



# Оптимизация сети автобусных маршрутов в Brooklyn



<b>Глава 1</b>	Введение	<b>3</b>
<b>Глава 2</b>	Какую информацию мы получили в рамках работы с общественностью	<b>11</b>
<b>Глава 3</b>	Реорганизация сети	<b>15</b>
<b>Глава 4</b>	Представление новой сети	<b>35</b>
<b>Глава 5</b>	Индивидуальные предложения по маршрутам	<b>59</b>





# 1. ВВЕДЕНИЕ

- Статус проекта
- Зачем необходима реорганизация автобусной сети Brooklyn?



Реконструкция автобусной сети в Brooklyn является частью более масштабных усилий Муниципального транспортного управления (Metropolitan Transportation Authority, MTA) по всесторонней и целостной модернизации автобусной сети Нью-Йорка с улучшением автобусного обслуживания в каждом районе города. За последние несколько десятилетий Нью-Йорк пережил период масштабного роста и изменений, в контексте которого автобусная сеть не успевала за меняющимися потребностями наших клиентов. Напротив, сократилось количество пассажиров, пользующихся автобусами, замедлилась скорость перемещения автобусов в условиях постоянно растущего трафика, а надежность обслуживания системы снизилась. Несмотря на то, что в течение многих лет специалисты MTA вносили мелкомасштабные и постепенные изменения на отдельных маршрутах, полная реорганизация автобусной сети - это редкая возможность по-новому взглянуть на автобусную сеть в целом и предпринять реальную попытку удовлетворить приоритетные потребности клиентов в таких направлениях: периодичность обслуживания, скорость поездок, надежность обслуживания, оптимизация сообщения и простота осуществления поездок.

Данный проект плана представляет предлагаемую автобусную сеть Brooklyn с маршрутами, остановками и обобщенными данными периодичности обслуживания, которые были пересмотрены с целью удовлетворения потребностей нынешних и будущих клиентов.

В этом отчете мы обсудим, как именно мы разработали предлагаемый проект, что мы услышали от клиентов, и каким образом мы интегрировали отзывы клиентов в наши разработки и подготовили данное предложение.

После публикации этого отчета MTA проведет ряд общественных встреч и семинаров, чтобы собрать дополнительные мнения клиентов и жителей Brooklyn, пользующихся автобусами. Ваш бесценный вклад послужит основой и определит окончательный вариант предлагаемого плана. Более подробно этот процесс изложен в отчете.



## СОСТОЯНИЕ ПРОЕКТА

### Что произошло на сегодняшний день?

Реорганизация сети автобусных маршрутов в Brooklyn стартовала в октябре 2019 года. Первые усилия по работе с общественностью имели своей целью опрос клиентов и получение информации об их приоритетах в связи с улучшением автобусного сообщения в Brooklyn. Мы провели опрос клиентов как онлайн, так и лично, в октябре и ноябре 2019 года организовали десять дней открытых дверей по всему Brooklyn, а также провели множество мероприятий по привлечению внимания к проекту на улицах в рамках усилий по повышению информированности населения о проекте.

После проведения дней открытых дверей мы продолжили сбор данных и подготовили Отчет об актуальных условиях (Existing Conditions Report). Отчет был выпущен в январе 2020 года — в нем были приведены основные показатели, в частности численность населения, занятость и демографические тенденции в Brooklyn, а также выполнен анализ эффективности работы системы автобусного сообщения в районе.

В феврале 2020 года мы начали разработку проекта плана новой автобусной сети для Brooklyn, который отражал выводы отчета о существующих условиях и информацию, полученную от клиентов.

В марте 2020 года после наступления пандемии COVID-19 мы приняли трудное решение приостановить инициативу по реорганизации автобусной сети, чтобы защитить здоровье населения и обеспечить концентрацию ресурсов там, где это больше всего необходимо — для обеспечения максимально быстрого и безопасного перемещения наших основных работников для работы с целью ликвидации чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения. В последующие месяцы группа планирования продолжала анализировать общественный вклад и данные в контексте продолжения работы над проектом после выхода из пикового периода пандемии.

В августе 2021 года Агентство МТА объявило целый ряд интересных инициатив, связанных с развитием автобусного сообщения, в том числе о возобновлении работ по реорганизации автобусной сети. Мы вернулись к тому, на чем остановились, и продолжили разработку проекта плана реорганизации системы автобусного сообщения в Brooklyn.

### Состояние работ на настоящий момент

Мы с воодушевлением возобновили работу по реорганизации автобусной сети Brooklyn, ключевым элементом которого является подготовка данного проекта плана. Предлагаемая новая автобусная сеть для Brooklyn отражает приоритеты клиентов и применяет стратегии реорганизации с целью оптимизации работы автобусной сети. Несмотря на то, что большая часть новой сети похожа на существующую автобусную сеть Brooklyn, мы внедряем значительное количество предложений по оптимизации работы сети для наших клиентов в контексте следующих стратегий: упрощение сети, обеспечение прямых маршрутов, создание новых путей сообщения, укрепление сообщения между градообразующими районами (боро), коррекция периодичности, предложение новых типов маршрутов и оптимизация интервалов между остановками.



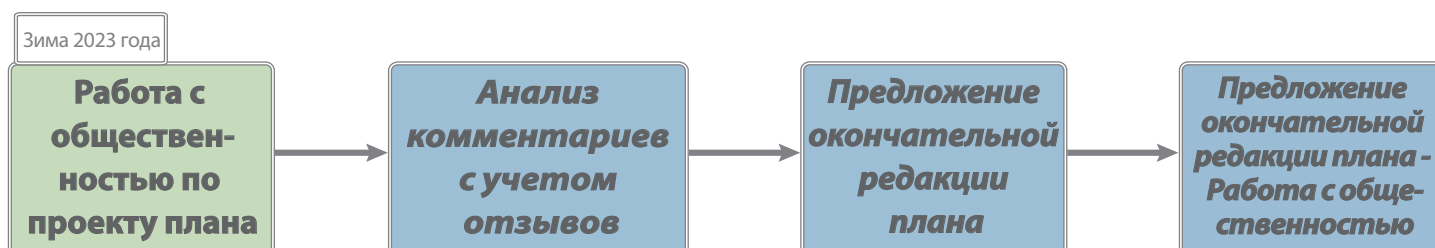
## Возможности для предоставления отзывов и комментариев?

После публикации проекта плана мы проведем 18 виртуальных общественных семинаров - по одному для каждого муниципального округа Brooklyn. В ходе общественных семинаров клиенты получают информацию обо всех изменениях, предложенных в проекте плана. Участники семинаров смогут задать вопросы, дать комментарии и поделиться озабоченностями относительно предлагаемых новых маршрутов и предложений по балансировке интервалов между автобусными остановками.

Всем клиентам предлагается высказать свои замечания по проекту плана на микросайте Brooklyn Bus Network Redesign по адресу <https://new.mta.info/project/brooklyn-bus-network-redesign> через наш портал комментариев. Кроме того, у клиентов будет возможность детально рассмотреть предлагаемую сеть в Remix — на интерактивной карте с функцией комментариев по конкретным маршрутам с привязкой к местности. Ссылки на оба ресурса будут размещены на микросайте, а также на каждом из профилей маршрутов в этом документе. Отзывы, полученные в ходе этого раунда информационно-разъяснительной работы, будут использованы для подготовки предлагаемого окончательного плана.

## Что дальше?

После завершения процесса работы с проектом плана и рассмотрения замечаний и предложений общественности для дальнейшего внесения дополнительных изменений в структуру автобусной сети будет опубликован предлагаемый окончательный вариант плана. После подготовки предлагаемого окончательного плана предусмотрен еще один раунд работы с общественностью. Мы проведем дни открытых дверей для сбора последнего блока отзывов от клиентов относительно предлагаемого окончательного плана. Мы также представим предлагаемый окончательный план на рассмотрение Совету градообразующего района (боро), районному совету по вопросам обслуживания, а также советам общин. Предлагаемый окончательный план будет включать проект расписания движения автобусов и инструмент планирования поездок, который позволит клиентам оценить воздействие изменений на их поездки, а нам — получить дополнительные комментарии и отзывы до начала реализации.



## ЗАЧЕМ РЕОРГАНИЗОВЫВАТЬ АВТОБУСНУЮ СЕТЬ BROOKLYN?

Проект плана — это новый взгляд на возможности оптимизации автобусного сообщения в Brooklyn таким образом, чтобы оно стало удовлетворительным для наибольшего количества клиентов. Около 62 процентов жителей Brooklyn совершают ежедневные поездки на работу на общественном транспорте, и не менее 9 процентов жителей добираются до работы и домой в основном на автобусах. За последние десятилетия автобусная сеть Brooklyn не претерпела существенных изменений. Она должна развиваться, чтобы удовлетворять меняющиеся потребности наших клиентов, обеспечивая более короткое время в пути и лучшие возможности пересадок. На протяжении многих лет мы вносили в структуру и работу сети лишь незначительные изменения, не успевая за значительным ростом и изменениями, которые переживает и будет переживать Brooklyn. Комментарии, которые мы услышали на днях открытых дверей, на улицах и в ходе нашего онлайн-опроса, указывают на необходимость реорганизации автобусной сети Brooklyn.

Проанализировав комментарии наших клиентов, мы сгруппировали полученную информацию в пять основных проблемных групп: периодичность, время в пути, надежность, пересадки и простота использования. Сокращение количества пассажиров на автобусах в Brooklyn в последние годы является еще одним мотивирующим фактором для реорганизации автобусной сети Brooklyn.

## Сокращение количества пассажиров на автобусах в Brooklyn

С 2016 по 2019 год количество пассажиров автобусов в Brooklyn сократилось на 14 процентов. Сокращение количества пассажиров может быть связано с рядом факторов, среди которых снижение скорости движения автобусов, снижение уровня надежности обслуживания, выбор других видов транспорта, в том числе метро и транспортных сетевых компаний (TNC), а также демографические изменения.

В разгар пандемии количество пассажиров автобусов в Brooklyn упало примерно на 50 процентов от количества до пандемии. Однако, по мере того, как клиенты возвращаются к своей повседневной деятельности, количество пассажиров постепенно восстанавливается.





## **Примечание:** *О пандемии COVID-19 и данных, использованных в проекте плана*

Несмотря на сокращение количества пассажиров в связи с пандемией, в рамках реорганизации автобусной сети мы не хотели оперировать показателями времен пандемии. Несмотря на то, что пандемия заставила многих скорректировать свой распорядок дня, для перемещений по городу пассажирам из Brooklyn по-прежнему необходимо частое и надежное автобусное сообщение. Они оправдано претендуют на новую и улучшенную автобусную сеть, которая будет удовлетворять их потребности в настоящее время и на годы вперед. В этой связи для обоснования наших предложений в данном проекте плана мы использовали данные о пассажиропотоке до пандемии, дополняя их отзывами клиентов.

## **Периодичность курсирования: Ожидание автобуса**

Сокращение времени ожидания и наращивание частоты движения является главным приоритетом пассажиров автобусов из Brooklyn. Постоянное и частое автобусное сообщение в течение дня дает клиентам возможность спонтанно выбирать время поездок, не подгоняя свои планы под расписание маршрутов.

В настоящее время с частой периодичностью в течение всего дня курсируют 26 маршрутов, автобусы на которых ходят каждые 10 минут или чаще с 6 утра до 8 вечера в будние дни. Еще 19 маршрутов курсируют каждые 15 минут или чаще. При этом остается существенное количество маршрутов (21) в Brooklyn, которые не соответствуют этому порогу и в некоторые периоды суток курсируют с интервалами движения более 15 минут.

Тридцать три местных автобусных маршрута работают 24 часа в сутки и охватывают большую часть данного градообразующего района (боро). Поскольку в следующем десятилетии ожидается стремительный рост занятости на предприятиях крупнейших отраслей со второй сменой, в частности на предприятиях здравоохранения, общественного питания и гостиничной сферы/ сферы досуга, значение надежной сети ночных автобусов будет только возрастать.

## **Скорость: Автобусы ходят медленно**

До начала пандемии скорость движения автобусов в масштабе всей системы снижалась в течение нескольких лет. В 2019 году средняя скорость движения автобусов в Brooklyn была второй самой низкой среди пяти градообразующих районов (боро) - 7,0 миль в час. С 2014 года скорость движения автобусов снизилась еще на 5 процентов (до 7,4 миль в час). Даже небольшое снижение скорости движения автобусов может оказать каскадное воздействие на общую продолжительность поездки клиентов.

Основной причиной снижения скорости движения автобусов и надежности обслуживания в Brooklyn является перегруженность дорог. На ключевых коридорах и на узких улицах и проезжих трассах скорость движения, зачастую, еще ниже, что усиливает общее пагубное влияние на скорость движения автобусов и, в свою очередь, на надежность автобусного обслуживания. Из-за этого количество потенциальных пассажиров автобусов снижается дополнительно.

Еще одной причиной низкой скорости движения автобусов в Brooklyn являются близко расположенные друг к другу автобусные остановки. Иногда автобусу едва хватает времени, чтобы отъехать от одной остановки, как уже необходимо въезжать на следующую. Поскольку расстояние между остановками на местных маршрутах составляет в среднем 830 футов, автобусы часто останавливаются через каждые один или два квартала. Это меньше, чем расстояние между остановками в аналогичных транзитных системах по всему миру, которое обычно составляет от 1 000 до 1 680 футов.

Если автобус чаще останавливается на маршруте, постоянно выходя из транспортного потока, останавливаясь на остановках и снова вливаясь в поток движения, он теряет скорость, что приводит к увеличению времени в пути для клиентов и росту вероятности задержек. В результате оптимизации расстояния между остановками и сохранения остановок с высокой посещаемостью и в ключевых пунктах по всему Brooklyn, будет обеспечена возможность движения автобусов в транспортном потоке с быстрой доставкой клиентов по назначению.

Было установлено, что упразднение одной остановки экономит около 20 секунд, а в периоды пик даже больше, на поездку. В масштабе всего маршрута такая единовременная экономия времени может привести к значительной общей экономии времени затрачиваемого клиентом на пребывание в автобусе.

## Надежность обслуживания: Автобусы прибывают с опозданием

Отзывы наших клиентов совпали с результатами наших собственных наблюдений<sup>1</sup>: автобусы в Brooklyn часто ездят медленно, застревают в пробках и прибывают группами. До пандемии среднестатистической клиент автобуса в Brooklyn демонстрировал показатель времени поездки (СЖТР) 69% (СЖТР измеряет процент поездок, завершенных в течение пяти минут после запланированного времени). В среднем клиенты автобусов в Brooklyn ждали транспорта на остановке на две минуты дольше, чем положено, и проводили в автобусе на одну минуту дольше, чем положено.

В разгар пандемии надежность обслуживания ненадолго повысилась в связи со снижением интенсивности движения на дорогах. С того времени ситуация с перегруженностью, большей частью, вернулась, а надежность обслуживания начала снижаться до уровня, предшествовавшего пандемии. Поскольку из-за перегруженности дорог автобусное сообщение становится менее надежным, в частности, в таких районах, как Downtown Brooklyn, последствия такой ситуации ощущают многие клиенты автобусов в Brooklyn по всему району.

Узкие улицы и частые повороты также усугубляют ненадежность автобусного обслуживания, поскольку каждый из этих факторов может приводить к непредсказуемым задержкам.

<sup>1</sup> Подробная информация о статистике движения автобусов в Brooklyn приведена на сайтах <http://dashboard.mta.info/Bus> и <https://metrics.mta.info>.

## Стыковки и пересадки: Общественный транспорт не довезет в любую точку по вашему желанию

Несмотря на то, что плотность населения и занятости в Brooklyn зачастую сосредоточена в основном вдоль линий метро, до многих жилых домов, объектов социального назначения, центров занятости и других ключевых пунктов назначения можно добраться только на автобусе (особенно в юго-восточной части Brooklyn). По предоставленной клиентами информации, для поездок на работу они пользуются несколькими автобусными маршрутами, линиями метро или системами пригородного железнодорожного транспорта. Для обеспечения быстрой и легкой пересадки пассажиров из автобуса на другие виды общественного транспорта необходимо улучшить возможности стыковки и пересадок. Проблема стыковок и пересадок на участках пути между Brooklyn и Queens является одной из основных проблем, волнующих наших клиентов.

## Удобство использования: В системе движения автобусов трудно разобраться

Автобусная сеть Brooklyn имеет сложную структуру. Во многих случаях эта сложность оправдана, поскольку она эффективно удовлетворяет транспортные нужды боро соединяя между собой различные районы и ключевые пункты назначения. С другой стороны автобусная сеть не всегда проста для понимания, особенно для тех, кто впервые пользуется автобусной системой или пытается добраться до нового назначения. Такие сложности могут привести к тому, что задача пользования вами автобусной сетью покажется вам непосильной. Один из способов популяризации поездок на автобусах — найти правильный баланс между простотой и сложностью автобусной сети.



## 2. ЧЕГО ХОТЯТ КЛИЕНТЫ

- Что мы услышали
- Приоритеты клиентов



### ЧТО МЫ УСЛЫШАЛИ

#### Реакция общественности — резюме

Отзывы клиентов, полученные в ходе первого раунда работы с общественностью в 2019 году, имели ключевое значение в рамках разработки проекта плана. Осенью 2019 года мы провели опрос клиентов с целью выяснения их приоритетов по улучшению автобусного сообщения в Brooklyn. Мы провели опрос клиентов как онлайн, так и лично, в октябре и ноябре 2019 года организовали десять дней открытых дверей по всему Brooklyn, а также провели множество мероприятий по привлечению внимания к проекту на улицах в рамках усилий по повышению информированности населения о проекте.

#### ПРИОРИТЕТЫ КЛИЕНТОВ

В этом разделе описаны пять различных приоритетов клиентов, определенные нами по результатам информационно-разъяснительных сессий. Эти пять приоритетов представляют собой цели реорганизации автобусной сети Brooklyn.



#### Частая периодичность обслуживания

В ответ на вопрос, заданный на днях открытых дверей и в ходе онлайн-опроса респондентов, о выборе главного приоритета в рамках оптимизации автобусного обслуживания, большинство опрошенных выбрали сокращение времени ожидания и наращивание частоты обслуживания. Клиенты хотели бы, чтобы частота курсирования автобусов на многих маршрутах, а также по многим конкретным направлениям была увеличена. Клиенты также просили активизировать уровень обслуживания в определенное время суток.



#### Скорость поездок

Еще одним приоритетом для пассажиров из Brooklyn стало увеличение скорости поездок на автобусе. По результатам голосования за четыре основных приоритета оптимизации работы автобусной сети, проводимого на днях открытых дверей, вопрос сокращения времени в пути через преобразования инфраструктуры, в частности через добавление выделенной полосы для автобусов и использование сигналов светофора, ориентированных на общественный транспорт, занял второе место после сокращения времени ожидания.

Сокращение количества автобусных остановок через объединение — один из способов ускорить движение автобусов. Респонденты опроса в подавляющем большинстве высказались «за» такую меру, причем большинство предпочло более быстрые поездки, а не большее количество автобусных остановок. Сокращение количества автобусных остановок упоминают многие отдельные комментарии.

Клиенты просили увеличить количество ограниченных маршрутов и маршрутов типа Select Bus Service (SBS), останавливающихся гораздо реже, чтобы пассажиры имели возможность быстрее преодолевать большие расстояния. Клиенты также просили повысить приоритет автобусов в транспортном потоке за счет выделения автобусных полос и строительства автобусных дорог.



### Надежность обслуживания

Еще одним приоритетом для пассажиров автобусов из Brooklyn является повышение надежности обслуживания. Отмеченные клиентами проблемы, связанные с отсутствием приоритета движения автобусов в большинстве районов округа, также относятся к проблемам надежности обслуживания.



### Оптимизированные возможности пересадки

Клиенты хотят посещать больше мест, затрачивая на перемещение к ним меньше времени. Несмотря на то, что, частично, решение этого вопроса предусматривает ускорение движения автобусов, есть и другие меры, которые мы можем принять в этой связи, например, обеспечить возможность пересадок между маршрутами, которые в настоящее время отсутствуют. Поскольку за последние десятилетия автобусная сеть не претерпела сколько-нибудь значительных изменений, многие пары пунктов отправления и назначения должным образом не обслуживаются. Такие пункты могут лежать как внутри районов, так и между районами Brooklyn, а также в других боро. Клиенты часто указывают на проблемы с поездками в Queens, подчеркивая тот факт, что структура существующей сети не предусматривает частого и прямого сообщения между двумя боро.

