



Aviso de Audiencia Pública

Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington

Expediente B17-01: Presupuesto operativo propuesto para el año fiscal 2018 y

Expediente B17-02: Programa de mejoras de capital para el año fiscal 2018 propuesto y Solicitudes de subsidio federales para el año fiscal 2017

Propósito

Se hace saber que la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington celebrará una audiencia pública sobre los dos expedientes mencionados anteriormente de la siguiente manera:

Audiencia Núm. 613
Lunes, 30 de enero de 2017
Oficinas Centrales de Metro
600 Fifth Street NW
Washington, DC 20001

Reunión informal (open house) 4:30 – 6:30 p.m.

Audiencia Pública a las 5 p.m.

La inscripción de los oradores es solo en las instalaciones y se cierra a las 9 p.m.

Tenga en cuenta que esta fecha está sujeta a la política de cancelación por inclemencias del tiempo de Metro. En el caso de una cancelación, Metro publicará información sobre una nueva audiencia en wmata.com.

El lugar de la audiencia pública está adaptado para las sillas de ruedas. Las personas que requieran asistencia especial, como un intérprete de lenguaje de señas o adaptaciones adicionales para participar en la audiencia pública, o que necesiten estos materiales en un formato alternativo, deben ponerse en contacto con Danise Peña en el 202-962-2511 o TTY: 202-962-2033 tan pronto como sea posible para que Metro pueda hacer los arreglos necesarios. Para obtener ayuda con el idioma, como por ejemplo un intérprete o información en otro idioma, por favor llame al 202-962-2582 al menos 48 horas antes de la fecha de la audiencia pública.

Para más información, por favor visite www.wmata.com/budget.



De conformidad con la Sección 62 del acuerdo ~~interestatal~~ WMATA Compact, Metro llevará a cabo una audiencia pública en el lugar mencionado en este aviso. La información sobre la audiencia será proporcionada en bibliotecas del área, en las estaciones de Metrorail, en los vehículos de Metrobus y MetroAccess, y en línea en www.wmata.com/budget.

CÓMO INSCRIBIRSE PARA HABLAR – Todas las organizaciones o individuos interesados en hacerse escuchar con respecto a estos dos expedientes tendrán la oportunidad de presentar sus puntos de vista y hacer declaraciones de apoyo y ofrecer propuestas alternativas. Los funcionarios públicos tendrán cinco minutos cada uno para hacer sus presentaciones. Todos los demás tendrán tres minutos cada uno. No se permitirá ceder el tiempo de un orador a otro.

No habrá inscripción anticipada para hablar. Aquellos que deseen proporcionar testimonio oral se inscribirán para hablar en la audiencia, serán llamados a declarar en el orden en que se inscriban y se pueden inscribir para hablar en cualquier momento antes del cierre de la inscripción a las 9 p.m. Los funcionarios públicos electos podrán ofrecer su testimonio tan pronto como sea posible después de su inscripción. Si no puede ofrecer su testimonio oralmente cuando llamen su nombre, el personal le ayudará con múltiples maneras de presentar sus comentarios en el registro público, incluyendo el uso de una grabadora digital para grabar sus comentarios orales.

Tenga en cuenta que todos los comentarios recibidos son divulgables al público, previa solicitud, y pueden ser publicados en la página web de la WMATA, sin cambios, incluyendo cualquier información personal proporcionada.

CÓMO PRESENTAR TESTIMONIO FUERA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA – El testimonio se puede presentar a través de una encuesta sobre el presupuesto operativo y de capital de Metro, que se encuentra en wmata.com/budget. La encuesta se abrirá a las 9 a.m. el sábado, 14 de enero de 2017, y se cerrará el lunes, 6 de febrero de 2017 a las 9 a.m. Se le pedirá que responda preguntas sobre el presupuesto propuesto por Metro para el año fiscal 2018. La encuesta también proporcionará la oportunidad de presentar comentarios espontáneos. Esta opción es adicional a su disposición de hablar en una audiencia pública. Para aquellos que no tienen acceso a computadoras o a Internet, el testimonio también se puede enviar por correo postal a la Oficina del Secretario: Office of the Secretary, Washington Metropolitan Area Transit Authority, 600 Fifth Street NW, Washington, DC 20001. Los resultados de la encuesta, junto con las declaraciones escritas enviadas por correo postal y los comentarios en la audiencia pública, se presentarán a la Junta Directiva y serán parte del acta oficial de la audiencia pública. Tenga en cuenta que todas las declaraciones son divulgables al público, previa solicitud, y pueden ser publicados en la página web de la WMATA, sin cambios, incluyendo cualquier información personal proporcionada.

Para obtener una descripción detallada de todas las propuestas, visite www.wmata.com/budget, o para aquellos que no tienen acceso a computadoras o a Internet, debe tenerse en cuenta que las copias de los expedientes en su totalidad también están disponibles en las bibliotecas del área o pueden solicitarse a la Oficina del Secretario de Metro llamando al 202-962-2511.

La Junta Directiva de Metro ha autorizado una audiencia pública sobre el presupuesto del año fiscal 2018, según lo exige WMATA Compact y la Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés). Los ajustes de tarifas, los cambios de servicio y el programa de capital (incluyendo el uso propuesto de los fondos de la FTA y otros fondos federales de subsidio) propuestos para el año fiscal de 2018 se describen en detalle en los expedientes adjuntos. Para los aumentos tarifarios y los cambios en los servicios, estas propuestas representan los máximos cambios que la Junta puede adoptar como parte del presupuesto del año fiscal 2018. En última instancia, la Junta puede optar por realizar cambios menores o no realizar cambios en absoluto.

PROPUESTA DE WMATA PARA EL EXPEDIENTE B17-01: Presupuesto operativo propuesto para el año fiscal 2018

Visión general

Las tres prioridades del Gerente General para Metro son la seguridad, la fiabilidad del servicio y la responsabilidad financiera, con la seguridad como prioridad máxima. Estas prioridades han guiado el desarrollo del presupuesto propuesto para el año fiscal 2018 de Metro y han documentado cada decisión clave. Metro debe reconstruir la confianza con sus pasajeros y sus jurisdicciones de financiamiento, y este presupuesto propuesto proporciona los recursos para alcanzar las prioridades y continuar el esfuerzo de reconstrucción.

Metro enfrenta un desafío de financiamiento importante en el año fiscal 2018 debido al aumento de los gastos y la disminución del número de pasajeros que están reduciendo significativamente los ingresos por tarifas. La disminución actual de pasajeros se debe en parte a la calidad y fiabilidad del servicio, así como al programa de SafeTrack. Sin embargo, la disminución del número de pasajeros también es atribuible a otros factores que Metro no puede controlar, como el crecimiento en el teletrabajo, el bajo precio de la gasolina y la expansión de opciones alternas de transporte.

El presupuesto del año fiscal 2018 financia mejoras clave de seguridad, mejora la fiabilidad del tren y las vías, y mejora la experiencia del cliente. Estas acciones son fundamentales para revertir la disminución del número de pasajeros y construir un futuro financieramente sostenible para Metro. El equilibrio del presupuesto operativo del año fiscal 2018 requerirá sacrificio compartido. El presupuesto cierra la brecha mediante una reducción significativa en el número de empleados de Metro y otras acciones de gestión; reestructuración correcta del servicio de autobuses y trenes a los niveles actuales de pasajeros; un aumento de tarifas; y un aumento en la contribución de financiación de las jurisdicciones locales.

Reestructuración del servicio de autobuses y trenes

Cambios en el servicio de Metrorail:

El número de pasajeros de Metrorail ha disminuido sustancialmente desde su pico en el año fiscal 2009, con un promedio de pasajeros diarios de 750,000 servicios de ruta a 660,000 servicios de ruta en el año fiscal 2016 e incluso más bajo en el año fiscal 2017 como resultado de las interrupciones del servicio de SafeTrack. Sin embargo, Metro está operando ahora más servicio programado que en el año fiscal 2009, debido a la apertura de la línea plateada en julio de 2014 y la adopción de estándares de servicio

más sólidos en octubre de 2014 que requieren un intervalo programado entre trenes mínimo de seis minutos en las horas pico (tres minutos en las estaciones centrales de combinación de líneas) en todas las estaciones excepto en Arlington Cemetery.

Teniendo en cuenta los niveles actuales de pasajeros, Metro puede reestructurar su servicio de trenes y seguir manteniéndose dentro de los estándares de aglomeraciones aprobados por la Junta Directiva de Metro, medido por el promedio de pasajeros por vagón (PPC, por sus siglas en inglés) durante las horas pico. Los cambios propuestos al servicio de trenes se describen a continuación.

Horas pico: Aumentar los intervalos entre trenes durante las horas pico entre semana en la línea roja

La propuesta incrementa los intervalos programados entre trenes para las horas pico en las líneas anaranjada, plateada, verde, amarilla y roja de seis a ocho minutos y los trenes operan cada 2-4 minutos en las estaciones centrales del sistema. Los intervalos programados entre trenes en la línea azul se reducirían de doce a ocho minutos y se eliminaría el servicio Rush Plus de la línea amarilla.

Fuera de las horas pico: Aumentar los intervalos entre trenes e invertir la línea roja

Los cambios propuestos en las horas de mínimo tráfico reconocen tanto la reducción de pasajeros de los últimos años como la reducción de los niveles de servicio que deben ser operados durante los trabajos de mantenimiento en curso que se realizarán durante el mediodía, la tarde y los fines de semana. La propuesta aumenta los intervalos entre trenes al mediodía, al final de la tarde entre semana y los sábados de 12 a 15 minutos. La propuesta también reinstaura el "regreso desde Grosvenor" durante las horas de mínimo tráfico, de tal manera que cada dos trenes de la línea roja hacia a Shady Grove terminen el servicio en Grosvenor.

En conjunto, se espera que los cambios propuestos en los servicios de trenes produzcan un ahorro neto en el subsidio de aproximadamente \$12 millones, como resultado de una reducción en gastos de \$20 millones (principalmente mano de obra, propulsión y mantenimiento), compensados por unos \$8 millones estimados en ingresos inferiores por tarifas debido a la reducción de pasajeros.

Cambios propuestos al servicio de trenes

1	Aumentar los intervalos entre trenes durante el período de horas pico ENTRE SEMANA
	- Aumentar los intervalos entre trenes durante las horas pico entre semana de la línea anaranjada/verde/amarilla/plateada de 6 a 8 minutos. Agregar servicios de ruta en las líneas anaranjada/verde cuando sea necesario. Aumentar el porcentaje de 8 vagones cuando sea posible.
	- Reducir el intervalo entre trenes de la línea azul de 12 a 8 minutos y eliminar el servicio Rush Plus de la línea amarilla
	- Aumentar los intervalos entre trenes en horas pico entre semana de la línea roja de 6 a 8 minutos al norte de Silver Spring y Grosvenor. Aumentar los intervalos entre trenes en horas pico entre semana de la línea roja de 3 a 4 minutos en todas las demás estaciones.
2	Aumentar el intervalo entre trenes fuera de las horas pico ENTRE SEMANA:
	- Aumentar el intervalo entre trenes entre semana al mediodía de 12 a 15 minutos
	- Aumentar el intervalo entre trenes entre semana al final de la tarde de 12 a 15 minutos entre las 6:30-9:30 p.m.
3	Aumentar el intervalo entre trenes los FINES DE SEMANA:
	- Aumentar los intervalos entre trenes los sábados de 12 a 15 minutos durante el día (10 a.m. a 6 p.m.)
4	Reducir el servicio fuera de las horas pico/de fin de semana en la línea roja al norte de Grosvenor (reestablecer el regreso de la línea roja en horas de mínimo tráfico y el fin de semana a Grosvenor)
	- Regresos fuera de las horas pico/final de la tarde entre semana
	- Regresos sábados y domingos
5	Reducir el servicio de fin de semana y final de la tarde tarde/noche en la línea plateada al este de la estación Stadium-Armory
	- Fines de semana – hacer regresar los trenes de la línea plateada a la estación Stadium-Armory
	- Final de la tarde/noches – hacer regresar los trenes de la línea plateada a la estación Stadium-Armory

Cambios en el servicio del Metrobus

El Metrobus presenta un desafío diferente para la reestructuración. Las rutas o líneas que tienen un bajo número de pasajeros pueden ser reestructuradas o dejar de proveer el servicio; las rutas que están lejos de un garaje y que son costosas de operar (es decir, mucho tiempo de manejo sin pasajeros) pueden dejar de proveer el servicio o potencialmente transferidas a un proveedor de servicio local; y las rutas con alta frecuencia que requieren un número significativo de autobuses y operadores pueden ser potencialmente “reducidas” y operadas con menos frecuencia para reducir costos mientras se mantiene la cobertura.

El presupuesto original propuesto para el año fiscal 2018 del Gerente General/Director Ejecutivo incluía la eliminación o transferencia de 14 líneas de Metrobus que se encuentran entre las del sistema con el subsidio más alto por pasajero. En resumen, se reduciría un total de \$17 millones en subsidio (\$19.5 millones de costos operativos compensados por \$2.5 millones de pérdida de ingresos) mediante la eliminación o transferencia de estas líneas. Sin embargo, bajo la dirección de la Junta de Metro, se ha ampliado el conjunto de rutas de autobús a considerar para la reducción o eliminación del servicio. Como se señaló anteriormente, el expediente establece los cambios máximos que se pueden considerar, y esta expansión del expediente da a la Junta más flexibilidad para decidir cuánto modificar el servicio de autobús y, en última instancia, en cómo equilibrar el presupuesto del año fiscal 2018.

Si se adoptaran las propuestas originales de reducción de los servicios de autobuses y trenes, se estima que el número de pasajeros disminuiría en aproximadamente 5 millones de servicios de ruta anuales. En combinación con los impactos de los aumentos de tarifas propuestos, el número de pasajeros de Metro disminuiría en un total de aproximadamente 15 millones de servicios de ruta. El número total de empleados (principalmente operadores de autobuses y trenes, mecánicos, supervisores y administración) se reduciría en aproximadamente 300 como resultado de las reducciones del servicio.

A continuación se muestran los detalles específicos de todos los cambios de servicio propuestos, agrupados por jurisdicción.

Cambios en el servicio de MetroAccess

La eliminación propuesta de las rutas 15K, 18R, 18S y B27 impactará el área de servicio de MetroAccess.

Cambios propuestos al servicio de autobuses

Servicios en el Distrito de Columbia			
<i>Ruta</i>	<i>Nombre</i>	<i>Tipo de servicio</i>	<i>Cambios al servicio propuestos</i>
5A	DC-Dulles (Airport Express)	Regional	Eliminar el servicio
37	Wisconsin Avenue Limited	Regional	Eliminar el servicio
B8,B9, H6	Brookland-Fort Lincoln (Fort Lincoln Shuttle)	No regional	Eliminar la designación B8,9 para proporcionar una ruta H6 combinada que sirva tanto a la estación Rhode Island Ave como a la estación Brookland con servicio al mediodía a Colmar Manor; agregar servicio a lo largo de Commodore Joshua E. Barney Dr. NE
G9	Rhode Island Avenue Limited	No regional	Ampliar MetroExtra G9 a lo largo de Eastern Avenue y Ft Lincoln Drive NE hasta el nuevo terminal en Ft. Lincoln Drive & 33rd Place
S2,S4	16 th Street	Regional	Reducir el servicio de la Ruta S2 y S4 los mediodías y sábados para operar con frecuencias de 15 minutos
S9	16 th Street Limited	Regional	Aumentar el servicio MetroExtra S9 para incluir el servicio al mediodía y los sábados con una frecuencia de 15 minutos

Servicios en Maryland			
B27	Bowie-New Carrollton	No regional	Eliminar el servicio
B30	Greenbelt-BWI Airport Express	No regional	Eliminar el servicio O reducir la frecuencia a 60 minutos y aumentar la tarifa a \$9 [ver la lista de tarifas]
C8	College Park-White Flint	Regional	Dejar de proveer el servicio de la sección entre las estaciones Glenmont y White Flint
C11,C13	Clinton	Regional	Reducir la frecuencia máxima a cada 20 minutos
F1,F2	Chillum Road	Regional	Reducir la frecuencia máxima a cada 35 minutos
H11,H12,H13	Marlow Heights-Temple Hills	Regional	Reducir la frecuencia máxima a cada 25 minutos
J1	Bethesda-Silver Spring	Regional	Eliminar el servicio
J5	Twinbrook-Silver Spring	No regional	Eliminar el servicio
J7,J9	I-270 Express	No regional	Eliminar el servicio
P17,P18,P19	Oxon Hill-Fort Washington	Regional	Eliminar el servicio o reestructurarlo para que termine en la estación Southern Avenue en lugar de Downtown DC
T2	River Road	No regional	Reducir la frecuencia máxima a cada 30 minutos
T14	Rhode Island Avenue-New Carrollton	Regional	Reducir la frecuencia máxima a cada 30 minutos
W13,W14	Bock Road	Regional	Eliminar el servicio o reestructurar la línea para que termine en la estación Southern Avenue en lugar de Downtown DC (todo el servicio se convierte en servicios de la ruta W14) y la opción de ampliar a Accokeek Park & Ride
W19	Indian Head Express	No regional	Eliminar el servicio
Z7	Laurel-Burtonsville Express	No regional	Eliminar la sección de la ruta entre Burtonsville y South Laurel o reducir la frecuencia máxima a cada 35 minutos
Z11	Greencastle-Briggs Chaney	No regional	Eliminar la sección de la ruta entre Greencastle y Burtonsville; reducir la frecuencia máxima entre Castle Blvd. y Greencastle a cada 20 minutos durante las horas pico.

Servicios en Virginia			
1C	Fair Oaks-Fairfax Blvd	Regional	Eliminar el servicio
2B	Fair Oaks-Jermantown Rd	Regional	Eliminar el servicio
2T	Tysons Corner-Dunn Loring	Regional	Eliminar el servicio
3T	Pimmit Hills-Falls Church	Regional	Eliminar el servicio
5A	DC-Dulles (Airport Express)	Regional	Eliminar el servicio o retener el servicio dependiendo del aumento de la tarifa a \$9.75 [ver la lista de tarifas]
7X	Lincolnia-Pentagon	Regional	Eliminar el servicio
13Y	Arlington-Union Station	Regional	Eliminar el servicio
15K,15L	Chain Bridge Road	Regional	Eliminar el servicio
16G,16H,16K	Columbia Heights West-Pentagon City	Regional	Eliminar las rutas 16G y 16K y reemplazarlas con la Ruta 16H para operar siete días a la semana, de 5 a.m. a 10 p.m. en ambas direcciones, proporcionando una frecuencia máxima de cada 10 minutos (15 minutos al mediodía) y dejar de proveer el servicio de la Ruta 16G a lo largo de S. Carlin Springs Road, 8th Road S., S. Greenbrier St., 7th Road S. y S. Dinwiddie Street.
16X	Columbia Pike-Federal Triangle	Regional	Dejar de proveer el servicio entre Pentagon Transit Center y Federal Triangle Metro a través de 14th Street, Independence Ave, 7th Street y Pennsylvania Ave
17A,17B,17F,17M	Kings Park	No regional	Eliminar el servicio
18P,18R,18S	Burke Centre	No regional	Eliminar el servicio
26A	Annandale-East Falls Church	Regional	Ampliar la ruta 26A (o crear una nueva ruta de Metrobus) desde la estación East Falls Church hasta la estación West Falls Church con una frecuencia en las horas pico de 30 minutos, a través de Washington Street y Broad Street o Great Falls Street y Haycock Road.
28X	Leesburg Pike Limited	Regional	Eliminar el servicio
REX (R99)	Richmond Highway Express	Regional	Reducir la frecuencia de

		mediodía de REX a cada 40 minutos y ampliar hasta Ft Belvoir Post Exchange
--	--	--

Ajustes de tarifas propuestos

Las políticas de Metro con respecto a los cambios de tarifas se establecen en la Resolución 2007-47, que recomienda aumentos bienales relacionados con la inflación, y la Resolución 2010-66, que identifica siete principios de políticas para guiar a la Junta Directiva de Metro en la toma de decisiones sobre tarifas. El último de esos siete principios es una declaración general sobre la importancia de generar ingresos adecuados mientras se maximiza el número de pasajeros.

El último aumento masivo de tarifas de Metro se produjo en julio de 2014 como parte del presupuesto del año fiscal 2015. Para el año fiscal 2017, la Junta decidió no aumentar las tarifas, debido principalmente a los retos del número de pasajeros y a la insatisfacción de los clientes con la calidad y fiabilidad del servicio. Sin embargo, como parte del presupuesto propuesto para el año fiscal 2018, el Gerente General/Director Ejecutivo ha propuesto un aumento de tarifas. Mientras que cualquier aumento será impopular con los pasajeros y es probable que resulte en una disminución en el número total de pasajeros, la necesidad de generar ingresos adecuados debe equilibrarse contra el impacto del número de pasajeros.

Se espera que los ajustes de tarifas propuestos generen aproximadamente \$21 millones en ingresos adicionales netos en el año fiscal 2018, teniendo en cuenta una pérdida de aproximadamente 10 millones de servicios de ruta totales como resultado del incremento. Los principales cambios propuestos incluyen:

- La tarifa de autobús base/local aumenta en \$0.25, de \$1.75 a \$2.00
- La tarifa del autobús “express” que tiene menos paradas aumenta en \$0.25 a \$4.25, y el precio del autobús al aeropuerto aumenta hasta \$9.00 (para la ruta B30 a BWI) o \$9.75 (para la ruta 5A a Dulles)
- Todas las tarifas de hora pico de tren aumentan en \$0.10, de manera que el cargo máximo de embarque aumenta de \$2.15 a \$2.25, y la tarifa máxima aumenta de \$5.90 a \$6.00
- Todas las tarifas fuera de las horas pico de tren aumentan en \$0.25, de manera que el cargo máximo de embarque aumenta de \$1.75 a \$2.00, y la tarifa máxima aumenta de \$3.60 a \$3.85
- La tarifa base de estacionamiento diario aumenta en \$0.10 en todas las instalaciones de estacionamiento WMATA
- La estructura tarifaria de MetroAccess (paratransit) seguiría siendo el doble de la tarifa de ruta fija comparable más rápida. Si se aprueba el aumento de la tarifa de autobús base de \$1.75 a \$2.00, la tarifa mínima de MetroAccess también aumentaría de \$3.50 a \$4.00. La tarifa máxima de MetroAccess permanecería en \$6.50.

Además de estos cambios importantes, el expediente también incluye una serie de pequeños cambios para simplificar y mejorar las tarifas de Metro:

- Con la adopción permanente del pase SelectPass mensual, Metro ha propuesto eliminar el pase de tren de 28 días.
- Después de consultar con el Distrito de Columbia, Metro propone eliminar los productos para estudiantes de 10 servicios de ruta de autobús y 10 servicios de ruta de tren, que ya no son necesarios después de la exitosa introducción del programa DC Kids Ride Free.

- Metro propone convertir el pase ilimitado de tren de 1 día a un pase ilimitado de tren y autobús de 1 día, con el viaje en autobús añadido sin cargo adicional.
- Con el fin de compensar parcialmente el impacto del aumento propuesto en la tarifa de autobús base, Metro está considerando un aumento mucho menor en el precio del popular pase de autobús ilimitado de 7 días -en lugar de aumentar de \$17.50 a \$20.00 (equivalente a diez servicios de ruta), el precio del pase sólo aumentaría a \$18.00 (equivalente a nueve servicios de ruta).
- Metro también está considerando una propuesta para permitir que las tarifas de estacionamiento diario en hasta tres instalaciones en cada jurisdicción aumenten o disminuyan en \$0.25 en respuesta a una mayor o menor utilización. El Distrito de Columbia ha señalado que si se aprueba esta propuesta, disminuiría la tarifa de estacionamiento diario en la estación de Anacostia en \$0.25 y aumentaría la tarifa de estacionamiento diario en las estaciones de Minnesota Ave y Rhode Island Ave en \$0.25.

Tarifas propuestas (Cambios potenciales máximos)

	ACTUAL	Propuestas para el año fiscal 2018
Tarifas de Metrorail	Tarifas	Opciones de tarifas
Tarifas de hora pico¹		
1 · Cargo de embarque (hasta 3 millas)	\$2.15	\$2.25
2 · Millas compuestas entre 3 y 6 millas	\$0.326	sin cambio
3 · Millas compuestas en más de 6 millas	\$0.288	sin cambio
4 · Tarifa de hora pico máxima	\$5.90	\$6.00
5 · El cargo para personas mayores/discapacitados es la mitad de la tarifa de hora pico	\$1.05 - \$2.95	\$1.10 - \$3.00
Tarifas fuera de las horas pico²		
6 · Cargo de embarque (hasta 3 millas)	\$1.75	\$2.00
7 · Millas compuestas entre 3 y 6 millas	\$0.244	sin cambio
8 · Millas compuestas en más de 6 millas	\$0.216	sin cambio
9 · Tarifa fuera de las horas pico máxima	\$3.60	\$3.85
10 · El cargo para personas mayores/discapacitados es la mitad de la tarifa máxima en horas de mínimo tráfico	\$1.05 - \$2.95	\$1.10 - \$3.00
Pases de tren		
11 · Pase de tren ilimitado de un día	\$14.50	eliminar
12 · Pase "combo" ilimitado de un día (tren y autobús)	N/A	\$14.75
13 · Pase de tren de "convención" de un día (sólo ventas masivas) ³	\$10.00	sin cambio
14 · Pase de viajes cortos de 7 días para el tren	\$36.00	\$38.50
15 · Pase rápido de 7 días para el tren	\$59.25	\$60.00
16 · Pase rápido de 28 días para el tren	\$237.00	eliminar
17 · Pase mensual SelectPass ⁴	varía	varía
Otras tarifas de tren		
18 · Transbordo de autobús a tren usando la tarjeta SmarTrip®	\$0.50 de descuento	sin cambio
19 · Pase DC SmartStudent de 30 días y DC One Card, dentro de DC	\$33.00	\$34.00

20	· Pase electrónico de tren de 10 servicios de ruta para estudiantes de DC	\$10.30	eliminar
21	· Tarjeta TransitLink mensual en MARC y VRE ⁵	\$111.00	\$114.00
22	· Tarjeta TransitLink mensual en MTA ⁵	\$171.00	\$176.00

Tarifas de Metrobus

Tarifas regulares

23	· Cargo de embarque en efectivo/SmarTrip® para autobús local/de paradas específicas	\$1.75	\$2.00
24	· Cargo de embarque en efectivo/SmarTrip® para autobús que tiene menos paradas	\$4.00	\$4.25
25	· Cargo de embarque en efectivo/SmarTrip® para la ruta 5A (Dulles) del aeropuerto	\$7.00	\$9.75
26	· Cargo de embarque en efectivo/SmarTrip® para la ruta B30 (BWI) del aeropuerto	\$7.00	\$9.00

Tarifas de Metrobus (continuación)

Personas mayores/discapacitados: La mitad de las tarifas regulares

27	· Cargo de embarque en efectivo/SmarTrip® para autobús local/de paradas específicas	\$0.85	\$1.00
28	· Cargo de embarque en efectivo/SmarTrip® para autobús que tiene menos paradas	\$2.00	\$2.10
29	· Cargo de embarque en efectivo/SmarTrip® para la ruta 5A (Dulles) del aeropuerto	\$3.50	\$4.85
30	· Cargo de embarque en efectivo/SmarTrip® para la ruta B30 (BWI) del aeropuerto	\$3.50	\$4.50

Transbordos de autobús

31	· Transbordos de autobús a autobús con la tarjeta SmarTrip®	varía \$0.50 de descuento	varía
32	· Transbordo de tren a autobús con la tarjeta SmarTrip®		sin cambio
33	· Transbordo de MARC, VRE y MTA con el pase semanal/mensual	\$0.00	sin cambio
34	· Transbordo de socios de autobuses regionales	varía	varía

Pases de autobús

OPCIÓN 1

35	· Pase de autobús regional de 7 días (mantener la tarifa base a 10x)	\$17.50	\$20.00
36	· Pase regional para personas mayores/discapacitados de 7 días	\$8.75	\$10.00

OPCIÓN 2

37	· Pase de autobús regional de 7 días (reducir la tarifa base a 9x)	\$17.50	\$18.00
38	· Pase regional para personas mayores/discapacitados de 7 días	\$8.75	\$9.00

Otros medios de tarifas

39	· Paquete de 10 fichas, disponible para las organizaciones	\$17.50	\$20.00
40	· Fichas para estudiantes de DC - 10 servicios de ruta por paquete	\$8.75	\$10.00
41	· Pase para estudiantes de DC en la DC One Card - 10 servicios de ruta	\$8.75	eliminar

Tarifas
ACTUALES

Opciones de
tarifas propuestas
para el año fiscal
2018

Tarifas de MetroAccess⁶

42	· Tarifa de MetroAccess (dentro del corredor de servicio ADA 3/4 de milla)	varía	varía
43	· Tarifa máxima	\$6.50	sin cambio

Tarifas de estacionamiento⁷

44	· Distrito de Columbia ⁸	\$4.60	\$4.45 - \$4.95
45	· Condado de Montgomery	\$4.35 - \$5.10	\$4.45 - \$5.20
46	· Condado de Prince George	\$4.60 - \$5.10	\$4.70 - \$5.20
47	· Virginia	\$4.85	\$4.95
48	· Tarifa de estacionamiento reservado mensual	\$45.00 - \$65.00	sin cambio
49	· Parquímetros \$1.00/60 minutos	\$1.00	sin cambio
50	· Estacionamiento de Prince George en New Carrollton (mensual)	\$85.00	sin cambio
51	· Tarifas de estacionamiento para los que no son pasajeros de Metro	\$8.60 - \$15.00	sin cambio
52	· Precios voluntarios basados en la demanda: subir o bajar el cargo de estacionamiento en hasta tres ubicaciones por jurisdicción 8 de acuerdo con Compact	N/C	+/- \$0.25

Otras tarifas

53	· Alquiler de casillero para bicicletas	\$120.00 (anual)	sin cambio
54	· Recargo en la Entrada/Salida para mejoras de la estación, dos estaciones por jurisdicción 9 del Compact	\$0.05	sin cambio

¹ Las tarifas de hora pico están en efecto desde la apertura hasta las 9:30 a.m. y de 3:00 p.m. a 7:00 p.m. los días entre semana, excepto los días festivos nacionales. Las tarifas de hora pico están en efecto desde la medianoche hasta el cierre de las noches de viernes y sábado.

