 p.m.	60	60	60	30
		Salida	11:00 a.m. - 4:00 p.m., 7:00 p.m. - 12:00 a.m.	-	-	60	43
BM1	Midtown	Llegada	6:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	20	-	-
		Salida	3:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	60	20
BM2	Downtown	Llegada	7:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	24	-	-
		Salida	3:00 p.m. - 8:00 p.m.	-	-	60	60
BM2	Downtown/ Midtown	Llegada	5:00 a.m. - 7:00 a.m., 9:00 a.m. - 4:00 p.m.	60	60	60	-
		Salida	11:00 a.m. - 3:00 p.m., 7:00 p.m. - 1:00 a.m.	-	-	60	45
BM2	Midtown	Llegada	7:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	20	-	-
		Salida	3:00 p.m. - 6:30 p.m.	-	-	60	21
BM3	Downtown	Llegada	7:30 a.m. - 9:00 a.m.	-	23	-	-
		Salida	4:30 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	-	30
BM3	Downtown/ Midtown	Llegada	5:00 a.m. - 7:00 a.m., 9:00 a.m. - 4:00 p.m.	60	30	53	-
		Salida	12:00 p.m. - 4:00 p.m., 6:30 p.m. - 1:00 a.m.	-	-	48	51
BM3	Midtown	Llegada	7:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	20	-	-
		Salida	4:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	-	26
BM4	Downtown	Llegada	7:30 a.m. - 9:00 a.m.	-	23	-	-
		Salida	4:30 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	-	30
BM4	Downtown/ Midtown	Llegada	6:00 a.m. - 7:00 a.m., 8:30 a.m. - 2:00 p.m.	-	23	50	-
		Salida	12:00 p.m. - 4:00 p.m., 6:30 p.m. - 9:00 p.m.	-	-	60	60
BM4	Midtown	Llegada	7:00 a.m. - 8:30 a.m.	-	23	-	-
		Salida	3:00 p.m. - 6:00 p.m.	-	-	60	24
BM5		Llegada	6:00 a.m. - 2:00 p.m.	-	23	60	-
		Salida	12:00 a.m. - 12:00 p.m.	-	-	60	50
X27	Downtown	Llegada	6:30 a.m. - 9:00 a.m.	-	8	-	-
		Salida	4:30 p.m. - 8:00 p.m.	-	-	-	15
X27	Downtown/ Midtown	Llegada	5:00 a.m. - 6:30 a.m., 8:30 a.m. - 6:00 p.m.	30	20	32	60
		Salida	9:00 a.m. - 4:30 p.m., 7:30 p.m. - 1:00 a.m.	-	-	53	28
X37	NB		6:00 a.m. - 9:00 a.m.				
	SB		4:00 p.m. - 7:30 p.m.				
X28	NB		6:30 a.m. - 9:00 a.m.				
	SB		4:00 p.m. - 7:30 p.m.				

Frecuencias y tramos existentes

Rutas exprés (días laborables)

Anexo

Ruta existente	Dirección	Horarios de servicio	Temprano por la mañana 5:00 a.m. a 5:59 a.m.	Horas pico en la mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 3:59 p.m.	Horas pico en la tarde 4:00 p.m. a 6:59 p.m.	Tarde por la noche 7:00 p.m. a 11:59 p.m.
X28	Downtown	Llegada	6:30 a.m. - 9:00 a.m.	-	9	-	-
		Salida	4:00 p.m. - 7:30 p.m.	-	-	-	11
X28	Downtown/ Midtown	Llegada	5:00 a.m. - 6:30 a.m., 8:30 a.m. - 6:00 p.m.	20	15	42	60
		Salida	9:00 a.m. - 4:30 p.m., 7:30 p.m. - 12:00 a.m.	-	-	53	30
X37		Llegada	6:00 a.m. - 9:00 a.m.	-	10	-	-
		Salida	4:00 p.m. - 7:30 p.m.	-	-	-	14
X38		Llegada	6:30 a.m. - 9:00 a.m.	-	10	-	-
		Salida	3:00 p.m. - 7:00 p.m.	-	-	60	14

Frecuencias y tramos existentes

Rutas exprés (sábado)

Anexo

Ruta existente	Dirección		Horarios de servicio	Temprano por la mañana 5:00 a.m. a 5:59 a.m.	Mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 3:59 p.m.	Temprano por la noche 4:00 p.m. a 6:59 p.m.	Tarde por la noche 7:00 p.m. a 11:59 p.m.
BM1	Downtown/ Midtown	Llegada	6:00 a.m. - 4:00 p.m.	-	60	60	-	-
		Salida	11:00 a.m. - 11:00 p.m.	-	-	60	60	60
BM2	Downtown/ Midtown	Llegada	6:00 a.m. - 5:00 p.m.	-	90	60	60	-
		Salida	11:00 a.m. - 12:00 a.m.	-	-	60	60	60
BM3	Downtown/ Midtown	Llegada	6:00 a.m. - 4:00 p.m.	-	90	53	-	-
		Salida	11:00 a.m. - 12:00 a.m.	-	-	60	60	60
BM4	Downtown/ Midtown	Llegada	7:00 a.m. - 4:00 p.m.	-	60	60	-	-
		Salida	9:00 a.m. - 7:00 p.m.	-	-	60	60	-
BM5		Llegada	7:00 a.m. - 2:00 p.m.	-	60	60	-	-
		Salida	10:00 a.m. - 7:00 p.m.	-	-	60	60	-
X27	Downtown/ Midtown	Llegada	6:00 a.m. - 9:30 p.m.	-	36	30	30	50
		Salida	7:00 a.m. - 11:00 p.m.	-	60	32	30	34
X28	Downtown/ Midtown	Llegada	6:00 a.m. - 9:00 p.m.	-	45	38	36	40
		Salida	8:00 a.m. - 11:00 p.m.	-	60	38	36	40

Rutas exprés (domingo)

Ruta existente	Dirección		Horarios de servicio	Temprano por la mañana 5:00 a.m. a 5:59 a.m.	Mañana 6:00 a.m. a 8:59 a.m.	Mediodía 9:00 a.m. a 3:59 p.m.	Temprano por la noche 4:00 p.m. a 6:59 p.m.	Tarde por la noche 7:00 p.m. a 11:59 p.m.
X27	Downtown/ Midtown	Llegada	7:00 a.m. - 8:30 p.m.	-	60	30	45	45
		Salida	8:00 a.m. - 10:00 p.m.	-	60	38	30	45
X28	Downtown/ Midtown	Llegada	7:00 a.m. - 8:30 p.m.	-	60	38	36	45
		Salida	9:00 a.m. - 10:00 p.m.	-	-	47	30	36



Rediseño de la red de autobuses de Brooklyn

Proyecto de plan 12/01/22