## 8 Простота совершения поездок

Клиенты хотят, чтобы весь процесс поездки на автобусе был проще: от выяснения, на какой автобус сесть, до поиска нужной остановки, оплаты и посадки с обязательным пониманием, когда выходить. Для тех, кто никогда ранее не ездил на автобусе, перспектива поездки на нем может заставлять человека нервничать.

В частности, клиенты отмечали, что многие маршруты, проходящие, в основном, по одной улице, не всегда продолжают движение по этой же улице на всем ее протяжении, что излишне усложняет автобусную сеть. Многие клиенты также отмечали трудности, связанные с пересадкой с одного автобусного маршрута на другой или с автобуса на метро.







### 3. РЕОРГАНИЗАЦИЯ СЕТИ

- Как мы реорганизуем сеть?
- Типы маршрутов
- Другие мероприятия в поддержку реорганизации автобусной сети Brooklyn



## КАК МЫ РЕОРГАНИЗУЕМ СЕТЬ?

Мы реорганизовали автобусную сеть Brooklyn, сделав акцент на пяти приоритетах клиентов, подробно описанных в предыдущей главе: Периодичность обслуживания, скорость поездок, надежность обслуживания, оптимизация пересадок и простота осуществления поездок. Для решения каждой из этих приоритетных задач мы использовали несколько различных стратегий реорганизации сети.

### Сокращение времени ожидания и увеличение частоты курсирования

Сокращение времени ожидания и увеличение частоты курсирования автобусов является главным приоритетом для пассажиров автобусов в Brooklyn. Постоянное и частое автобусное сообщение в течение дня дает клиентам возможность спонтанно выбирать время поездок, не подгоняя свои планы под расписание маршрутов.

Однако при фиксированном количестве автобусов, имеющих в парке в часы пик, частично из-за ограниченного пространства в автобусных парках Brooklyn, а также ограничений на эксплуатационные ресурсы, увеличение частоты курсирования - непростая задача.

Для увеличения частоты курсирования автобусов мы использовали следующие стратегии реорганизации сети:

- Мы сосредоточили усилия на увеличении частоты курсирования на ключевых коридорах и в исторически проблемных районах, особенно в районах, удаленных от метро, где жители и работники, как правило, больше зависят от автобусного сообщения.
- Реализация некоторых факторов оптимизации частоты курсирования автобусов возможна благодаря реинвестированию ресурсов, полученных за счет исключения дублирования маршрутов в других местах сети, например, если два маршрута проходят по одной и той же улице через район с более низким пассажиропотоком.
- Реализация некоторых из таких факторов оптимизации частоты возможна благодаря увеличению скорости автобусов и реинвестированию этих ресурсов. Стратегии по сокращению времени в пути см. в следующем разделе («Сокращение времени в пути и ускорение движения автобусов»).
- Мы объединили близлежащие параллельные маршруты на одной улице, тем самым увеличив частоту движения на объединенном участке.

## Сокращение времени в пути и ускорение движения автобусов

Сокращение времени в пути после посадки в автобус - еще один главный приоритет пассажиров в Brooklyn.

Для обеспечения сокращения времени в пути мы использовали следующие стратегии реорганизации автобусной сети.

- Расширение возможностей для приоритетного движения автобусов по дорогам — совместно с Департаментом транспорта города Нью-Йорка (NYC DOT).
- Обеспечение сбалансированного расстояния между остановками, чтобы автобусы не входили и выходили из транспортного потока чрезмерно часто.
- Разработка новых схем обслуживания, предназначенных для быстрой доставки пассажиров к месту назначения (скоростные маршруты, маршруты Crosstown/SBS).



## Расширенный приоритет движения автобусов

В рамках реорганизации автобусной сети Brooklyn мы, совместно с NYC DOT, работаем над расширением условий и возможностей приоритетного движения автобусов по транспортным коридорам на территории всего города.

План развития улиц Нью-Йорка<sup>2</sup>, опубликованный в декабре 2021 года, в качестве одной из своих целей определяет поэтапную реорганизацию улиц с учетом приоритетного движения автобусов и повышение уровня благоустройства автобусных остановок. В рамках усилий по достижению этих целей на уровне реорганизации автобусной сети Brooklyn MTA сотрудничает с NYC DOT.

Согласно Плану развития улиц Нью-Йорка NYC DOT определил ключевые коридоры Brooklyn, на которых можно внедрить приоритетные для автобусов уличные технологии, чтобы лучше поддерживать устойчивое автобусное сообщение в течение всего дня. Набор потенциальных мер по оптимизации движения может включать в себя выделенные полосы для автобусов, автобусные дороги, перекрестки с полосами объезда скоплений транспорта, использование сигналов светофора, ориентированных на общественный транспорт и другие меры, в том числе средства обеспечения безопасности пешеходов и оптимизацию физической доступности автобусных остановок.

Департамент NYC DOT провел анализ основных транспортных коридоров в Brooklyn, чтобы определить улицы, где будущие приоритеты для автобусов будут иметь наибольший эффект для пассажиров. Цель данного анализа - определить приоритетные улицы для дальнейшего изучения, планирования, работы с общественностью, проектирования и реализации мероприятий по организации уличного движения, которые оптимизируют время поездки пассажиров на автобусах и дополняют проект реконструкции автобусной сети.

**NYC DOT в сотрудничестве с MTA определило приоритетные коридоры для автобусов на основе следующих критериев:**

- Спрос на автобусное обслуживание
- Эффективность автобусного обслуживания
- Целесообразность внедрения новых методов организации уличного движения, включая уровни движения и коррекцию ширины улиц
- Роль коридора в транзитной сети
- Демографические показатели района и показатели социального равенства его населения

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



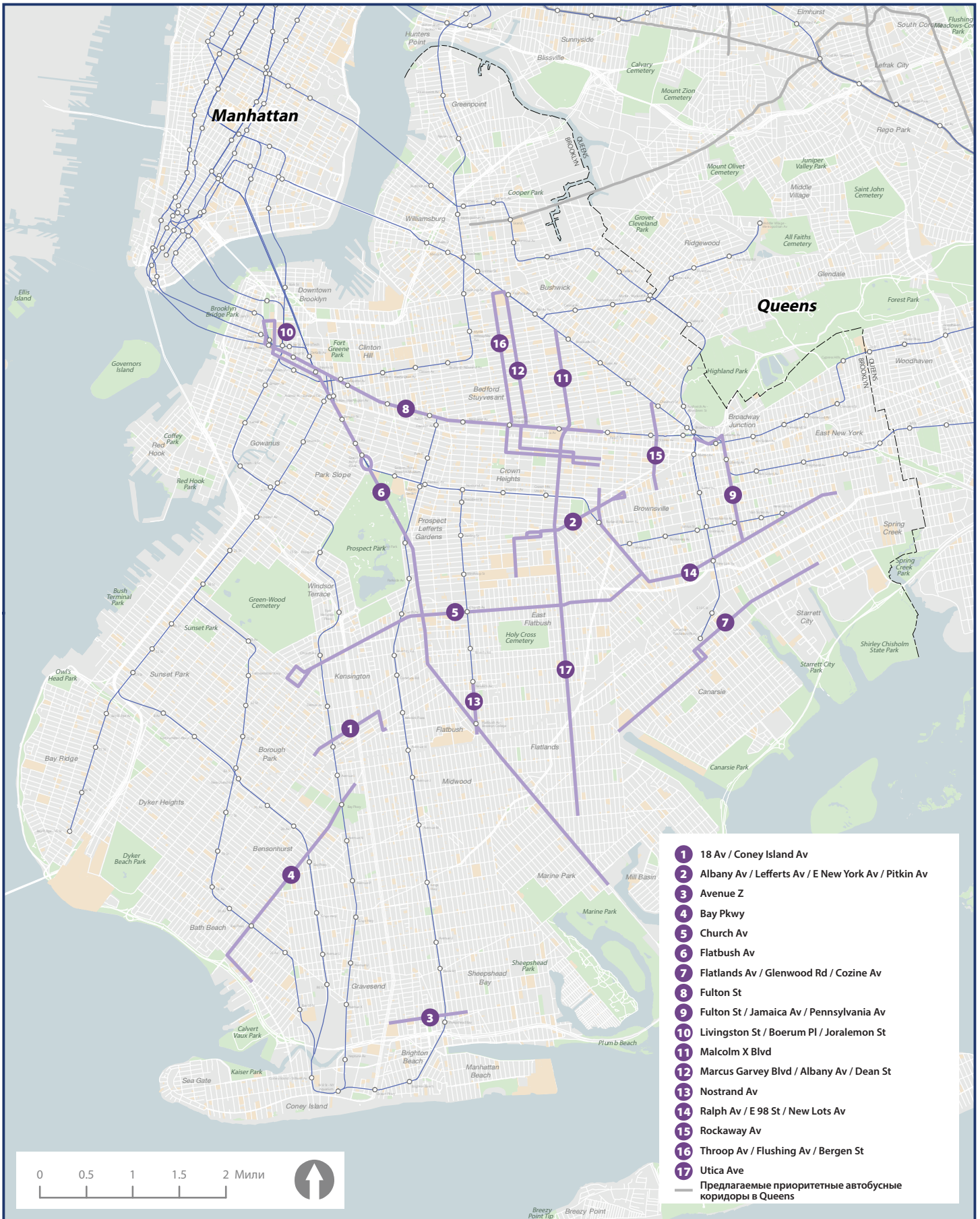
В ходе этого процесса было определено 49 коридоров, которые должны быть изучены на предмет потенциальной оптимизации организации улиц с приоритетом автобусов, в том числе 17 коридоров, занявших первые места в рейтинге.

Указанные ниже коридоры, представленные в алфавитном порядке, по оценке NYC DOT заняли самые высокие места в рейтинге:

- 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



# Приоритетные автобусные коридоры Brooklyn от NYC DOT



## Текущие усилия NYC DOT по оптимизации автобусного сообщения

В 2023 году NYC DOT проведет работы по повышению приоритета движения автобусов на Flatbush Avenue, в коридоре B82 SBS в South Brooklyn corridor и на Livingston Street.

### Flatbush Avenue

NYC DOT принимает меры по повышению приоритета движения автобусов и обеспечению безопасности пешеходов на Flatbush Avenue на участке между Tillary Street и Avenue V. С пассажиропотоком свыше 118 000 пассажиров в день на 12 маршрутах до пандемии, Flatbush Avenue является приоритетным автобусным коридором на Плана улиц Нью-Йорка, а также приоритетным коридором класса Vision Zero в рамках мер по повышению безопасности. Средняя скорость автобусов по всему коридору составляет 7 миль в час; в Downtown Brooklyn она ниже 5 миль в час. В формате активной разъяснительной работы с населением в рамках проекта будут изучены и реализованы решения по повышению скорости движения автобусов и безопасности пешеходов. Решения по обеспечению приоритетного движения автобусов могут предусматривать выделение полос для автобусов на обочине, со смещением или по центру, устройство автобусных полос, использование сигналов светофора, ориентированных на общественный транспорт, перекрестки с полосами объезда скоплений транспорта и оптимизацию автобусных остановок.

### B82 SBS South Brooklyn

NYC DOT реализует капитальные проекты вдоль коридора B82 SBS в South Brooklyn. Капитальные работы будут проводиться вдоль Kings Highway, Flatlands Ave и Pennsylvania Ave. Запланированные процедуры улучшат доступность автобусных остановок, повысят безопасность пешеходов и оптимизируют благоустроенность коридора. Улучшения включают в себя разнесение автобусных остановок, посадочные платформы для автобусов, площадки для автобусов, расширение средних полос, ландшафтную коррекцию средних полос и пешеходные переходы, устраиваемые на возвышении.

### Livingston Street

NYC DOT рассматривает варианты модернизации существующих мер по повышению приоритета курсирования автобусов на улице Livingston, а также возможность повышения скорости и уровня надежности движения автобусов по этому важному коридору. В настоящее время на улице Livingston предусмотрены полосы для движения автобусов по обочине в западном направлении и смещенные полосы для движения автобусов в восточном направлении. К сожалению, незаконная парковка с табличками и увеличение количества строительных площадок, упирающихся в улицу, привели к тому, что эффективность автобусных полос со временем снизилась. В результате скорость движения автобусов большую часть дня значительно ниже средней по району. В настоящее время NYC DOT изучает варианты, которые позволят решить текущие вопросы, связанные с правоприменением. В частности рассматривается возможность включения физически разделенных полос для автобусов, организации островков для посадки в автобус автобусов и/или дорог для автобусов.

## Количественная балансировка автобусных остановок

В дополнение к мерам по обеспечению приоритетного движения автобусов, еще одним ключевым способом сокращения времени в пути является удаление некоторых близко расположенных и недостаточно используемых автобусных остановок, что позволит автобусам двигаться вместе с транспортным потоком и быстрее доставлять клиентов туда, куда им нужно.

Для оценки ситуации с существующими остановками в проекте плана мы использовали множество критериев, в частности тип маршрута (например, местный или ограниченный - подробнее о типах маршрутов можно узнать на стр. 26), пассажиропоток, расстояние от предыдущей остановки, близость к ключевым пунктам назначения и пересадочным узлам, наличие в числе клиентов пожилых людей и людей с ограниченными возможностями, наличие остановок, отвечающих стандартам ADA, и существующие условия на остановках (например, наличие навесов, скамеек и других удобств).

Клиентам необходимо помнить, что предложения по количественной балансировке автобусных остановок в этом плане являются предварительными, и вклад самих клиентов играет важную роль для доработки плана.

## Проектирование более надежной сети

Повышение уровня надежности обслуживания имеет ключевое значение в вопросе удержания существующего количества клиентов и стимулирования использования автобусов в рамках большего количества поездок. В то же время эта задача является одной из самых сложных.

Для повышения надежности мы использовали следующие стратегии реорганизации сети:

- Необходимо, чтобы маршруты избегали узких улиц, сокращая количество заторов, вызванных перегруженностью, парковкой в два ряда или другими проявлениями нецелесообразного использования общественного уличного пространства
- Сокращение количества поворотов на маршрутах, чтобы снизить время задержек, способных привести к перерывам в обслуживании и переполненности дорог
- Сокращение количества самих маршрутов, чтобы автобусы не стояли в пробках, преодолевая большие расстояния
- Устранение избыточности маршрутов, особенно в перегруженных районах (Downtown Brooklyn, и т.д.), чтобы автобусы не блокировали друг друга



## Расширение возможностей для пересадок по всему градообразующему району (боро) и городу

Транспортная сеть с сетчатой структурой часто является наиболее эффективным способом обеспечения возможностей для пересадок на больших территориях. Одна, а иногда две пересадки на маршруте обеспечивают пассажирам возможность добраться из любой точки практически в любую другую точку сети. Большая часть автобусной сети Brooklyn уже имеет сетчатую структуру. На некоторых участках более эффективной является модель "hub-and-spoke» (веерная организация сети), в условиях которой многие маршруты сходятся в одном терминале и допускают множество пересадок на различные маршруты и различные виды транспорта.

Для расширения возможностей пересадок мы использовали следующие стратегии реорганизации сети:

- Там, где это необходимо, организация прямых (без поворотов) маршрутов для повышения эффективности сетчатой структуры, особенно на основных маршрутах с высокой пропускной способностью и частой периодичностью движения
- Там, где это целесообразно, максимальная организация соединительных узлов, для упрощения пересадок и обеспечения поездок на большие расстояния
- Создание новых связей с ключевыми пунктами назначения, часто путем переноса терминала маршрута, чтобы максимально расширить возможности для поездок между различными районами
- Создание нового межрайонного сообщения между Brooklyn и Queens

## Чтобы ездить автобусом стало проще

Организацию автобусной сети с упрощенной структурой легче понять, а саму такую сеть проще использовать как имеющимся, так и потенциальным новым клиентам.

Для обеспечения лучшего обслуживания клиентов Мы использовали следующие стратегии реорганизации сети:

- Упрощение структуры через оптимизацию маршрутов таким образом, чтобы они шли относительно прямо к пунктам назначения
- Упрощение сложных для понимания схем маршрутов, чтобы пассажирам было легче понять, куда направляется их автобус
- Создание новых пересадочных узлов, особенно на существующих и будущих станциях метро, по стандарту ADA, и сокращение имеющихся пешеходных маршрутов на пересадочных узлах
- Расширение сети автобусов, курсирующих в течение всего дня, чтобы даст клиентам выбор среди большего количества автобусов без необходимости запоминать расписание
- Балансировка и оптимизация расстояния между остановками, что позволяет увеличить количество благоустроенных остановок



## Доступность транспорта

Все автобусы Нью-Йоркского парка полностью доступны для лиц, пользующихся собственными средствами передвижения. Автобусный парк Нью-Йорка обеспечивает безопасное и надежное обслуживание наших клиентов с ограниченными возможностями, особенно в районах, где нет станций метро в возможность доступа лиц с функциональными ограничениями. Приблизительно 19 процентов клиентов автобусов в Brooklyn - пожилые люди или люди с ограниченными возможностями.

В рамках реорганизации автобусной сети Brooklyn мы внимательно изучили районы с высокой плотностью жителей с ограниченными возможностями, проживание которых в этих районах установлено проведенной организацией American Community Survey (ACS) переписью населения США 2019 года. Мы оптимизировали маршруты и расширили возможности стыковок с существующими и будущими станциями метро, доступными по стандарту ADA, а также заполнили пробелы в автобусной сети, расширяя охват общественного транспорта, доступного лицам с ограниченными возможностями. Кроме того, мы использовали ряд критериев для оценки расстояния между остановками с точки зрения доступности лиц с ограниченными возможностями (подробнее см. выше раздел «Балансировка и оптимизация расстояния между остановками»).

Работу по расширению доступности автобусных остановок лицам с ограниченными возможностями в Brooklyn и по всему городу MTA координирует с NYC DOT. NYC DOT приступил к общегородскому исследованию доступности автобусных остановок лицам с ограниченными возможностями для выявления недоступных остановок с возможностью модернизации, и работает над расширением зоны установленных знаков системы информирования пассажиров в режиме реального времени и автобусных остановок-будок.

Мы продолжаем расширять применение информационных экранов, работающих в реальном времени, повышая качество звуковых и цифровых объявлений в автобусах и помогая таким образом пассажирам с нарушениями зрения, слуха или когнитивных функций.

## Типы маршрутов

В настоящее время мы используем следующие типы автобусных маршрутов: местные, ограниченные, Select Bus Service (SBS) и экспресс-маршруты. Карты автобусных маршрутов, существующие на сегодняшний день, не являются эффективными инструментами определения схем обслуживания, обеспечиваемых каждым маршрутом с точки зрения периодичности курсирования, расстояния между остановками и приоритетности движения автобусов. Единственным способом распознать различные типы маршрутов и их назначение являются буквенные индексы маршрутов **SBS** или зеленый цвет и префикс «**BM**» или «**X**» для экспресс-маршрутов.

Чтобы решить этот вопрос, мы предлагаем использовать цветовую кодировку различных типов маршрутов, первоначально предложенную в новом проекте плана реконструкции автобусной сети Queens. Мы называем маршруты местными, ограниченными, скоростными, маршрутами Crosstown (SBS) и экспресс-маршрутами. Каждый из маршрутов этих типов служит определенной цели и придерживается различных рекомендаций по расстоянию между остановками и частоте/периодичности обслуживания. Глядя на карту, клиенты смогут быстро определить, насколько эти маршруты отвечают их потребностям. Ниже мы рассмотрим эти новые решения и опишем, какую цель преследует каждое из них. Чтобы увидеть, каким образом эти концепции маршрутов вписываются в более широкую автобусную сеть Brooklyn, см. карту системы в следующей главе.