² Las tarifas fuera de las horas pico están en efecto durante las otras horas entre semana, los sábados y domingos y todos los días festivos nacionales.

³ Descuento de pase ilimitado de un día para los asistentes a la convención, únicamente disponible a través de las ventas masivas de WMATA.

⁴ El pase mensual de SelectPass está disponible en varios precios y a un precio de 36 veces la tarifa correspondiente. El titular del pase puede tomar un número ilimitado de servicios de ruta a esa tarifa o a una inferior; hay que pagar la diferencia en la tarifa por cualquier servicio de ruta con una tarifa más alta. El comprador puede optar por agregar un pase ilimitado de Metrobus a un precio con descuento de \$54 por mes.

⁵ La parte de Metro de las Tarjetas TransitLink en MARC, VRE y MTA.

⁶ La tarifa MetroAccess es el doble de la tarifa SmarTrip® de ruta fija equivalente basada en el servicio de ruta más rápido.

⁷ Las tarifas de estacionamiento consisten en la tarifa base de Metro más el recargo por jurisdicción. La tarifa mensual para el estacionamiento de Prince George en New Carrollton es de \$70 de tarifa base más \$15 de recargo.

⁸ Las instalaciones de estacionamiento con precios variables serían designadas a la discreción de la jurisdicción pendiente de la aprobación de la Junta. Para el año fiscal 2018, si se aprueba la estructura de fijación de precios variables, el Distrito de Columbia propone disminuir la tarifa de estacionamiento diario en la estación de Anacostia en \$0.25 y aumentar la tarifa de estacionamiento diario en las estaciones de Minnesota Ave y Rhode Island Ave en \$0.25. Estos cambios de precio variable serían además de cualquier cambio en la tarifa de estacionamiento del sistema que pueda ser aprobado.

⁹ Las estaciones de trenes con recargo son designadas a discreción de la jurisdicción pendiente de la aprobación de la Junta.

PROPUESTA DE WMATA PARA EL EXPEDIENTE B17-02: Programa de mejoras de capital para el año fiscal 2018 propuesto y Solicitudes de subvenciones federales para el año fiscal 2017

WMATA tiene la intención de solicitar subvenciones federales para el año fiscal federal 2017 en el marco de la Ley de "Fixing America's Surface Transportation (FAST) Act" and the "Passenger Rail Investment and Improvement Act of 2008" (PRIIA) para apoyar las inversiones de capital en curso. Estas solicitudes serán presentadas en virtud de lo dispuesto en FAST (P.L. 114-94) y PRIIA (P.L. 110-432).

Con base en la información preliminar proporcionada por la Administración Federal de Tránsito (FTA), la Región Metropolitana de Washington DC espera recibir aproximadamente \$360 millones en la fórmula de financiación de la FTA conforme a la Ley FAST en el año fiscal federal 2017. Esta financiación regional se distribuye entre WMATA, la Comisión de Transporte de Potomac y Rappahannock (PRTC, por sus siglas en inglés), y la Administración de Tránsito de Maryland (MTA, por sus siglas en inglés) sujeto a un acuerdo preexistente. WMATA estima que recibirá aproximadamente \$310 millones en fondos federales, lo que incluye una pequeña cantidad de fondos discrecionales (por ejemplo, subvenciones de resiliencia). Además, WMATA estima que \$148.5 millones estarán disponibles para la agencia a través del programa PRIIA en el año fiscal federal 2017 a través de una asociación de financiación entre el gobierno federal y el Distrito de Columbia, Maryland y Virginia, en vigor desde 2009 y autorizado por diez años.

De acuerdo con la política de la Junta, WMATA tiene la intención de solicitar estos fondos de subvención en las cuatro semanas siguientes a la adopción por parte de la Junta del presupuesto de capital. WMATA también tiene la intención de presentar el programa final de los proyectos al Consejo Nacional de Planeación de Transporte de la Región Capital (TPB, por sus siglas en inglés) como aporte para el Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP, por sus siglas en inglés) actualizado para el área metropolitana de Washington.

PROGRAMA DE MEJORAS DE CAPITAL PARA EL AÑO FISCAL 2018 DE WMATA
El Capital Improvement Program (CIP),(CIP, por sus siglas en inglés) para el Año Fiscal 2018 propuesto de WMATA es un plan de \$1,250 millones de inversión de capital centrado en la mejora de la seguridad, la reconstrucción del sistema de Metro, y la mejora de la eficacia de la red ferroviaria y de autobuses actual.

El programa del año fiscal 2018 propuesto asume que las fuentes federales constituyen \$461 millones del plan de financiamiento de \$ 1.400 millones (que incluye el reembolso de \$150 millones de la deuda a corto plazo proyectada en que se incurrirá en el año fiscal 2017). El saldo se financia con \$806 millones de inversión estatal y local (incluyendo el igualar los fondos federales, contribuciones locales directas y deuda a largo plazo), \$106 millones de la Autoridad Metropolitana de Aeropuertos de Washington (MWWA), por sus siglas en inglés), \$14 millones para proyectos jurisdiccionales y \$6 millones de otras fuentes.

El CIP consta de las siguientes categorías de inversión:

- **Vagones de ferrocarril**, incluida la adquisición de vehículos nuevos, actividades de revisión en los vehículos existentes y la construcción y rehabilitación de instalaciones de mantenimiento de vagones;
- **Sistemas ferroviarios**, incluidas las inversiones en propulsión (estaciones de interruptores de cierre no automático, subestaciones de potencia de tracción, cables de alimentación y transformadores) y señales y sistemas de comunicaciones (sistemas de radio e infraestructura inalámbrica subterránea);
- **Vías y estructuras**, incluyendo los rieles fijos (carriles de rodadura, interruptores, elementos de sujeción, traviesas, etc.), estructuras (túneles y puentes) y equipos de mantenimiento de vías;
- **Estaciones y servicios para pasajeros**, incluyendo plataformas y otras estructuras, transporte vertical (ascensores y escaleras mecánicas), sistemas de cobro de tarifas, sistemas de estaciones y estacionamientos;
- **Autobús y paratransit**, que incluye adquisición de autobuses, actividades de revisión, instalaciones de mantenimiento de autobuses, servicios para pasajeros de autobuses y reemplazo de vehículos de paratransit; y
- **Soporte de Negocios**, que incluye tecnología de la información, inversiones de "Metro Transit Police" (MTPD, por sus siglas en inglés) y otros servicios de apoyo.

En la implementación de los proyectos se tendrá en cuenta las necesidades especiales de las personas con discapacidades y de adultos mayores. Todos los proyectos se ajustan a los planes integrales del uso del suelo y de transporte en el área metropolitana de Washington. No se prevén efectos ambientales adversos significativos como resultado de estos proyectos.

De acuerdo con la regulación 49 CFR Parte 604 de la FTA, WMATA realiza el servicio de subcontratación de autobuses relacionado con sus servicios de transporte de masas solamente cuando esté permitido por las excepciones contenidas en los reglamentos. Las operaciones de subcontratación de WMATA son independientes con tasas establecidas para devolver todos los costos operacionales ya sean directos o indirectos. Los servicios y cargos se publican en la "Special Transit Service Tariff", de Subcontratación #17 de la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington, con entrada en vigor el 1 de marzo de 2008, modificada por la Resolución de la Junta 2008-56 aprobada el 20 de noviembre de 2008. Se pueden encontrar copias de la Tarifa y del Plan de Asignación de Costos de Subcontratación de Autobuses para inspección pública en el Departamento de Servicios de Autobuses de WMATA.

**Inversión de capital propuesta para el año fiscal 2018
por área de programa**

Programa	Totales
Adquisición de vagones de trenes	\$344
Mantenimiento de los vagones de trenes/Reparaciones	\$139
Mantenimiento de las facilidades de los vagones de trenes	\$40
Inversiones de los vagones de trenes	\$523
Propulsión	\$33
Señales y Comunicaciones	\$84
Inversiones de las vías del tren y la rehabilitación de las estructuras	\$117
Reparación de trenes	\$100
Estructuras	\$13
Mantenimiento de las vías del tren y equipo	<\$1
Inversiones de las vías del tren y la rehabilitación de las estructuras	\$113
Plataformas y Estructuras	\$88
Transporte Vertical	\$61
Cobro de tarifas	\$20
Sistemas en las estaciones	\$30
Facilidades de estacionamiento	\$8
Inversiones de las facilidades de las estaciones de tren y usuarios	\$207
Adquisición de autobuses	\$63
Mantenimiento de autobuses/Reparaciones	\$67
Mantenimiento de las facilidades de autobús	\$70
Facilidades y sistemas para los usuarios	\$8
Paratransit	\$17
Inversiones para autobús y Paratransit	\$225
IT	\$48
MTPD	\$1
Mantenimiento/apoyo del equipo y servicios	\$16
Inversión de apoyo para negocios	\$65
Totales del "Capital Program"	\$1,250

Fuentes de financiación de capital propuestas para el año fiscal 2018

Fuente	Cantidad (millones)
Subsidio Federal (Federal Grants)	\$461
Inversiones y Deuda Estatal y Local	
Districto de Columbia	\$281
Maryland	\$278
Virginia	\$242
Metropolitan Washington Airports Authority (MWWA)	\$118
Proyectos Jurisdiccionales	\$14
Otros	\$6
TOTALES	\$1,400

Nota: El plan de financiamiento del año fiscal 2018 incluye \$150 millones para reembolsar la deuda a corto plazo aprobada por la Junta, proyectada para usarse en el año fiscal 2017.

MATERIAL DE REFERENCIA DISPONIBLE PARA REVISIÓN – El Programa de mejoras de capital para el año fiscal 2018 propuesto por WMATA está incluido en la Propuesta de Presupuesto para el año fiscal 2018 de WMATA, el cual está disponible en línea en wmata.com/budget.

La Propuesta de Presupuesto para el año fiscal 2018 también está disponible para su inspección hasta el 6 de febrero de 2017, entre las horas de 9 a.m. y las 4:30 p.m., de lunes a viernes excepto los días festivos, en la Oficina del Secretario, Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington, 600 Fifth Street, NW, Washington, DC 20001.

Este aviso público de la audiencia pública y del tiempo establecido para la revisión pública y comentarios sobre el Programa de Proyectos satisface los requisitos de participación pública MAP-21. El programa de proyectos descrito en la Propuesta de Presupuesto del año fiscal 2018 será el programa final de los proyectos a menos que se modifique antes de la aprobación final por parte de la Junta de Administración de WMATA.

DISTRITO DE COLUMBIA

Cambios propuestos al servicio de Metrobus

LÍNEA DC-DULLES – RUTA 5A

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$969,254
- Reducción estimada del subsidio anual (Opción 1): \$969,254
- Reducción estimada del subsidio anual (Opción 2): \$969,254

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

Opción 1

- Eliminar todo el servicio de la ruta 5A.

Opción 2

- Aumentar la tarifa en esta ruta de \$7.00 a \$9.75.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- La línea plateada del Metrorail y las rutas 981 y 983 del Fairfax Connector proporcionan servicio alternativo desde la estación Wiehle-Reston East del Metrorail.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.
- Servicios alternativos de transporte.

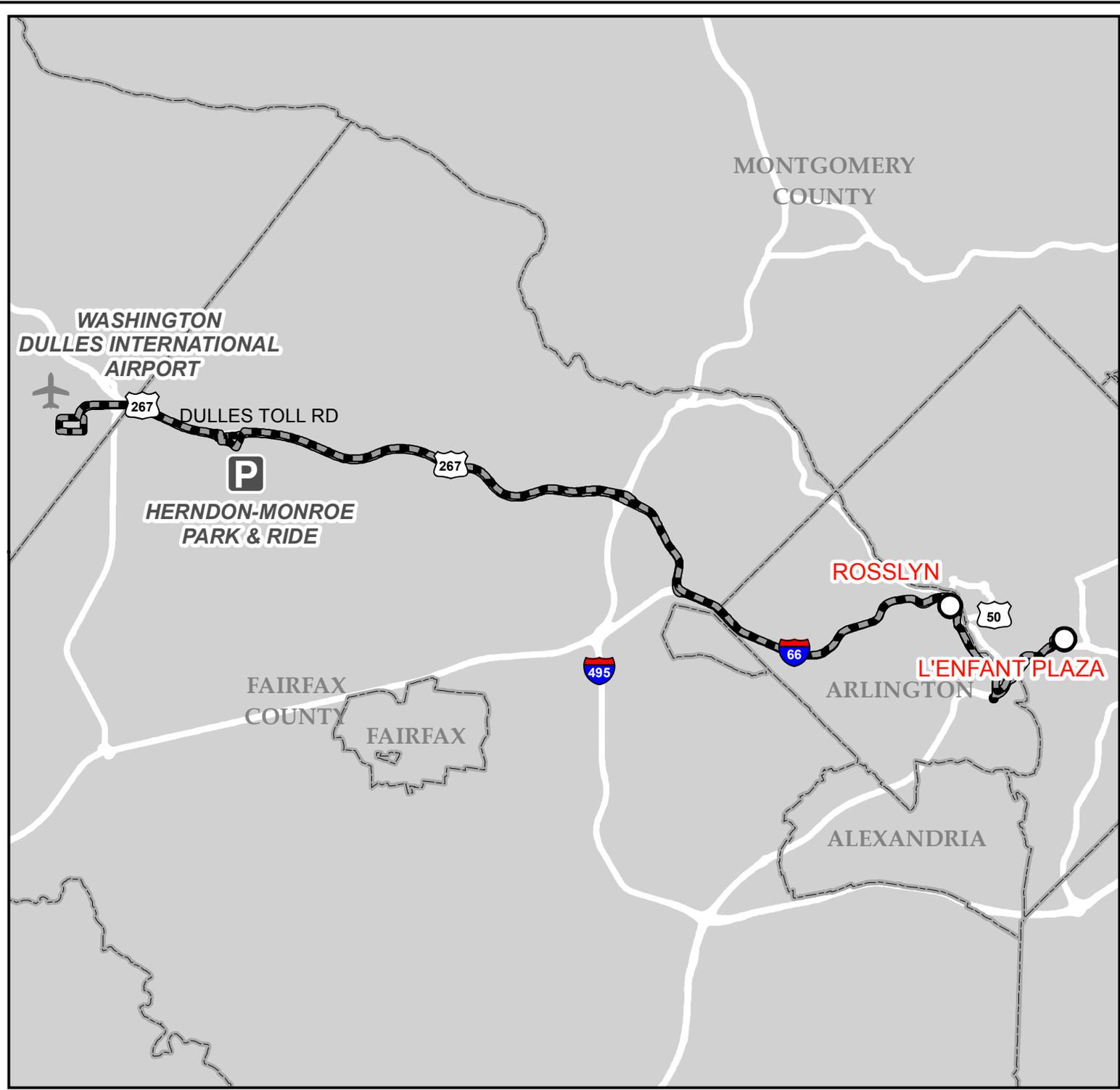
MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta 5A	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	986	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	66.09%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$3.17	\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicios de la ruta	15,9	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	0.5	1.3	No satisfactorio

5A

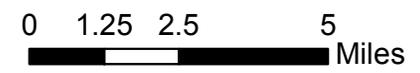
DC-Dulles Line

Propuesta de la
eliminación de la ruta



Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated 5A
- Roads



LÍNEA LIMITADA WISCONSIN AVENUE: RUTA 37

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$680,000
- Reducción anual estimada del subsidio: \$680,000

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio de la ruta 37.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- Las rutas 30N, 30S y 33 del Metrobus brindan un servicio alternativo a lo largo de la parte alta de Wisconsin Avenue NW entre Friendship Heights y Massachusetts Avenue NW hasta Farragut Square, McPherson Square y Federal Triangle.
- La ruta N2 del Metrobus brinda un servicio alternativo a lo largo de la parte alta de Wisconsin Avenue NW entre Friendship Heights y Nebraska Avenue NW hasta Dupont Circle y Farragut Square.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Alto costo de fondos monetarios por usuario.
- Servicios alternativos de transporte.

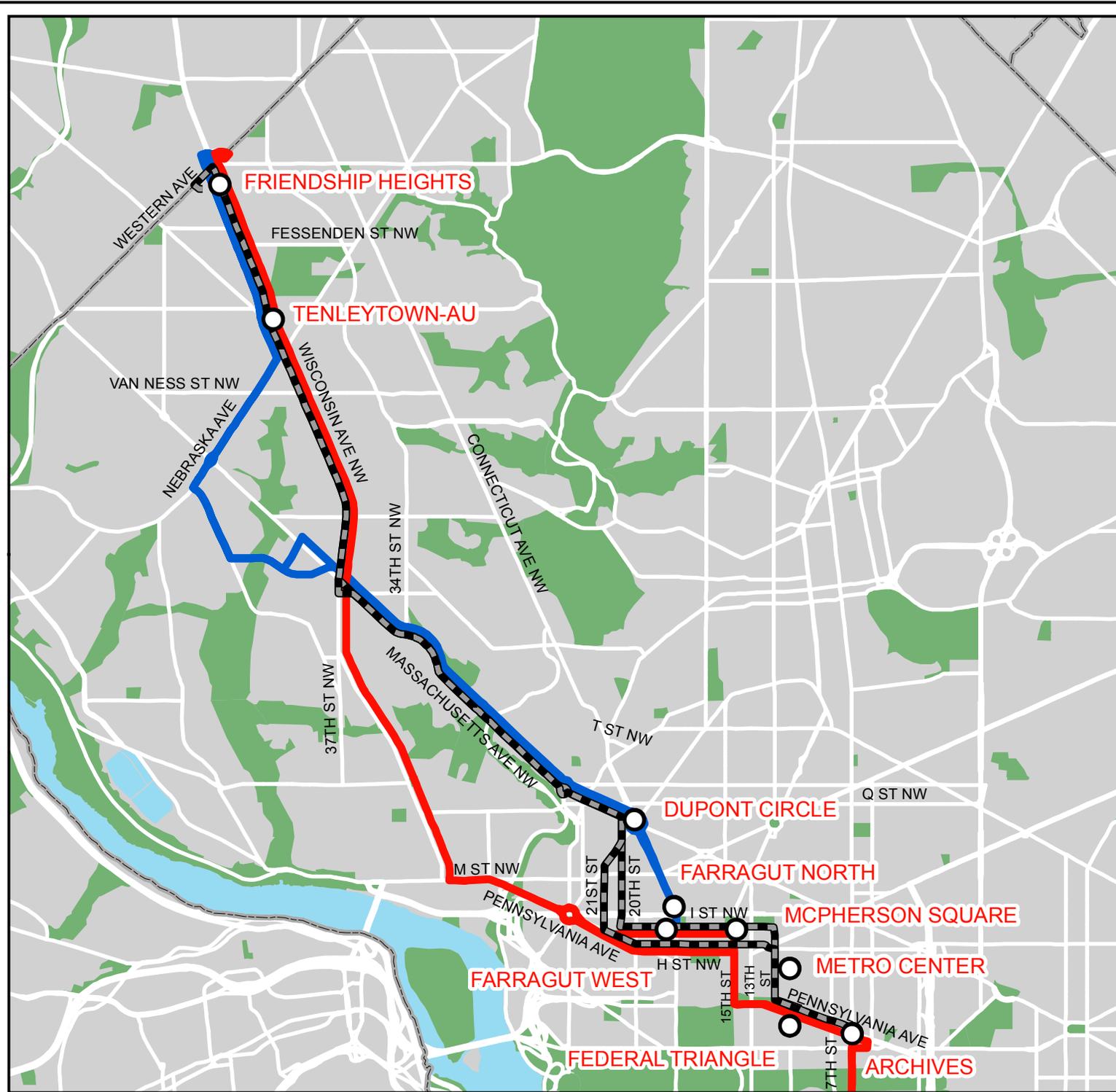
MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta 37	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	599	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	13.7%	16.6%	No satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$7.37	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicios de la ruta	27.2	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	4.1	1.3	Satisfactorio

37

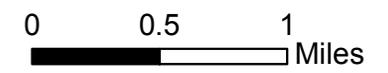
Wisconsin Avenue Limited Line

Propuesta de la eliminación de la ruta



Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated 37
- Alternative 30N, 30S service
- Alternative N2 service
- Roads



LÍNEA FORT LINCOLN SHUTTLE – RUTAS B8, B9

PRESUPUESTO

- Reducción anual estimada del subsidio: \$451,277

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio de la ruta B8 y B9.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

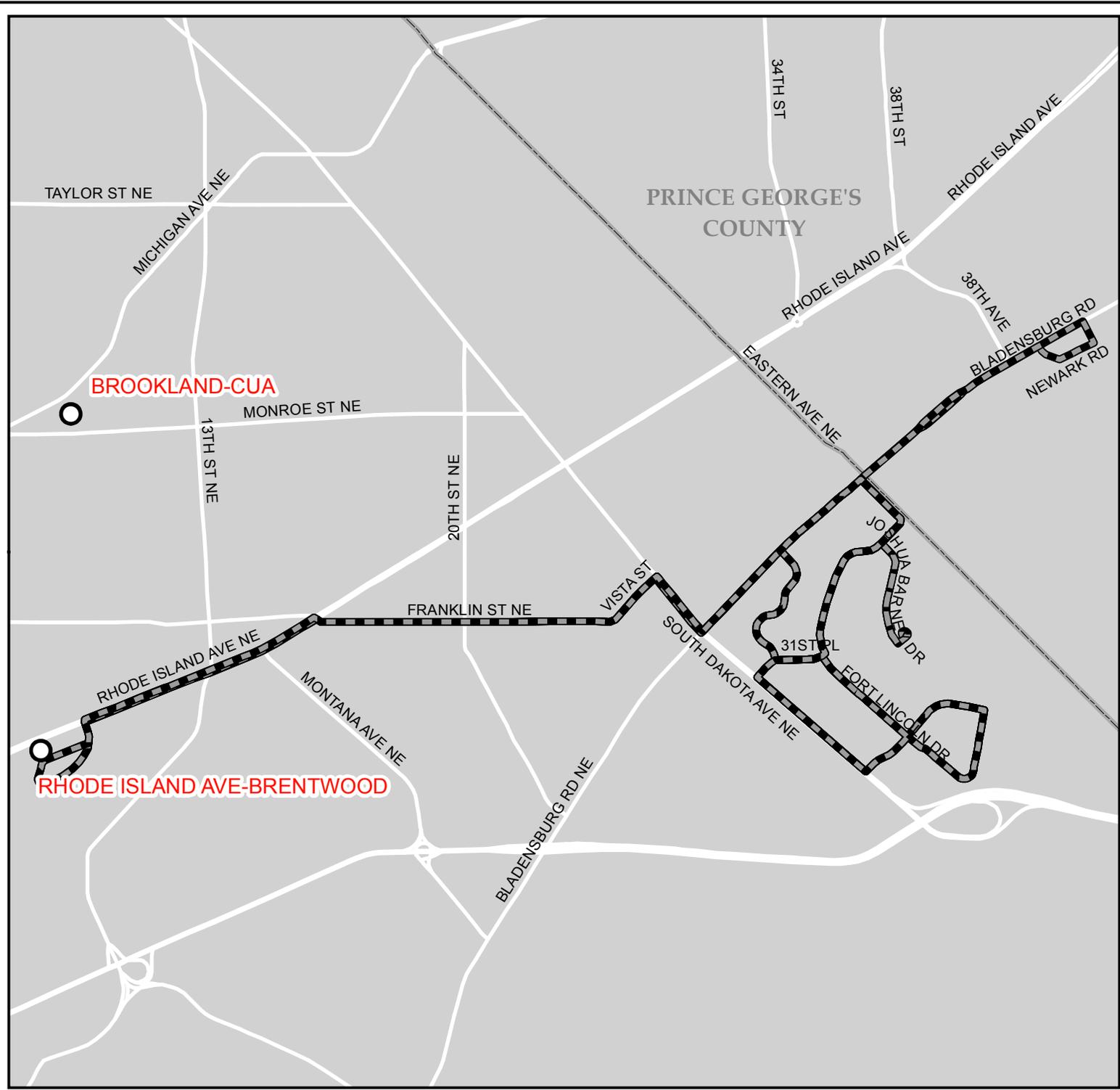
- Las rutas 82, 83, 86, T14, T18 y MetroExtra G9 del Metrobus en Rhode Island Avenue.
- Se cambiaría la dirección de la ruta H6 del Metrobus para brindar servicio en las estaciones de Metrorail Rhode Island Ave y Brookland-CUA y se ampliaría a Colmar Manor al mediodía en los días entre semana.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Alto costo de fondos monetarios por usuario.
- Servicios alternativos de transporte.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Rutas B8, B9	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	525	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	25.55%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$3.41	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicios de la ruta	9.5	10.7	No satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	2.4	1.3	Satisfactorio



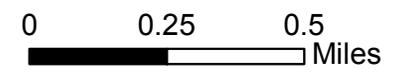
B8,9

Fort Lincoln Shuttle Line

Propuesta de la eliminación de la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Proposed to be eliminated B8,9
-  Roads



LÍNEA DE PARADAS ESPECÍFICAS RHODE ISLAND AVENUE – RUTA G9

(La ruta G9 es un nuevo servicio de MetroExtra con paradas específicas con inicio programado en marzo de 2017).