## Метки маршрутов

Для всех маршрутов, кроме скоростных, в проекте плана мы, по возможности, использовали существующие обозначения «В» или «Q». Если предлагаемый маршрут очень похож на уже существующий, мы сохранили метку существующего маршрута. Если предлагаемый маршрут довольно существенно отличается от существующего и не может иметь существующую маркировку, мы присвоили ему новый номер с индексом «В» или «Q» (например, предлагаемый маршрут **B81**). Вы также заметите отсутствие некоторых существующих маршрутных меток на этом плане. Отсутствие меток маршрутов на плане не означает, что обслуживание по маршрутам прекращено. Мы просто «убираем» номер маршрута и, в большинстве случаев, заменяем его другим существующим или новым маршрутным номером с индексом «В» или «Q».

В отношении экспресс-маршрутов в проекте плана мы приняли те же меры, что и в рамках недавней реорганизации сети на Staten Island и в Queens, и заменили обозначения «X» на обозначения «BM». Индексы «BM» помогают клиентам на Manhattan определять конечный район назначения экспресс-маршрута. Кроме того, чтобы повысить уровень понимания клиентами структуры сети, мы присвоили каждому существующему варианту свой номер маршрута. Маршруты, обеспечивающие обслуживание клиентов только в часы пик в Downtown, теперь имеют однозначный номер (например, предлагаемый маршрут **BM1**); маршруты, обеспечивающие обслуживание клиентов только в часы пик в Midtown теперь имеют номер, начинающийся с «3» (например, предлагаемый маршрут **BM31**), а варианты комбинированных маршрутов, курсирующих вне часов пика в Downtown и в Midtown, имеют индекс «с» после номера (например, предлагаемый маршрут **BM1с**).

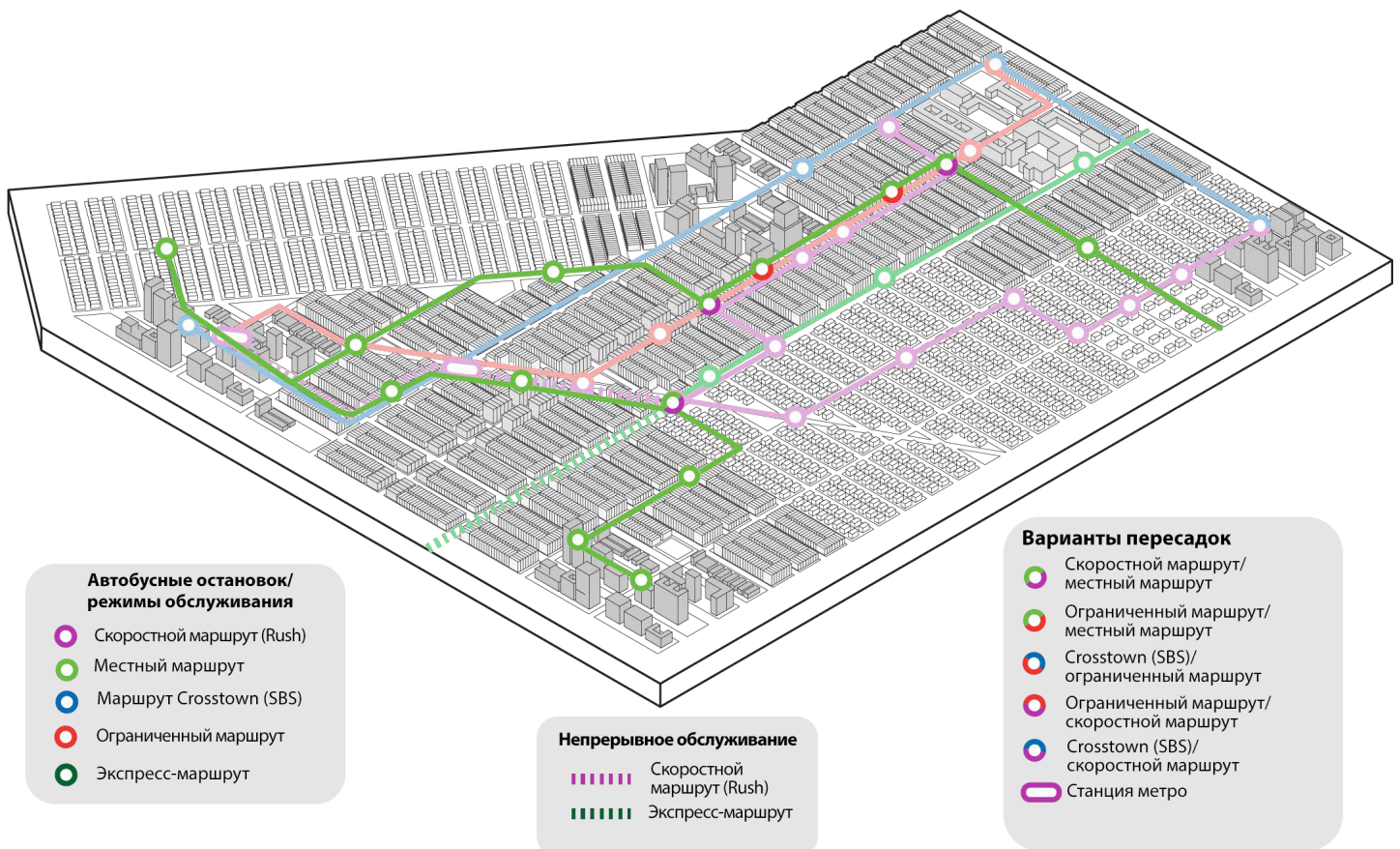




## ЧЕТЫРЕ ТИПА МАРШРУТОВ МЕСТНОГО АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ

В следующем разделе описаны четыре типа местных автобусных маршрутов, предусмотримых в рамках реорганизации сети. Каждый из маршрутов этих типов служит определенной цели и придерживается различных рекомендаций по расстоянию между остановками и частоте/периодичности обслуживания. Каждый из них обозначается определенным цветом.

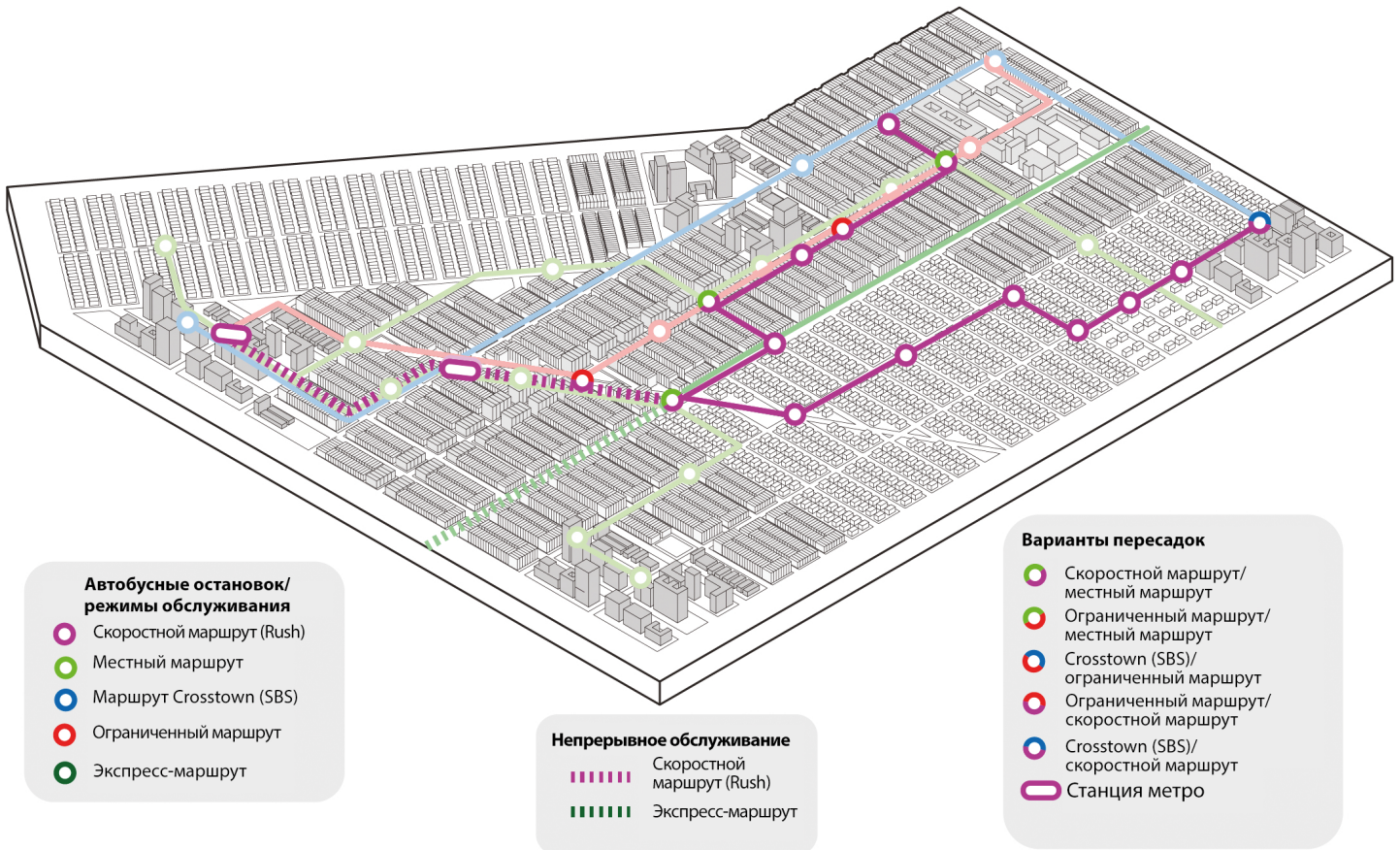
### Тип маршрута: **Местные маршруты**



Цель местных маршрутов - соединить местные районы, ключевые транзитные узлы и важные пункты назначения. Чтобы эти маршруты можно было легко распознать на карте, они показаны зеленым цветом. Частота обслуживания, как правило, определяется спросом со стороны пассажиров. Среднее расстояние между остановками на местных маршрутах составляет примерно от 1 000 до 1 320 футов (1/4 мили).

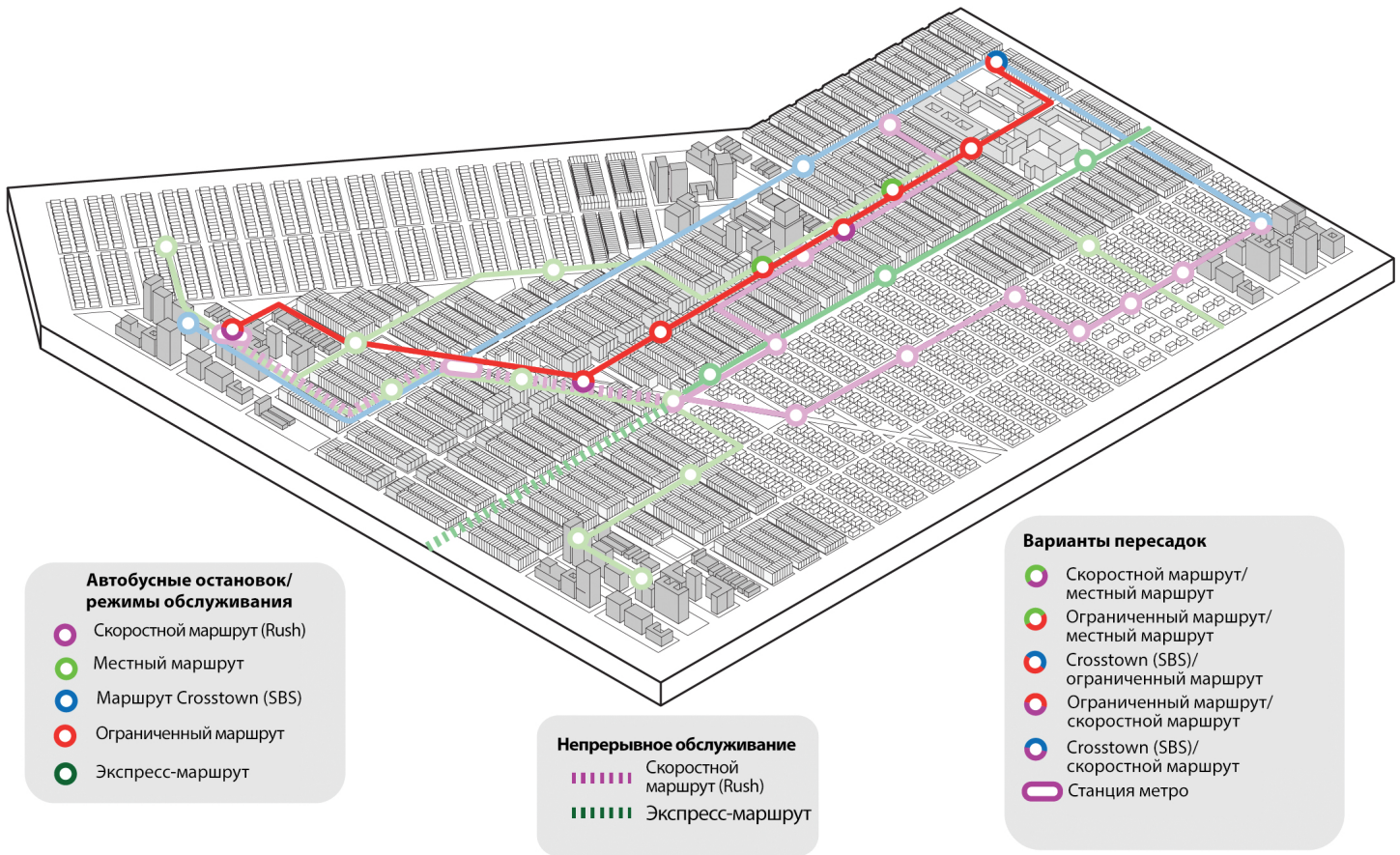


## Тип маршрута: Скоростные маршруты



Цель скоростных маршрутов - быстрое сообщение между внешними зонами боро с возможностью пересадок на станции метро. Чтобы эти маршруты можно было легко распознать на карте, они показаны фиолетовым цветом. Эти маршруты собирают пассажиров внутри боро, а затем максимально быстро доставляют их к метро, останавливаясь только в крупных пересадочных узлах и ключевых пунктах назначения. На «безостановочных» участках скоростные маршруты обеспечивают более низкую в сравнении с местными маршрутами плотность обслуживания. Эти маршруты, как правило, чаще ходят в пиковые периоды в будние дни по утрам и вечерам. Среднее расстояние между остановками на скоростных маршрутах составляет примерно 1/4 мили (1 320 футов) в обслуживаемых местных районах и примерно 1/3 мили или больше на «безостановочных» участках маршрута по пути к метро.

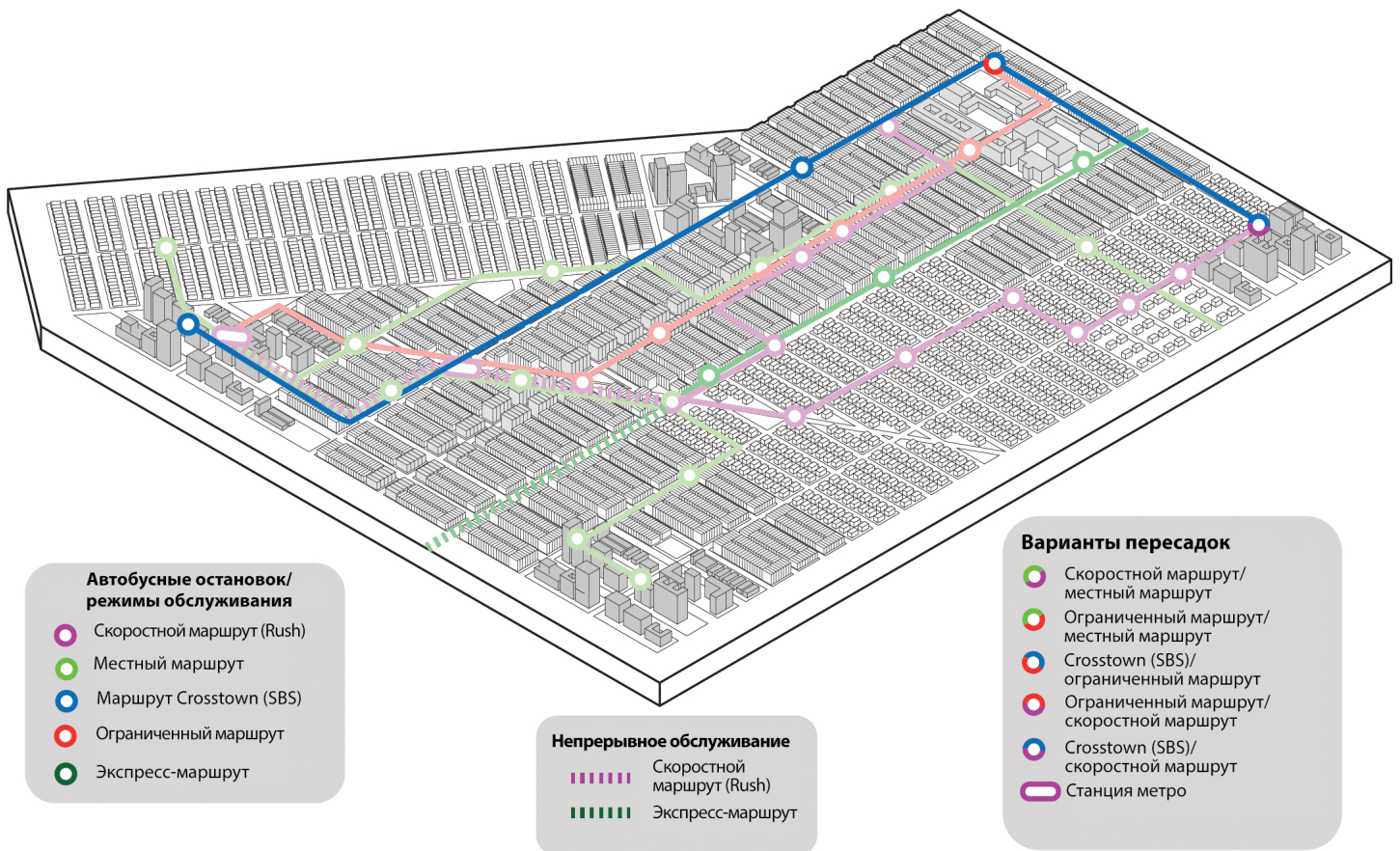
## Тип маршрута: Ограниченные маршруты



Цель ограниченных маршрутов - обслуживать коридоры с высокой интенсивностью движения, высокой плотностью населения и оперативно обеспечивать возможности пересадок в различных зонах города. В сочетании с маршрутами Crosstown (SBS) они образуют опорную сеть с высокой частотой обслуживания. Чтобы эти маршруты можно было легко распознать на карте, они показаны красным цветом. На этих маршрутах расстояние между остановками немного больше, чем на местных маршрутах, но не такое большое, как на маршрутах Crosstown (SBS), а остановки расположены в местах с высокой интенсивностью движения и ключевых пересадочных узлах и пунктах назначения. Обслуживание на большинстве маршрутов, как правило, обеспечено в течение всего дня (с 6:00 утра до 8:00 вечера по будням). Среднее расстояние между остановками на ограниченных маршрутах составляет примерно 1/3 мили или больше.



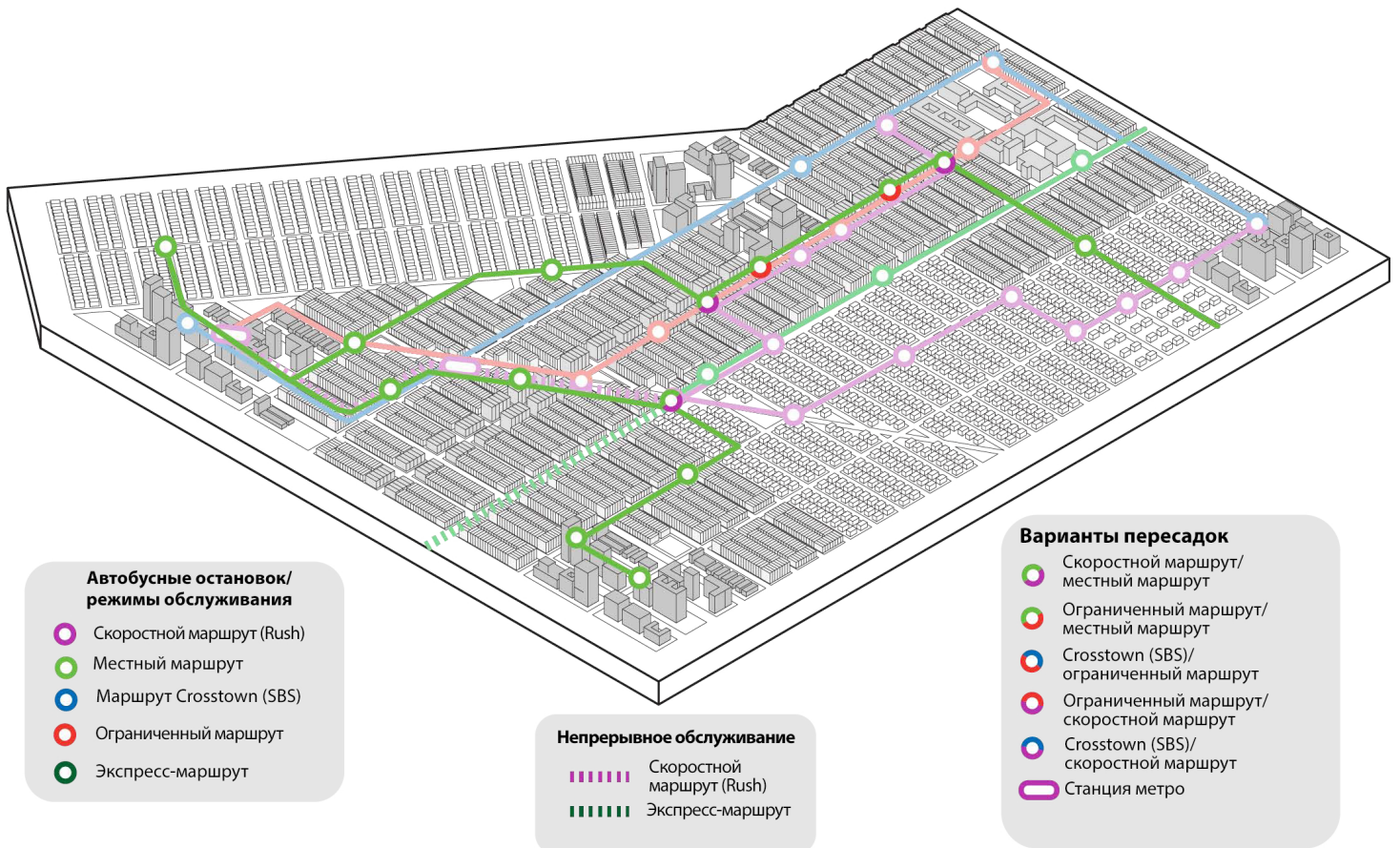
## Тип маршрута: Маршрут Crosstown (SBS)



Целью маршрутов Crosstown (SBS) является максимально быстрое сообщение между несколькими важными пунктами назначения в рамках обслуживания коридоров с высокой плотностью населения. Чтобы эти маршруты можно было легко распознать на карте, они показаны синим цветом. Эти маршруты характеризуются наибольшим расстоянием между остановками и высокой периодичностью обслуживания в течение всего дня (с 6:00 утра до 8:00 вечера по будням). В сочетании с ограниченными маршрутами они образуют опорную сеть с высокой частотой обслуживания. Среднее расстояние между остановками на маршрутах Crosstown (SBS) составляет примерно 1/2 мили (2 640 футов).



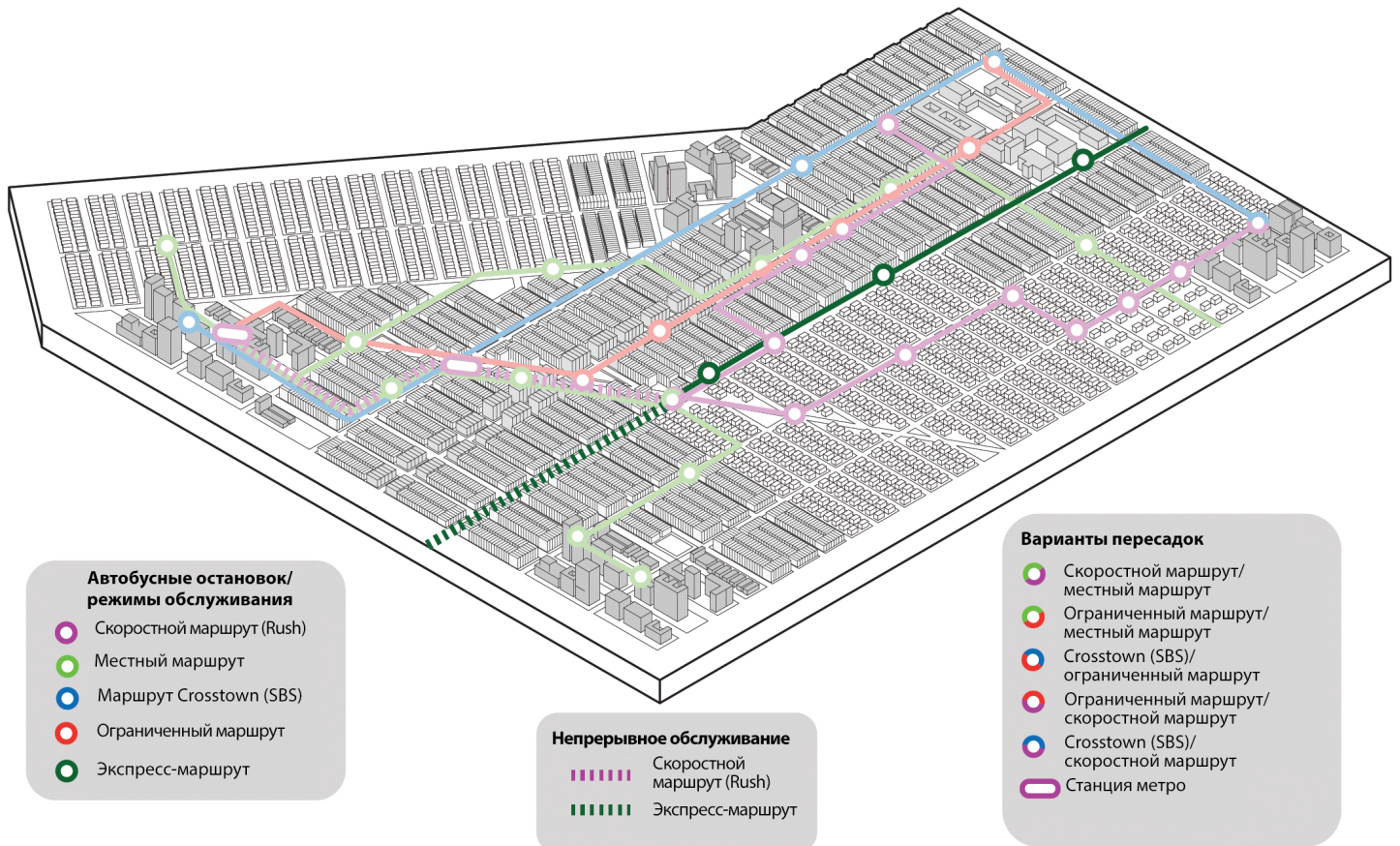
## СОЗДАНИЕ НОВОЙ ЦЕЛОСТНОЙ МЕСТНОЙ СЕТИ С МАРШРУТАМИ УЛУЧШЕННЫХ ТИПОВ



Используя различные концепции обслуживания, мы создали консолидированную сеть для удовлетворения различных потребностей наших клиентов в Brooklyn. Некоторые маршруты проходят по прямым, длинным коридорам, соединяя по пути несколько центров активности, в то время как другие маршруты более подходят для соединения районов с основными пунктами назначения.

Такое сочетание создает сеть, которая лучше работает как единое целое и открывает новые возможности для жителей и работников в Brooklyn.

## Тип маршрута: Экспресс-маршруты



Цель экспресс-маршрутов - соединить районы во внешних боро с центральным деловым районом Manhattan в режиме поездки без пересадок по автомагистрали. Экспресс-маршруты используют междугородние автобусы и предлагают более высокую стоимость проезда, чем местные маршруты, из-за большего преодолеваемого расстояния и более высоких эксплуатационных расходов. На плане экспресс-маршруты показаны тремя разными цветами в зависимости от направления в Manhattan: оранжевым цветом обозначены маршруты в Downtown, фиолетовым - в Midtown, а темно-зеленый - в Midtown через Downtown. Эти маршруты в основном предлагают обслуживание в часы пик с частотой, зависящей от спроса пассажиров. Среднее расстояние между остановками на экспресс-маршрутах составляет примерно 1/3 мили (1 760 футов) в обслуживаемом местном районе и на Manhattan, не считая безостановочной части маршрута на шоссе.

### ДРУГИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В ПОДДЕРЖКУ РЕОРГАНИЗАЦИИ АВТОБУСНОЙ СЕТИ BROOKLYN

В дополнение к реорганизации автобусной сети МТА и его партнерские агентства предпринимают ряд других усилий по повышению качества автобусного обслуживания в Brooklyn и за его пределами.

### Сотрудничество с полицией Нью-Йорка с целью обеспечения безопасности дорожного движения

- Мы продолжаем тесно сотрудничать с Департаментом полиции Нью-Йорка (NYPD), расширяя контроль за соблюдением правил дорожного движения на автобусных полосах и сокращая количество ситуаций, связанных с блокировкой автобусных полос автомобилями, припаркованными в два ряда и задерживающими движение автобусов.
- Мы взяли на себя обязательство по расширению действия инициативы Automatic Bus Lane Enforcement (ABLE), в рамках которой используются камеры для обеспечения соблюдения правил движения по автобусным полосам.
- Мы продолжим работу с NYPD и NYC DOT, предусматривающую делегирование агентов по обеспечению безопасности дорожного движения для дальнейшего решения существующих проблем.

### Ускоренная посадка с OMNY

Новая система оплаты проезда МТА - OMNY - поможет ускорить процесс посадки в автобусы:

- Во-первых, во всех автобусах устанавливаются считывающие устройства, наличие которых способствует сокращению времени посадки и времени, которое водители автобусов тратят на ожидание на остановках.
- Во-вторых, при активном использовании OMNY мы сможем ввести посадку во все двери.
- Дополнительная информация о преимуществах OMNY приведена на веб-сайте <https://omny.info>.





28 февраля 2022 года мы ввели ограничение роста тарифов на проезд. Клиенты, которые в течение недели оплатят проезд с помощью OMNY 12 раз (на сумму \$33), автоматически получают право на бесплатные неограниченные поездки на оставшуюся часть недели (с понедельника по воскресенье).

- Ограничение стоимости проезда обеспечивает более справедливый принцип оплаты за услуги в рамках всей системы и поддерживает реорганизацию автобусной сети, повышая уровень свободы передвижения клиентов по всей системе без необходимости в оплате дополнительных тарифов.
- Дополнительная информация о пилотной программе по снижению стоимости проезда приведена на веб-сайте <https://new.mta.info/fares/fare-capping-pilot-program>.

## Программа сборов с транспортных средств для Центрального делового района

- Реализация программы взимания платы за проезд по Центральному деловому району (ЦДР), которая предусматривает сбор платы с транспортных средств, въезжающих или остающихся в ЦДР Manhattan, станет эффективным способом снижения перегруженности дорог в городе и дополнительным стимулом для жителей и работников в Brooklyn к поиску альтернативных средств передвижения помимо личного автомобиля.
- Программа сборов с транспортных средств для Центрального делового района также обеспечит для МТА новый источник дохода, который поможет решить бюджетные проблемы и увеличить капиталовложения в автобусное сообщение.
- Кроме того, в виду отсутствия у населения стимула ездить в ЦДР, из него и внутри него на автомобиле, уменьшатся пробки, а скорость и надежность автобусного сообщения увеличатся.
- Дополнительная информация приведена по адресу <https://new.mta.info/CBDTP>.

## Программа финансирования МТА на 2020-2024 годы

Программа финансирования МТА на 2020-2024 годы предусматривает инвестиции в размере 54,8 млрд. долларов США в Нью-Йоркском регионе, которые, в своей значительной части, позволят оптимизировать автобусное сообщение и поддержать реорганизацию автобусной сети.

Несмотря на то, что более 82 процентов программы финансирования ориентировано на существующую базовую инфраструктуру МТА, стратегическая реализация проектов по расширению является ключом к удовлетворению новых потребностей и устранению традиционного неравенства в контексте транспортного обслуживания населения.

Основными приоритетами Программы финансирования на 2020-24 гг. являются:

- Модернизация станций и повышение уровня их доступности для лиц с ограниченными возможностями
- Инвестиции в новые автобусы и вагоны поездов
- Модернизация системы сигнализации на самых загруженных линиях метро и пригородных железных дорог
- Реализация региональных мегапроектов
- Поддержка мостов и туннелей в хорошем рабочем состоянии
- Поддержка в хорошем рабочем состоянии других объектов инфраструктуры МТА

Дополнительная информация приведена по адресу <https://new.mta.info/capital/2020CapitalProgram>.

## 4. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ НОВОЙ СЕТИ

- Предлагаемый проект автобусной сети
- Оптимизация маршрутов и преимущества для клиентов
- Как оставлять отзывы



# Предлагаемая сеть местных автобусных маршрутов



## Резюме предлагаемых изменений в местной автобусной сети

Мы предлагаем обновленную местную автобусную сеть с 69 маршрутами. Каждый маршрут относится к одному из четырех различных типов маршрутов, описанных в предыдущем разделе. Маршруты распределены по типам следующим образом:

**54 местных маршрута**  
**3 скоростных маршрута**  
**7 ограниченных маршрутов**  
**5 маршрутов Crosstown (SBS)**

Несмотря на то, что многие маршруты в проекте плана должны быть вам знакомы, в большинстве из них предлагаются те или иные изменения. Степень предлагаемых изменений зависит от маршрута. Некоторые маршруты продлеваются, некоторые реорганизируются для обслуживания других улиц, некоторые сокращаются, некоторые объединяются с другими маршрутами, некоторые являются новыми маршрутами, а некоторые только предлагают внести изменения на уровне остановок. В частности, проект плана содержит следующие предложения:

- 9 новых маршрутов
- 7 продленных маршрутов
- 4 маршрута с изменениями ответвлений
- 15 маршрутов с незначительными изменениями
- 8 сокращенных маршрутов
- 14 маршрутов только с изменением на уровне остановок
- 7 маршрутов с существенными изменениями
- 3 маршрута продленные с одного конца и сокращенные с другого
- 2 маршрута без изменений маршрута и остановок

В контексте плана мы также представляем семь дополнительных маршрутов, которые считаются частью проекта реорганизации автобусной сети Queens, но проходят по границам Brooklyn. Из них два - местные маршруты, один - скоростной маршрут, два - ограниченные маршруты и два - маршруты Crosstown (SBS).

---

<sup>3</sup>В список из 69 маршрутов сети входят все маршруты, проанализированные командой проекта MTA по реорганизации автобусной сети Brooklyn. Сюда входят 5 маршрутов типа «Q», которые относятся к Подразделению Департамента автобусного сообщения MTA в Brooklyn - Q24, Q54, Q55, Q56, Q59. Маршрут Q58 не включен в эту группу. Несмотря на то, этот маршрут относится к отделению Brooklyn, над его реорганизацией работала исключительно команда проекта реорганизации автобусной сети в Queens. Тем не менее, в данном отчете для полноты контекста мы приводим некоторую информацию о Q58 и шести дополнительных маршрутах из Проекта редизайна автобусной сети Queens.

## ОПТИМИЗАЦИЯ МАРШРУТОВ И ПРЕИМУЩЕСТВА ДЛЯ КЛИЕНТОВ

Каждое из изменений маршрутов предложено для решения одной или нескольких приоритетных задач, заявленных клиентами (периодичность обслуживания, скорость поездок, надежность обслуживания, оптимизация пересадок и простота осуществления поездок.). Для решения этих приоритетных задач мы использовали несколько различных признанных во всем мире стратегий реорганизации сети, которые описаны ниже. На следующей диаграмме представлены предложения по оптимизации для каждого маршрута.

---

**Более прямой маршрут** - маршрут с меньшим количеством поворотов

---

**Новые возможности пересадок и стыковок** - маршрут создает новые возможности пересадок на станции метро, другие автобусные маршруты, железную дорогу Лонг-Айленда (LIRR), а также в ключевых пунктах назначения

---

**Оптимизированное расстояние между остановками** - маршрут предусматривает меньше остановок, обеспечивая более быстрое и надежное обслуживание

---

**Улучшенная периодичность обслуживания** - маршрут обеспечивает предлагаемое увеличение периодичности обслуживания по крайней мере за один временной период

---

**Меньше схем маршрутов** - маршрут имеет меньше вариантов или ответвлений (например, предлагаемый маршрут **B41** будет обслуживать только Kings Plaza, а предлагаемый маршрут **B40** - только Avenue N/Veterans Avenue)

---

**Исключение узких улиц** - маршрут обходит узкие улицы, известные проблемами на уровне организации дорожного движения, к примеру, улицы с двойной парковкой

---

**Улучшенный доступ по стандарту ADA** - маршрут обслуживает действующую или будущую станцию метро с доступом по стандарту ADA

---

**Приоритетный коридор** - маршрут проходит по одному из ключевых коридоров, определенных NYC DOT, где будет внедрена система приоритетного движения автобусов по улицам

---



# Представляем новую сеть

## Сводная таблица оптимизации маршрутов

Предлагаемый маршрут	Оптимизированные прямые маршруты	Новые пути сообщения	Оптимизированное расстояние между остановками	Оптимизированная периодичность курсирования	Меньшее количество маршрутов	Объезд узких улиц	Улучшенный доступ ADA	Приоритетный коридор
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

Индекс XT относится к маршруту Crosstown (см. стр. 29)

# Представляем новую сеть

## Сводная таблица оптимизации маршрутов продолжение

Предлагаемый маршрут	Оптимизированные прямые маршруты	Новые пути сообщения	Оптимизированное расстояние между остановками	Оптимизированная периодичность курсирования	Меньшее количество маршрутов	Объезд узких улиц	Улучшенный доступ ADA	Приоритетный коридор
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		

Индекс XT относится к маршруту Crosstown (см. стр. 29)

## Предлагаемые изменения периодичности курсирования для оптимизации сети круглосуточного обслуживания с частой периодичностью

В дополнение к изменению маршрутов мы также предлагаем изменить периодичность обслуживания и интервал движения автобусов. Некоторые из этих изменений предлагаются в дополнение к изменениям маршрутов. Другие изменения предлагают создать более совершенную сеть частого обслуживания в течение всего дня, которая даст клиентам большую свободу передвижения по боро без привязки к расписанию. Кроме того, четыре предлагаемых типа маршрутов имеют собственную цветовую маркировку, облегчающую клиентам понимание прохождения маршрута по дорогам сети.

Диаграмма на следующей странице группирует предлагаемые нами изменения периодичности обслуживания и интервала движения по маршрутам в будние дни. На диаграмме показан средний интервал движения в минутах в пиковом направлении, на который следует ориентироваться клиентам в различные периоды времени в будние дни. Пути сообщения, показанные зеленым цветом, являются улучшенными по сравнению с существующей сетью; пути сообщения, показанные желтым цветом, являются результатом коррекции в сторону сокращения/уменьшения. Увеличение и уменьшение временных зон обслуживания также отражены зеленым и желтым цветом соответственно. Новые маршруты показаны синим цветом. Предлагаемые изменения периодичности обслуживания и интервалов движения по субботам и воскресеньям приведены на страницах 470-473. Показатели периодичности обслуживания и интервалов движения для существующих маршрутов приведены на страницах 475-480. Напоминаем, что в предлагаемом окончательном плане будут представлены более подробные графики, составленные с учетом отзывов общественности по плану.