PRESUPUESTO

- Costo neutro

EXTENSIÓN PROPUESTA

- Ampliar la ruta G9 de MetroExtra desde las avenidas Rhode Island e Eastern NE hasta Fort Lincoln (Fort Lincoln Drive y 33 Place NE).
- El servicio funcionaría durante los días de semana en hora pico, con una frecuencia aproximada de entre 18 y 20 minutos desde las 6 a.m. hasta las 9 a.m. y desde las 3 p.m. hasta las 7 p.m. en ambas direcciones.
- La ruta G9 proporcionaría el servicio a las siguientes paradas:
 - **Fort Lincoln (Fort Lincoln Drive y 33rd Place NE en Petersburg Apartments)**
 - **The Shops at Dakota Crossing (Lowes y Costco)**
 - **Fort Lincoln Drive y 31st Place NE**
 - **Eastern Avenue y Bladensburg Road NE**

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

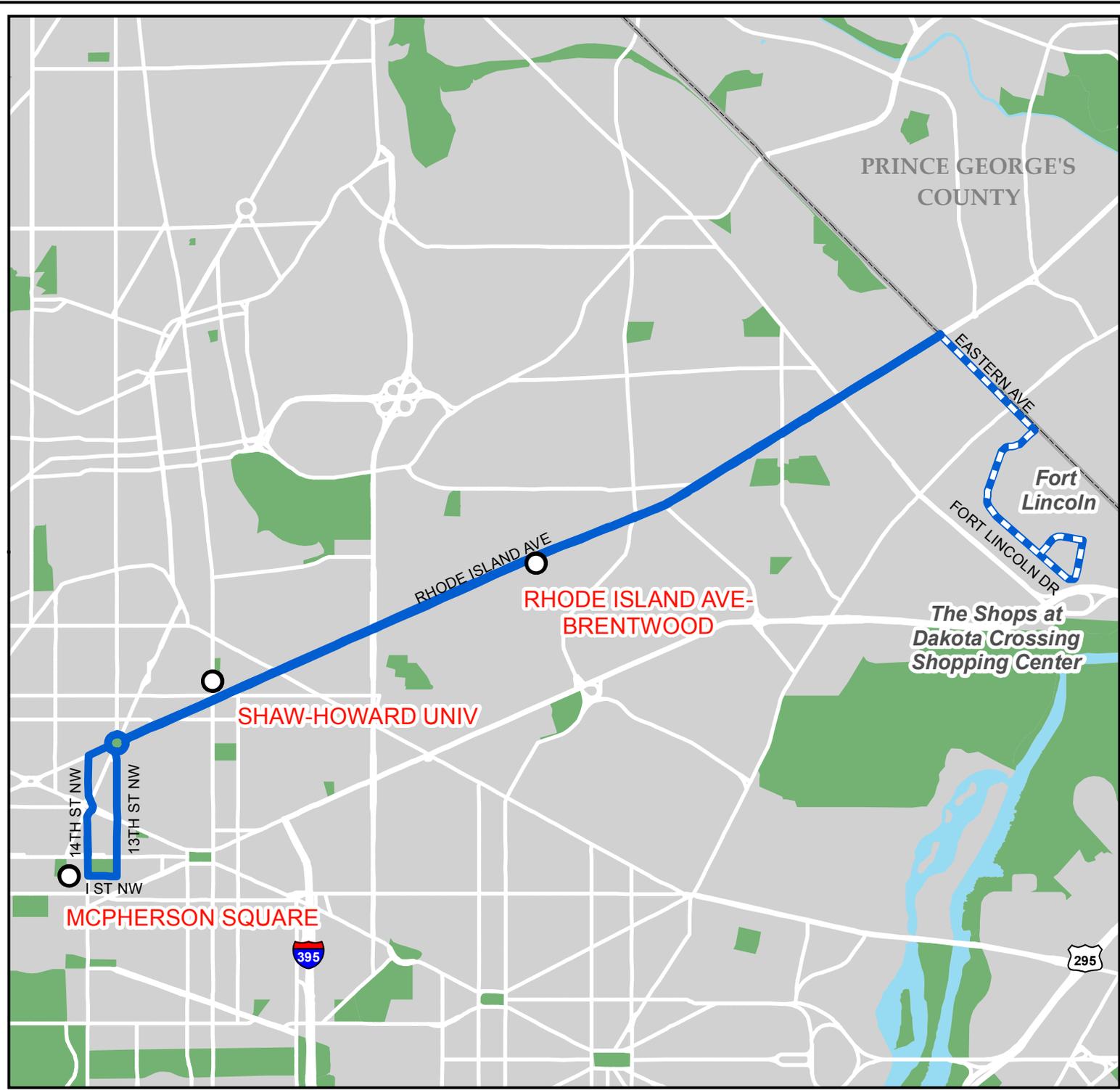
- La ruta H6 de Metrobus entre Fort Lincoln y Rhode Island Avenue y Franklin Street NE.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Respondiendo al diálogo continuo con la comunidad y el Departamento de Transporte del Distrito de Columbia (DDOT) en referencia al servicio de tránsito en el área de Fort Lincoln. Incluyendo el proveer servicio de autobús con paradas limitadas de MetroExtra entre Fort Lincoln y el centro del Distrito de Columbia.
- En respuesta a la propuesta de la eliminación de las rutas B8 y B9.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

- Se estima que la ampliación a Fort Lincoln permitirá sumar aproximadamente 10 pasajeros por servicio de ruta, con un total de 560 pasajeros diarios adicionales (30 pasajeros por servicio de ruta). Las directrices de rendimiento de WMATA exigen que haya al menos 10.7 pasajeros que subieran por servicio de ruta.



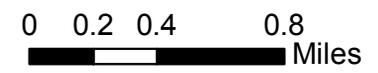
G9

Rhode Island Avenue Limited Line

Propuesta de la extensión de la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Route G9
-  Proposed G9 extension
-  Roads



LÍNEA BROOKLAND-FORT LINCOLN: RUTA H6

PRESUPUESTO

- Reducción anual estimada del subsidio: \$300,000

REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO

- Reestructuración entre Fort Lincoln y las estaciones de Metrorail Brookland-CUA y Rhode Island Ave según lo previsto a continuación:
 - Los servicios de la ruta hacia el oeste desde Fort Lincoln funcionarían hacia la estación de Metrorail Rhode Island Ave, luego hacia la estación de Metrorail Brookland-CUA por la ruta H6 actual (14th Street, Quincy Street, Michigan Avenue).
 - Los servicios de la ruta hacia el este a Fort Lincoln partirían desde la estación de Metrorail Brookland-CUA por la ruta H6 actual hasta 14th y Franklin Streets NE, luego por 14th Street NE, Rhode Island Avenue, con una parada en la estación de Metrorail Rhode Island Ave y continuaría a Fort Lincoln.
- Cambiar la ruta en Fort Lincoln para proporcionar servicio en Banneker Drive y la nueva sección de Commodore Joshua Barney Drive NE.
- Extender el servicio del mediodía de entre semana de la ruta H6 hasta Colmar Manor para reemplazar la ruta B9. Las horas de servicio hasta Colmar Manor se extenderían por una hora adicional hasta las 4:30 p.m.
- Se reduciría la frecuencia para funcionar como sigue:

	Hora pico entre semana	Mediodía entre semana	Horas de la tarde entre semana	Sábados	Domingos
Actual	15 minutos	18 minutos	25 minutos	26 minutos	26 minutos
Propuesto	15 a 17 minutos	30 minutos	30 minutos	30 minutos	30 minutos

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- 31st Place NE entre South Dakota Avenue y Banneker Drive.
- Fort Lincoln Drive NE entre 31st Place y Commodore Joshua Barney Drive.
- Franklin Street NE entre Rhode Island Avenue y 14th Street.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- Todas las secciones eliminadas de las rutas B8 y B9 del Metrobus están a menos de dos calles de las secciones sugeridas de la ruta H6.

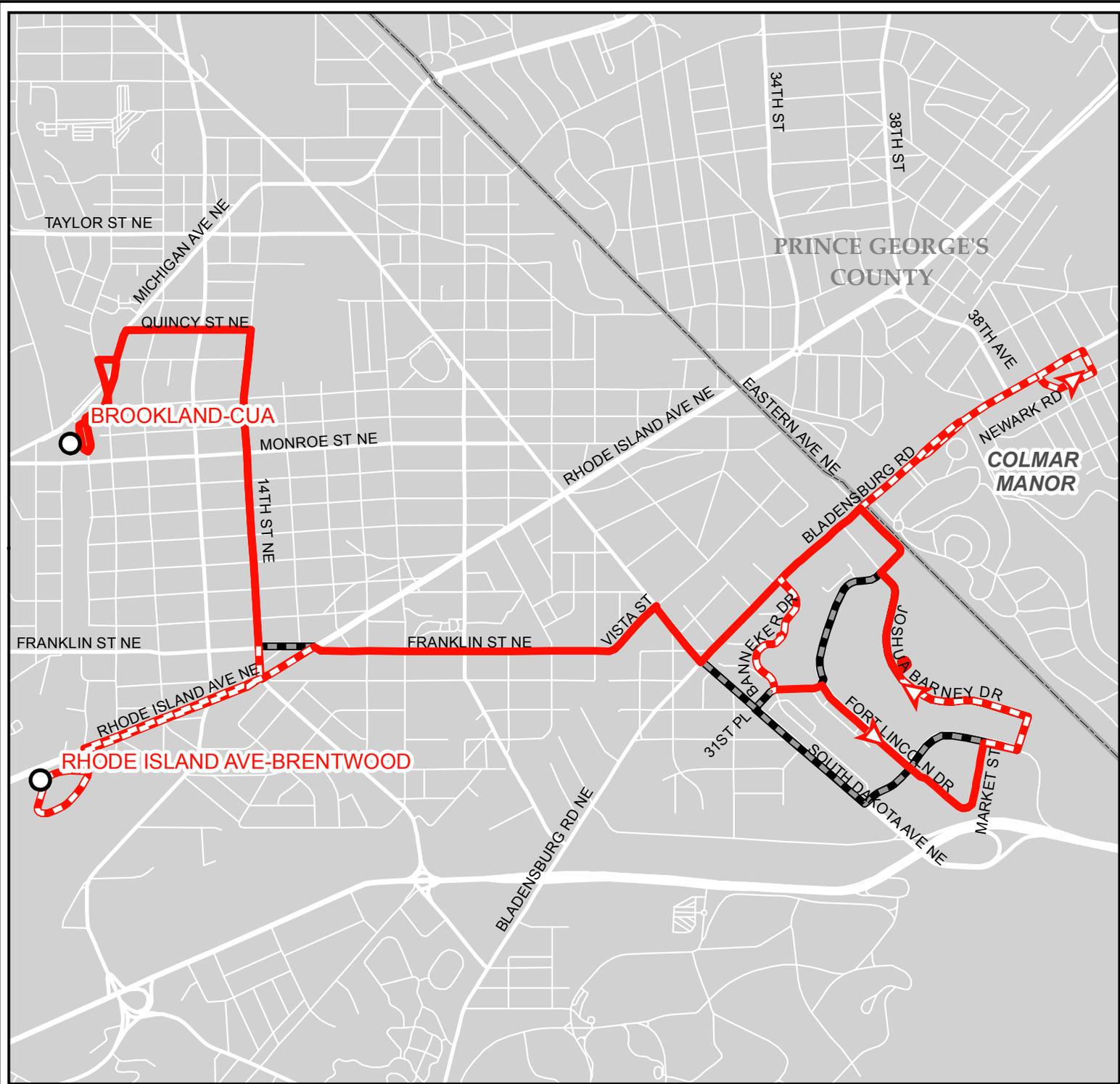
MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducción de costo
- Respondiendo al diálogo continuo con la comunidad y el Departamento de Transporte del Distrito de Columbia (DDOT) en referencia al servicio de tránsito en el área.
- Respondiendo a la propuesta de la eliminación de las rutas B8 y B9

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta H6	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	1,376	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	21.92%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$4.17	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	9.0	10.7	No satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	2.1	1.3	Satisfactorio

- Al dejar de proveerse el servicio de las rutas B8 y B9 del Metrobus resultaría en un aumento aproximado de 500 pasajeros entre semana en la ruta H6 (de 1,376 a 1,876 pasajeros diarios), aumentando el promedio de entre semana de 9.0 a 16.3 pasajeros por servicio de ruta. Las directrices de rendimiento de WMATA exigen que haya al menos 10.7 pasajeros que subieran por servicio de ruta.



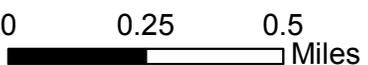
H6

Brookland - Fort Lincoln Line

Propuesta de la modificación de la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Route H6
-  Proposed H6 Extensions
-  Proposed to be eliminated H6
-  Roads



Esta página intencionalmente dejada en blanco.

LÍNEA 16TH STREET: RUTAS S2, S4 Y LÍNEA LIMITADA 16TH STREET: RUTA S9

PRESUPUESTO

- Reestructuración del servicio en el corredor de 16th Street NW, costo neutral.

REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO

- Cambiar algunos servicios locales de las rutas S2 y S4 de Metrobus a un servicio con paradas específicas de la ruta S9 de MetroExtra entre semana y los sábados.
- Añadir un servicio al mediodía entre semana por de la ruta S9 con una frecuencia de 20 minutos.
- Añadir un servicio los sábados de la ruta S9 con una frecuencia de 20 minutos.
- Añadir paradas en la ruta S9 hacia el norte y hacia el sur en Alaska Avenue y Dahlia Street NW.
- Aumentar la frecuencia del servicio de la ruta S9 durante la hora pico entre semana de 7.5 minutos a 6 minutos entre las avenidas Silver Spring y Missouri/Colorado NW, y de 7.5 minutos a 3 minutos desde las avenidas Missouri/Colorado NW hasta Franklin Square.
- Las tablas a continuación presentan las frecuencias de servicio actuales y las sugeridas (en minutos):

Hora pico entre semana existente				
	S2	S4	S2/S4 combinada	S9
Silver Spring	15	15	7.5	7.5
Eastern/Alaska	15	n/c	7.5	7.5
16 th /Kalmia	n/c	15	15	n/c
16 th /Colorado	6	15	4	7.5
Federal Triangle	15	15	7.5	n/c

Hora pico entre semana propuesta				
	S2	S4	S2/S4 combinada	S9
Silver Spring	20	20	10	6
Eastern/Alaska	20	n/c	20	6
16 th /Kalmia	n/c	20	20	n/c
16 th /Colorado	20	20	10	3
Federal Triangle	20	20	10	n/c

Mediodía entre semana existente				
	S2	S4	S2/S4 combinada	S9
Silver Spring	15	15	7.5	n/c
Eastern/Alaska	15	n/c	15	n/c
16 th /Kalmia	n/c	15	15	n/c
16 th /Colorado	15	15	7.5	n/c
Federal Triangle	15	n/c	15	n/c

Mediodía entre semana propuesto				
	S2	S4	S2/S4 combinada	S9
Silver Spring	30	30	15	15
Eastern/Alaska	30	n/c	30	15
16 th /Kalmia	n/c	30	30	n/c
16 th /Colorado	30	30	15	15
Federal Triangle	30	30	15	n/c

Sábados existentes				
	S2	S4	S2/S4 combinada	S9
Silver Spring	12	12	6	n/c
Eastern/Alaska	12	n/c	12	n/c
16 th /Kalmia	n/c	12	12	n/c
16 th /Colorado	12	12	6	n/c
Federal Triangle	12	12	6	n/c

Sábados propuestos				
	S2	S4	S2/S4 combinada	S9
Silver Spring	20	20	10	20
Eastern/Alaska	20	n/c	20	20
16 th /Kalmia	n/c	20	20	n/c
16 th /Colorado	20	20	10	20
Federal Triangle	20	20	10	n/c

- Todos los servicios de la ruta S4 del domingo se extenderían hasta Federal Triangle. Los servicios de las rutas S2 y S4 de los domingos cambiaría de cada 21 minutos a cada 23 minutos, con una frecuencia combinada de 12 minutos.
- Los servicios de siete servicios de ruta durante la hora pico de la mañana en los días hábiles en 14th Street NW entre Decatur Street y Missouri Avenue se eliminarán por la conversión de las rutas locales a servicios de la ruta S9.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

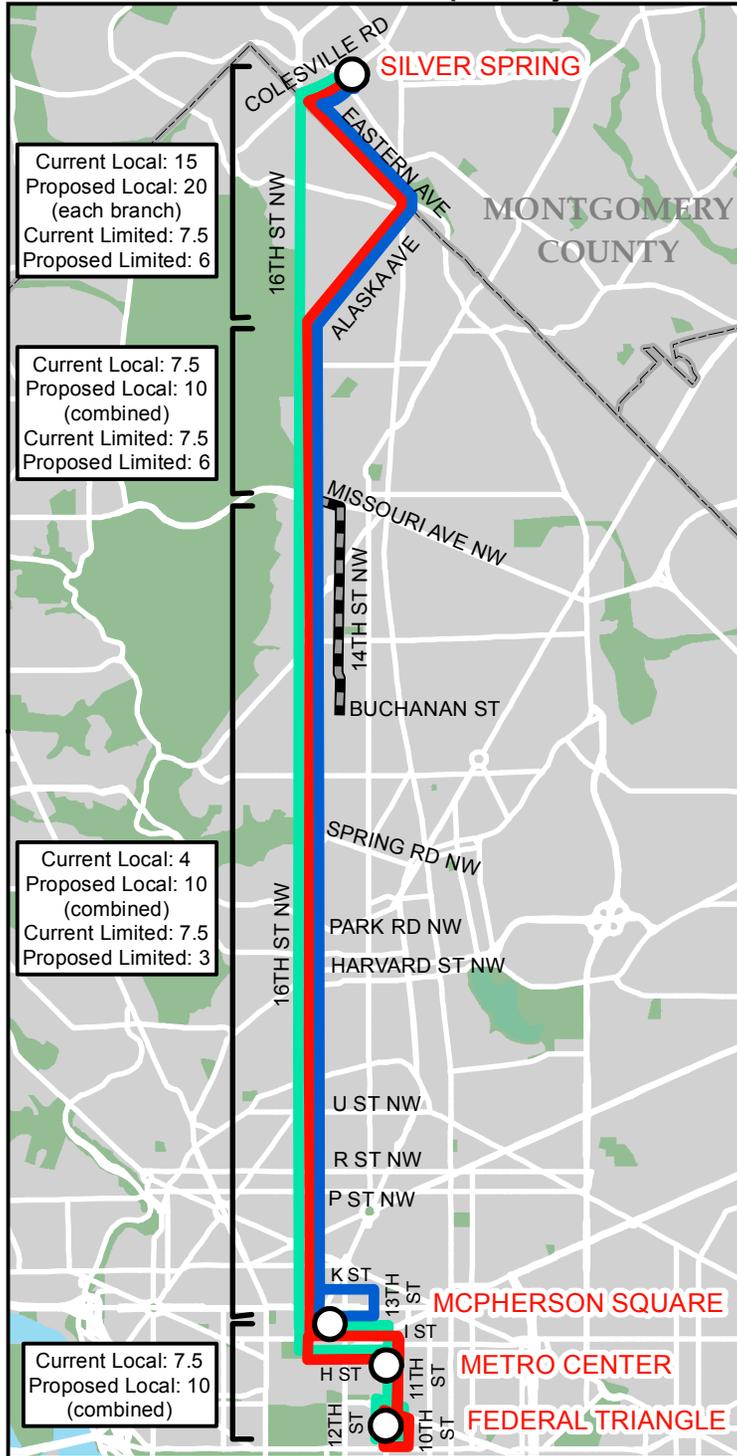
- Respondiendo al diálogo continuo con el Departamento de Transporte del Distrito de Columbia (DDOT)

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

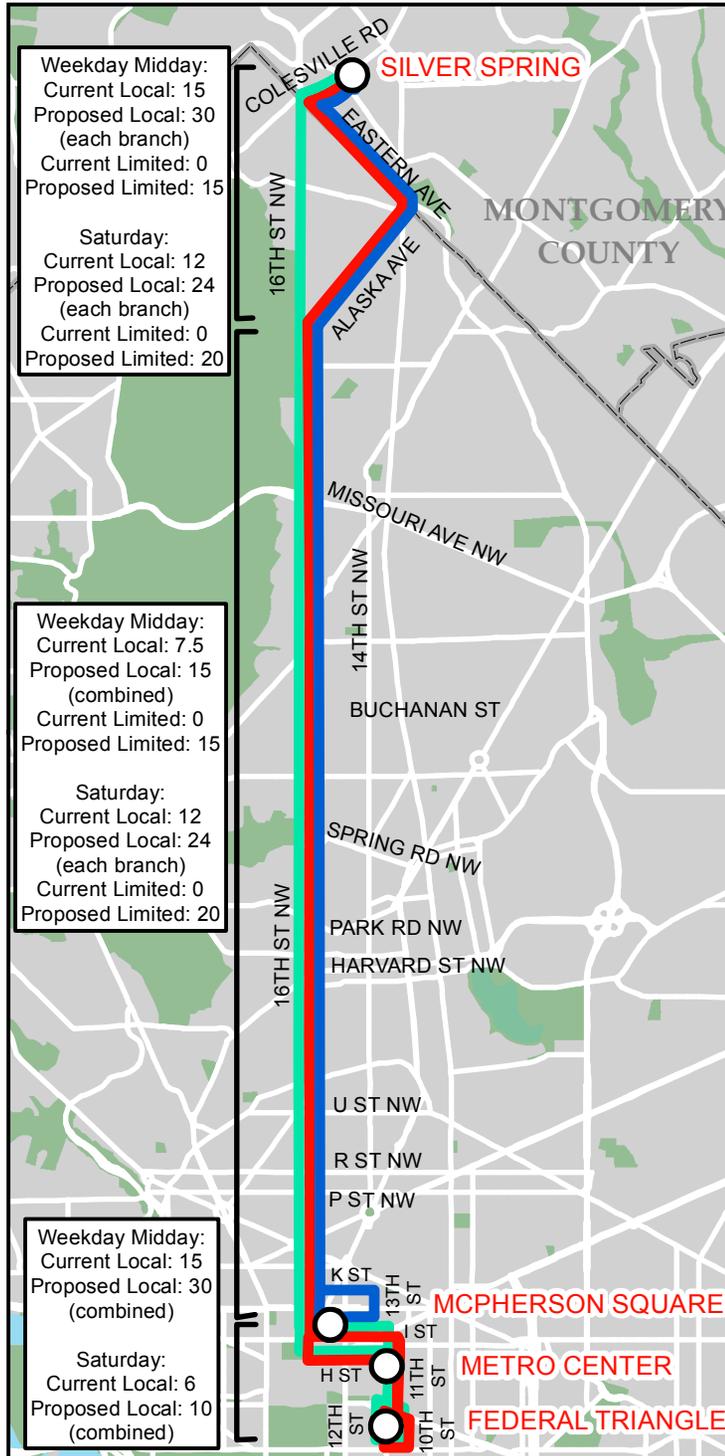
Medida de rendimiento	Rutas S2, S4	Ruta S9	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	13,258	3,913	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	38.79%	39.76%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$1.85	\$1.77	\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	36.9	37.0	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	4.8	4.8	1.3	Satisfactorio

- En la actualidad, los servicios en hora pico de la mañana de la ruta S2 están al 90% de su capacidad y los servicios de la ruta S4 al 96% de su capacidad, en promedio. Los servicios de la ruta S9 están al 128% de su capacidad, en promedio. Las directrices de servicio de WMATA indican que lo máximo debe ser del 120% para este tipo de servicio.
- En la actualidad, los servicios en hora pico de la tarde de la ruta S2 están al 89% de su capacidad y los servicios de la ruta S4 están al 82% de su capacidad, en promedio. Los servicios de la ruta S9 están al 124% de su capacidad, en promedio. Las directrices de servicio de WMATA indican que lo máximo debe ser del 120% para este tipo de servicio.

Rush Hour Frequency



Midday and Saturday Frequency



S2, S4

16th Street Line

S9

16th Street Limited Line

Propuesta de las modificaciones de la frecuencia del servicio

Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated S2
- Route S2
- Route S4
- Route S9
- Roads



0 0.5 1 Mile

MARYLAND

Cambios propuestos al servicio de Metrobus

LÍNEA BOWIE-NEW CARROLLTON: RUTA B27

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$341,270
- Reducción anual estimada del subsidio: \$341,270

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio de la ruta B27.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- Las rutas B21 y B22 del Metrobus operan entre la estación de Metrorail New Carrollton y Bowie State University.
- En Lanham-Severn Road, al este de Cipriano Road: no se encuentra disponible ningún servicio alterno.
- Old Bowie: no se encuentra disponible ningún servicio alterno.
- En Seabrook MARC Station: no se encuentra disponible ningún servicio alterno.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Poca cantidad de pasajeros.
- Alto costo de fondos monetarios por usuarios.
- Reducir el costo.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta B27	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	222	432	No satisfactorio
Recuperación de costos	16.12%	16.6%	No satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$6.09	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	8.6	10.7	No satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.0	1.3	No satisfactorio

- Aproximadamente el 30% de la cantidad total de pasajeros de la ruta B27 se encuentra en las paradas que serían eliminadas y no serían atendidas por ningún servicio si se eliminara la ruta.

B27

Bowie-New Carrollton Line

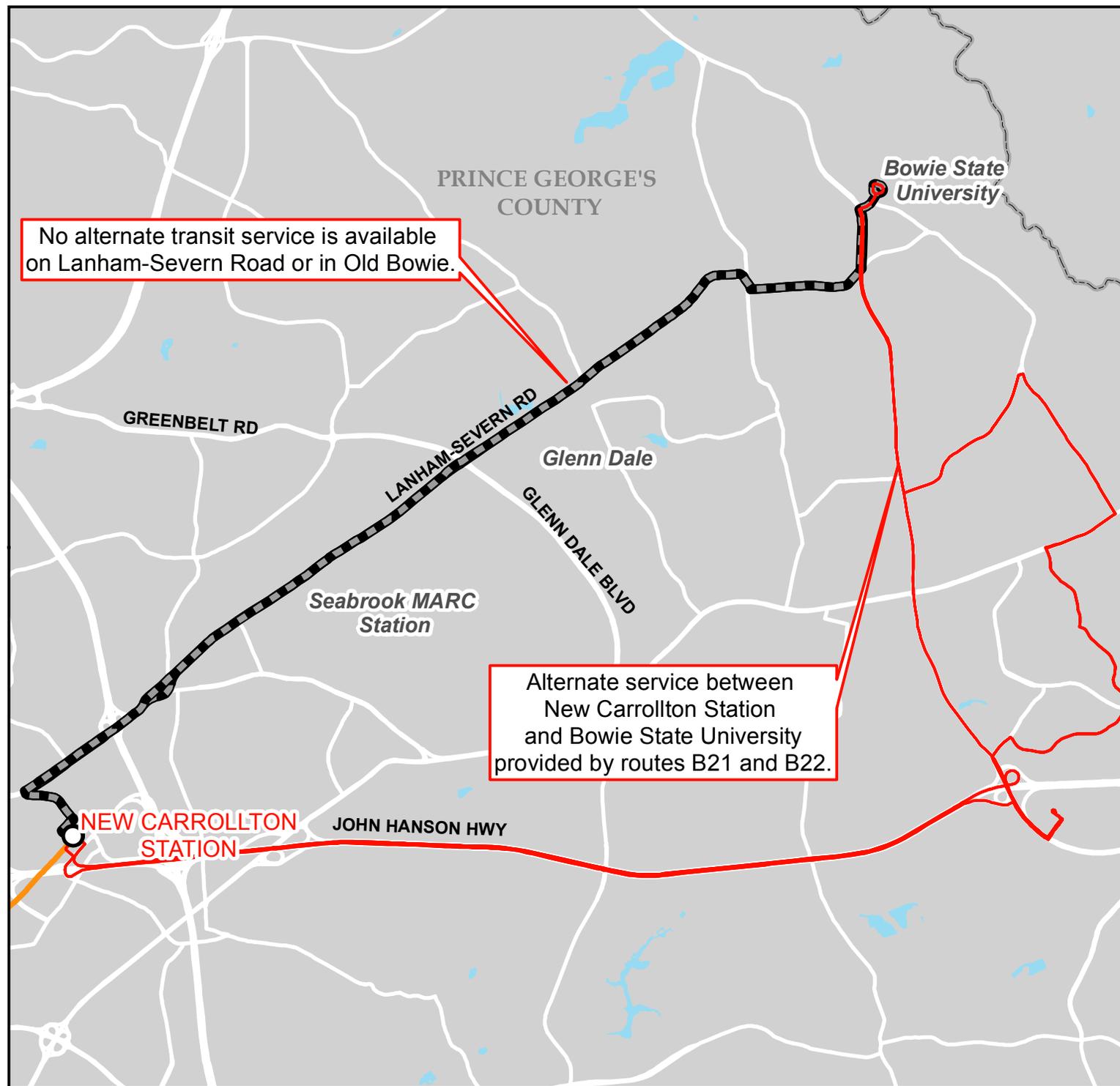
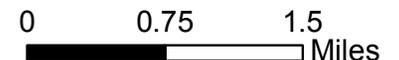
Propuesta de la eliminación de la ruta

No alternate transit service is available on Lanham-Severn Road or in Old Bowie.