# Представляем новую сеть


## Предлагаемые изменения периодичности обслуживания и интервала движения Местные маршруты (только по будням)

Предлагаемый маршрут	Часы обслуживания	Час-пик, первая половина дня (AM) 6:00 AM - 8:59 AM	Полдень 9:00 AM - 1:59 PM	Час-пик, вторая половина дня (AM) 2:00 PM - 5:59 PM	Ранний вечер 6:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B1	24 часа	6	7	6	10	18
B3	24 часа	6	9	8	8	15
B4	4:30 AM - 1:30 AM	14	24	16	30	30
B5 LTD (ограниченный)	6:00 AM - 12:00 AM	10	12	10	10	15
B6	24 часа	8	9	7	9	9
B6 LTD (ограниченный)	4:30 AM - 10:30 PM	10	12	10	10	15
B7	4:30 AM - 1:30 AM	10	19	14	12	28
B8	24 часа	7	10	8	8	14
B9	4:30 AM - 1:30 AM	6	9	8	10	28
B10 LTD (ограниченный)	6:00 AM - 8:00 PM	10	12	10	15	-
B11	4:00 AM - 1:00 AM	7	10	8	9	22
B12	24 часа	10	12	10	15	15
B13	24 часа	10	14	9	11	20
B14	24 часа	12	15	11	12	21
B15	24 часа	9	9	9	10	13
B16	4:30 AM - 1:30 AM	6	15	9	15	30
B17	24 часа	6	9	7	5	9
B20 Rush (скоростной)	5:00 AM - 1:30 AM	7	10	8	8	17
B25	24 часа	10	9	8	10	23
B26 Rush (скоростной)	24 часа	8	10	8	10	17
B27	4:00 AM - 1:00 AM	14	18	14	14	29
B31	4:30 AM - 1:30 AM	10	27	16	11	20
B35	24 часа	10	12	10	10	11
B36	24 часа	6	10	7	8	18
B37	5:00 AM - 12:00 AM	20	22	20	20	28
B38	24 часа	3	4	4	5	12
B39	7:00 AM - 9:30 PM	30	30	30	30	45
B40 Rush (скоростной)	24 часа	10	15	10	12	20
B41	24 часа	8	10	8	10	20
B41 XT	6:00 AM - 9:30 PM	8	10	8	10	20
B42	24 часа	5	10	8	7	10
B43	24 часа	8	15	12	10	16
B44	24 часа	7	8	7	8	11
B44 SBS	5:30 AM - 11:00 PM	5	8	6	7	10
B45	5:00 AM - 1:30 AM	12	15	11	14	24

Индекс XT относится к маршруту Crosstown (см. стр. 29)

 Предлагаемое увеличение периодичности обслуживания или интервала курсирования

 Новый маршрут / предложение новой периодичности и интервала курсирования

 Предлагаемое сокращение периодичности обслуживания

или интервала курсирования

# Представляем новую сеть

## Предлагаемые изменения периодичности обслуживания и интервала движения Местные маршруты (только по будням)

Предлагаемый маршрут	Часы обслуживания	Час-пик, первая половина дня (AM) 6:00 AM - 8:59 AM	Полдень 9:00 AM - 1:59 PM	Час-пик, вторая половина дня (AM) 2:00 PM - 5:59 PM	Ранний вечер 6:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B46	24 часа	4	8	7	7	9
B46 SBS	5:30 AM - 10:30 PM	3	7	5	5	8
B47	24 часа	7	14	10	11	18
B48	5:00 AM - 12:00 AM	13	20	20	20	28
B49	24 часа	7	9	8	10	15
B52	24 часа	6	8	8	8	18
B53	24 часа	14	20	15	18	25
B54	24 часа	9	10	8	8	16
B55 XT	24 часа	7	10	7	8	12
B57 LTD (ограниченный)	24 часа	10	10	10	10	25
B60	24 часа	9	13	10	15	20
B61	24 часа	11	12	11	11	21
B62 LTD (ограниченный)	24 часа	8	10	10	10	20
B63	24 часа	11	12	8	16	23
B64	4:30 AM - 1:30 AM	12	15	12	15	20
B65	4:00 AM - 1:00 AM	14	15	14	15	23
B66	24 часа	15	20	14	17	30
B67	4:30 AM - 1:30 AM	12	22	11	21	30
B68	4:00 AM - 2:30 AM	8	9	8	9	23
B69	5:00 AM - 12:00 AM	11	23	14	23	25
B70	4:30 AM - 2:00 AM	10	16	12	14	28
B74	5:00 AM - 11:00 PM	9	14	8	8	24
B76	6:00 AM - 9:00 AM 3:00 PM - 8:00 PM	10	-	10	12	-
B81	5:30 AM - 1:00 AM	10	14	9	12	28
B82	24 часа	9	11	9	11	13
B82 SBS	4:30 AM - 11:00 PM	7	10	9	10	24
B83	24 часа	7	8	8	8	17
B100	5:00 AM - 1:00 AM	6	15	7	7	20
B103 LTD (ограниченный)	5:00 AM - 1:30 AM	3	7	4	5	12
Q24	24 часа	8	13	11	14	23
Q54 LTD (ограниченный)	24 часа	8	10	8	10	19
Q55	24 часа	7	15	10	11	16
Q56	24 часа	10	12	12	16	23
Q59	24 часа	11	15	12	12	23

Индекс XT относится к маршруту Crosstown (см. стр. 29)



Предлагаемое увеличение периодичности обслуживания или интервала курсирования



Новый маршрут / предложение новой периодичности и интервала курсирования



Предлагаемое сокращение периодичности обслуживания или интервала курсирования

## Представляем новую сеть

Предлагаемая сеть предусматривает добавление пяти новых маршрутов, которые курсируют с частой периодичностью в течение всего дня — каждые 10 минут или чаще с утра до вечера по будням — общее количество маршрутов составит 31 маршрут в Brooklyn. Существующая сеть автобусов с периодичностью курсирования в течение всего дня уже охватывает большую часть боро, обеспечивая доступ к пунктам назначения с интервалом 1/4 мили для 77% жителей Brooklyn. Предлагаемая сеть с движением с частой периодичностью в течение всего дня стратегически добавляет маршруты в другие зоны с высоким пассажиропотоком, в частности маршруты Crosstown в южном Brooklyn и маршруты между градообразующими районами в Queens. Восемьдесят семь процентов жителей Brooklyn будут иметь доступ к предлагаемой сети сообщения с обслуживанием с частой периодичностью в течение всего дня, что на 10% или приблизительно на 244 000 жителей больше в сравнении с настоящими показателями. Главным образом из-за предложенных изменений маршрутов, разработанных в рамках проекта плана, некоторые улицы более не будут обслуживаться с частой периодичностью в течение всего дня — см. карту на следующей странице.





# Предлагаемая сеть круглосуточного движения с частой периодичностью





# Представляем новую сеть





# Предлагаемые маршруты с увеличенной периодичностью обслуживания

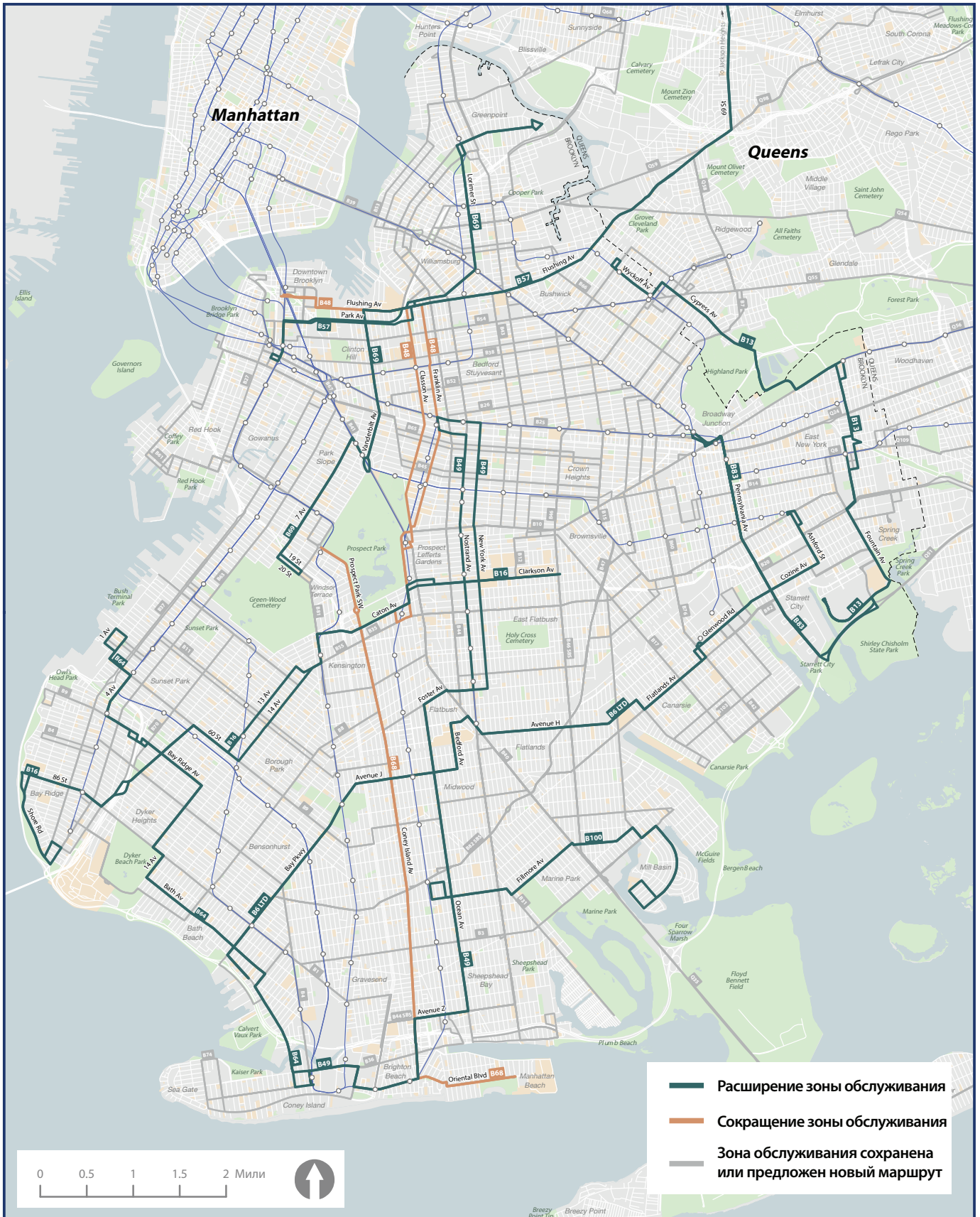
Предлагаемая сеть предусматривает 24 маршрута с увеличенной периодичностью обслуживания по меньшей мере в один временной период. Эти маршруты распределены по большей части боро; в их перечень также входит целый ряд маршрутов между градообразующими районами (боро) до Queens.





# Предлагаемые изменения временных зон обслуживания

Предлагаемая сеть предусматривает девять маршрутов с расширенной временной зоной обслуживания и два маршрута с уменьшенной временной зоной обслуживания. Некоторые маршруты с расширенной временной зоной обслуживания обеспечивают дополнительное ночное обслуживание больниц в Бруклине.



# Предлагаемая сеть ночных автобусных маршрутов

Предлагаемая сеть включает шесть дополнительных по сравнению с существующей сетью маршрутов с ночным обслуживанием. Новый план предусматривает новые ночные рейсы на четырех существующих маршрутах (B13, B49, B57, B83), ночные рейсы на четырех новых маршрутах (B40 Rush, B53, B55 Crosstown, B66) и прекращение ночных рейсов на двух существующих маршрутах (B48, B68).





## Улучшенное сообщение между градообразующими районами (боро)

Одним из приоритетов клиентов в рамках реорганизации автобусной сети является создание лучших возможностей стыковки и пересадки. Сюда входит оптимизация межрайонного сообщения между Brooklyn и Queens. В проекте плана мы предложили новые схемы маршрутов, которые обеспечивают несколько прямых путей сообщения между двумя градообразующими районами. В рамках координации предложений по оптимизации сообщения между двумя градообразующими районами мы тесно сотрудничали с командой Queens Bus Network Redesign.

### **Примечание:** *Информация о сообщении между градообразующими районами Brooklyn-Queens в контексте реорганизации сети автобусного обслуживания*

Принцип сообщения между двумя градообразующими районами заключен в его названии - это режим автобусного обслуживания, обеспечивающий доставку клиентов из одного градообразующего района (боро) в другой без пересадки на другой маршрут или вид транспорта. Как известно любому жителю Нью-Йорка, Brooklyn граничит с Queens, и мы часто слышали, что передвигаться на автобусе между двумя районами сложно. Для решения этой проблемы команды по реорганизации автобусной сети Brooklyn и Queens приложили совместные усилия для улучшения автобусного сообщения между этими двумя районами. В этом материале мы приводим информацию в отношении оптимизированных маршрутов между двумя градообразующими районами Brooklyn и Queens. Поскольку эти изменения затронут пассажиров как Brooklyn так и Queens, они уже были включены в новый проект плана реорганизации Queens, опубликованный в марте 2022 года. Мы предоставляем пассажирам из обоих районов возможность высказать свое мнение о новых маршрутах. Предложения по маршрутам следует рассматривать в качестве проекта — они являются базой, опираясь на которую жители Brooklyn и Queens могут высказать свое мнение в рамках обоих проектов планов. Полученные нами данные будут рассмотрены и использованы для усиления предложений в этом многоэтапном процессе.

Клиентам предлагается оставлять свои отзывы либо через наш портал комментариев, либо через Remix. Более подробная информация о предоставлении комментариев приведена в следующем разделе.



# Карта маршрутов между градообразующими районами (боро) Brooklyn-Queens



### Резюме предлагаемых изменений в сети экспресс-маршрутов

Сеть экспресс-маршрутов реорганизована со следующими целями: лучше соответствовать существующим схемам движения пассажиров, исключить из общей системы недостаточно используемые участки сети и создать новые возможности для проезда из разных частей Brooklyn в Manhattan. Несмотря на то, что большинство предлагаемых экспресс-маршрутов будут напоминать существующие, некоторые из них предлагается изменить, чтобы обеспечить более эффективное прямое сообщение с Manhattan в обоих направлениях.

В отношении экспресс-маршрутов в проекте плана мы приняли те же меры, что и в рамках недавней реорганизации сети на Staten Island и в Queens, и заменили обозначения «X» на обозначения «BM». Индексы «BM» помогают клиентам на Manhattan определять конечный район назначения экспресс-маршрута. Кроме того, чтобы повысить уровень понимания клиентами структуры сети, мы присвоили каждому существующему варианту свой номер маршрута. Маршруты, обеспечивающие обслуживание клиентов только в часы пик в Downtown, теперь имеют однозначный номер (например, предлагаемый маршрут **BM1**); маршруты, обеспечивающие обслуживание клиентов только в часы пик в Midtown теперь имеют номер, начинающийся с «3» (например, предлагаемый маршрут **BM31**), а варианты комбинированных маршрутов, курсирующих вне часов пика в Downtown и в Midtown, имеют индекс «с» после номера (например, предлагаемый маршрут **BM1с**).

В связи с изменением нумерации маршрутов, мы предлагаем в общей сложности 19 экспресс-маршрутов вместо существующих девяти. Несмотря на то, что многие маршруты в проекте плана, даже с новой системой нумерации, должны быть вам знакомы, в большинстве из них также предлагаются те или иные дополнительные изменения. Степень предлагаемых изменений зависит от маршрута. Некоторые маршруты реорганизуются для обслуживания других улиц, некоторые сокращаются, а некоторые только предлагают внести изменения на уровне остановок.

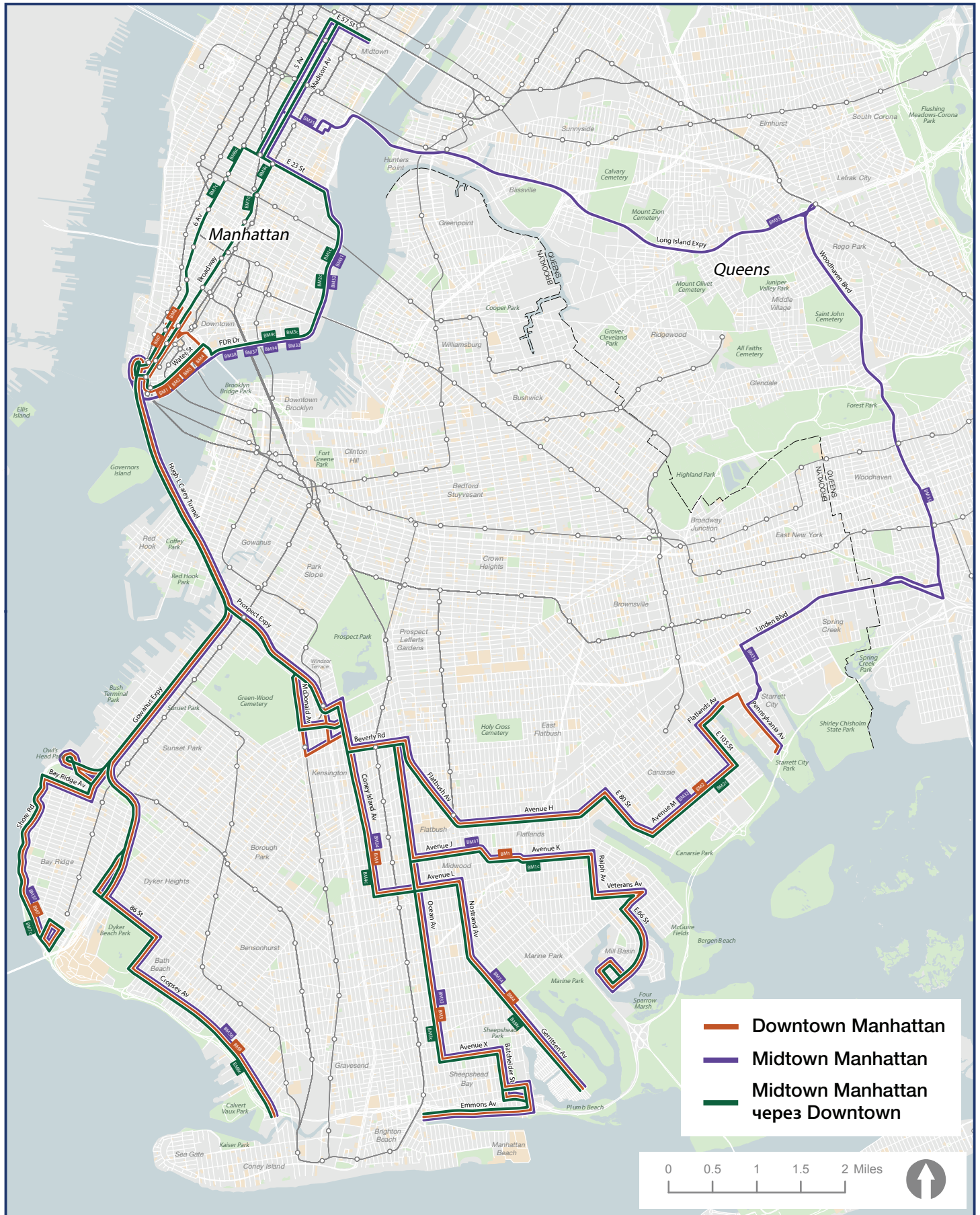
Для улучшения восприятия и удобства использования экспресс-маршруты на карте выделены цветом в зависимости от направления в Manhattan: оранжевым цветом обозначены маршруты в Downtown, фиолетовым - в Midtown, а темно-зеленый - в Midtown через Downtown.

### Предлагаемые изменения частоты движения экспресс-маршрутов

Мы также предлагаем изменить частоту и интервал обслуживания на экспресс-маршрутах. Несмотря на то, что некоторые экспресс-маршруты работают почти на пределе возможностей, многие рейсы загружены недостаточно, особенно в будние дни в середине дня и в выходные дни. Мы предлагаем сократить обслуживание там, где пассажиропоток наименьший, чтобы реинвестировать средства туда, где они наиболее необходимы. Диаграммы на страницах 54 и 55 обобщают наши предложения по частоте для экспресс-маршрутов. Предлагаемые изменения периодичности обслуживания и интервалов движения по субботам и воскресеньям приведены на странице 474. Показатели периодичности обслуживания и интервалов движения для существующих маршрутов приведены на страницах 481-483.