Alternate service between New Carrollton Station and Bowie State University provided by routes B21 and B22.

Legend

- Metrorail Stations
- ▬ Proposed to be eliminated B27
- B21, B22
- Orange Line
- Roads



LÍNEA EXPRESA GREENBELT-BWI THURGOOD MARSHALL AIRPORT: RUTA B30

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,209,160
- Reducción anual estimada del subsidio (Opción 1): \$1,209,160
- Reducción anual estimada del subsidio (Opción 2): \$350,000

REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO

Opción 1

- Eliminar todo el servicio de la ruta B30.

Opción 2

- Reducir la frecuencia del servicio a cada 60 minutos e incrementar la tarifa en esta ruta a \$9.00.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

Opción 1

- Servicio alternativo hasta BWI Airport proporcionado por la línea Penn de MARC en Union Station, la estación de Metrorail New Carrollton y Bowie State University.
- El servicio entre la estación de Metrorail Greenbelt (servicio actual de ruta B30) y la estación de Metrorail New Carrollton (servicio alternativo de MARC) se brinda en las rutas G12 y G14 de Metrobus.

Opción 2

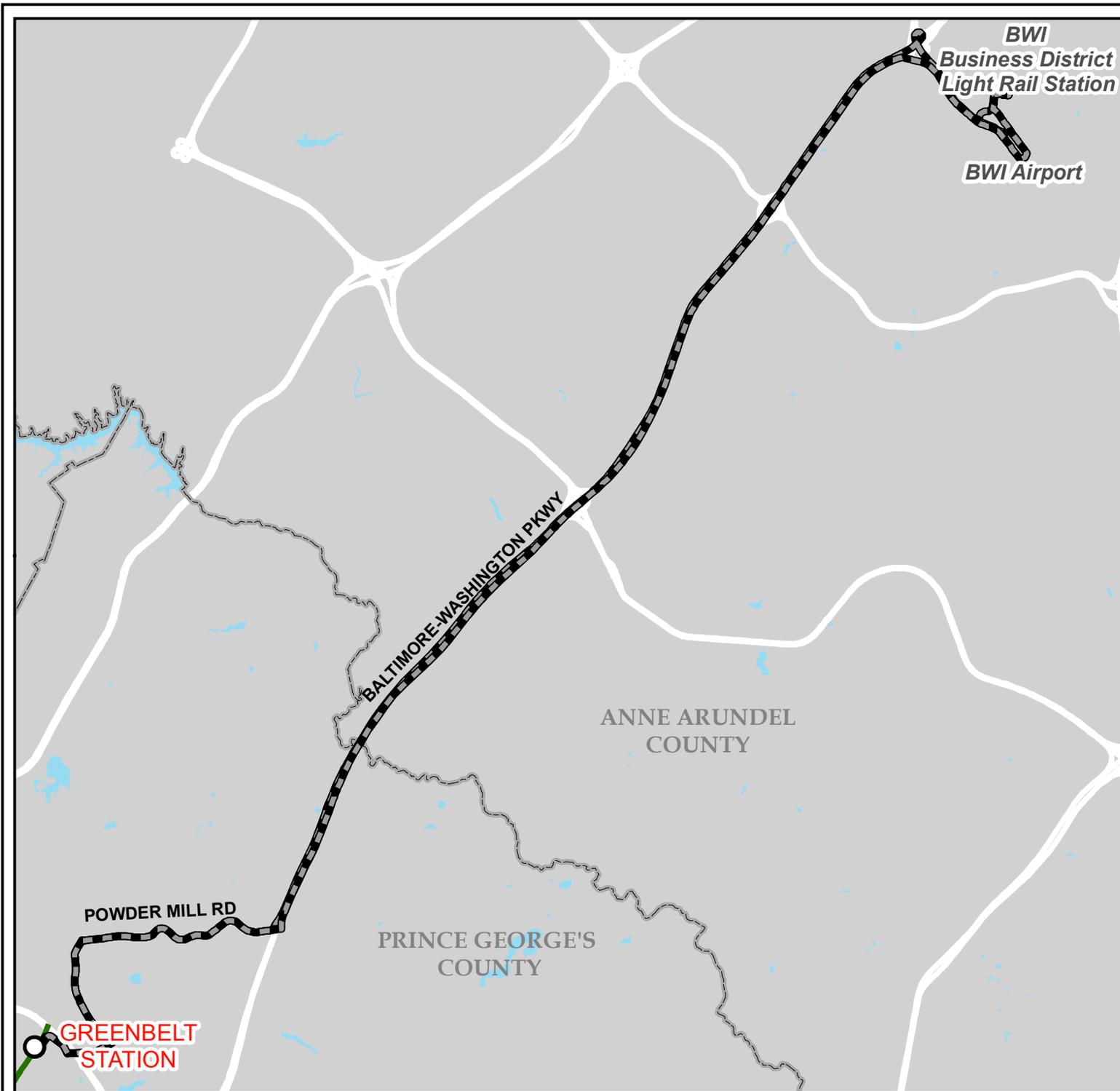
- El servicio de la ruta B30 se encuentra disponible con una frecuencia reducida.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Los pasajeros de la ruta B30 han disminuido.
- Alto costo de fondos monetarios por usuarios.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta B30	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	370	432	No satisfactorio
Recuperación de costos	40.29%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$9.14	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	7.6	10.7	No satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	0.3	1.3	No satisfactorio



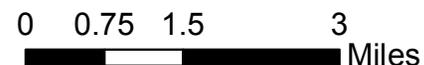
B30

**Greenbelt-BWI
Thurgood Marshall
Airport Express Line**

Propuesta de la
eliminación
o reducción de la
frecuencia

Legend

-  Metrorail Stations
-  Route B30
-  Green line
-  Roads



LÍNEA COLLEGE PARK-WHITE FLINT: RUTA C8

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$2,270,112
- Reducción anual estimada del subsidio: \$162,000

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar el servicio de la ruta C8 entre las estaciones de Metrorail Glenmont y White Flint.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- La ruta C4 de Metrobus a lo largo de Randolph Road entre Parklawn Drive y Veirs Mill Road.
- La ruta Ride On 10 del Condado de Montgomery a lo largo de Randolph Road entre Parklawn Drive y la estación de Metrorail Glenmont.

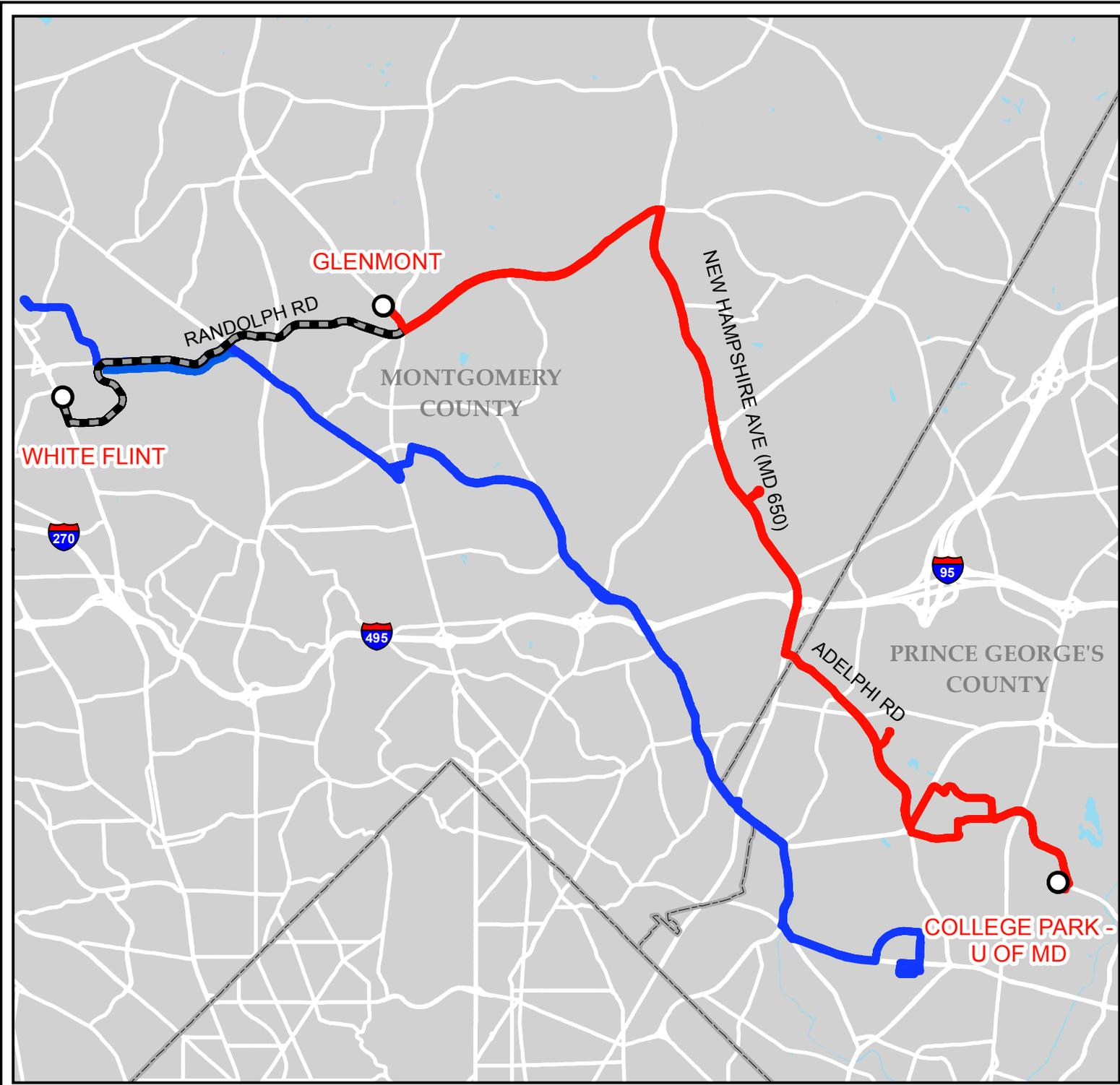
MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta C8	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	2,632	> 432	Satisfactorio
Recuperación de costos	27.8%	>16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$3.03	<\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	38.6	>10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	2.2	>1.3	Satisfactorio

- El segmento que dejó de proveer servicio tiene un promedio de 591 embarques entre semana en dirección este (19.1 por servicio de la ruta) y un promedio de 401 embarques entre semana en dirección oeste (12.5 por servicio de la ruta) según la información del contador automático de pasajeros de WMATA, que incluye el 44.4% de los embarques en dirección este y el 26.6% de los embarques en dirección oeste.
- El segmento que dejó de proveer el servicio alcanza un promedio de 354 embarques en día sábado en dirección este (9.1 por servicio de la ruta) y un promedio de 248 embarques en día sábado en dirección oeste (7.8 por viaje) según la información del contador automático de pasajeros de WMATA, que incluye el 46.2% de los embarques en dirección este y 29.7% de los embarques en dirección oeste.

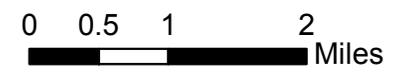


C8
 College Park -
 White Flint Line

Propuesta de la
 modificación de la ruta

Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated C8
- Unaffected C8
- Alternative C4 Service
- Roads



LÍNEA CLINTON: RUTAS C11, C13

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$465,577
- Reducción anual estimada del subsidio: \$150,000

REDUCIR LA FRECUENCIA DEL SERVICIO

- Reducir la frecuencia de servicio de hora pico de un autobús cada 15 minutos a un autobús cada 20 minutos.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

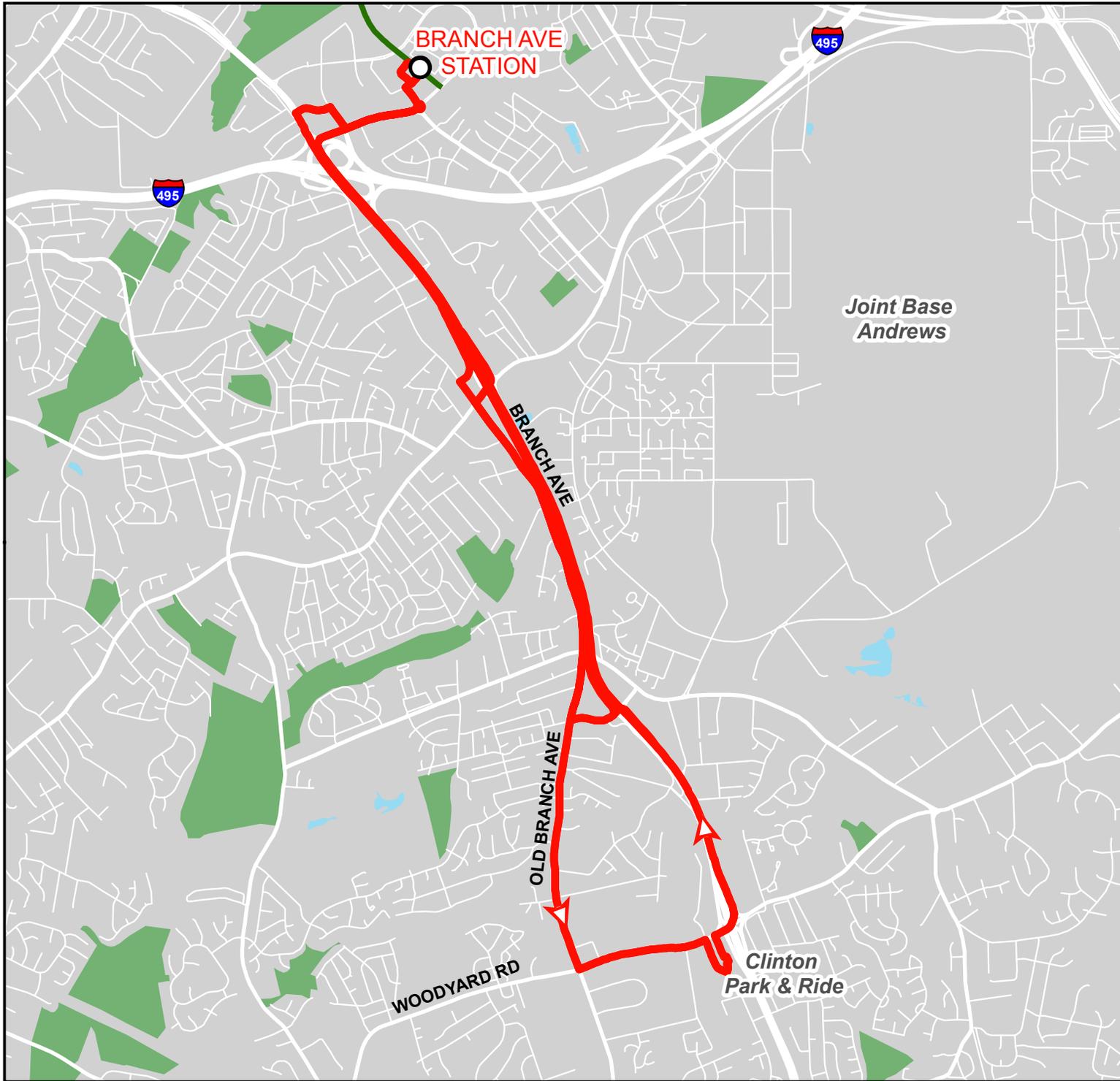
- El servicio de las rutas C11 y C13 estará disponible con frecuencias reducidas.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Rutas C11, C13	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	435	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	21.63%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$4.24	\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	13.2	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	2.3	1.3	Satisfactorio



C11, C13

Clinton Line

Propuesta de la reducción de la frecuencia del servicio

Legend

-  Metrorail Stations
-  Routes C11, C13
-  Green line
-  Roads



LÍNEA CHILLUM ROAD: RUTAS F1, F2

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,730,542
- Reducción anual estimada del subsidio: \$150,000

REDUCIR LA FRECUENCIA DEL SERVICIO

- Reducir la frecuencia de servicio de hora pico a un autobús cada 35 minutos.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

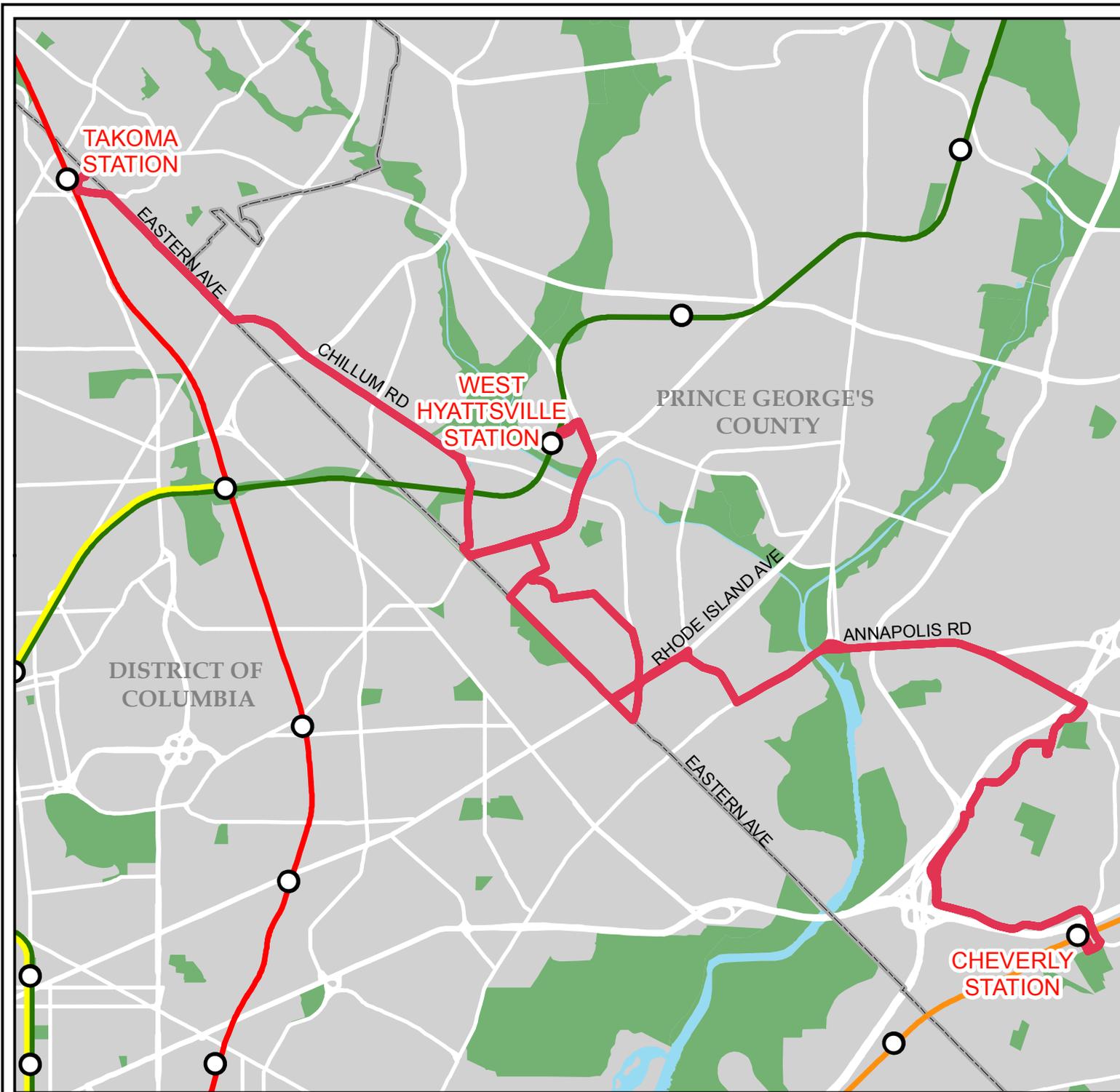
- El servicio de las rutas F1 y F2 estará disponible con frecuencias reducidas.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Rutas F1, F2	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	1,826	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	27.03%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$3.16	\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	31.3	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	2.5	1.3	Satisfactorio



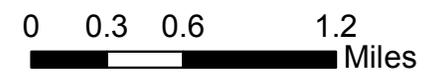
F1, F2

Chillum Road Line

Propuesta de la
reducción de la
frecuencia del servicio

Legend

-  Metrorail Stations
-  Routes F1, F2
-  Blue and Silver Lines
-  Green line
-  Green and Yellow Lines
-  Orange Line
-  Red Line
-  Roads



LÍNEA MARLOW HEIGHTS-TEMPLE HILLS: RUTAS H11, H12, H13

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,374,840
- Reducción anual estimada del subsidio: \$100,000

REDUCIR LA FRECUENCIA DEL SERVICIO

- Reducir la frecuencia de servicio de hora pico a un autobús cada 25 minutos.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

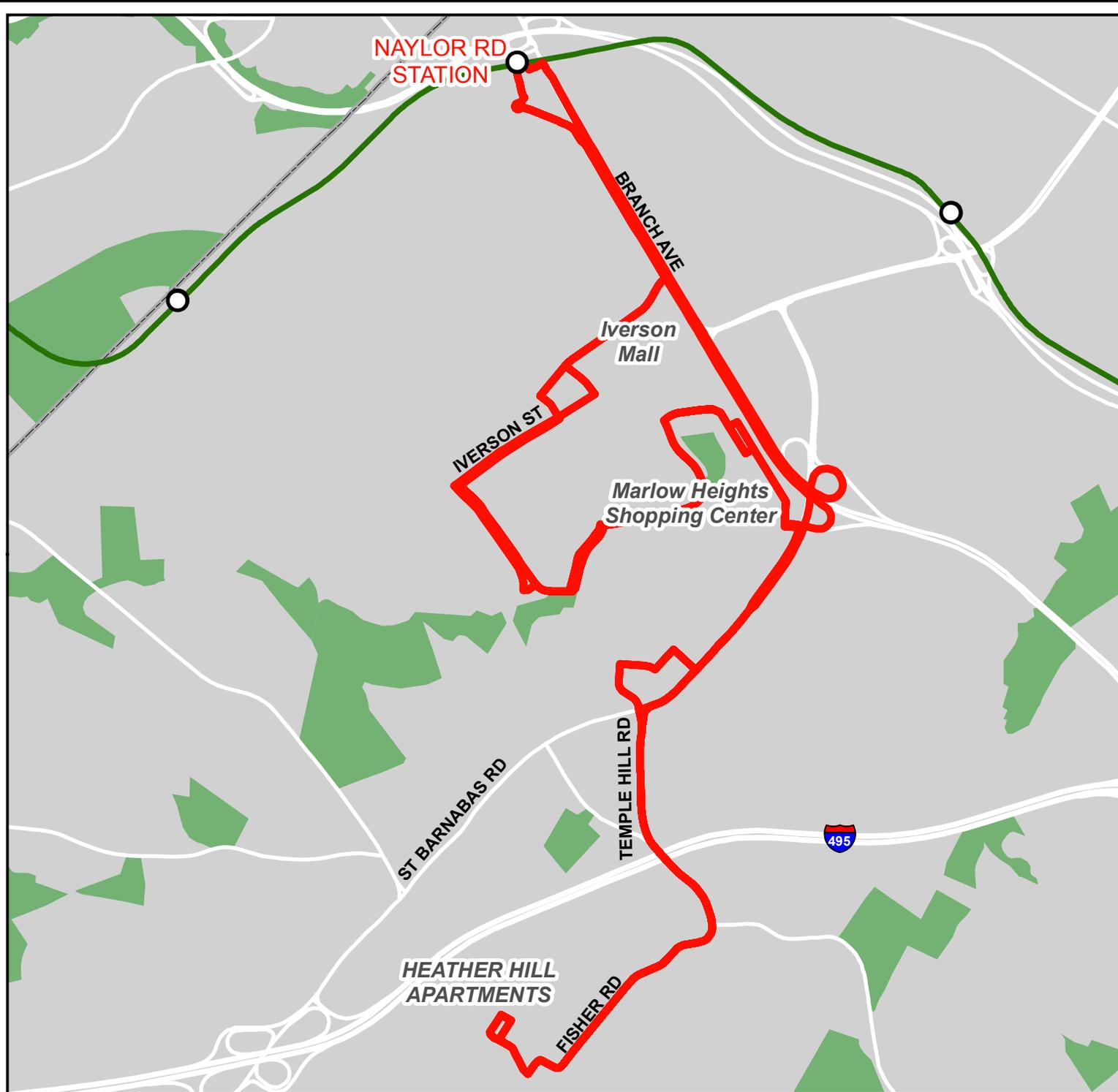
- El servicio de las rutas H11, H12 y H13 estará disponible con frecuencias reducidas.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Rutas H11, H12, H13	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	1,471	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	22.37%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$4.06	\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	16.6	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	2.7	1.3	Satisfactorio



H11, H12, H13

Marlow Heights-
Temple Hills Line

Propuesta de la
reducción de la
frecuencia del servicio

Legend

-  Metrorail Stations
-  Routes H11, H12, H13
-  Green line
-  Roads



0 0.3 0.6
Miles

LÍNEA BETHESDA-SILVER SPRING: RUTAS J1, J2, J3

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$4,814,456
- Reducción anual estimada del subsidio: \$267,000

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio en la ruta J1, lo que resulta en la ausencia del servicio en las paradas en Jones Mill Road y Jones Bridge Road; y en un servicio reducido en la estación de Metrorail Medical Center y en East-West Highway entre Jones Mill Road y la estación de Metrorail Silver Spring.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- Las rutas J2 y J3 de Metrobus en la estación de Metrorail Medical Center y junto a East-West Highway.
- La ruta L8 de Metrobus en Jones Bridge Road y Connecticut Avenue.
- La ruta Ride On 33 del Condado de Montgomery en Jones Bridge Road entre Connecticut Ave y la estación de Metrorail Medical Center.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.

MEDIDA DE RENDIMIENTO

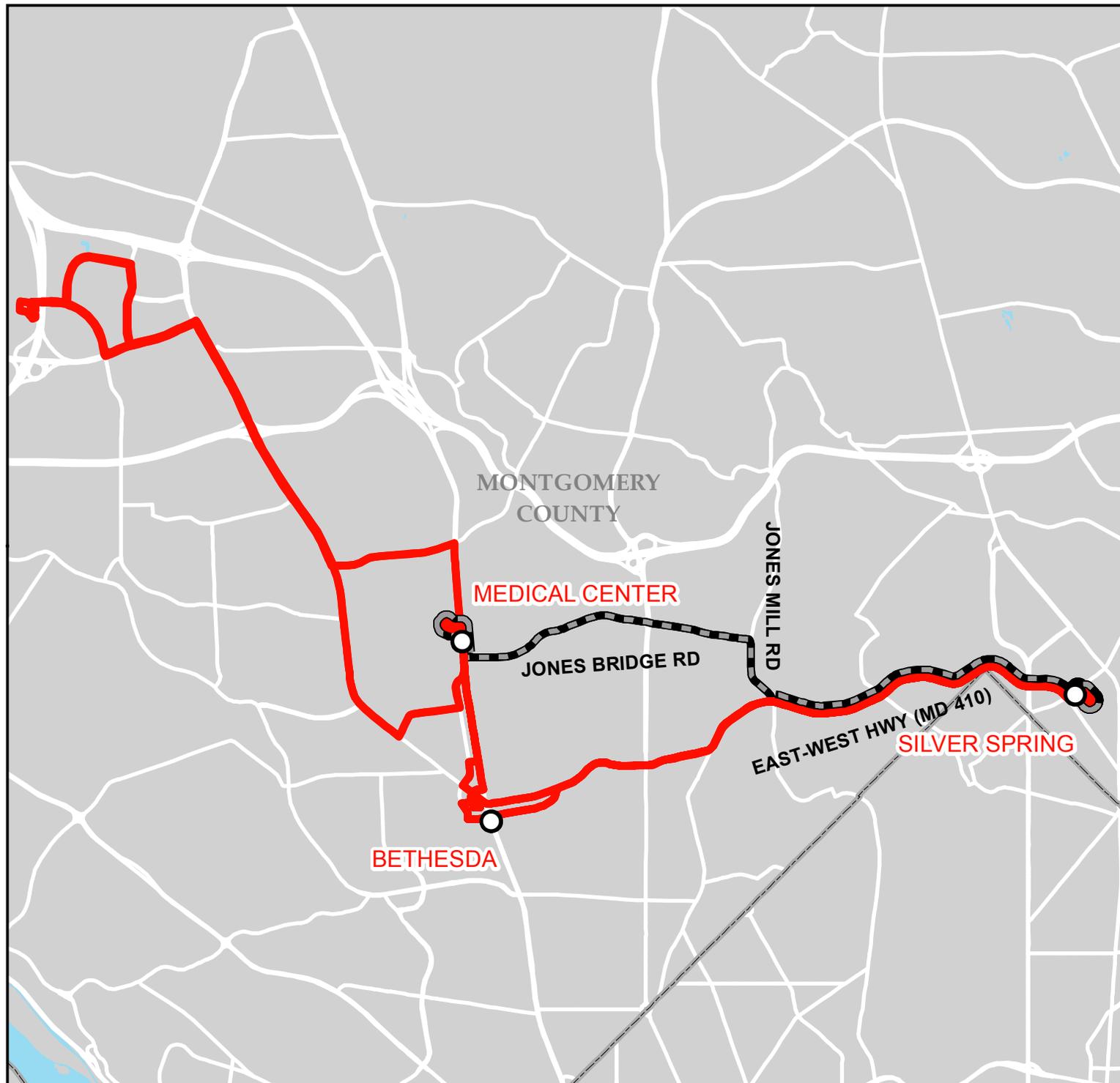
Medida de rendimiento	Rutas J1, J2, J3	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	6,112	> 432	Satisfactorio
Recuperación de costos	31.3%	>16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$2.57	<\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	31.0	>10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	3.3	>1.3	Satisfactorio

- El tramo de la ruta J1 exclusiva de Jones Mill Road y Jones Bridge Road cuenta con 3.54 embarques por ingreso de servicio de ruta según la información del contador automático de pasajeros durante el período del programa de agosto del año 2016 (21 de agosto a 18 de diciembre), lo que no cumple las normas de WMATA de 10.7 pasajeros por servicio de ruta.

J1, J2, J3

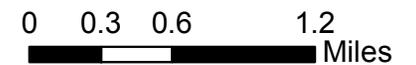
Bethesda - Silver Spring Line

Propuesta de la eliminación de la ruta



Legend

- Metrorail Stations
- Unaffected J2,3
- - - Proposed to be eliminated J1
- Roads



LÍNEA TWINBROOK-SILVER SPRING: RUTA J5

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$388,362
- Reducción anual estimada del subsidio: \$388,362

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar el servicio de la ruta J5.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- La ruta C4 de Metrobus y las rutas Ride On 10 y 44 del Condado de Montgomery desde la estación de Metrorail Twinbrook y a lo largo de Parklawn Drive.
- La ruta Ride On 38 del Condado de Montgomery a lo largo de Nicholson Lane.
- Línea roja de Metrorail entre las estaciones de Metrorail Grosvenor-Strathmore y Silver Spring

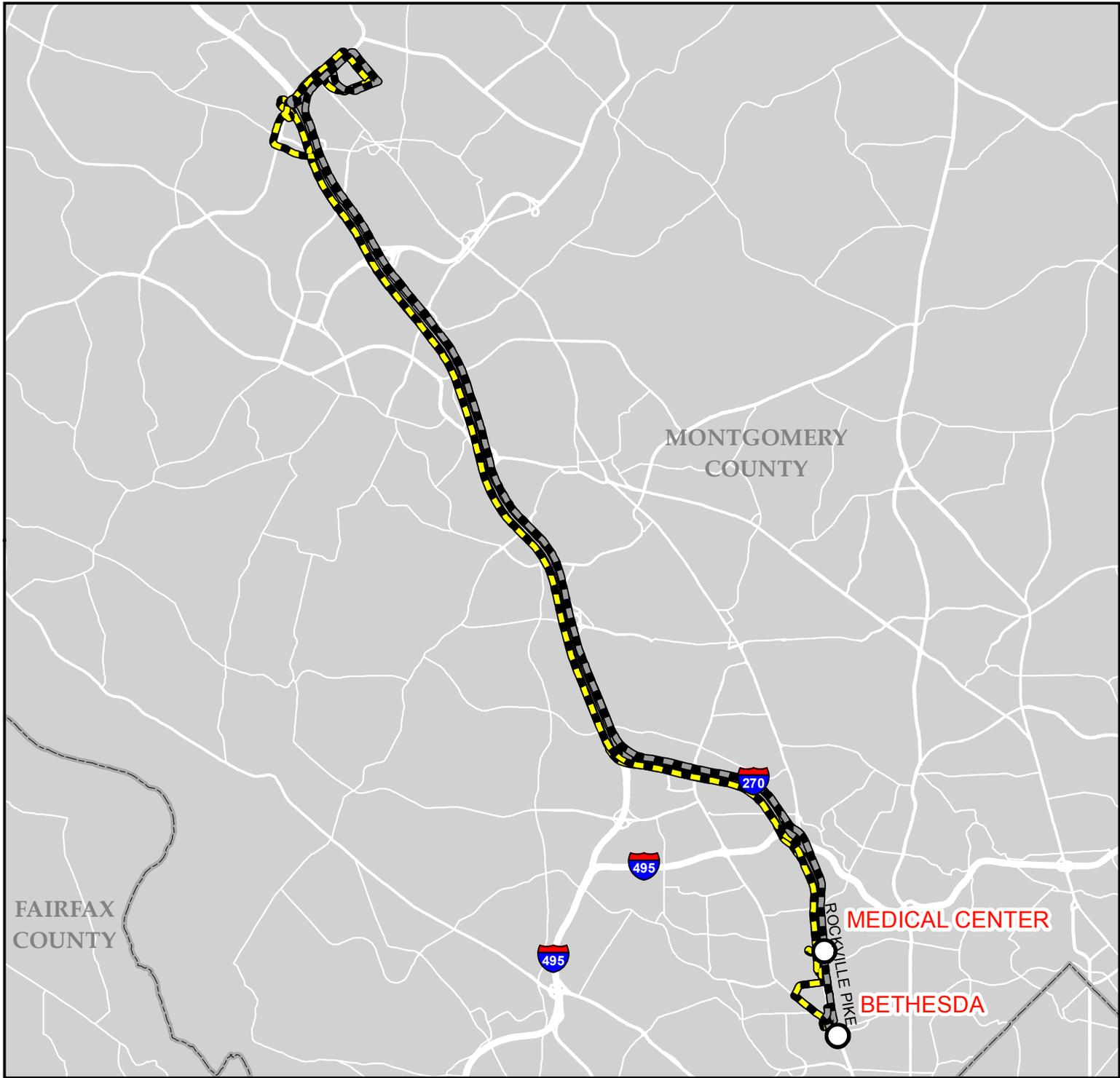
MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Los pasajeros de la ruta J5 han disminuido.
- Alto costo de fondos monetarios por usuarios.
- Metrobus, Metrorail, y Ride On ofrecerán servicios alternativos de autobús.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta J5	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	284	> 432	No satisfactorio
Recuperación de costos	17.7%	>16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$5.43	<\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	14.2	>10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.4	>1.3	Satisfactorio

- Disminuyó la cantidad de pasajeros de la ruta J5 en 27,000 (-27%) del total anual de pasajeros entre el año fiscal 2015 y el año fiscal 2016. La cantidad total de pasajeros del año fiscal 2016 fue de 74,352 en comparación con la cantidad total de pasajeros del año fiscal 2015, de 101,323.



J7,9

I-270 Express Line

Propuesta de la
eliminación de la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Proposed to be eliminated J7
-  Proposed to be eliminated J9
-  Roads



LÍNEA EXPRESA I-270: RUTAS J7, J9

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$412,000
- Reducción anual estimada del subsidio: \$412,000

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio de las rutas J7 y J9.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- La ruta Ride On 55 del Condado de Montgomery entre el Centro de Tránsito Lakeforest y la estación de Metrorail Shady Grove.
- La ruta Ride On 56 del Condado de Montgomery entre MD 124 Park & Ride, el Centro de Tránsito Lakeforest y la estación de Metrorail Rockville.
- La ruta Ride On 61 del Condado de Montgomery entre MD 124 Park & Ride, el Centro de Tránsito Lakeforest y la estación de Metrorail Shady Grove.

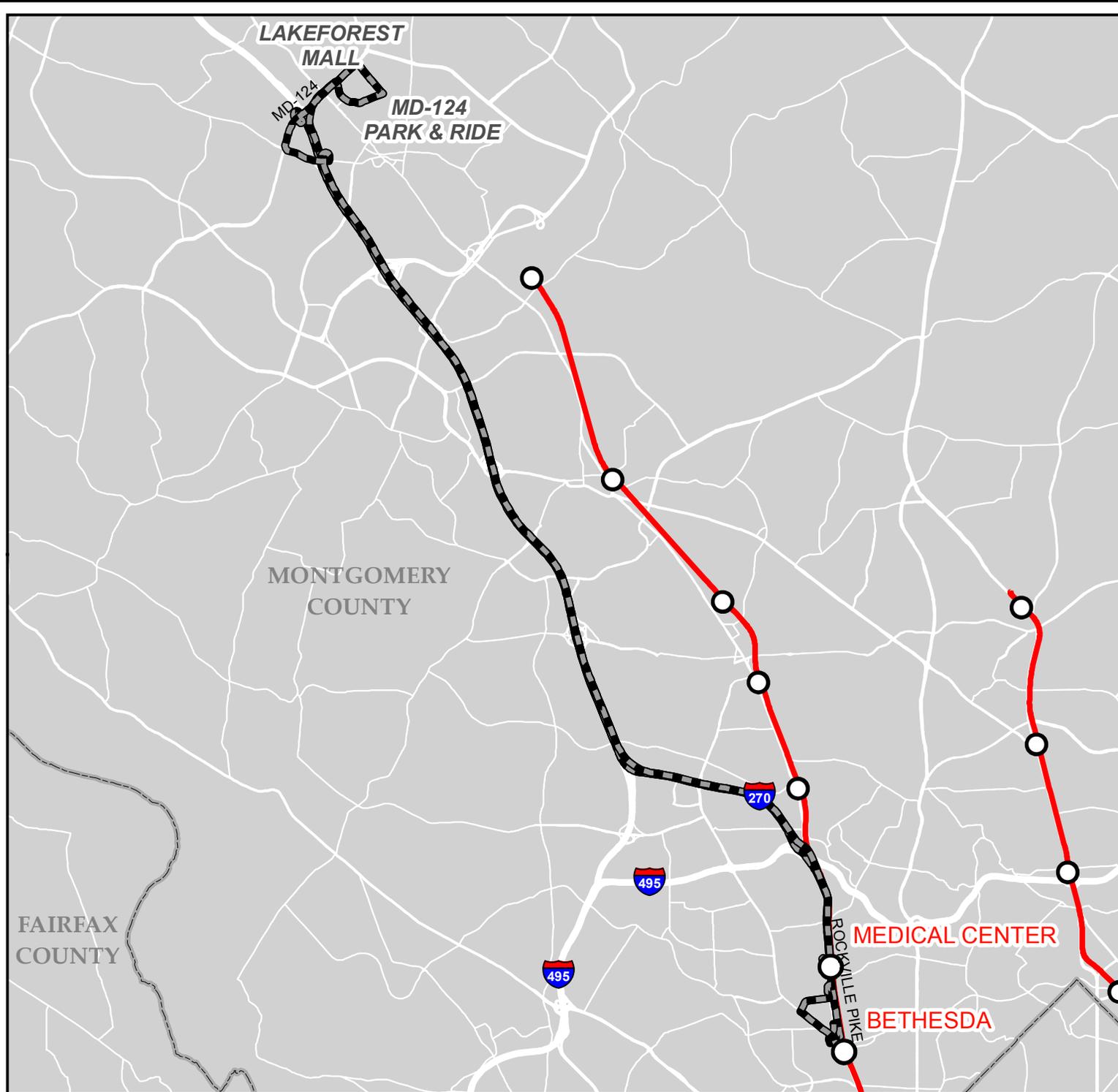
MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Los pasajeros de las rutas J7 y J9 han disminuido.
- Alto costo de fondos monetarios por usuarios.
- Metrorail y Ride On ofrecerán servicio de transporte alternativo.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Rutas J7, J9	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	326	> 432	No satisfactorio
Recuperación de costos	26.8%	>16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$8.73	<\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	9.9	>10.7	No satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	0.6	>1.3	No satisfactorio

- La cantidad total anual de pasajeros de las rutas J7 y J9 disminuyó en 12,300 (-13%) entre el año fiscal 2015 y el año fiscal 2016. La cantidad total de pasajeros del año fiscal 2016 fue de 85,657 en comparación con la cantidad total de pasajeros del año fiscal 2015 de 97,935.



J7,9

I-270 Express Line

Propuesta de la
eliminación de la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Proposed to be eliminated J7,9
-  Roads



LÍNEA OXON HILL-FORT WASHINGTON: RUTAS P17, P18, P19

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,977,655
- Reducción anual estimada del subsidio (Opción 1): \$1,977,655
- Reducción anual estimada del subsidio (Opción 2): \$450,000

REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO

Opción 1

- Eliminar el servicio de las rutas P17, P18 y P19.

Opción 2

- Eliminar el servicio al centro de DC (los viajes de la ruta P17 y P19 comenzarán y concluirán en la estación de Metrorail Southern Ave).
- Se cobrará una tarifa local en el servicio reestructurado.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

Opción 1

- No se proveerá ningún servicio alternativo de Metrobus al sur de Oxon Hill Road & MGM National Avenue, incluyendo hasta Fort Foote y Fort Washington.
- El servicio a la estación de Metrorail Southern Ave es proporcionado por Metrobus y TheBus del condado de Prince George en las paradas a lo largo de partes de Indian Head Highway y Oxon Hill Road.

Opción 2

- Se provee un servicio adicional al centro desde la estación de Metrorail Southern Ave.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.
- Subsidio alto por pasajero.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

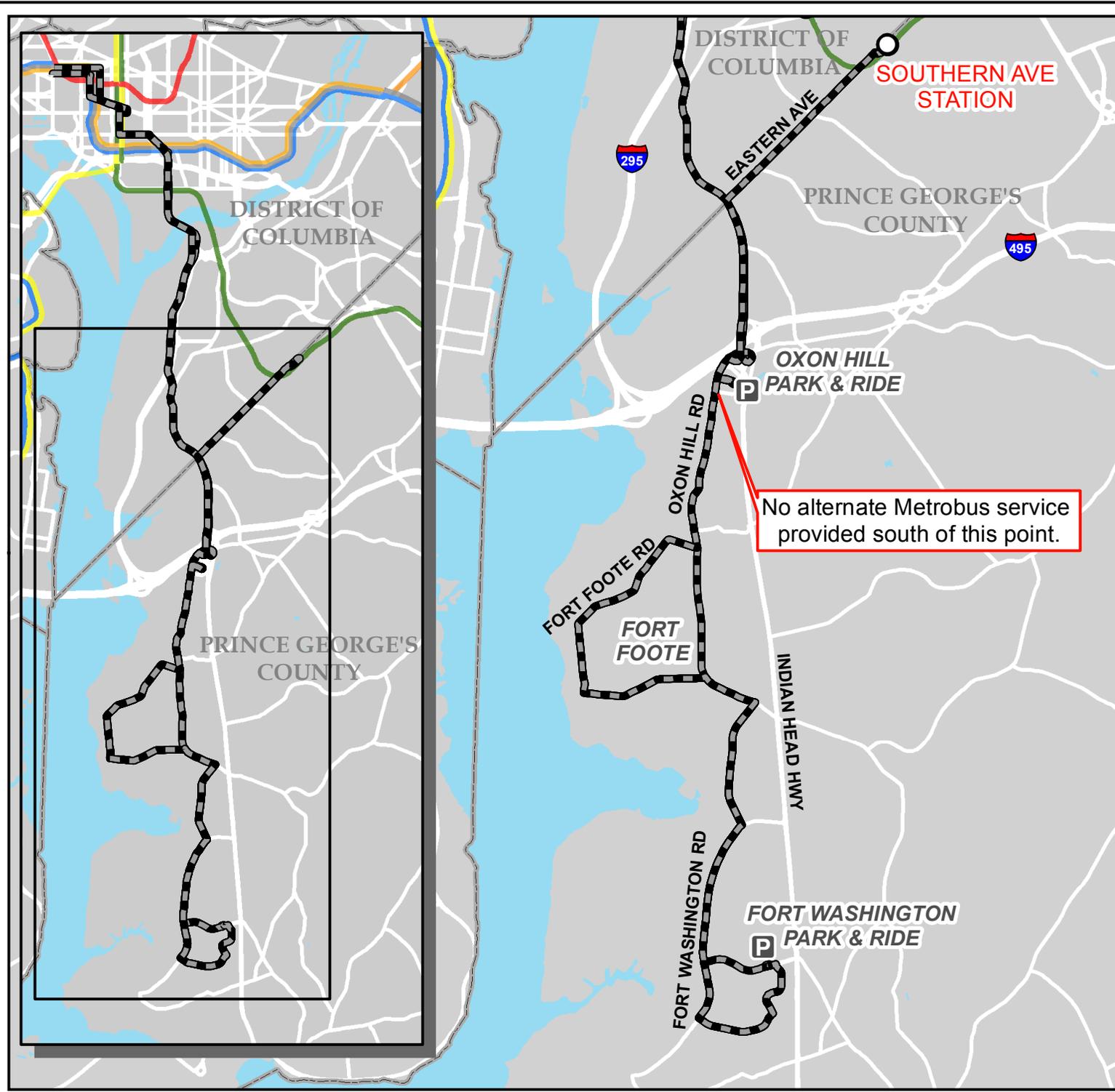
Medida de rendimiento	Rutas P17, P18, P19	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	1,167	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	32.33%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$6.68	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	21.3	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.3	1.3	Satisfactorio

- Las rutas P17, P18, y P19 operan con puntualidad aproximadamente un 58% de las veces.

P17, P18, P19

Oxon Hill-Fort Washington Line

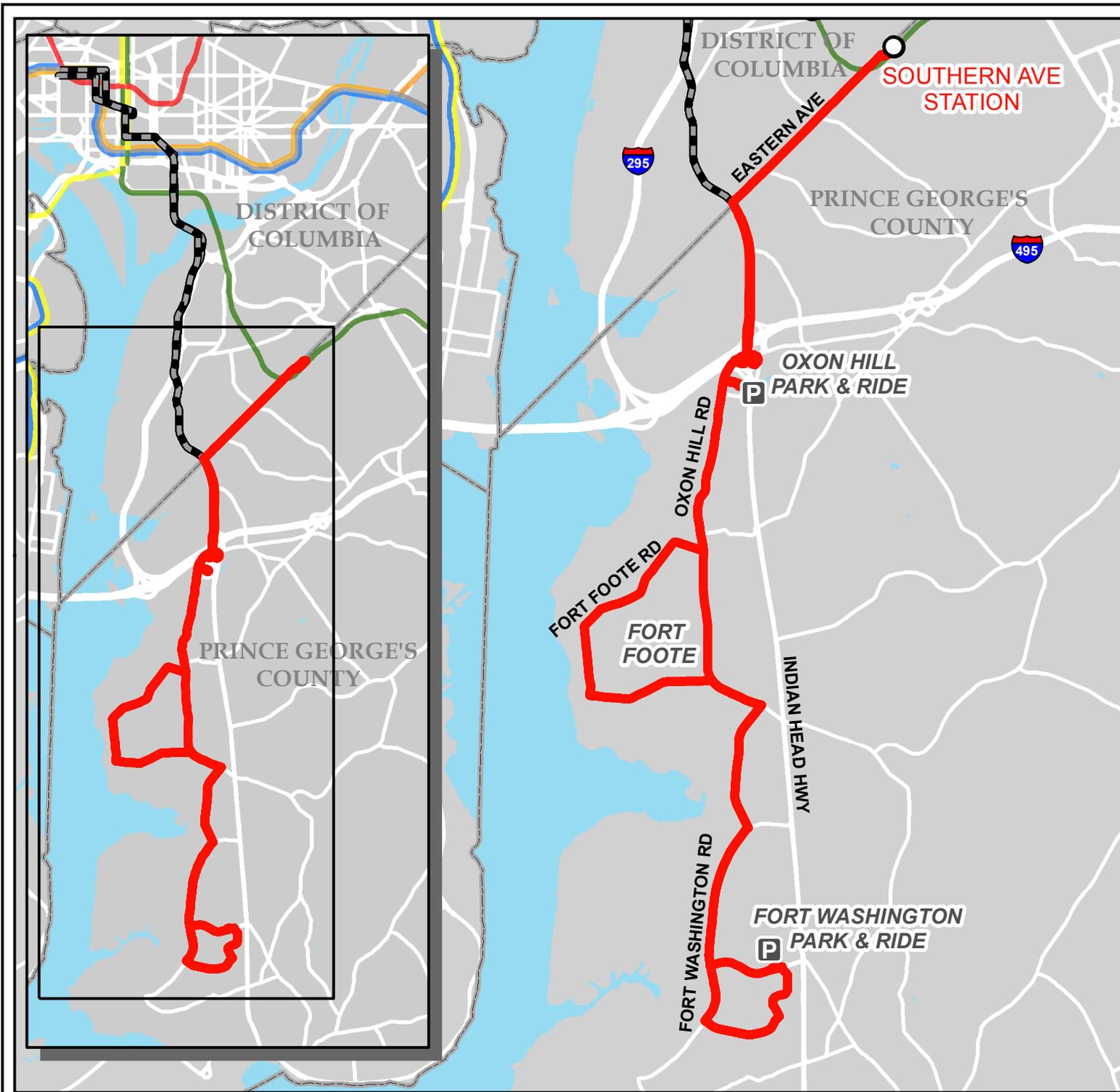
Opción 1:
Propuesta de la
eliminación de la ruta



Legend

-  Metrorail Stations
-  Proposed to be eliminated P17 P18 P19
-  Blue Line
-  Blue and Yellow Lines
-  Green line
-  Yellow Line
-  Roads





P17, P18, P19

Oxon Hill-Fort Washington Line

Opción 2:
Propuesta de la modificación de la ruta

Legend

- Metrorail Stations
- Unaffected P17 P18 P19
- Proposed to be eliminated P17 P18 P19
- Blue Line
- Blue and Yellow Lines
- Green line
- Yellow Line
- Roads



LÍNEA RIVER ROAD: RUTA T2

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,816,209
- Reducción anual estimada del subsidio: \$188,000

REDUCIR LA FRECUENCIA DEL SERVICIO

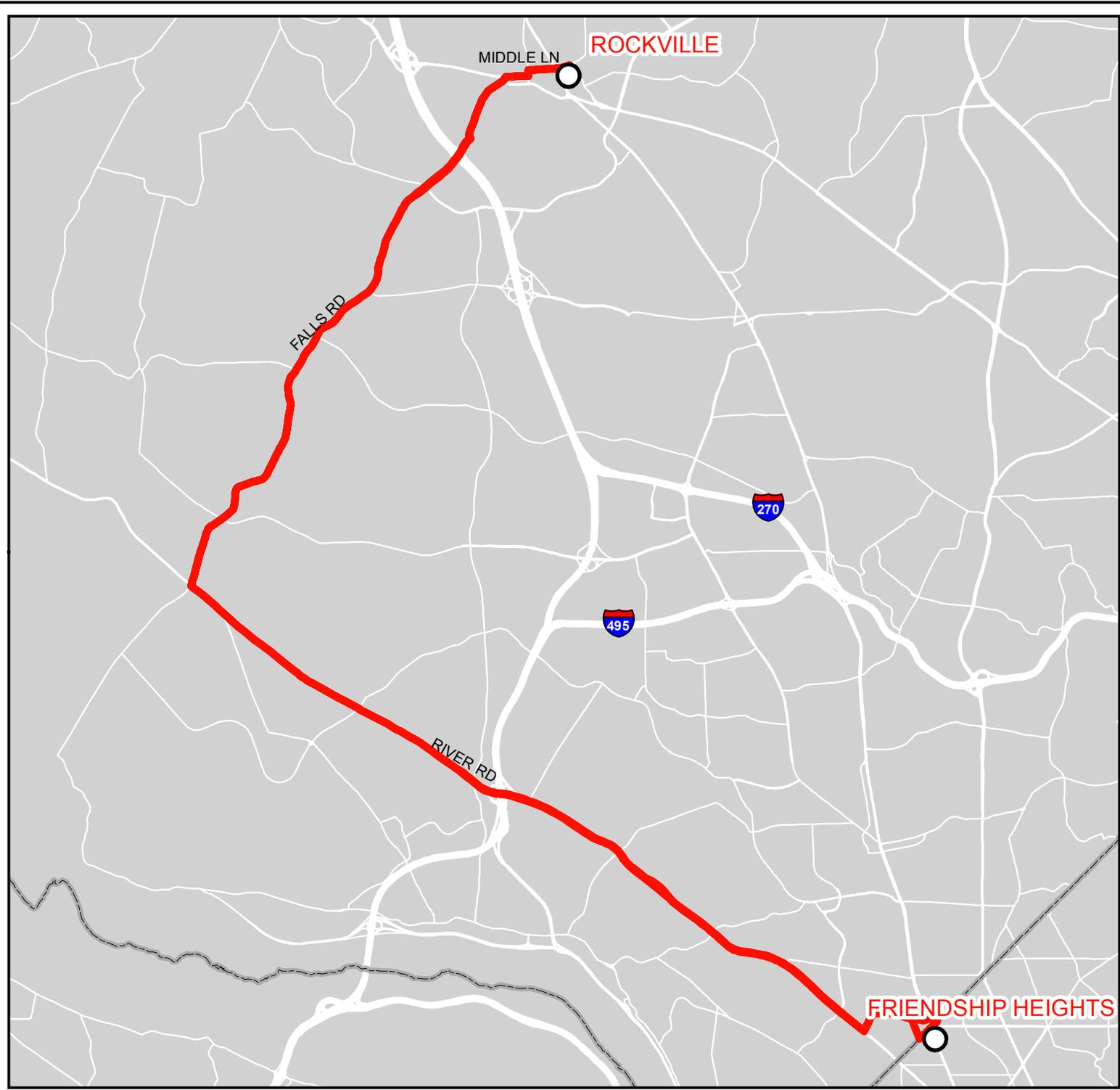
- La frecuencia en hora pico en la ruta T2 se reducirá a cada 30 minutos para mejorar la confiabilidad.