# Предлагаемая сеть экспресс-маршрутов






# Представляем новую сеть

## Предлагаемые изменения периодичности обслуживания и интервала движения Экспресс-маршруты (только по будням)

Предлагаемый маршрут	Направление	Часы обслуживания	Раннее утро 5:00 AM - 5:59 AM	Час-пик, первая половина дня (AM) 6:00 AM - 8:59 AM	Полдень 9:00 AM - 3:59 PM	Час-пик, вторая половина дня (PM) 4:00 PM - 6:59 PM	Вечер 7:00 PM - 11:59 PM
BM1	Входящие автобусы	6:00 AM - 9:00 AM	-	23	-	-	-
	Исходящие автобусы	3:00 PM - 7:00 PM	-	-	60	30	-
BM1c	Входящие автобусы	5:00 AM - 7:00 AM, 9:00 AM - 11:00 AM	60	60	60	-	-
	Исходящие автобусы	7:00 PM - 9:00 PM	-	-	-	-	60
BM2	Входящие автобусы	7:00 AM - 9:00 AM	-	24	-	-	-
	Исходящие автобусы	3:00 PM - 8:00 PM	-	-	60	45	60
BM2c	Входящие автобусы	5:00 AM - 7:00 AM, 9:00 AM - 10:00 AM	60	60	60	-	-
	Исходящие автобусы	7:00 PM - 9:00 PM	-	-	-	-	60
BM3	Входящие автобусы	7:30 AM - 9:00 AM	-	23	-	-	-
	Исходящие автобусы	4:30 PM - 6:30 PM	-	-	-	30	-
BM3c	Входящие автобусы	5:00 AM - 7:00 AM, 9:00 AM - 11:00 AM	60	30	60	-	-
	Исходящие автобусы	2:00 PM - 4:00 PM, 6:30 PM - 9:00 PM	-	-	60	30	60
BM4	Входящие автобусы	7:30 AM - 9:00 AM	-	23	-	-	-
	Исходящие автобусы	4:30 PM - 6:30 PM	-	-	-	30	-
BM4c	Входящие автобусы	6:00 AM - 7:00 AM, 8:30 AM - 10:00 AM	-	30	60	-	-
	Исходящие автобусы	6:30 PM - 8:00 PM	-	-	-	30	60
BM7	Входящие автобусы	6:30 AM - 9:00 AM	-	8	-	-	-
	Исходящие автобусы	4:30 PM - 8:00 PM	-	-	-	11	15
BM7c	Входящие автобусы	5:00 AM - 6:30 AM, 8:30 AM - 4:00 PM	30	20	27	-	-
	Исходящие автобусы	2:00 PM - 4:30 PM, 7:30 PM - 11:00 PM	-	-	30	15	23
BM8	Входящие автобусы	6:30 AM - 9:00 AM	-	10	-	-	-
	Исходящие автобусы	4:00 PM - 7:30 PM	-	-	-	13	15
BM8c	Входящие автобусы	5:00 AM - 6:30 AM, 8:30 AM - 12:00 PM	20	20	26	-	-
	Исходящие автобусы	2:00 PM - 4:30 PM, 7:30 PM - 1:00 AM	-	-	40	30	30
BM31	Входящие автобусы	6:00 AM - 9:00 AM	-	23	-	-	-
	Исходящие автобусы	3:00 PM - 7:00 PM	-	-	60	30	-

 Предлагаемое увеличение периодичности обслуживания или интервала курсирования


 Предлагаемое сокращение периодичности обслуживания или интервала курсирования

# Представляем новую сеть

## Предлагаемые изменения периодичности обслуживания и интервала движения Экспресс-маршруты (только по будням)

Предлагаемый маршрут	Направление	Часы обслуживания	Раннее утро 5:00 AM - 5:59 AM	Час-пик, первая половина дня (AM) 6:00 AM - 8:59 AM	Полдень 9:00 AM - 3:59 PM	Час-пик, вторая половина дня (PM) 4:00 PM - 6:59 PM	Вечер 7:00 PM - 11:59 PM
BM32	Входящие автобусы	7:00 AM - 9:00 AM	-	30	-	-	-
	Исходящие автобусы	4:00 PM - 6:30 PM	-	-	-	30	-
BM33	Входящие автобусы	7:00 AM - 9:00 AM	-	20	-	-	-
	Исходящие автобусы	4:00 PM - 7:00 PM	-	-	-	36	-
BM34	Входящие автобусы	7:00 AM - 8:30 AM	-	30	-	-	-
	Исходящие автобусы	4:30 PM - 6:00 PM	-	-	-	30	-
BM35	Входящие автобусы	6:00 AM - 10:00 AM	-	23	60	-	-
	Исходящие автобусы	3:00 PM - 10:00 PM	-	-	60	26	45
BM37	Входящие автобусы	6:00 AM - 9:00 AM	-	11	-	-	-
	Исходящие автобусы	4:00 PM - 7:30 PM	-	-	-	14	15
BM38	Входящие автобусы	6:30 AM - 9:00 AM	-	9	-	-	-
	Исходящие автобусы	3:00 PM - 7:00 PM	-	-	60	15	-

 Предлагаемое увеличение периодичности обслуживания или интервала курсирования

 Предлагаемое сокращение периодичности обслуживания или интервала курсирования

### КАК ОСТАВЛЯТЬ ОТЗЫВЫ

Изменения, предложенные в данном проекте плана, призваны продолжить важную дискуссию, необходимую для создания автобусной сети, которая будет работать в Brooklyn. Мы считаем, что предложенная нами новая автобусная сеть решает многие из основных проблем клиентов, информацию о которых мы получили. Однако данный план пока является проектом. Реорганизация всей автобусной сети - это многоэтапный двусторонний процесс, который предусматривает сотрудничество и обратную связь с клиентами. Публикация данного проекта плана призвана возобновить диалог и процесс работы с общественностью. Благодаря вашим отзывам об этом плане мы сможем сбалансировать изменения в сети и построить новую автобусную сеть, которая будет работать на решение пяти приоритетных задач, определенных клиентами: Периодичность обслуживания, скорость поездок, надежность обслуживания, оптимизация сообщения и простота осуществления поездок. Изучая каждый профиль маршрута, подумайте, что именно эти изменения могут означать для вас. Ваш вклад является ключевым компонентом этого проекта — опираясь на него, мы сможем снова проанализировать наши представления, иле и решения и скорректировать их в окончательной редакции плана.

Наш процесс работы с общественностью даст возможность каждому муниципальному округу в Brooklyn ознакомиться с планом и поделиться в его отношении своими соображениями. После выхода этого плана мы проведем 18 виртуальных общественных семинаров — по одному для каждого муниципального округа Brooklyn. В ходе общественных семинаров клиенты и прочие заинтересованные лица получают информацию обо всех изменениях, предложенных в проекте плана. Присутствующие смогут задать вопросы, дать комментарии и поделиться озабоченностями относительно предлагаемых новых маршрутов и предложений по балансировке интервалов между автобусными остановками.



## Представляем новую сеть

Всем клиентам предлагается высказать свои замечания по проекту плана, что можно сделать целым рядом способов.

- Оставить комментарий в Remix. Доступ к этому ресурсу лучше всего получить с компьютера.

**Предлагаемая сеть местных автобусных маршрутов:**

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

**Предлагаемая сеть экспресс-маршрутов:**

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

- Отправьте нам письменный комментарий через Портал комментариев в отношении реорганизации автобусной сети:

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

- По телефону, номер 511:

**Воспользуйтесь советами по работе с телефонной системой 511:**

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

- По почте по адресу: MTA New York City Transit, Government and Community Relations, 2 Broadway, New York, NY 10004

- В социальных сетях:

**Текстовые сообщения для New York City Transit по адресу**

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

Чтобы задать вопросы в отношении автобусной системы, **отметьте нас или направьте нам прямое сообщение по адресу @NYCTBus, в Twitter <https://twitter.com/nuctbus>**

**Отправьте нам сообщения в Facebook по адресу**

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

**Если вам нужна помощь в вопросах, относящихся к метро или автобусам, свяжитесь с нами через iMessage с устройства iOS. <https://bcrw.apple.com/messages/ui/unsupported>**

Отзывы, полученные в ходе этого раунда информационно-разъяснительной работы, будут использованы для подготовки предлагаемого окончательного плана.

# График работы с населением

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

## 5. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО МАРШРУТАМ

- Знакомство с профилями маршрутов
- Поиск новых маршрутов
- Профили маршрутов
- Приложение: Глоссарий терминов



# Индивидуальные предложения по маршрутам

## ЗНАКОМСТВО С ПРОФИЛЯМИ МАРШРУТОВ

В этой главе содержатся подробные характеристики каждого маршрута предлагаемой автобусной сети Brooklyn. Каждый профиль включает следующие данные:

- Предлагаемый тип маршрута: Маршрут Crosstown (SBS), ограниченный маршрут, скоростной маршрут, местный маршрут или экспресс-маршрут
- Предлагаемые терминалы на маршрутах
- Какой(-ие) маршрут(ы) в настоящее время обслуживает(-ют) коридор
- Подробное описание предлагаемых изменений маршрута
- Предлагаемые меры по оптимизации маршрута в результате его изменений
- Проходит ли маршрут по предлагаемому или существующему приоритетному коридору
- Предлагаемая и существующая протяженность маршрута
- Предлагаемое и существующее среднее расстояние между остановками
- Предлагаемое и существующее количество поворотов на милю
- Предлагаемые пересадки на другие автобусы, метро и LIRR
- Предлагаемая периодичность и временные зоны обслуживания
- Карта предлагаемого маршрута с точным указанием мест предлагаемого добавления или прекращения обслуживания, с выносными рамками, поясняющими, какие маршруты будут действовать на исключенных сегментах
- Список остановок с указанием обслуживаемых остановок и остановок, предлагаемых к упразднению в рамках мероприятий по оптимизации и балансировке автобусных остановок

В каждом профиле указано, с какими существующими маршрутами связан предлагаемый маршрут. Например, в профиле предлагаемого маршрута **B4** указано, что его временные зоны обслуживания в настоящее время покрыты маршрутами **B4** и **B64** в существующей сети. Некоторые из существующих маршрутов заменены новыми, но в зоне покрытия остается большая часть тех же территорий. Таким образом, даже если существующий маршрут отсутствует в предлагаемом плане, это не значит, что на соответствующей территории услуги автобусных перевозок предоставляться не будут. Обслуживающий ее маршрут может называться по-другому и выглядеть несколько иначе.

Для контекста в конце главы включены семь дополнительных профилей маршрутов Queens Bus Network Redesign, проходящих в пределах Brooklyn. Для них в профили маршрутов включено существенное количество аналогичных элементов на низшем уровне детализации. Более подробные данные о периодичности обслуживания частоты будут представлены в рамках предлагаемого окончательного плана Queens, который должен быть опубликован в 2023 году.

# Как читать профиль маршрута

**Название и описание маршрута**  
Указаны обслуживаемые коридоры или районы, соединенные маршрутами, существующие маршруты, обеспечивающие аналогичное обслуживание, и соответствующие новые маршруты.

**Блок характеристик маршрута**  
Включает в себя длину маршрута (среднее значение для обоих направлений, в милях), среднее расстояние между остановками (в футах) и среднее количество поворотов на милю

**Блок предлагаемых пересадок**  
Перечислены возможности пересадки на автобусные маршруты, линии метро и станции железнодорожной системы LIRR (если применимо) на протяжении маршрута

**Лента с типами маршрутов**  
Указывает режимы, обеспечиваемые предлагаемым маршрутом (местный, скоростной, ограниченный, Crosstown (SBS) или экспресс).

**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**

**URNS 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, B45, B45, B48, B49, B52, B53, B54, B55, B57, B65, B68, B69, B81, B82, B82 SBS, B100, B103, Q35

**Subway:**  
2 3 5 A C G S

**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	AM Peak		PM Peak		Evening	
		6:00 AM-8:59 AM	9:00 AM-1:59 PM	2:00 PM-5:59 PM	6:00 PM-7:59 PM	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	10	10	10	12	

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

**PROPOSED FREQUENCY\* AND SPAN**

WEEKDAY	Service Hours	Morning		Evening	
		6:00 AM-8:59 AM	9:00 AM-11:59 PM	12:00 PM-4:59 PM	5:00 PM-7:59 PM
WEEKDAY	24 hours	7	8	7	8
SATURDAY	24 hours	11	9	8	9
SUNDAY	24 hours	11	10	10	12

**Отметки типов изменений**

**Блок информации об оптимизации маршрута**  
Содержит краткое изложение стратегий реорганизации, относящихся к предложению

**Резюме предлагаемого маршрута**  
Содержит подробное описание предлагаемого маршрута, а также предлагаемые изменения остановок и расписания движения автобусов

**Раздел для отзывов**

**Предлагаемая таблица периодичности и зон обслуживания**  
Отображает предлагаемые часы и периодичность обслуживания по периодам времени и типу дня:

- Периодичность отображает среднюю частоту курсирования автобуса в пиковом направлении, в минутах
- Цвет ячеек таблицы отображает изменения в объеме обслуживания по сравнению с существующим объемом обслуживания: объем обслуживания увеличится (зеленый цвет), объем обслуживания сократится (красный цвет) или объем обслуживания останется неизменным (серый цвет).

# ПОИСК НОВЫХ МАРШРУТОВ

На диаграмме ниже показано, как предлагаемые маршруты соотносятся с существующими маршрутами. Опираясь на существующий маршрут, используйте эту диаграмму, чтобы определить, какой из предложенных маршрутов относится к вам.

МАРШРУТ	Связанные маршруты	Профиль маршрута по проекту плана, карта, страницы	Страницы со списком автобусных остановок по проекту плана	Примечания об изменениях
B1	B1	66, 67	68, 69	
B2	B100			Метка маршрута упразднена
B3	B3	70, 71	72, 73	
B4	B4, B1, B64	74, 75	76, 77, 78	
B5 LTD (ограниченный)	B6 LTD, B84, B103 LTD	79, 80	81, 82,	Новый маршрут
B6	B6, B82, B103 LTD	83, 84	85, 86, 87	
B6 LTD (ограниченный)	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 (ограниченный)	B12, B43	106, 107	108	Новый маршрут
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 (скоростной)	B20, B5 LTD, B6 LTD, B7, B14, B15, B55 XT, B83, B103 LTD	140, 141	142, 143	Новый тип маршрута
B24	B53, Q68			Метка маршрута упразднена
B25	B25, B26 Rush	144, 145	146, 147	
B26 Rush (скоростной)	B26, B25	148, 149	150, 151	Новый тип маршрута
B27	B57, B62	152, 153	154	Новый маршрут
B31	B31	155, 156	157	
B32	B53			Метка маршрута упразднена
B35	B35, B35 LTD, B55 XT	158, 159	160, 161	B35 LTD - обслуживание прекращено
B36	B36	162, 163	164, 165	
B37	B37	166, 167	168, 169	
B38	B38 LTD, B38 LTD, B57, Q54 LTD	170, 171	172, 173	B38 LTD - обслуживание прекращено
B39	B39	174, 175	176	
B40 Rush (скоростной)	B41, B41 LTD, B41 XT	177, 178	179	Новый маршрут
B41	B41, B25, B26 Rush, B38, B40 Rush, B41 XT, B52	180, 181	182, 183	

Индекс XT относится к маршруту Crosstown (см. стр. 29)



# ПОИСК НОВЫХ МАРШРУТОВ

Например, если вы сейчас едете по маршруту B2, то ваш новый предложенный маршрут — B100.

МАРШРУТ	Связанные маршруты	Профиль маршрута по проекту плана, карта, страницы	Страницы со списком автобусных остановок по проекту плана	Примечания об изменениях
B41 XT	B25, B26 Rush, B38, B40 Rush, B41 LTD, B52	184, 185	186	Новый тип маршрута
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 - обслуживание прекращено
B52	B52	230, 231	232, 233	
B53	B24, B32, B46, Q24	234, 235	236, 237	Новый маршрут
B54	B54	238, 239	240, 241	
B55 XT	B15, B35 LTD	242, 243	244	Новый маршрут
B57 LTD (ограниченный)	B57, B27, B62, B62 LTD	245, 246	247, 248, 249	Новый тип маршрута
B60	B60, B5 LTD, B6 LTD, B66, B76	250, 251	252, 253, 254	
B61	B61, B27, B81	255, 256	257, 258	
B62 LTD (ограниченный)	B62, B27, B43, B57, B57 LTD, Q63, Q66	259, 260	261, 262, 263	Новый тип маршрута
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	Новый маршрут
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	Новый маршрут
B81	B57, B61, B67, B69, B103 LTD	302, 303	304, 305	Новый маршрут
B82	B82, B6, B64, B82 SBS	306, 307	308, 309, 310	
B82 SBS	B82 SBS	311, 312	313	

Индекс XT относится к маршруту Crosstown (см. стр. 29)

# ПОИСК НОВЫХ МАРШРУТОВ

Маршрут	Связанные маршруты	Профиль маршрута по проекту плана, карта, страницы	Страницы со списком автобусных остановок по проекту плана	Примечания об изменениях
B83	B83, B5 LTD, B6 LTD, B15, B20 Rush, B55 XT, B103 LTD	314, 315	316, 317	
B84	B5 LTD, B13			Метка маршрута упразднена
B100	B100, B2, B31	318, 319	320, 321	
B103 LTD (ограниченный)	B103 LTD, B6 LTD, B37, B41, B41 XT, B81	322, 323	324, 325	
Q24	Q24, B53, Q42	326, 327	328, 329, 330	
Q54 LTD (ограниченный)	Q54	331, 332	333, 334, 335	Новый тип маршрута
Q55	Q55	336, 337	338, 339	
Q56	Q56	340, 341	342, 343	
Q59	Q59, B53, B62 LTD, Q54, Q68	344, 345	346, 347	
<b>Маршруты по плану реорганизации сети автобусных маршрутов в Queens (для полноты контекста)</b>				
Q8 LTD (ограниченный)	Q8, B13, Q51 XT	348, 349	350, 351	
Q35 Rush	Q35, Q22, B41	352, 353	354, 355	Новый тип маршрута
Q51 XT		356, 357	358	Новый маршрут
Q58 LTD	Q58, Q23, Q98 XT	359, 360	361, 362, 363	Новый тип маршрута
Q68	B24, Q101	364, 365	366, 367	Новый маршрут
Q98 XT	Q58, Q58 LTD	368, 369	370	Новый маршрут
Q109	Q7, Q41, Q112	371, 372	373	Новый маршрут

Индекс XT относится к маршруту Crosstown (см. стр. 29)



# ПОИСК НОВЫХ МАРШРУТОВ

Маршрут	Связанные маршруты	Профиль маршрута по проекту плана, карта, страницы	Страницы со списком остановок по проекту плана	Примечания об изменениях
BM1	BM1, BM7, BM8, M55	374, 375, 376	377, 378	
BM1c	BM1, BM7c, BM8c, M55	379, 380, 381	382, 383	Новый маршрут
BM2	BM2, BM7, BM8, M55	384, 385, 386	387, 388	
BM2c	BM2, BM7c, BM8c, M55	389, 390, 391	392, 393	Новый маршрут
BM3	BM3, BM4, BM7, BM8, M55	394, 395, 396	397, 398	
BM3c	BM3, BM4c, BM7c, BM8c, M55	399, 400, 401	402, 403	Новый маршрут
BM4	BM4, BM1, BM3, BM7, BM8, M55	404, 405, 406	407, 408	
BM4c	BM4, BM1c, BM3c, BM7c, BM8c, M55	409, 410, 411	412, 413	Новый маршрут
BM7	X27, M55	414, 415, 416	417	Новый маршрут
BM7c	X27	418, 419, 420	421, 422	Новый маршрут
BM8	X28, B36, B74, M55	423, 424, 425	426, 427	Новый маршрут
BM8c	X28, B36, B74	428, 429, 430	431, 432	Новый маршрут
BM31	BM1	433, 434, 435	436, 437	Новый маршрут
BM32	BM2	438, 439, 440	441, 442	Новый маршрут
BM33	BM3, BM34	443, 444, 445	446, 447	Новый маршрут
BM34	BM4, BM31, BM33	448, 449, 450	451, 452	Новый маршрут
BM35	BM5	453, 454, 455	456	Новый маршрут
BM37	X37	457, 458, 459	460	Новый маршрут
BM38	X38, B36, B74	461, 462, 463	464, 465	Новый маршрут



**С доступом для лиц с ограниченными возможностями** - услуга, транспортное средство или объект является доступным по стандарту и условиям **Акта об американцах с ограниченными возможностями (ADA)**, или в общем (неюридическом) смысле, если они легкодоступны для использования людьми с ограниченными возможностями.