MOTIVOS DEL CAMBIO

- Ahorro de costos para mejorar la fiabilidad del servicio.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta T2	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	1,654	> 432	Satisfactorio
Recuperación de costos	21.4%	>16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$4.30	<\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	20.4	>10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.4	>1.3	Satisfactorio



T2

River Road Line

Propuesta de las mejoras para la fiabilidad del servicio

Legend

-  Metrorail Stations
-  T2
-  Roads



LÍNEA RHODE ISLAND AVENUE-NEW CARROLLTON: RUTA T14

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,339,502
- Reducción anual estimada del subsidio: \$100,000

REDUCIR LA FRECUENCIA DEL SERVICIO

- Reducir la frecuencia de servicio de hora pico a un autobús cada 30 minutos.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

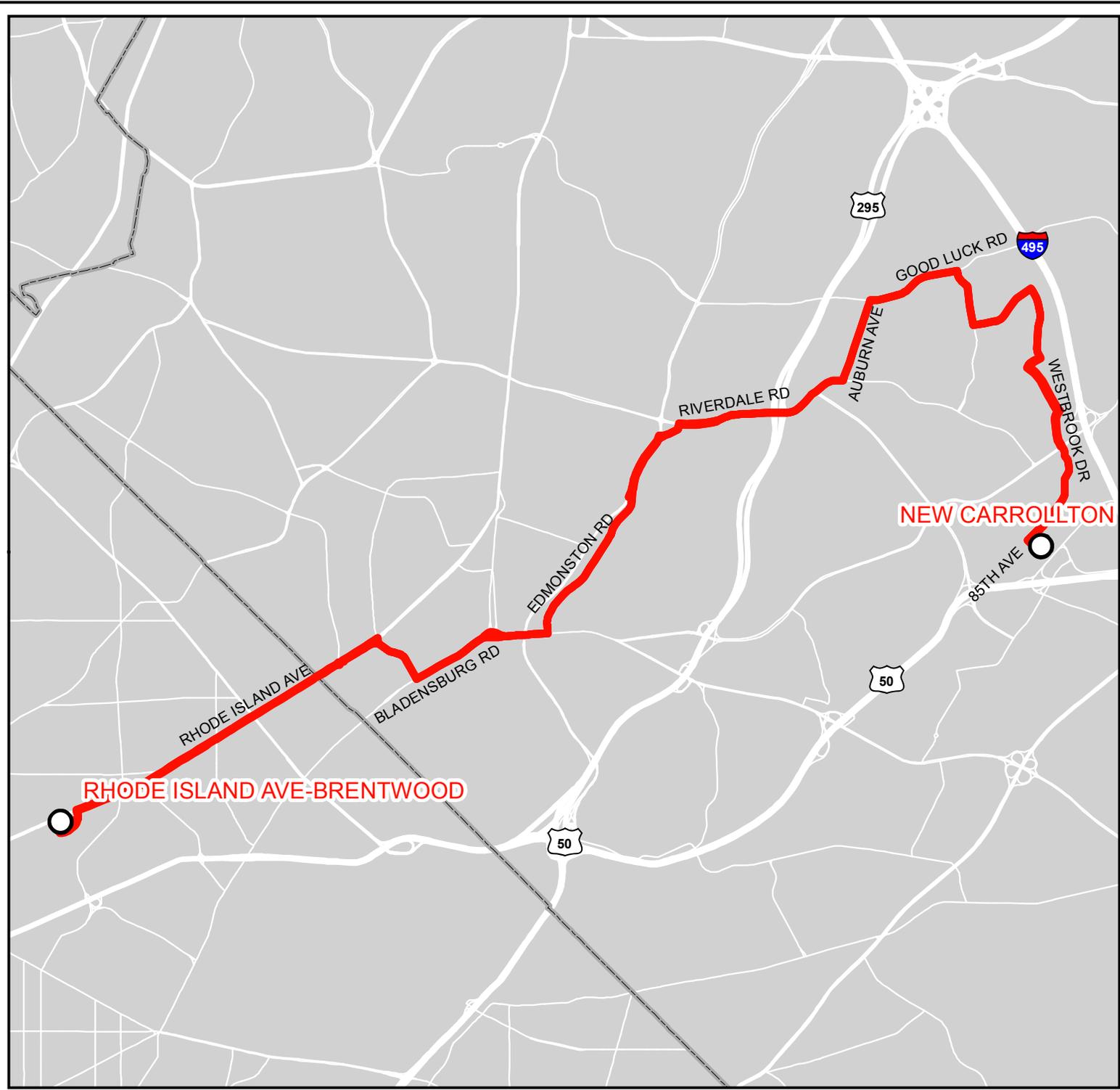
- El servicio de la ruta T14 estará disponible con una frecuencia reducida.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir costos.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta T14	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	1,949	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	33.01%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$2.37	\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	32.7	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	3.1	1.3	Satisfactorio



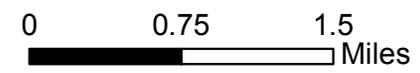
T14

**Rhode Island Ave-
New Carrollton Line**

Propuesta de la
reducción de la
frecuencia del servicio

Legend

-  Metrorail Stations
-  T14
-  Roads



LÍNEA BOCK ROAD: RUTAS W13, W14

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,133,613
- Reducción anual estimada del subsidio (Opción 1): \$1,133,613
- Reducción anual estimada del subsidio (Opción 2): \$250,000

REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO/ELIMINACIÓN DE RUTA

Opción 1

- Eliminar el servicio de las rutas W13 y W14.

Opción 2

- Eliminar el servicio al centro de DC (el recorrido de la ruta W13 comenzará y concluirá en la estación de Metrorail Southern Ave).
- Opción para extender algunos viajes en hora pico desde Fort Washington Forest hasta la zona Park & Ride de Accokeek. (Esto reemplazaría parte del servicio de la ruta W19 de Metrobus si se aprueba la propuesta de eliminar el servicio de la ruta W19. Para obtener más información, consulte la página del archivo de la ruta W19.)
- Se cobrará una tarifa local en el servicio reestructurado.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

Opción 1

- No se proporciona ningún servicio alternativo al sur de Bock Road & St. Barnabas Road, lo que incluye hasta Friendly y Fort Washington Forest.
- El servicio hasta Southern Ave Metrorail Station es proporcionado por Metrobus y TheBus del condado de Prince George en las paradas sobre Indian Head Highway.

Opción 2

- Se provee un servicio adicional al centro desde la estación de Metrorail Southern Ave.

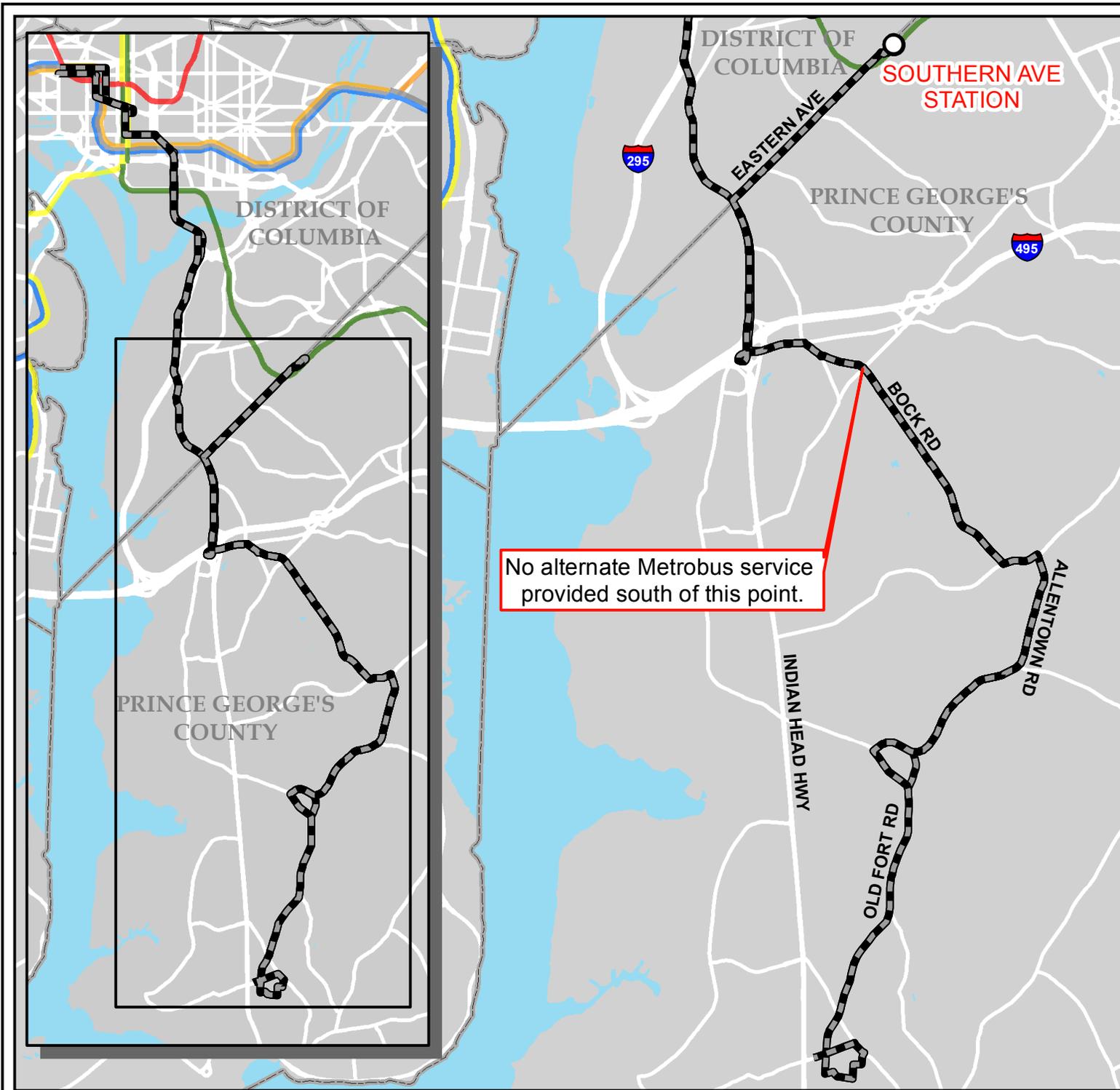
MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Subsidio alto por pasajero.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Rutas W13, W14	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	658	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	32.04%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$6.77	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	19.2	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.3	1.3	Satisfactorio

- Las rutas W13 y W14 operan con puntualidad aproximadamente el 63% de las veces.



W13, W14

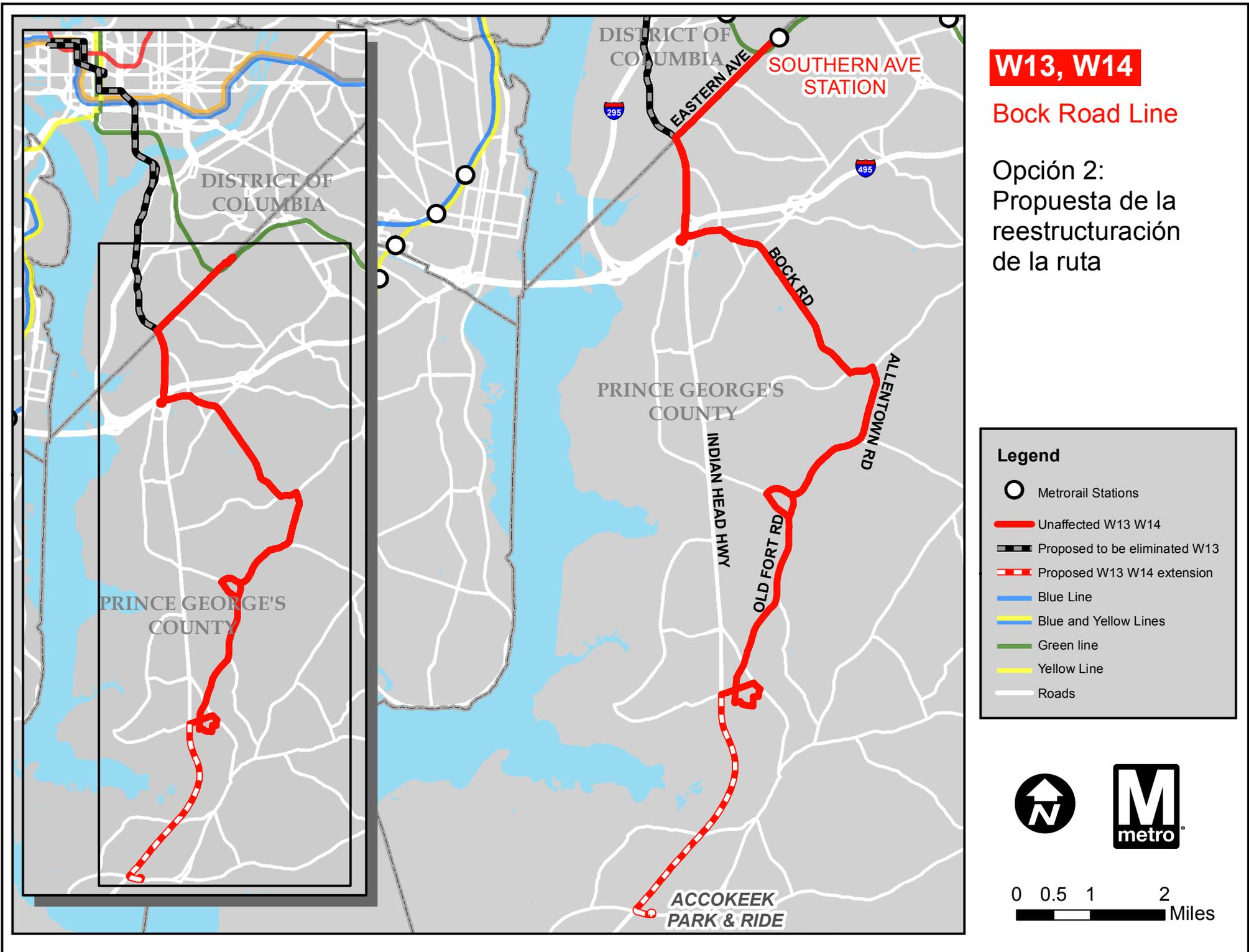
Bock Road Line

Opción 1:
Propuesta de la
eliminación de la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Proposed to be eliminated routes W13, W14
-  Blue Line
-  Blue and Yellow Lines
-  Green line
-  Yellow Line
-  Roads





LÍNEA EXPRESA INDIAN HEAD: RUTA W19

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$974,110
- Reducción anual estimada del subsidio (Opción 1): \$974,110

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

Opción 1

- Eliminar todo servicio de la ruta W19.

Opción 2

- Una opción para la línea Bock Road (rutas W13 y W14 de Metrobus) es reestructurar el servicio para que concluya en la estación de Metrorail Southern Ave en el extremo norte de la línea y extender algunos viajes en hora pico desde Fort Washington Forest hasta Accokeek Park & Ride. Para obtener más información, consulte la página del expediente de Bock Road Line.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

Opción 1

- En Accokeek Park & Ride: se encuentra disponible el servicio a Downtown DC en las rutas MTA 640, 650.
- En las paradas de Indian Head Highway (MD 210) y Southern Avenue en Oxon Hill: se encuentra disponible el servicio local en múltiples rutas de Metrobus.
- En las paradas en el condado de Charles (incluido Bryans Road Park & Ride y el Naval Surface Warfare Center): no se encuentra disponible ningún servicio alterno.

Opción 2

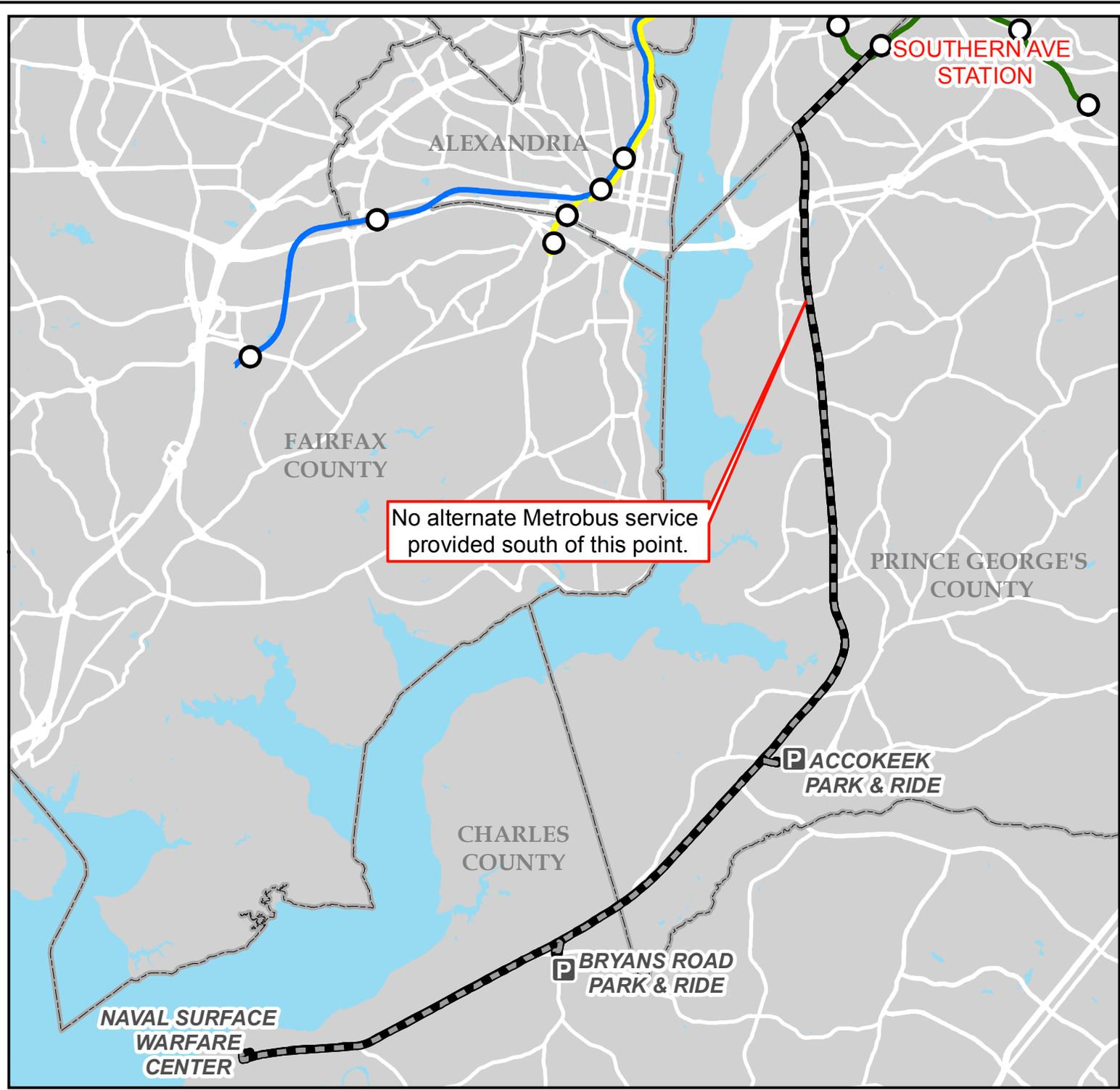
- En Accokeek Park & Ride: el servicio a Downtown DC se encuentra disponible en las rutas MTA 640 y 650; el servicio a la estación de Metrorail Southern Ave se encuentra disponible en la ruta W14 de Metrobus.
- En las paradas de Indian Head Highway (MD 210) y Southern Avenue en Oxon Hill: se encuentra disponible el servicio local en múltiples rutas de Metrobus.
- En las paradas en el condado de Charles (incluido Bryans Road Park & Ride y el Naval Surface Warfare Center): no se encuentra disponible ningún servicio alterno.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Baja cantidad de pasajeros y alto costo de fondos monetarios por usuarios.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta W19	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	311	432	No satisfactorio
Recuperación de costos	20.54%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$12.34	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	11.4	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	0.5	1.3	No satisfactorio



W19

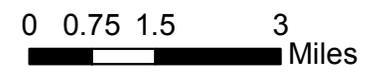
Indian Head Express Line

Propuesta de la eliminación de la ruta

No alternate Metrobus service provided south of this point.

Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated W19
- Blue Line
- Blue and Yellow Lines
- Green line
- Yellow Line
- Roads



LÍNEA EXPRESA LAUREL-BURTONSVILLE: RUTA Z7

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$787,707
- Reducción anual estimada del subsidio (Opción 1): \$218,000
- Reducción anual estimada del subsidio (Opción 2): \$97,000

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

Opción 1

- Eliminar el servicio de la ruta Z7 entre South Laurel Park & Ride y Burtonsville Crossing Park & Ride.

Opción 2

- Reducir la frecuencia de la ruta Z7 para operar servicios de la ruta cada 35 minutos, eliminar tres viajes diarios y reducir las horas de servicio para que finalice a las 7:30 p.m.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

Opción 1

- Las rutas de Metrobus 89 y 89M a lo largo de Cherry Lane entre Van Dusen Road y Baltimore Avenue (US 1).
- Las rutas de Metrobus 87 y 89M en South Laurel Park & Ride.

Opción 2

- El servicio de la ruta Z7 se encuentra disponible con una frecuencia y horas reducidas.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir costos
- Alto costo de fondos monetarios por usuarios.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta Z7	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	618	> 432	Satisfactorio
Recuperación de costos	17.6%	>16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$5.05	<\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	29.4	>10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	0.5	>1.3	No satisfactorio

- El segmento propuesto de la Opción 1 para dejar de proveer el servicio cuenta con 7.03 embarques por viaje según la información del contador automático de pasajeros de WMATA, por lo que no cumple con norma de WMATA de > 10.7 pasajeros por ingresos por servicios de la ruta.

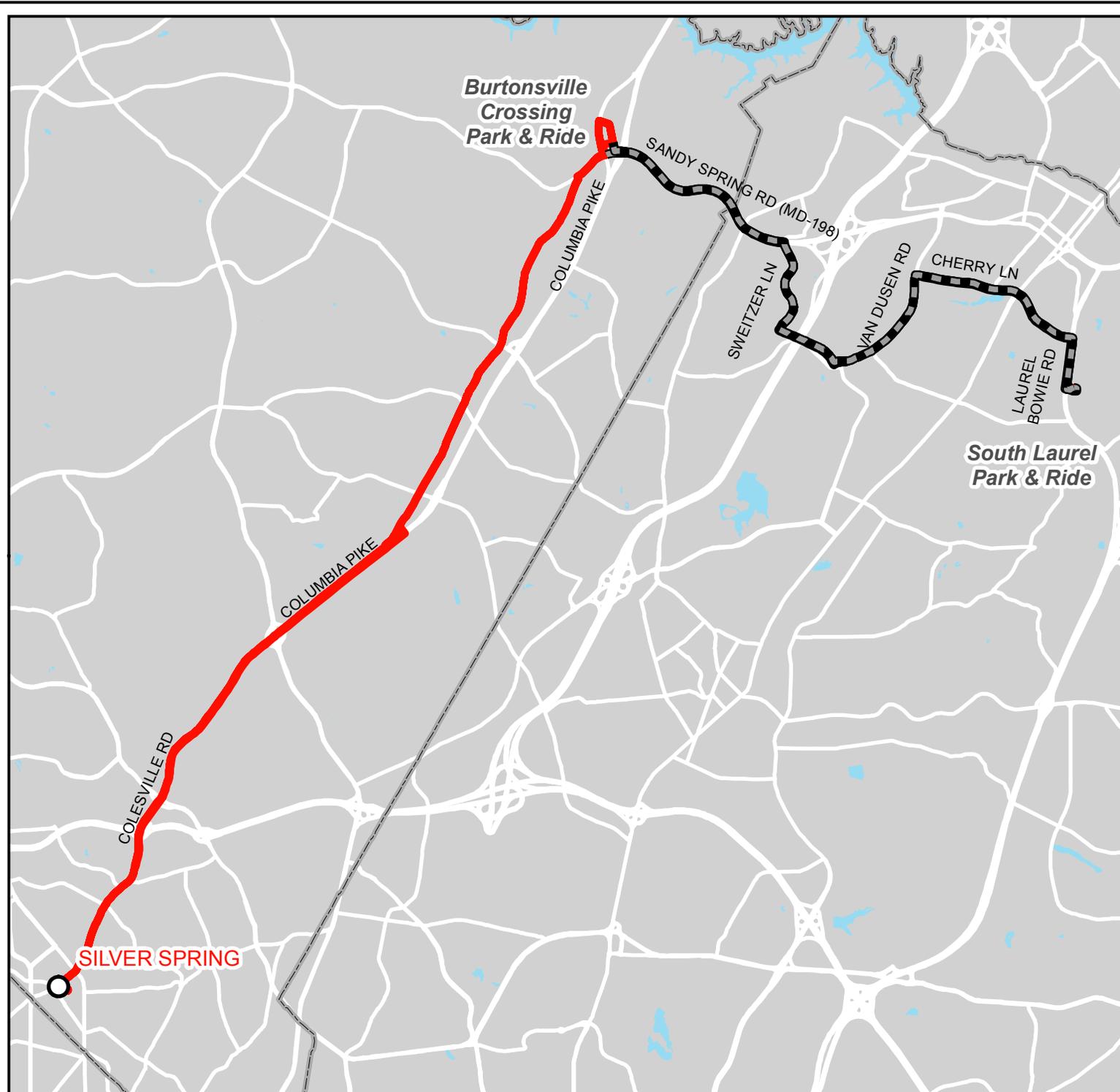
Z7

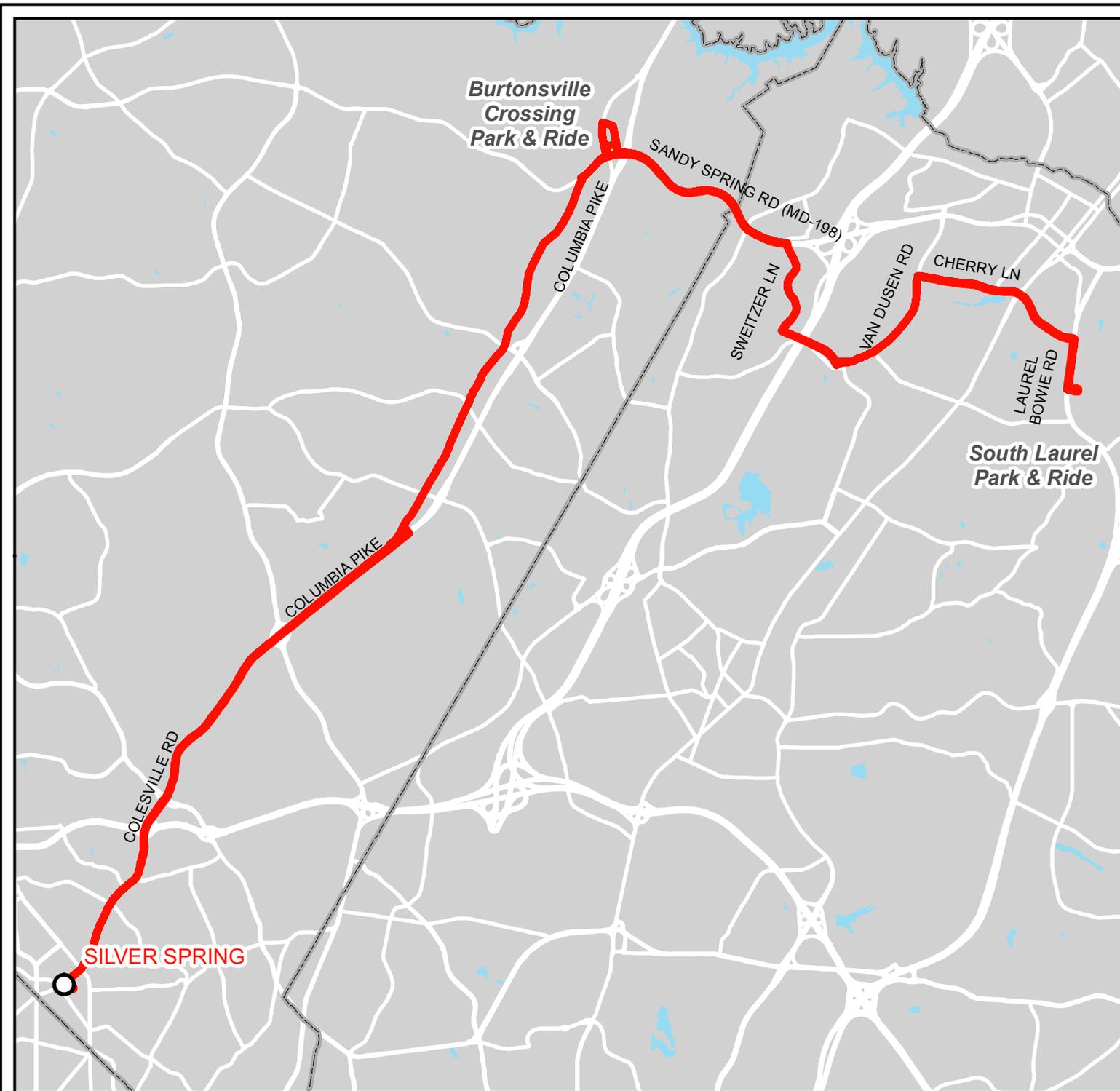
Laurel-Burtonsville Express Line

Opción 1:
Propuesta de la
modificación de
la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Proposed to be eliminated Z7
-  Unaffected Z7
-  Roads