**Схождение** - Выход или высадка из автобуса, поезда или другого вида транспорта.  
**См. Посадка.**

**ACS** – American Community Survey - исследование американского сообщества. Постоянный общенациональный опрос, проводимый Бюро переписи населения США, в ходе которого собираются и распространяются данные о занятости, демографических показателях, поведении во время поездок и по другим вопросам.

**ADA** - Американский закон об инвалидах 1990 года, который применяется к общественному транспорту и требует, чтобы поставщики услуг перевозки пассажиров следовали правилам, обеспечивающим людям с ограниченными возможностями доступность услуг, транспортных средств и объектов и возможность их использования. **См. С доступом для лиц с ограниченными возможностями.**

**BRT** - Система Bus Rapid Transit. Системы BRT стремятся обеспечить более быстрое, надежное и качественное автобусное сообщение в коридорах с высоким пассажиропотоком, сочетая удобства железнодорожных систем скоростного транспорта с гибкостью автобусов. Транспортное агентство города Нью-Йорка (New York City Transit) внедряет систему BRT на уровне видов обслуживания высшего класса (Select Bus Service), которая повышает скорость и надежность обслуживания за счет **выделенных полос для автобусов**, оплаты проезда вне кассы, **интервалов между остановками** и **использования сигналов светофора, ориентированных на общественный транспорт.**

**Посадка** - Вход в автобус, поезд или другой вид транспорта.  
**См. Схождение.**

**Автобусная платформа** - боковая платформа, выступающая за пределы тротуара, которая облегчает посадку пассажиров автобуса. Автобусные платформы как можно ближе подходят по высоте к уровню пола автобуса.

**Автобусная полоса** - полоса проезжей части, предназначенная исключительно для движения автобусов.

**Автобусная сеть** - комплекс автобусных маршрутов, включающий в себя физические пути, по которым они проходят, а также их запланированные показатели периодичности движения и интервалов обслуживания. Это система с информацией о том, где, когда ездят автобусы и как часто ездят автобусы.

**Приоритет автобусов** - любое количество методов или инструментов, которые позволяют автобусному транспорту иметь преимущество перед другими видами наземного транспорта в дорожном движении.

Система использования сигналов светофора с ориентацией на общественный транспорт (**система TSP**), обеспечивает оперативную смену красного света на зеленый или более продолжительное удерживание зеленого света при приближении автобуса.

**CBDT** - программа сборов с транспортных средств для Центрального делового района.

**СJTP** - показатель Customer Journey Time Performance. Процент клиентов, чьи поездки (рейсы) завершены в течение пяти минут после запланированного времени. CJTP учитывает как время ожидания клиентов на автобусной остановке сверх того, которое они могли бы провести, если бы автобус прибыл вовремя, так и время, которое клиенты проводят в автобусе сверх того, которое они могли бы провести, если бы автобус завершил поездку в отведенное расписанием время.

**Пересадки** - действие, при котором пассажир пересаживается с одного транспортного средства МТА на другое.

**Основной маршрут** - маршрут в автобусной сети, имеющий тенденцию к более высокому пассажиропотоку и обеспечивающий сообщение с ключевыми пунктами назначения.

**Маршрут Crosstown (SBS)** - См. подробное описание на странице 29.

**Автобусный экспресс-маршрут** - автобусное сообщение, ориентированное на перевозку пассажиров между Manhattan и внешними градообразующими районами (боро). Экспресс-маршруты обычно обслуживают ряд пунктов посадки пассажиров в одном районе и ряд пунктов высадки пассажиров в другом районе, между которыми находится экспресс-сегмент. Автобус не останавливается на протяжении всего экспресс-сегмента, который, как правило, проходит по шоссе. За проезд на автобусе экспресс-маршрута взимается повышенная плата.

**Периодичность** курсирования - частота движения автобуса по маршруту. Показатель периодичности курсирования в данном проекте плана показывает, как часто в среднем ходит автобус в пиковом направлении (направлении, перевозящем наибольшее количество пассажиров), в минутах.

**Частое автобусное сообщение в течение всего дня** - автобусное обслуживание с интервалом между автобусами не более десяти минут в период с 6:00 утра до 8:00 вечера в будние дни.

**Без доступа для лиц с ограниченными возможностями** - услуга, транспортное средство или объект не является доступным по стандарту и условиям Акта об американцах с ограниченными возможностями (ADA), или в общем (неюридическом) смысле, если они недоступны для использования людьми с ограниченными возможностями. **См. С доступом для лиц с ограниченными возможностями.**

**Сообщение между градообразующими районами** - режим автобусного обслуживания, обеспечивающий доставку клиентов из одного градообразующего района (боро) в другой без пересадки на другой маршрут или вид транспорта.

**Ограниченные маршруты** - См. подробное описание на странице 28.

**Местные маршруты** - См. подробное описание на странице 26.

**Термин относится ко всем маршрутам, которые не являются экспресс-маршрутами.**

**MetroCard** - метод оплаты проезда, используемый муниципальным транспортным агентством Metropolitan Transportation Authority.

**NYC DOT** - Департамент транспорта города Нью-Йорка.

**NYPD** - Департамент полиции Нью-Йорка.

**OMNY** - Новая система бесконтактной оплаты проезда МТА. Для оплаты проезда клиенты могут использовать бесконтактные дебетовые и кредитные карты, а также смарт-устройства. Все автобусы и станции метро оборудованы системами считывания карт OMNY. Дополнительная информация приведена на веб-сайте <https://new.mta.info/fares/omny>.

**Показатель On-Time Performance** - отражает эффективность работы автобусный маршрут в сравнении с расписанием. Он рассчитывается как процент автобусов, которые прибыли на одну минуту раньше или на пять минут позже графика в каждую официальную временную точку на маршруте.

**Часы пик** - периоды, в которые спрос на пригородные перевозки наиболее высок, и в которые, как правило, предоставляется наибольшее количество услуг. Утренний пиковый период имеет место с 6:00 до 9:00 утра в будние дни. Послеобеденный пиковый период на местных маршрутах имеет место с 14:00 до 18:00 в будние дни; послеобеденный пиковый период на экспресс-маршрутах имеет место с 16:00 до 19:00 в будние дни.



**Приоритетный коридор** - любой ключевой коридор по определению NYC DOT, в пределах которого может быть реализован приоритет автобусного движения для лучшей поддержки устойчивого автобусного сообщения в течение всего дня.

**Производительность** - показатель количества пассажиров с учетом уровня предоставляемых услуг. Автобусные маршруты более продуктивны, если они привлекают больше пассажиров в единицу времени, в течение которого они находятся в эксплуатации.

**Число пассажиров** - общее количество клиентов, пользующихся конкретным маршрутом или автобусной системой в целом.

**Система информирования пассажиров в реальном времени** - предоставляет пассажирам информацию о времени ожидания автобусов и выводит данные для клиентов на простой для восприятия информации светодиодный дисплей.

**Remix от Via** - интерактивное Интернет-приложение для планирования перемещения. Используется для составления, обмена и получения отзывов о Проекте плана реорганизации нашей автобусной сети.

**Время в пути** - Продолжительность времени, которое требуется автобусу, чтобы добраться от одного конечного пункта маршрута до другого.

**Скоростные маршруты** - См. подробное описание на странице 27.

**Маршруты SBS - Автобусное обслуживание повышенного класса (Select Bus Service). Внедрение стратегий BRT (Bus Rapid Transit) компании New York City Transit**  
См. подробное описание на странице 29.

**Временная зона обслуживания** - период времени в течение дня, в течение которого маршрут пребывает в эксплуатации.

**Разнесение остановок** - среднее расстояние между последовательно расположенными остановками автобуса на маршруте.

**Система TSP** - Система использования сигналов светофора с ориентацией на общественный транспорт. **См. Приоритет движения автобусного транспорта.**




# Предлагаемые изменения периодичности и временной зоны обслуживания

Местные маршруты (суббота)

Приложение

Предлагаемый маршрут	Часы обслуживания	Раннее утро 6:00 AM - 8:59 AM	Утро 9:00 AM - 11:59 PM	Полдень 12:00 PM - 4:59 PM	Ранний вечер 5:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B1	24 часа	11	10	9	10	17
B3	24 часа	10	10	8	10	16
B4	4:30 AM - 1:30 AM	20	20	20	20	25
B5 LTD	6:00 AM - 12:00 AM	20	15	15	15	20
B6	24 часа	10	11	10	12	11
B6 LTD	6:30 AM - 10:30 PM	20	15	15	15	20
B7	4:30 AM - 1:30 AM	20	27	22	23	30
B8	24 часа	13	12	10	10	20
B9	5:00 AM - 1:30 AM	15	10	10	12	20
B11	4:00 AM - 1:00 AM	18	14	13	18	28
B12	24 часа	8	8	8	8	13
B13	24 часа	18	15	12	12	24
B14	24 часа	18	15	12	15	23
B15	24 часа	12	10	8	10	12
B16	4:30 AM - 1:30 AM	20	20	17	20	28
B17	24 часа	9	8	9	9	11
B20 Rush	5:30 AM - 1:30 AM	18	12	12	18	23
B25	24 часа	21	9	8	11	19
B26 Rush	24 часа	14	10	9	10	15
B27	4:30 AM - 1:00 AM	20	20	14	16	20
B31	4:30 AM - 1:30 AM	20	20	18	20	20
B35	24 часа	12	12	12	12	12
B36	24 часа	15	15	14	15	20
B37	5:00 AM - 12:00 AM	30	27	30	30	38
B38	24 часа	9	7	7	7	11
B39	7:00 AM - 9:30 PM	30	30	30	30	45
B40 Rush	24 часа	30	20	20	20	30
B41	24 часа	8	10	8	10	15
B41 XT	9:30 AM - 9:30 PM	-	12	10	12	20
B42	24 часа	14	15	13	10	13
B43	24 часа	20	15	12	16	23
B44	24 часа	11	9	8	9	10
B44 SBS	6:00 AM - 11:00 PM	9	8	8	9	13
B45	5:00 AM - 1:30 AM	23	15	13	13	19
B46	24 часа	9	8	7	8	10

Индекс XT относится к маршруту Crosstown (см. стр. 29 в проекте плана)

	Предлагаемое увеличение периодичности и временной зоны обслуживания		Предлагаемое сокращение периодичности и временной зоны обслуживания		Предлагаемый новый маршрут
--	---	---	---	---	----------------------------


# Предлагаемые изменения периодичности и временной зоны обслуживания


Местные маршруты (суббота)

Приложение

Предлагаемый маршрут	Часы обслуживания	Раннее утро 6:00 AM - 8:59 AM	Утро 9:00 AM - 11:59 PM	Полдень 12:00 PM - 4:59 PM	Ранний вечер 5:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B46 SBS	6:00 AM - 11:30 PM	8	8	8	8	12
B47	24 часа	17	12	11	12	16
B48	5:00 AM - 12:00 AM	27	20	20	20	25
B49	24 часа	11	10	10	10	15
B52	24 часа	12	8	9	10	15
B53	24 часа	20	20	20	20	25
B54	24 часа	20	17	13	14	19
B55 XT	24 часа	12	12	10	10	12
B57 LTD	24 часа	18	20	19	15	25
B60	24 часа	27	17	15	18	23
B61	24 часа	15	12	12	13	20
B62 LTD	24 часа	20	15	10	13	16
B63	24 часа	22	12	8	11	21
B64	4:30 AM - 1:30 AM	15	12	12	13	20
B65	4:30 AM - 1:00 AM	15	15	15	15	19
B66	24 часа	29	23	19	24	29
B67	4:30 AM - 1:30 AM	30	30	30	30	30
B68	4:00 AM - 2:30 AM	10	8	8	11	18
B69	5:00 AM - 12:00 AM	30	27	30	30	30
B70	4:30 AM - 2:00 AM	18	15	17	20	28
B74	7:00 AM - 11:00 PM	25	15	14	11	27
B81	6:00 AM - 1:00 AM	27	18	15	18	20
B82	24 часа	8	10	9	9	13
B83	24 часа	15	12	10	11	18
B100	5:00 AM - 1:00 AM	23	20	20	20	20
B103 LTD	5:30 AM - 1:30 AM	13	10	8	8	12
Q24	24 часа	12	15	14	15	20
Q54 LTD	24 часа	18	17	13	15	23
Q55	24 часа	17	15	13	13	23
Q56	24 часа	15	13	12	17	20
Q59	24 часа	20	18	13	12	23

Индекс XT относится к маршруту Crosstown (см. стр. 29 в проекте плана)

 Предлагаемое увеличение периодичности и временной зоны обслуживания

 Предлагаемое сокращение периодичности и временной зоны обслуживания

 Предлагаемый новый маршрут



# Предлагаемые изменения периодичности и временной зоны обслуживания

Местные маршруты (воскресенье)

Приложение

Предлагаемый маршрут	Часы обслуживания	Раннее утро 6:00 AM - 8:59 AM	Утро 9:00 AM - 11:59 PM	Полдень 12:00 PM - 4:59 PM	Ранний вечер 5:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B1	24 часа	16	11	10	11	21
B3	24 часа	12	10	8	8	16
B4	4:30 AM - 1:30 AM	30	27	20	27	30
B5 LTD	9:00 AM - 9:00 PM	-	15	15	20	20
B6	24 часа	7	12	12	12	11
B6 LTD	10:00 AM - 8:00 PM	-	15	15	20	-
B7	4:30 AM - 1:30 AM	27	30	24	23	30
B8	24 часа	15	14	12	13	22
B9	5:00 AM - 2:00 AM	17	10	10	12	21
B11	4:30 AM - 1:00 AM	16	13	11	14	23
B12	24 часа	15	12	10	10	15
B13	24 часа	26	20	15	15	26
B14	24 часа	30	20	20	20	30
B15	24 часа	14	11	10	12	14
B16	4:30 AM - 1:30 AM	27	20	20	20	30
B17	24 часа	9	8	9	8	16
B20 Rush	5:30 AM - 1:30 AM	20	18	12	18	20
B25	24 часа	23	17	12	16	28
B26 Rush	24 часа	23	16	10	12	19
B27	4:30 AM - 1:00 AM	27	20	20	22	30
B31	4:30 AM - 1:30 AM	20	20	20	20	20
B35	24 часа	11	11	12	11	12
B36	24 часа	15	15	13	14	20
B37	5:00 AM - 12:00 AM	30	30	30	30	30
B38	24 часа	11	7	7	8	14
B39	7:00 AM - 9:30 PM	30	30	30	30	45
B40 Rush	24 часа	30	20	20	30	30
B41	24 часа	10	12	10	12	20
B41 XT	11:30 AM - 9:00 PM	-	15	12	12	38
B42	24 часа	15	15	15	15	15
B43	24 часа	20	20	20	20	20
B44	24 часа	11	11	10	10	12
B44 SBS	6:00 AM - 10:00 PM	12	12	10	12	15
B45	5:00 AM - 1:30 AM	27	27	20	20	28

Индекс XT относится к маршруту Crosstown (см. стр. 29 в проекте плана)

Предлагаемое увеличение периодичности и временной зоны обслуживания
  Предлагаемое сокращение периодичности и временной зоны обслуживания
  Предлагаемый новый маршрут

# Предлагаемые изменения периодичности и временной зоны обслуживания

Местные маршруты (воскресенье)

Приложение

Предлагаемый маршрут	Часы обслуживания	Раннее утро 6:00 AM - 8:59 AM	Утро 9:00 AM - 11:59 PM	Полдень 12:00 PM - 4:59 PM	Ранний вечер 5:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B46	24 часа	8	8	9	10	12
B46 SBS	6:00 AM - 11:30 PM	12	10	10	10	13
B47	24 часа	20	18	15	17	23
B48	5:00 AM - 12:00 AM	30	20	20	20	30
B49	24 часа	12	12	10	11	15
B52	24 часа	22	12	11	12	20
B53	24 часа	20	20	20	20	25
B54	24 часа	27	18	12	16	20
B55 XT	24 часа	13	12	10	12	14
B57 LTD	24 часа	23	20	20	23	30
B60	24 часа	20	20	20	20	23
B61	24 часа	20	20	13	15	20
B62 LTD	24 часа	27	20	19	15	25
B63	24 часа	27	17	10	14	23
B64	4:30 AM - 1:30 AM	20	15	15	15	20
B65	4:30 AM - 1:30 AM	15	15	15	15	22
B66	24 часа	30	27	23	30	30
B67	4:30 AM - 1:30 AM	30	30	30	30	30
B68	4:00 AM - 2:30 AM	13	10	10	10	19
B69	5:00 AM - 12:00 AM	30	27	30	30	30
B70	4:30 AM - 2:00 AM	25	18	20	30	30
B74	7:00 AM - 11:00 PM	20	17	15	12	27
B81	6:30 AM - 1:00 AM	27	20	20	20	20
B82	24 часа	10	10	10	10	18
B83	24 часа	20	15	15	15	18
B100	5:00 AM - 1:00 AM	23	20	20	20	30
B103 LTD	6:00 AM - 1:30 AM	27	13	10	10	19
Q24	24 часа	23	20	15	15	20
Q54 LTD	24 часа	22	20	16	17	20
Q55	24 часа	20	20	20	20	25
Q56	24 часа	20	20	16	18	25
Q59	24 часа	30	23	13	16	30

Индекс XT относится к маршруту Crosstown (см. стр. 29 в проекте плана)

Предлагаемое увеличение периодичности и временной зоны обслуживания
  Предлагаемое сокращение периодичности и временной зоны обслуживания
  Предлагаемый новый маршрут

# Предлагаемые изменения периодичности и временной зоны обслуживания


Экспресс-маршруты (суббота)


Приложение

Предлагаемый маршрут	Направление	Часы обслуживания	Раннее утро 5:00 AM - 5:59 AM	Утро 6:00 AM - 8:59 PM	Полдень 9:00 PM - 3:59 PM	Ранний вечер 4:00 PM - 6:59 PM	Поздний вечер 7:00 PM - 11:59 PM
BM1c	Входящие автобусы	-	-	-	-	-	-
	Исходящие автобусы	-	-	-	-	-	-
BM2c	Входящие автобусы	-	-	-	-	-	-
	Исходящие автобусы	-	-	-	-	-	-
BM3c	Входящие автобусы	-	-	-	-	-	-
	Исходящие автобусы	-	-	-	-	-	-
BM4c	Входящие автобусы	-	-	-	-	-	-
	Исходящие автобусы	-	-	-	-	-	-
BM7c	Входящие автобусы	7:00 AM - 7:00 PM	-	30	35	60	-
	Исходящие автобусы	12:00 PM - 11:00 PM	-	-	48	30	40
BM8c	Входящие автобусы	7:00 AM - 7:00 PM	-	40	47	60	-
	Исходящие автобусы	12:00 PM - 11:00 PM	-	-	60	36	60
BM35	Входящие автобусы	-	-	-	-	-	-
	Исходящие автобусы	-	-	-	-	-	-

Экспресс-маршруты (суббота)

Предлагаемый маршрут	Направление	Часы обслуживания	Раннее утро 5:00 AM - 5:59 AM	Утро 6:00 AM - 8:59 PM	Полдень 9:00 AM - 3:59 PM	Ранний вечер 4:00 PM - 6:59 PM	Поздний вечер 7:00 PM - 11:59 PM
BM7c	Входящие автобусы	8:00 AM - 5:00 PM	-	30	35	60	-
	Исходящие автобусы	1:00 PM - 9:00 PM	-	-	45	30	30
BM8c	Входящие автобусы	9:00 AM - 5:00 PM	-	-	60	60	-
	Исходящие автобусы	2:00 PM - 9:00 PM	-	-	60	45	60

 Предлагаемое увеличение периодичности и временной зоны обслуживания

 Предлагаемое сокращение периодичности и временной зоны обслуживания



# Существующие показатели периодичности курсирования и временной зоны обслуживания

Местные маршруты (будние дни)

## Приложение

Существующий маршрут	Часы обслуживания	Час-пик, первая половина дня (AM) 6:00 AM - 8:59 AM	Полдень 9:00 AM - 1:59 PM	Час-пик, вторая половина дня (AM) 2:00 PM - 5:59 PM	Ранний вечер 6:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B1	24 часа	6	7	6	10	18
B2	5:00 AM - 12:30 AM	12	26	16	14	20
B3	24 часа	6	9	8	8	15
B4	4:30 AM - 1:30 AM	14	24	16	30	30
B6	24 часа	8	9	7	9	9
B6 LTD	4:30 AM - 10:30 PM	5	7	6	6	9
B7	4:30 AM - 1:30 AM	10	19	14	12	28
B8	24 часа	7	11	8	8	14
B9	4:30 AM - 1:30 AM	6	9	8	11	28
B11	4:00 AM - 1:00 AM	7	10	8	9	22
B12	24 часа	5	7	7	9	15
B13	4:30 AM - 1:30 AM	12	19	11	13	26
B14	24 часа	14	15	11	12	21
B15	24 часа	7	7	7	8	10
B16	5:00 AM - 1:00 AM	6	20	9	20	30
B17	24 часа	7	9	7	5	9
B20	5:00 AM - 1:30 AM	8	14	10	9	19
B24	5:00 AM - 1:00 AM	20	30	23	25	30
B25	24 часа	10	9	8	10	23
B26	24 часа	8	10	9	10	17
B31	4:30 AM - 1:30 AM	10	27	16	11	20
B32	7:00 AM - 9:00 PM	25	30	30	30	45
B35	24 часа	10	12	11	10	11
B35 LTD	6:00 AM - 10:30 PM	8	12	8	9	16
B36	24 часа	6	10	7	8	18
B37	5:00 AM - 12:00 AM	20	22	20	20	28
B38	24 часа	6	9	9	9	12
B38 LTD	6:30 AM - 7:30 PM	8	9	8	10	0
B39	7:00 AM - 9:30 PM	30	30	30	30	45
B41	24 часа	8	9	7	9	12
B41 LTD	6:00 AM - 9:30 PM	5	8	8	8	20
B42	24 часа	5	10	8	7	10
B43	24 часа	8	15	12	10	16
B44	24 часа	7	10	8	9	11
B44 SBS	5:30 AM - 11:00 PM	5	8	6	7	23
B45	5:00 AM - 1:30 AM	12	15	11	14	24
B46	24 часа	4	8	7	7	9
B46 SBS	5:30 AM - 10:30 PM	3	8	5	5	8

# Существующие показатели периодичности курсирования и временной зоны обслуживания

Местные маршруты (будние дни)

## Приложение

Существующий маршрут	Часы обслуживания	Час-пик, первая половина дня (AM) 6:00 AM - 8:59 AM	Полдень 9:00 AM - 1:59 PM	Час-пик, вторая половина дня (AM) 2:00 PM - 5:59 PM	Ранний вечер 6:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B47	24 часа	7	14	10	11	18
B48	24 часа	13	20	20	20	28
B49	4:00 AM - 2:30 AM	8	9	8	10	15
B49 LTD	6:30 AM - 8:00 AM	14	-	-	-	-
B52	24 часа	6	8	8	8	18
B54	24 часа	9	10	8	8	16
B57	4:00 AM - 1:00 AM	13	16	15	20	30
B60	24 часа	9	13	10	15	20
B61	24 часа	11	12	11	11	21
B62	24 часа	8	16	14	12	20
B63	24 часа	11	12	8	16	23
B64	4:30 AM - 1:00 AM	12	19	12	15	25
B65	4:30 AM - 1:00 AM	14	15	14	15	19
B67	4:30 AM - 1:30 AM	12	22	11	21	30
B68	24 часа	8	9	8	9	23
B69	5:30 AM - 9:30 PM	11	23	14	23	25
B70	4:30 AM - 2:00 AM	10	18	12	14	28
B74	5:00 AM - 11:00 PM	9	14	8	8	24
B82	24 часа	9	11	9	11	13
B82 SBS	4:30 AM - 11:00 PM	7	12	9	12	24
B83	4:30 AM - 1:00 AM	7	10	9	9	17
B84	5:30 AM - 9:30 PM	30	30	30	30	45
B100	5:30 AM - 1:00 AM	6	15	7	7	19
B103 LTD	5:00 AM - 1:30 AM	3	7	4	5	12
Q24	24 часа	8	13	11	14	23
Q54	24 часа	8	14	8	11	19
Q55	24 часа	7	15	10	11	16
Q56	24 часа	10	12	12	16	23
Q59	24 часа	11	19	12	13	23

# Существующие показатели периодичности курсирования и временной зоны обслуживания

Местные маршруты (суббота)

Приложение

Существующий маршрут	Часы обслуживания	Раннее утро 6:00 AM - 8:59 AM	Утро 9:00 AM - 11:59 PM	Полдень 12:00 PM - 4:59 PM	Ранний вечер 5:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B1	24 часа	11	10	9	10	17
B2	5:00 AM - 1:00 AM	23	20	20	20	20
B3	24 часа	10	10	8	10	16
B4	4:30 AM - 1:30 AM	20	20	20	20	25
B6	24 часа	10	11	10	11	11
B6 LTD	6:30 AM - 10:30 PM	10	9	9	9	13
B7	4:30 AM - 1:30 AM	20	27	22	23	30
B8	24 часа	13	12	10	11	20
B9	5:00 AM - 1:30 AM	15	11	11	14	20
B11	4:00 AM - 1:00 AM	18	14	13	18	28
B12	24 часа	10	9	8	9	13
B13	4:30 AM - 1:00 AM	30	23	20	23	30
B14	24 часа	18	15	12	15	23
B15	24 часа	9	8	7	8	10
B16	4:30 AM - 1:00 AM	20	20	17	20	28
B17	24 часа	9	8	9	9	11
B20	5:30 AM - 1:30 AM	20	15	15	20	25
B24	5:00 AM - 1:00 AM	27	30	30	30	28
B25	24 часа	21	9	8	11	19
B26	24 часа	14	10	9	10	15
B31	4:30 AM - 1:30 AM	20	20	18	20	20
B32	7:00 AM - 9:00 PM	30	30	30	30	45
B35	24 часа	12	12	12	12	12
B35 LTD	6:30 AM - 10:30 PM	19	12	10	11	15
B36	24 часа	15	15	14	15	20
B37	5:00 AM - 12:00 AM	30	27	30	30	38
B38	24 часа	9	7	7	7	11
B39	7:00 AM - 9:30 PM	30	30	30	30	45
B41	24 часа	9	7	7	7	12
B41 LTD	9:30 AM - 9:30 PM	-	10	8	10	21
B42	24 часа	14	15	13	10	13
B43	24 часа	20	15	12	16	23
B44	24 часа	11	9	8	9	10
B44 SBS	6:00 AM - 11:00 PM	9	8	8	9	25
B45	5:00 AM - 1:30 AM	23	15	13	13	19
B46	24 часа	9	8	7	8	10
B46 SBS	6:00 AM - 11:30 PM	8	8	8	8	12
B47	24 часа	17	12	11	12	16



# Существующие показатели периодичности курсирования и временной зоны обслуживания

Местные маршруты (суббота)

Приложение

Существующий маршрут	Часы обслуживания	Раннее утро 6:00 AM - 8:59 AM	Утро 9:00 AM - 11:59 PM	Полдень 12:00 PM - 4:59 PM	Ранний вечер 5:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B48	24 часа	27	20	20	20	25
B49	4:00 AM - 2:30 AM	11	15	15	15	19
B52	24 часа	12	8	9	10	15
B54	24 часа	20	17	13	14	19
B57	4:30 AM - 1:00 AM	18	20	19	15	18
B60	24 часа	27	17	15	18	23
B61	24 часа	15	12	12	13	20
B62	24 часа	20	15	10	13	16
B63	24 часа	22	12	8	11	21
B64	5:00 AM - 1:00 AM	17	12	12	13	23
B65	4:30 AM - 1:00 AM	12	12	12	12	17
B67	4:30 AM - 1:30 AM	30	30	30	30	30
B68	24 часа	10	8	8	11	18
B69	5:30 AM - 9:30 PM	30	27	30	30	30
B70	4:30 AM - 2:00 AM	18	15	17	20	28
B74	7:00 AM - 11:00 PM	25	15	14	11	27
B82	24 часа	8	10	9	10	13
B83	4:30 AM - 1:30 AM	15	14	10	11	18
B84	10:00 AM - 6:30 PM	-	30	30	45	-
B100	6:00 AM - 1:00 AM	23	20	20	20	35
B103 LTD	5:30 AM - 1:30 AM	13	10	8	8	12
Q24	24 часа	12	15	14	15	20
Q54	24 часа	18	17	13	15	23
Q55	24 часа	17	15	13	13	23
Q56	24 часа	15	13	12	17	20
Q59	24 часа	20	18	13	12	23

# Существующие показатели периодичности курсирования и временной зоны обслуживания

Местные маршруты (воскресенье)

Приложение

Существующий маршрут	Часы обслуживания	Раннее утро 6:00 AM - 8:59 AM	Утро 9:00 AM - 11:59 PM	Полдень 12:00 PM - 4:59 PM	Ранний вечер 5:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B1	24 часа	16	11	10	11	21
B2	5:00 AM - 1:00 AM	23	20	20	20	20
B3	24 часа	12	10	8	8	16
B4	4:30 AM - 1:30 AM	30	27	20	27	30
B6	24 часа	7	7	7	7	11
B7	4:30 AM - 1:30 AM	27	30	24	23	30
B8	24 часа	15	14	12	14	23
B9	5:00 AM - 2:00 AM	17	10	10	12	21
B11	4:30 AM - 1:00 AM	16	13	11	14	23
B12	24 часа	16	12	11	11	16
B13	4:30 AM - 1:00 AM	30	23	20	30	30
B14	24 часа	30	20	20	20	30
B15	24 часа	11	8	8	9	11
B16	5:00 AM - 1:00 AM	27	20	20	20	30
B17	24 часа	9	8	9	8	16
B20	5:30 AM - 1:30 AM	23	20	14	20	23
B24	5:00 AM - 1:00 AM	27	30	30	27	30
B25	24 часа	23	17	12	16	28
B26	24 часа	23	16	10	12	19
B31	4:30 AM - 1:30 AM	20	20	20	20	20
B32	7:00 AM - 9:00 PM	30	30	30	30	45
B35	24 часа	11	11	12	11	12
B35 LTD	12:00 PM - 7:30 PM	-	-	12	17	-
B36	24 часа	15	15	13	14	20
B37	5:00 AM - 12:00 AM	30	30	30	30	30
B38	24 часа	11	7	7	8	14
B39	7:00 AM - 9:30 PM	30	30	30	30	45
B41	24 часа	10	9	8	10	14
B41 LTD	11:30 AM - 9:00 PM	-	15	10	11	38
B42	24 часа	15	15	15	15	15
B43	24 часа	20	20	20	20	20
B44	24 часа	11	11	10	10	12
B44 SBS	6:00 AM - 10:00 PM	14	12	10	13	30
B45	5:00 AM - 1:30 AM	27	27	20	20	28
B46	24 часа	8	8	9	10	12
B46 SBS	6:00 AM - 11:30 PM	12	10	10	10	13
B47	24 часа	20	18	15	17	23
B48	24 часа	30	20	20	20	30

# Существующие показатели периодичности курсирования и временной зоны обслуживания

Местные маршруты (воскресенье)

## Приложение

Существующий маршрут	Часы обслуживания	Раннее утро 6:00 AM - 8:59 AM	Утро 9:00 AM - 11:59 PM	Полдень 12:00 PM - 4:59 PM	Ранний вечер 5:00 PM - 7:59 PM	Поздний вечер 8:00 PM - 11:59 PM
B49	4:00 AM - 2:00 AM	16	17	15	17	18
B52	24 часа	22	12	11	12	20
B54	24 часа	27	18	12	16	20
B57	4:30 AM - 1:00 AM	23	20	20	23	30
B60	24 часа	20	20	20	20	23
B61	24 часа	18	20	13	15	20
B62	24 часа	27	20	19	15	25
B63	24 часа	27	17	10	14	23
B64	5:00 AM - 1:00 AM	27	16	15	15	25
B65	4:30 AM - 1:30 AM	12	12	12	12	19
B67	4:30 AM - 1:30 AM	30	30	30	30	30
B68	24 часа	13	10	10	10	19
B69	6:00 AM - 10:00 PM	30	27	30	30	30
B70	4:30 AM - 2:00 AM	25	18	20	30	30
B74	7:00 AM - 11:00 PM	20	17	15	12	27
B82	24 часа	10	10	10	12	18
B83	5:30 AM - 12:30 AM	20	15	15	15	20
B84	10:00 AM - 6:30 PM	-	30	30	45	-
B100	7:00 AM - 12:00 AM	40	30	30	30	38
B103 LTD	6:00 AM - 1:30 AM	27	13	10	10	19
Q24	24 часа	23	20	15	15	20
Q54	24 часа	22	20	16	17	20
Q55	24 часа	20	20	20	20	25
Q56	24 часа	20	20	16	18	25
Q59	24 часа	30	23	13	16	30
Q59	24 часа	30	23	13	16	30



# Существующие показатели периодичности курсирования и временной зоны обслуживания Экспресс-маршруты (будние дни)

## Приложение

Существующий маршрут	Направление	Часы обслуживания	Раннее утро		Час-пик, первая половина дня (AM)		Полдень		Час-пик, вторая половина дня (PM)		Вечер	
			5:00 AM - 5:59 AM		6:00 AM - 8:59 AM		9:00 AM - 3:59 PM		4:00 PM - 6:59 PM		7:00 PM - 11:59 PM	
BM1	Downtown	Входящие автобусы	6:00 AM - 9:00 AM	-	23	-	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	3:00 PM - 8:00 PM	-	-	60	26	60	-	-	60	-
BM1	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	5:00 AM - 7:00 AM, 9:00 AM - 4:30 PM	60	60	60	30	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	11:00 AM - 4:00 PM, 7:00 PM - 12:00 AM	-	-	60	-	-	-	43	-	-
BM1	Midtown	Входящие автобусы	6:00 AM - 9:00 AM	-	20	-	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	3:00 PM - 7:00 PM	-	-	60	20	-	-	-	-	-
BM2	Downtown	Входящие автобусы	7:00 AM - 9:00 AM	-	24	-	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	3:00 PM - 8:00 PM	-	-	60	36	-	-	60	-	-
BM2	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	5:00 AM - 7:00 AM, 9:00 AM - 4:00 PM	60	60	60	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	11:00 AM - 3:00 PM, 7:00 PM - 1:00 AM	-	-	60	-	-	-	45	-	-
BM2	Midtown	Входящие автобусы	7:00 AM - 9:00 AM	-	20	-	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	3:00 PM - 6:30 PM	-	-	60	21	-	-	-	-	-
BM3	Downtown	Входящие автобусы	7:30 AM - 9:00 AM	-	23	-	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	4:30 PM - 7:00 PM	-	-	-	30	-	-	-	-	-
BM3	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	5:00 AM - 7:00 AM, 9:00 AM - 4:00 PM	60	30	53	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	12:00 PM - 4:00 PM, 6:30 PM - 1:00 AM	-	-	48	30	-	-	51	-	-
BM3	Midtown	Входящие автобусы	7:00 AM - 9:00 AM	-	20	-	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	4:00 PM - 7:00 PM	-	-	-	26	-	-	-	-	-
BM4	Downtown	Входящие автобусы	7:30 AM - 9:00 AM	-	23	-	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	4:30 PM - 7:00 PM	-	-	-	30	-	-	-	-	-
BM4	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	6:00 AM - 7:00 AM, 8:30 AM - 2:00 PM	-	23	50	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	12:00 PM - 4:00 PM, 6:30 PM - 9:00 PM	-	-	60	30	-	-	60	-	-
BM4	Midtown	Входящие автобусы	7:00 AM - 8:30 AM	-	23	-	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	3:00 PM - 6:00 PM	-	-	60	24	-	-	-	-	-
BM5		Входящие автобусы	6:00 AM - 2:00 PM	-	23	60	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	12:00 PM - 12:00 AM	-	-	60	26	-	-	50	-	-
X27	Downtown	Входящие автобусы	6:30 AM - 9:00 AM	-	8	-	-	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	4:30 PM - 8:00 PM	-	-	-	11	-	-	15	-	-
X27	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	5:00 AM - 6:30 AM, 8:30 AM - 6:00 PM	30	20	32	60	-	-	-	-	-
		Исходящие автобусы	9:00 AM - 4:30 PM, 7:30 PM - 1:00 AM	-	-	53	30	-	-	28	-	-
X37	В северном направлении		6:00 AM - 9:00 AM									
	В южном направлении		4:00 PM - 7:30 PM									
X28	В северном направлении		6:30 AM - 9:00 AM									
	В южном направлении		4:00 PM - 7:30 PM									

# Существующие показатели периодичности курсирования и временной зоны обслуживания

Экспресс-маршруты (будние дни)

## Приложение

Существующий маршрут	Направление		Часы обслуживания	Раннее утро 5:00 AM - 5:59 AM	Час-пик, первая половина дня (AM) 6:00 AM - 8:59 AM	Полдень 9:00 AM - 3:59 PM	Час-пик, вторая половина дня (PM) 4:00 PM - 6:59 PM	Вечер 7:00 PM - 11:59 PM
X28	Downtown	Входящие автобусы	6:30 AM - 9:00 AM	-	9	-	-	-
		Исходящие автобусы	4:00 PM - 7:30 PM	-	-	-	11	15
X28	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	5:00 AM - 6:30 AM, 8:30 AM - 6:00 PM	20	15	42	60	-
		Исходящие автобусы	9:00 AM - 4:30 PM, 7:30 PM - 12:00 AM	-	-	53	30	30
X37		Входящие автобусы	6:00 AM - 9:00 AM	-	10	-	-	-
		Исходящие автобусы	4:00 PM - 7:30 PM	-	-	-	14	15
X38		Входящие автобусы	6:30 AM - 9:00 AM	-	10	-	-	-
		Исходящие автобусы	3:00 PM - 7:00 PM	-	-	60	14	-

# Существующие показатели периодичности курсирования и временной зоны обслуживания

Экспресс-маршруты (суббота)

**Приложение**

Существующий маршрут	Направление		Часы обслуживания	Раннее утро 5:00 AM - 5:59 AM	Утро 6:00 AM - 8:59 PM	Полдень 9:00 AM - 3:59 PM	Ранний вечер 4:00 PM - 6:59 PM	Поздний вечер 7:00 PM - 11:59 PM
BM1	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	6:00 AM - 4:00 PM	-	60	60	-	-
		Исходящие автобусы	11:00 AM - 11:00 PM	-	-	60	60	60
BM2	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	6:00 AM - 5:00 PM	-	90	60	60	-
		Исходящие автобусы	11:00 AM - 12:00 AM	-	-	60	60	60
BM3	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	6:00 AM - 4:00 PM	-	90	53	-	-
		Исходящие автобусы	11:00 AM - 12:00 AM	-	-	60	60	60
BM4	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	7:00 AM - 4:00 PM	-	60	60	-	-
		Исходящие автобусы	9:00 AM - 7:00 PM	-	-	60	60	-
BM5		Входящие автобусы	7:00 AM - 2:00 PM	-	60	60	-	-
		Исходящие автобусы	10:00 AM - 7:00 PM	-	-	60	60	-
X27	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	6:00 AM - 9:30 PM	-	36	30	30	50
		Исходящие автобусы	7:00 AM - 11:00 PM	-	60	32	30	34
X28	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	6:00 AM - 9:00 PM	-	45	38	36	40
		Исходящие автобусы	8:00 AM - 11:00 PM	-	60	38	36	40

Экспресс-маршруты (суббота)

Существующий маршрут	Направление		Часы обслуживания	Раннее утро 5:00 AM - 5:59 AM	Утро 6:00 AM - 8:59 PM	Полдень 9:00 AM - 3:59 PM	Ранний вечер 4:00 PM - 6:59 PM	Поздний вечер 7:00 PM - 11:59 PM
X27	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	7:00 AM - 8:30 PM	-	60	30	45	45
		Исходящие автобусы	8:00 AM - 10:00 PM	-	60	38	30	45
X28	Downtown/ Midtown	Входящие автобусы	7:00 AM - 8:30 PM	-	60	38	36	45
		Исходящие автобусы	9:00 AM - 10:00 PM	-	-	47	30	36



# Оптимизация сети автобусных маршрутов в Brooklyn

Проект плана 01/12/22 г.