Z7

Laurel-Burtonsville Express Line

Opción 2:
Propuesta de las mejoras para la fiabilidad del servicio

Legend

-  Metrorail Stations
-  Z7
-  Roads



LÍNEA EXPRESA BURTONSVILLE-GREENCASTLE: RUTA Z11

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,079,380
- Reducción anual estimada del subsidio: \$38,000

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar el servicio de la ruta Z11 entre Burtonsville Crossing Park & Ride y Greencastle Park & Ride. La frecuencia del servicio entre Greencastle Park & Ride y 1400 Castle Boulevard se reducirá para funcionar aproximadamente cada 20 minutos.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- La ruta 27 de Metrobus desde Burtonsville Crossing Park & Ride.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

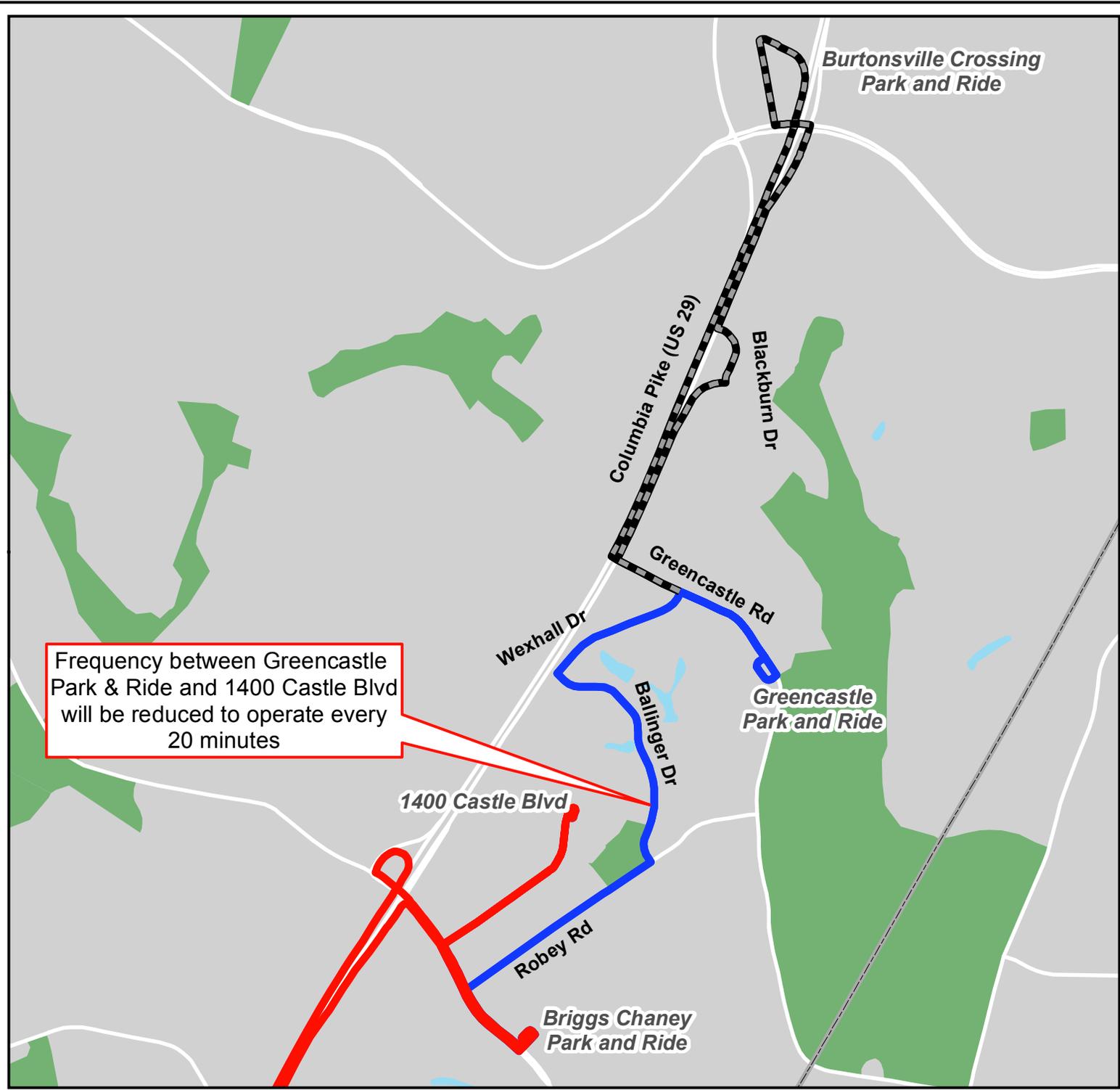
- Comparado con el resto de la línea, la cantidad de pasajeros existente para los segmentos que dejan de proveer el servicio o se reducen es relativamente baja.

MEDIDA DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta Z11	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	903	> 432	Satisfactorio
Recuperación de costos	19.2%	>16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$4.74	<\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	25.8	>10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	0.6	>1.3	No satisfactorio

- El segmento de la ruta Z11 propuesto para la eliminación alcanza un total de 2 embarques en dirección norte (0.15 por servicio de la ruta) y 32 embarques en dirección sur (2.65 por servicio de la ruta) de acuerdo con la información del contador automático de pasajeros, y ambas cifras se encuentran por debajo de la norma de WMATA del 10.7. El segmento propuesto para la eliminación tiene un total de 49 descensos en dirección norte (3.03 por servicio de la ruta) y 2 descensos en dirección sur (0.15) de acuerdo con la información del contador automático de pasajeros, y ambas cifras se encuentran por debajo de la norma de WMATA del 10.7.
- El segmento de la ruta Z11 propuesto para reducción de la frecuencia tiene un total de 18 embarques en dirección norte (1.13 por viaje) y 178 embarques en dirección sur (9.37) de acuerdo con la información del contador automático de pasajeros, y ambas cifras se encuentran por debajo de la norma de WMATA del 10.7. El segmento

propuesto para reducción de la frecuencia tiene un total de 83 descensos en dirección norte (5.17 por viaje) y 9 descensos en dirección sur (0.46 por viaje) de acuerdo con la información del contador automático de pasajeros automático, y ambas cifras se encuentran por debajo de la norma de WMATA del 10.7.



Frequency between Greencastle Park & Ride and 1400 Castle Blvd will be reduced to operate every 20 minutes

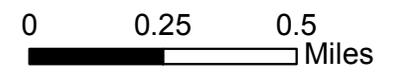
Z11

Greencastle - Burtonsville Express Line

Propuesta de las modificaciones de la frecuencia del servicio

Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated Z11
- Z11
- Unaffected Z11
- Roads



VIRGINIA

Cambios propuestos al servicio de Metrobus

LÍNEA FAIR OAKS-FAIRFAX BOULEVARD – RUTA 1C

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$2,107,000
- Reducción anual estimada del subsidio: \$2,107,000

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio de la ruta 1C.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- La ruta 1A de Metrobus proporciona servicio alternativo a lo largo de Arlington Boulevard (US 50) entre Gallows Road y Nutley Street.
- CUE de la ciudad de Fairfax proporciona servicio alternativo a lo largo del Arlington Boulevard (US 50) entre Nutley Street y Warwick Avenue, y entre Main Street (VA 236) y Jermantown Road.
- Las rutas 605, 621, 623 y 630 de Fairfax Connector proporcionan servicio alternativo a lo largo de algunos tramos del Government Center Parkway, Monument Drive y Fair Lakes Parkway.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.
- Alto costo de fondos monetarios por usuario.

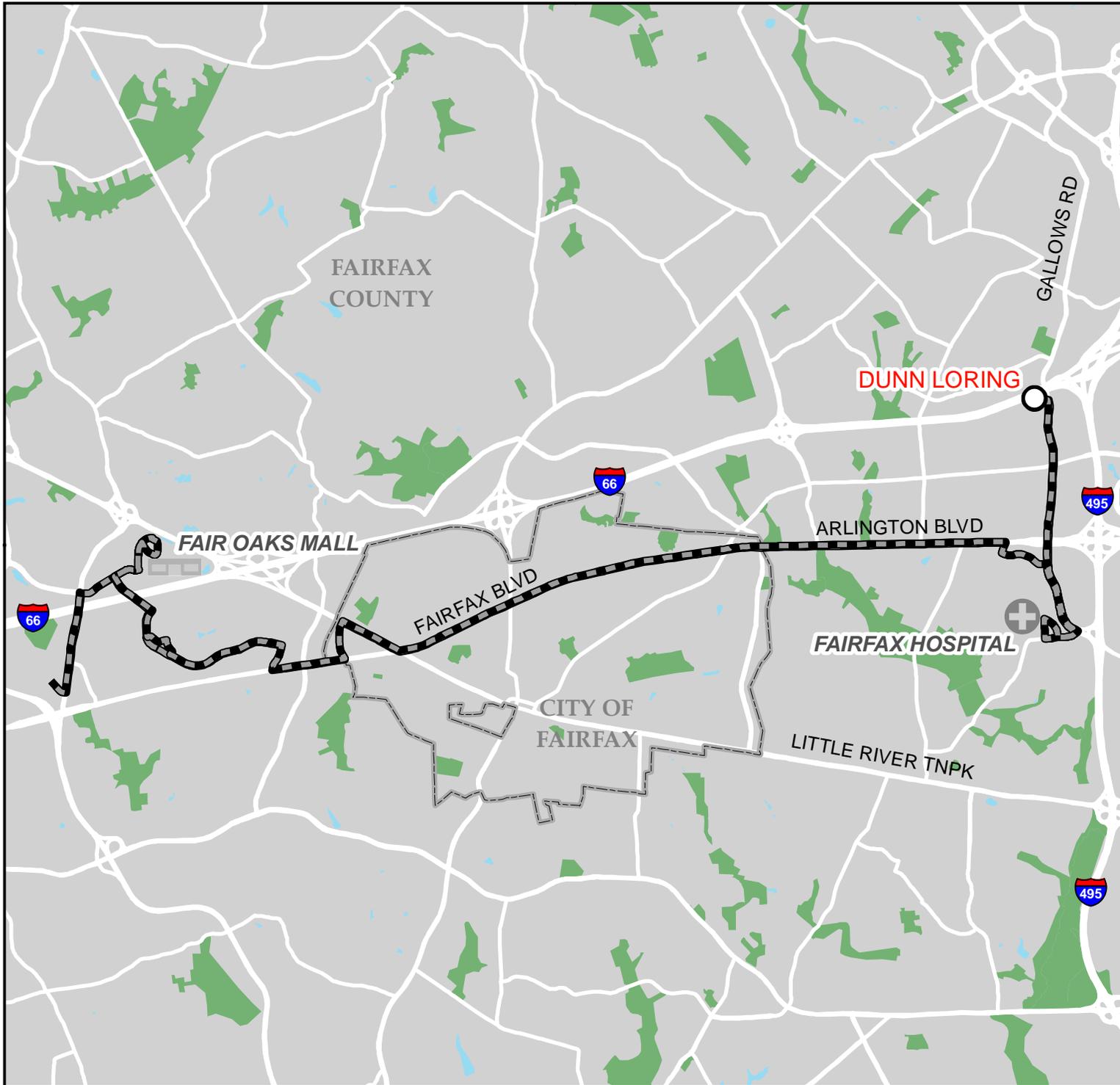
MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta 1C	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	973	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	15.12%	16.6%	No satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$6.57	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	18.5	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.3	1.3	Satisfactorio

1C

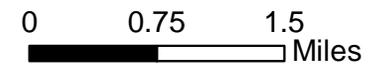
**Fair Oaks-
Fairfax Boulevard Line**

Propuesta de la
eliminación de la ruta



Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated 1C
- Roads



LINEA FAIR OAKS-JERMANTOWN ROAD – RUTA 2B

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,668,943
- Reducción anual estimada del subsidio: \$1,668,943

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio de la ruta 2B.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- La ruta 466 de Fairfax Connector y el CUE de la ciudad de Fairfax proporcionan servicio alternativo a lo largo de los tramos de Blake Lane y Jermantown Road.
- Las rutas 605, 621, 623 y 630 de Fairfax Connector proporcionan servicio alternativo a lo largo de los tramos de Government Center Parkway, Monument Drive y Fair Lakes Parkway.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

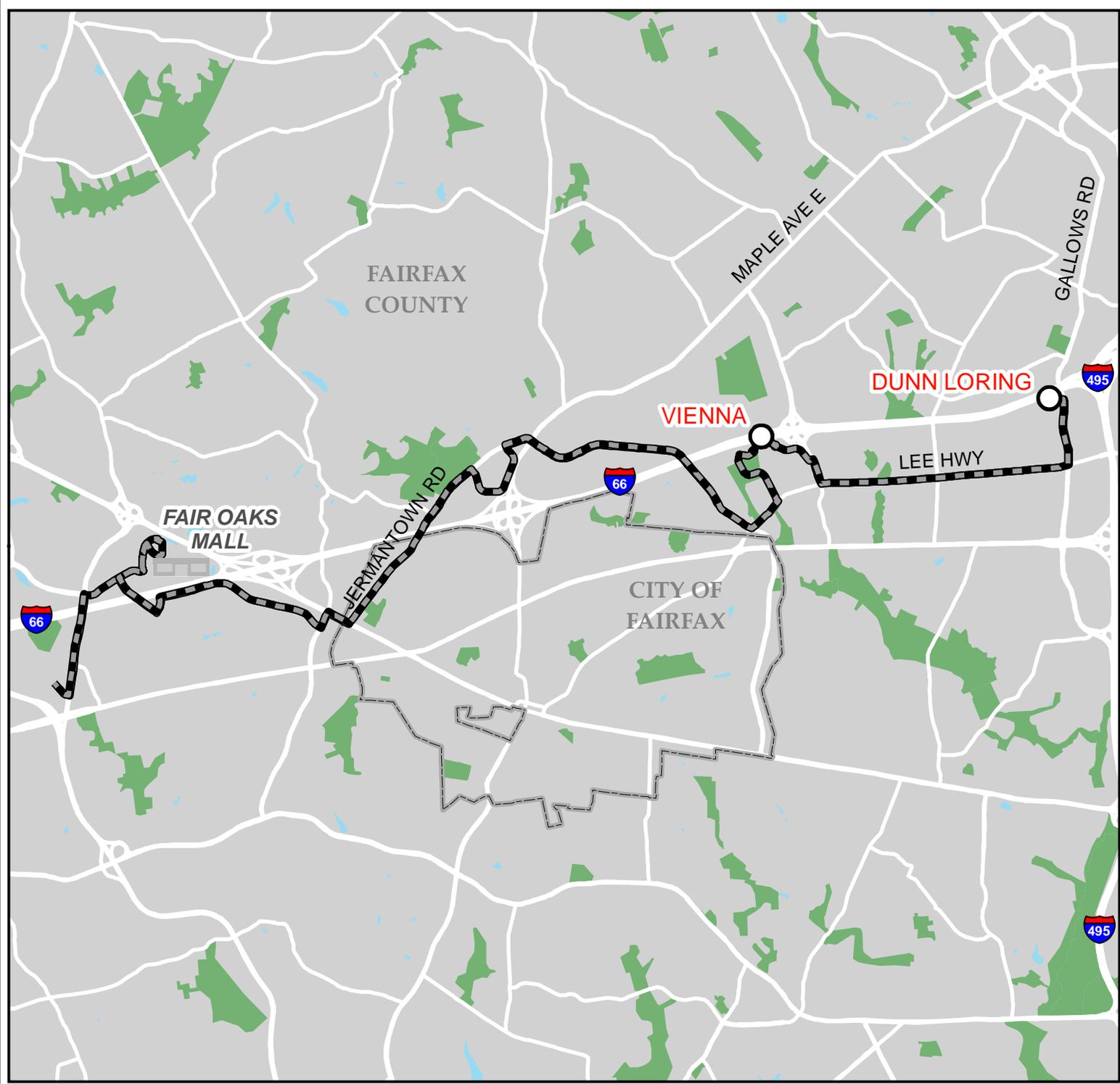
- Reducir el costo.
- Alto costo de fondos monetarios por usuario.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta 2B	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	916	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	15.30%	16.6%	No satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$6.48	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	18.0	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.3	1.3	Satisfactorio

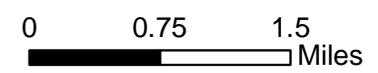
2B
Fair Oaks-
Jermantown Road Line

Propuesta de la
eliminación de la ruta



Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated 2B
- Roads



LÍNEA TYSONS CORNER-DUNN LORING – RUTA 2T

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,421,585
- Reducción anual estimada del subsidio: \$1,421,585

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio de la ruta 2T.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

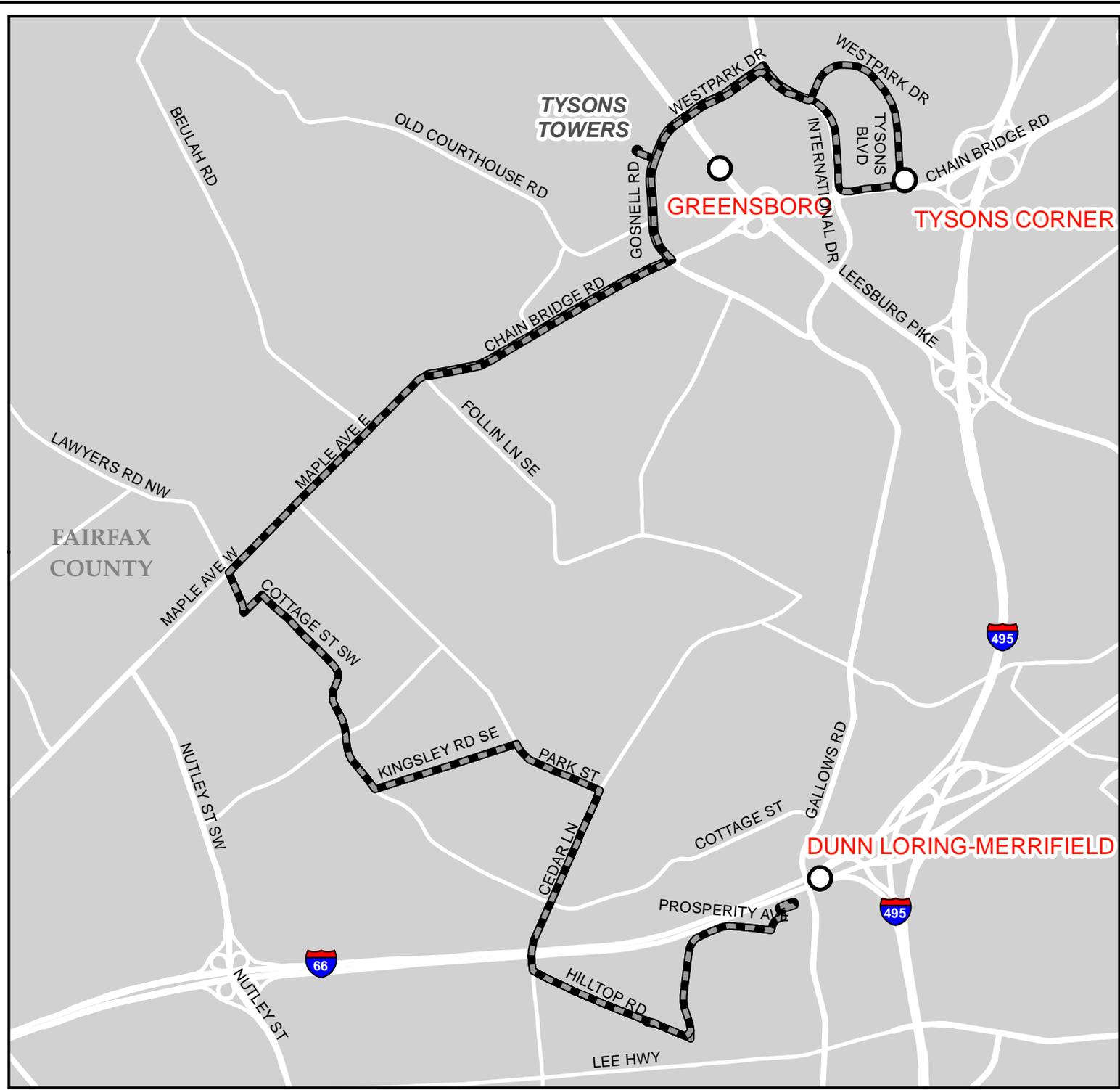
- Las rutas 461, 462 y 463 de Fairfax Connector proporcionan servicio alternativo en Tysons y Vienna.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.
- Alto costo de fondos monetarios por usuario.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta 2T	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	505	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	11.75%	16.6%	No satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$8.78	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	9.9	10.7	No satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.2	1.3	No satisfactorio



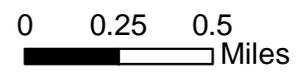
2T

Tysons Corner-Dunn Loring Line

Propuesta de la eliminación de la ruta

Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated 2T
- Roads



LÍNEA PIMMIT HILLS – RUTA 3T

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$2,165,018
- Reducción anual estimada del subsidio: \$2,165,018

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio de la ruta 3T.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

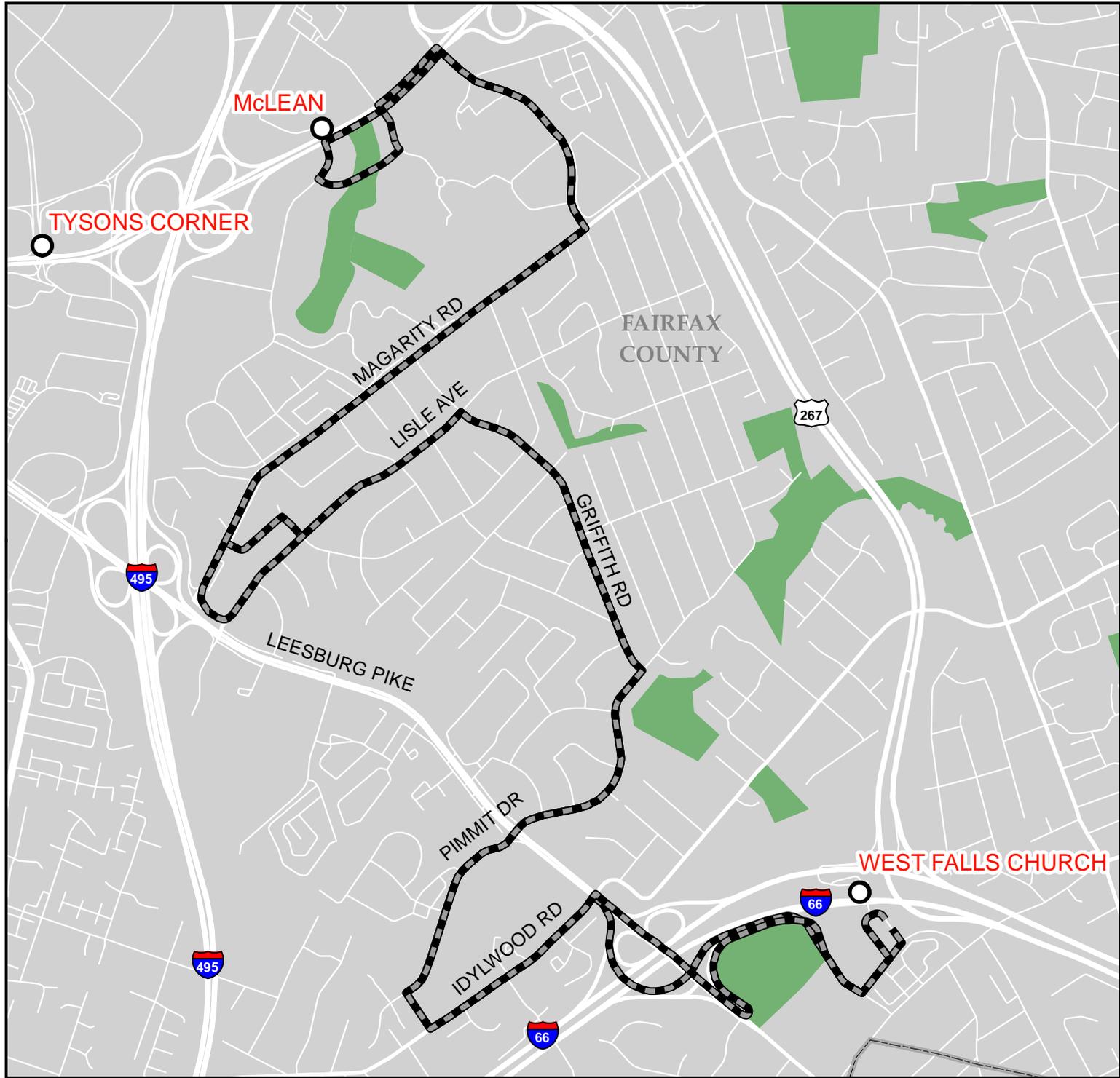
- No hay servicio alternativo razonable para esta ruta.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.
- Alto costo de fondos monetarios por usuario.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta 3T	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	616	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	8.23%	16.6%	No satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$13.04	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	8.9	10.7	No satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.0	1.3	No satisfactorio



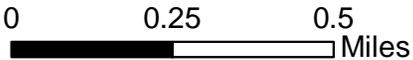
3T

Pimmit Hills Line

Propuesta de la
eliminación de la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Proposed to be eliminated 3T
-  Roads



LÍNEA DC-DULLES – RUTA 5A

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$969,254
- Reducción estimada del subsidio anual (Opción 1): \$969,254
- Reducción anual estimada del subsidio (Opción 2): \$969,254

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

Opción 1

- Eliminar todo el servicio de la ruta 5A.

Opción 2

- Aumentar la tarifa en esta ruta de \$7.00 a \$9.75.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- La línea plateada de Metrorail y las rutas 981 y 983 del Fairfax Connector proporcionan servicio alternativo desde la estación de Metrorail Wiehle-Reston East.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.
- Servicios de transporte alternativo disponible.

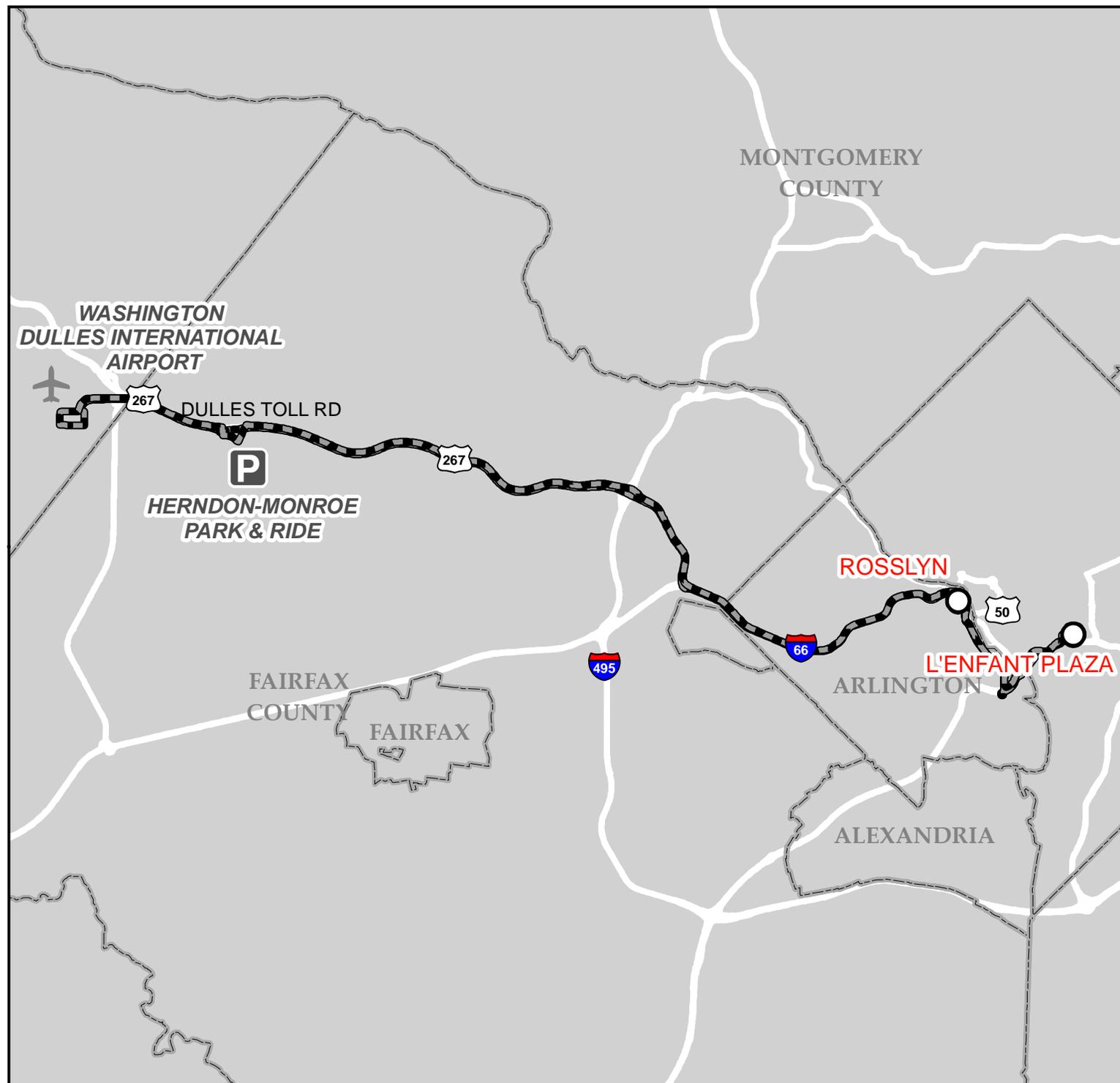
MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta 5A	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	986	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	66.09%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$3.17	\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	15,9	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	0.5	1.3	No satisfactorio

5A

DC-Dulles Line

Propuesta de la
eliminación de la ruta



Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated 5A
- Roads



LÍNEA LINCOLNIA-PENTAGON – RUTA 7X

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,103,328
- Reducción anual estimada del subsidio: \$300,000

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar el servicio de la ruta 7X a lo largo de las calles Chambliss y Morgan en Lincolnia Hills.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- La ruta 7W de Metrobus proporciona servicio alterno en horas pico a lo largo de North Beauregard Street cerca de Lincolnia Hills.
- La ruta 7F de Metrobus proporciona servicio alterno fuera de horario pico hacia Lincolnia Hills.

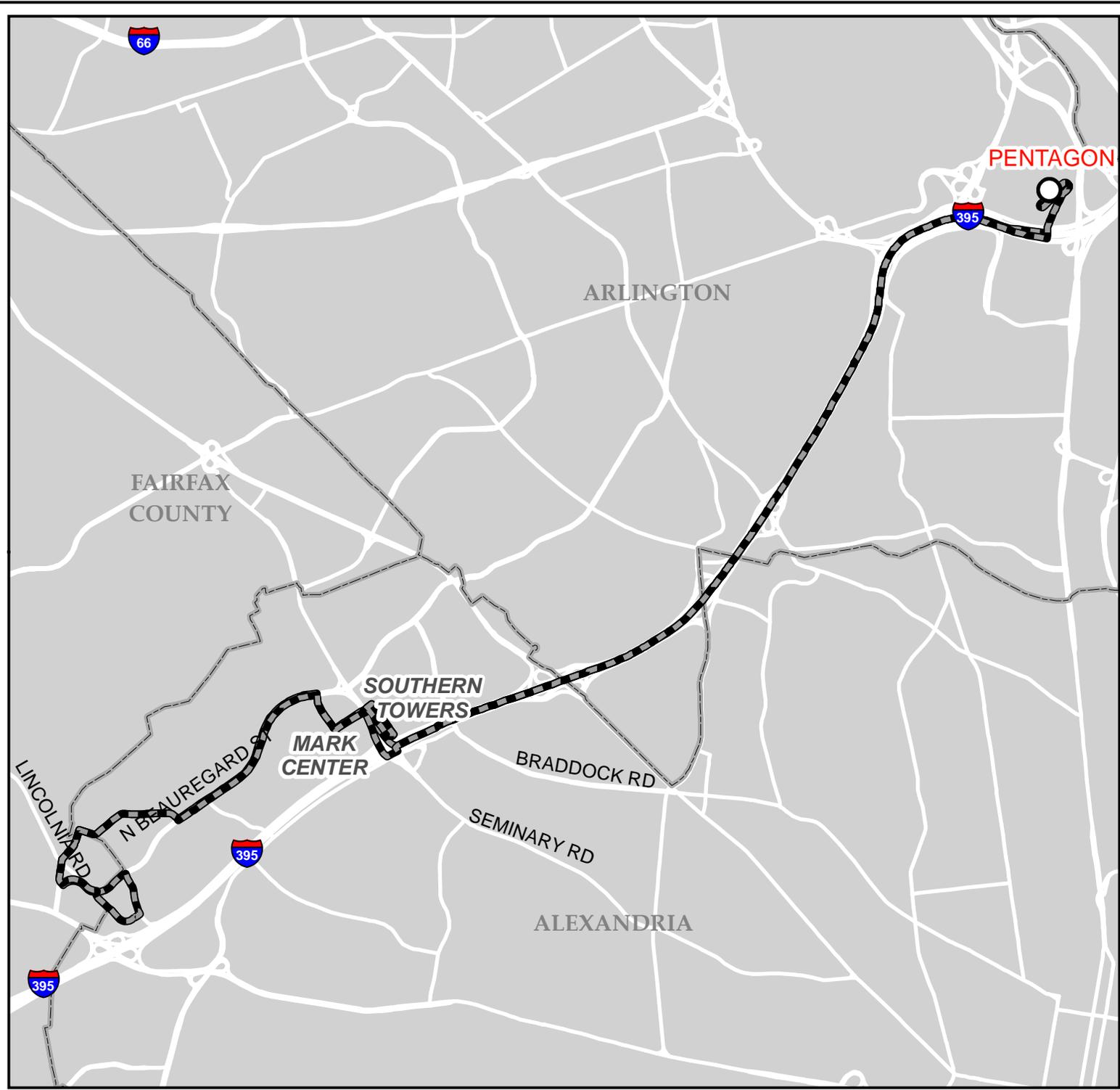
MOTIVO DE LA PROPUESTA

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

- Reducir el costo.
- Servicios de transporte alternativo disponible.

Medida de rendimiento	Rutas 7C, 7P, 7W, 7X	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	1,336	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	26.34%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$3.27	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	17.0	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	2.6	1.3	Satisfactorio

- Las rutas 7C, 7P, 7W y 7X de Metrobus son parte de la red expresa de pasajeros regulares.
- La cantidad de pasajeros a lo largo de segmentos únicos para estos tipos de rutas (tramos de las rutas que no se superponen) debe representar el 15% del número total de pasajeros diarios.
- La cantidad de pasajeros diaria promedio para el segmento único Lincolnia Hills de la línea (ruta 7X) es de aproximadamente 25 pasajeros (1.9% del total de pasajeros).



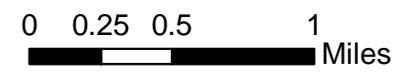
7X

Lincolnia-Pentagon Line

Propuesta de la eliminación de la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Proposed to be eliminated 7X
-  Roads



LÍNEA ARLINGTON-UNION STATION – RUTA 13Y

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$85,582
- Reducción anual estimada del subsidio: \$85,582

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio de la ruta 13Y.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- No hay servicio alternativo razonable para esta ruta.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Pocos usuarios usan ésta ruta.
- Reducir el costo.
- Alto costo por usuario.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta 13Y	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio diario de pasajeros	60	432	No satisfactorio
Recuperación de costos	8.42%	16.6%	No satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$12.72	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	8.4	10.7	No satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.1	1.3	No satisfactorio



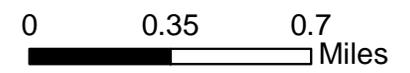
13Y

**Arlington-
Union Station Line**

Propuesta de la
eliminación de la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Proposed to be eliminated 13Y
-  Roads



LÍNEA CHAIN BRIDGE ROAD – RUTAS 15K, 15L

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$798,091
- Reducción anual estimada del subsidio: \$798,091

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio de la rutas 15K Y 15L.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

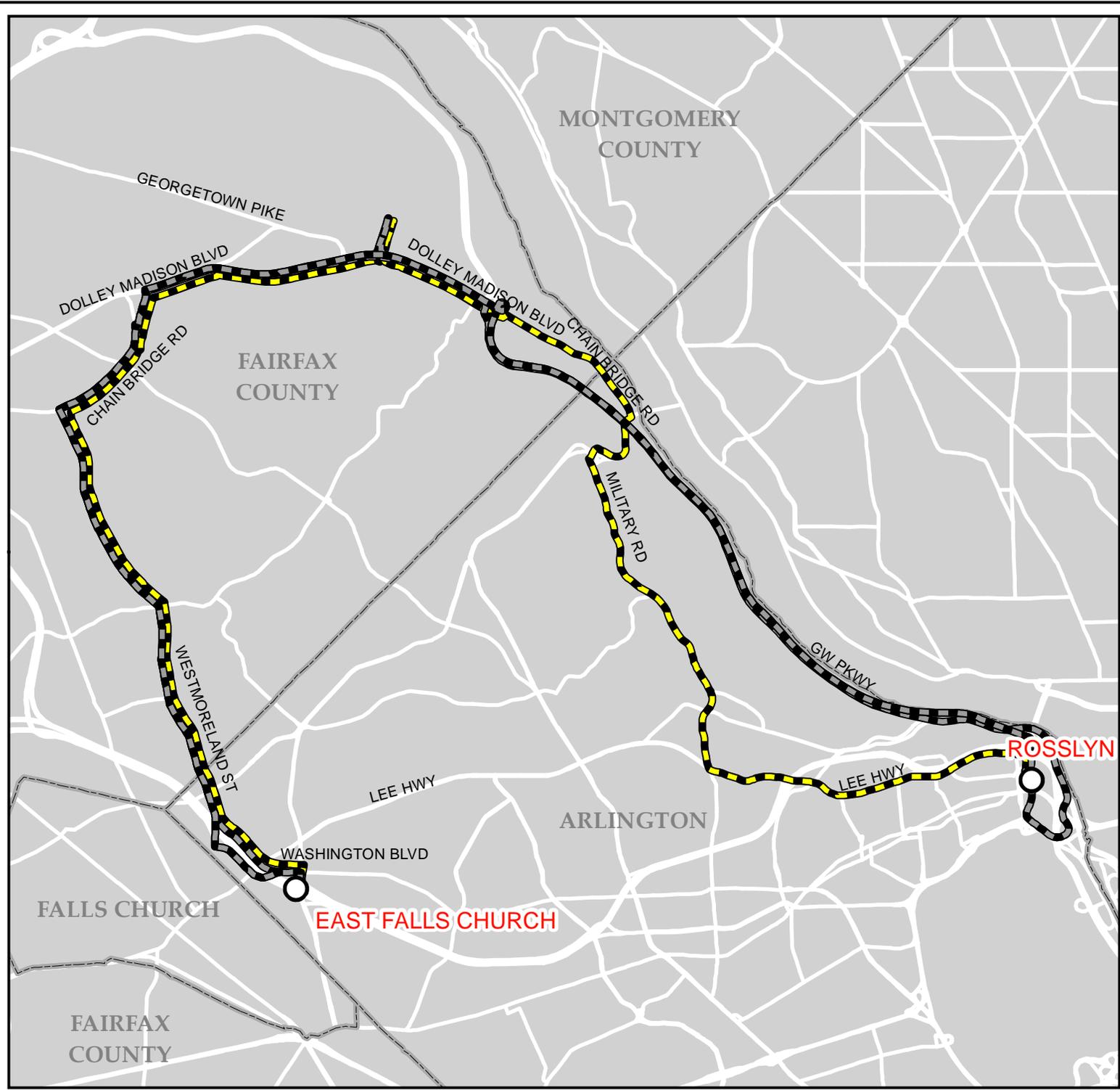
- Las rutas 23A y 23T de Metrobus y la ruta 721 de Fairfax Connector proporcionan servicio alternativo a lo largo de tramos de las rutas 15K y 15L en McLean.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Alto costo por usuario.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Rutas 15K, 15L	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	486	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	15.23%	16.6%	No satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$6.51	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	16.8	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.3	1.3	Satisfactorio



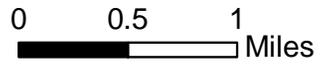
15K,L

Chain Bridge Road Line

Propuesta de la eliminación de la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Route 15K
-  Route 15L
-  Roads



LÍNEA COLUMBIA HEIGHTS WEST-PENTAGON CITY – RUTAS 16G, 16H, 16K

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$2,630,137
- Reducción anual estimada del subsidio: \$250,000

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar el servicio de Metrobus a lo largo de 8th Road, Greenbrier Street, 7th Road y Dinwiddie Street.
- Eliminar las designaciones de la ruta 16G y 16K, al reemplazar el servicio con el servicio diario de ida y vuelta de la ruta 16H.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- Las rutas 41 y 45 de Arlington Transit (ART) proporcionan servicio alternativo a lo largo de 8th Road, Greenbrier Street, 7th Road y Dinwiddie Street.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.
- Reestructurar el servicio en coordinación con Arlington Transit (ART).

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Rutas 16G, 16H, 16K	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	3,695	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	34.09%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$2.26	\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	19.9	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	4.2	1.3	Satisfactorio

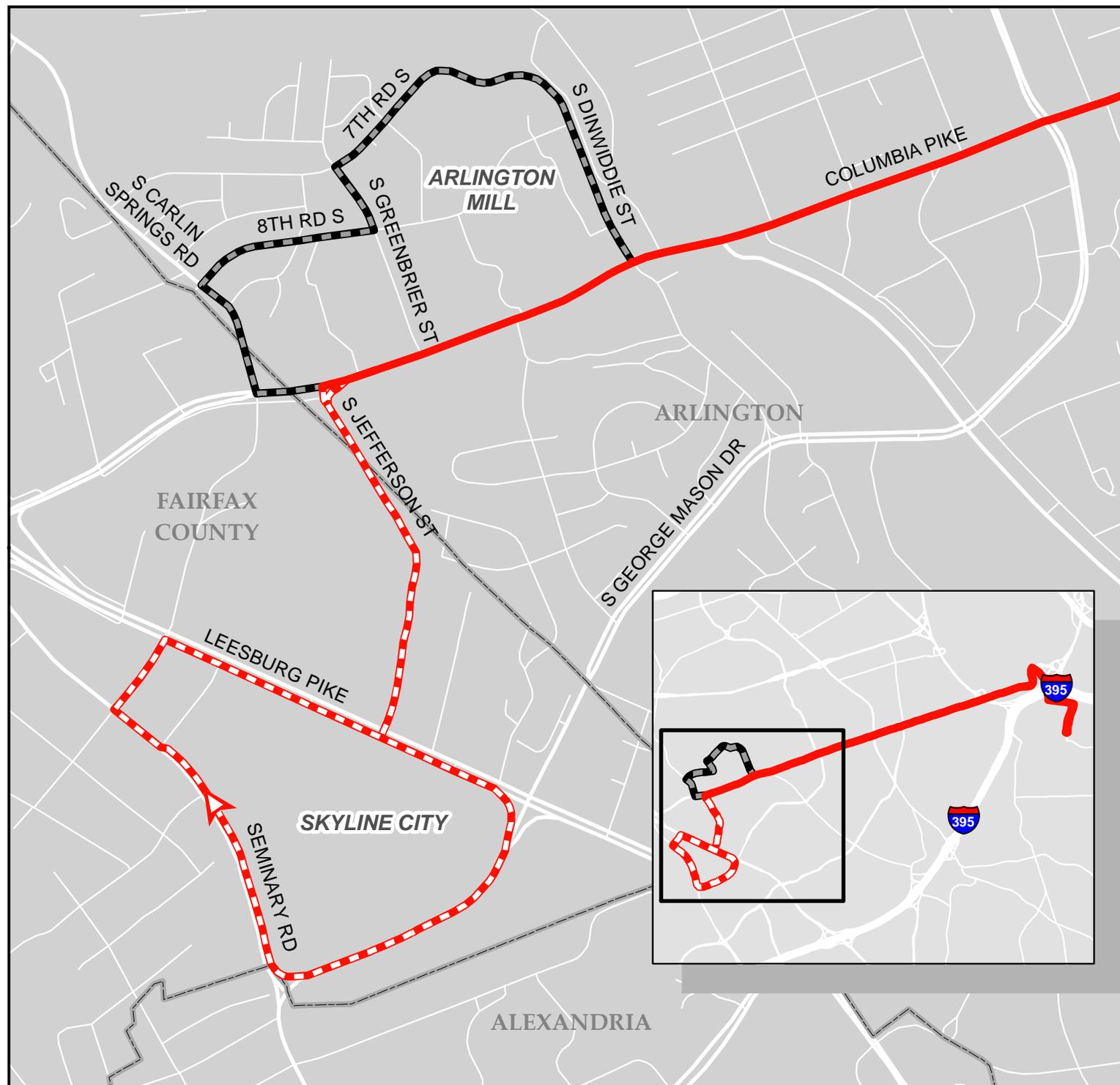
- Las rutas 16G, 16H y 16K son parte de la Red del corredor de prioridad regional (PCN) de Metrobus a lo largo de Columbia Pike.
- La cantidad de pasajeros a lo largo de segmentos únicos para estos tipos de rutas debe representar el 25% del total de pasajeros diarios.
- La cantidad de pasajeros diaria promedio para el segmento único Columbia Heights West (Arlington Mill) de la línea es de aproximadamente 388 pasajeros (10.5% del total de pasajeros).

16G, H, K

Columbia Heights West- Pentagon City Line

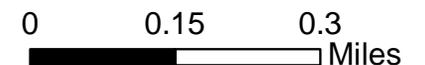
Proposed Route
Modifications

Propuesta de la
modificación de la ruta



Legend

- Unaffected 16G
- Proposed route extension
- Proposed to be eliminated 16G & 16K
- Roads



COLUMBIA PIKE-FEDERAL TRIANGLE – RUTA 16X

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$791,501
- Reducción anual estimada del subsidio: \$400,000

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar el servicio de la ruta 16X entre el Centro de Tránsito Pentagon y Federal Triangle.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- La línea azul y la línea amarilla de Metrorail proporcionan servicio alterno entre Pentagon y Archives, Federal Triangle, y Smithsonian y las estaciones de Metrorail en el centro de DC.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.

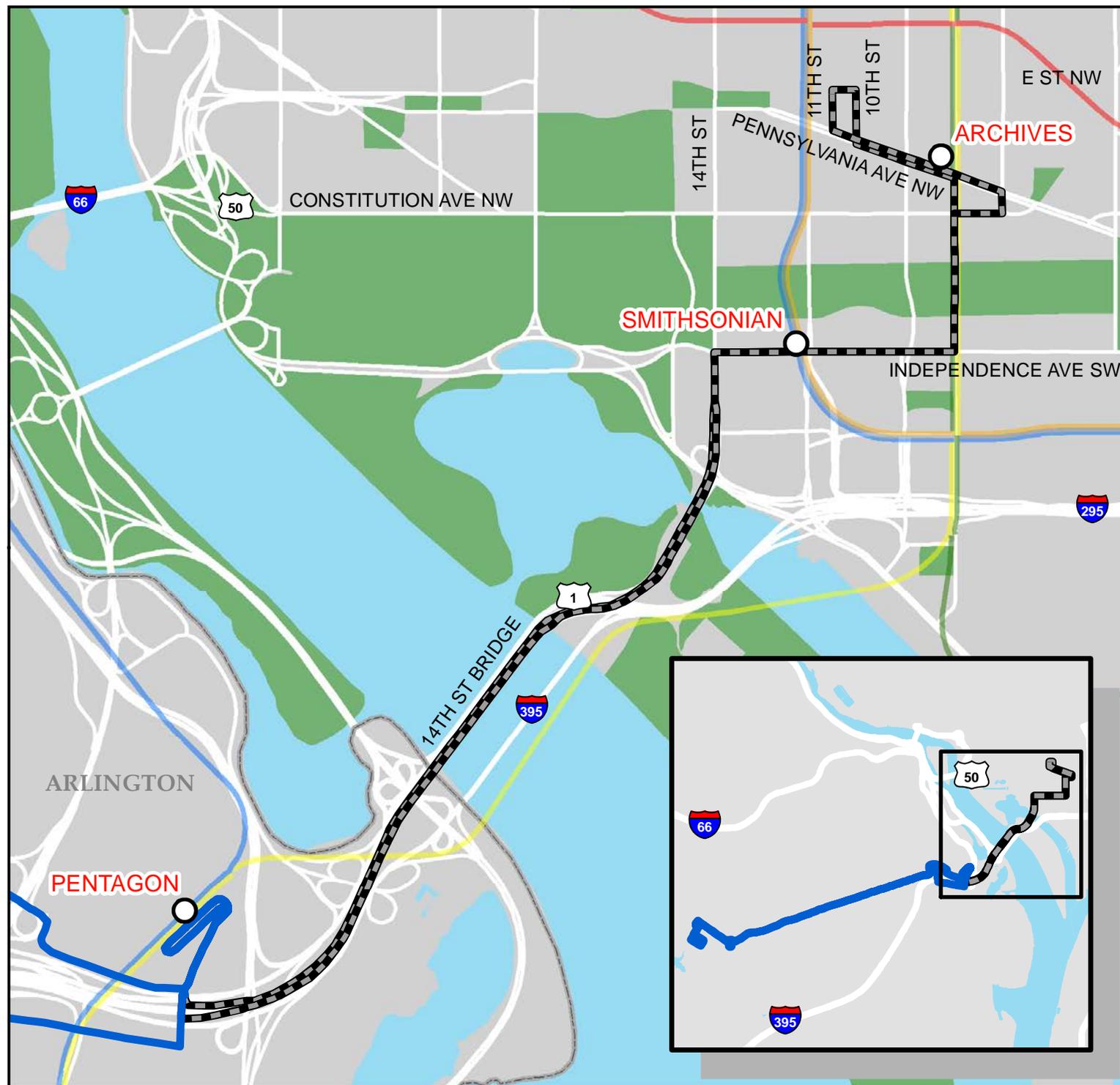
MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta 16X	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	1,111	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	29.41%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$2.81	\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	26.1	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	3.9	1.3	Satisfactorio

16X

Columbia Pike-Federal Triangle Limited Line

Propuesta para reducir la ruta



Legend

- Metrorail Stations
- Unaffected 16X
- Proposed to be eliminated 16X
- Blue Line
- Green line
- Orange Line
- Red Line
- Silver Line
- Yellow Line
- Roads



LÍNEA KINGS PARK – RUTAS 17A, 17B, 17F, 17M

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,293,904
- Reducción anual estimada del subsidio: \$1,293,904

LA RUTA/SECCIÓN DEJARÁ DE PROVEER SERVICIO

- Eliminar todo el servicio de la ruta 17A, 17B, 17F y 17M.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

- Las rutas 17G, 17H, 17K, 17L de Metrobus y la ruta 306 de Fairfax Connector proporcionan servicio alternativo para la mayor parte del área de servicio afectada.
- En Braddock Road entre I-395 y Little River Turnpike y a lo largo de Queensberry Avenue, Heming Avenue, Leesville Boulevard, Backlick Road y Edsall Road no habría servicio alternativo.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.
- Alto costo por usuario.
- Pocos usuarios usando ésta ruta.

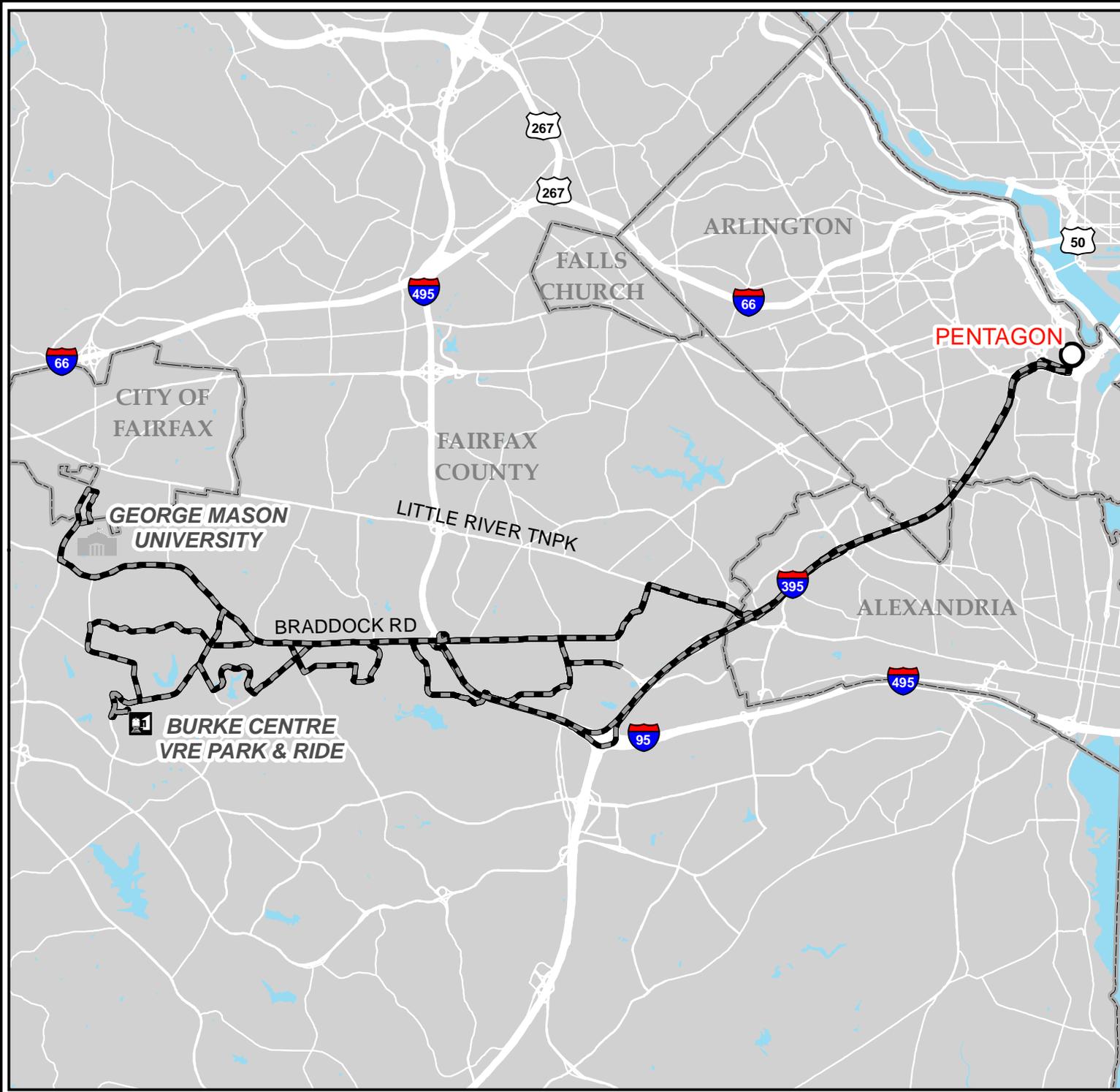
MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Rutas 17A, 17B, 17F, 17M	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	417	432	No satisfactorio
Recuperación de costos	20.63%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$12.27	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	9.0	10.7	No satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	0.5	1.3	No satisfactorio

17A, B, F, M

Kings Park Line

Propuesta de la
eliminación de la ruta



Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated
17A, 17B, 17F, 17M
- Roads



LÍNEA BURKE CENTRE – RUTAS 18P, 18R, 18S

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$1,464,804
- Reducción anual estimada del subsidio: \$1,464,804

LA RUTA/SECCIÓN DEJARÁ DE PROVEER SERVICIO

- Eliminar todo el servicio de la ruta 18P, 18R y 18S.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

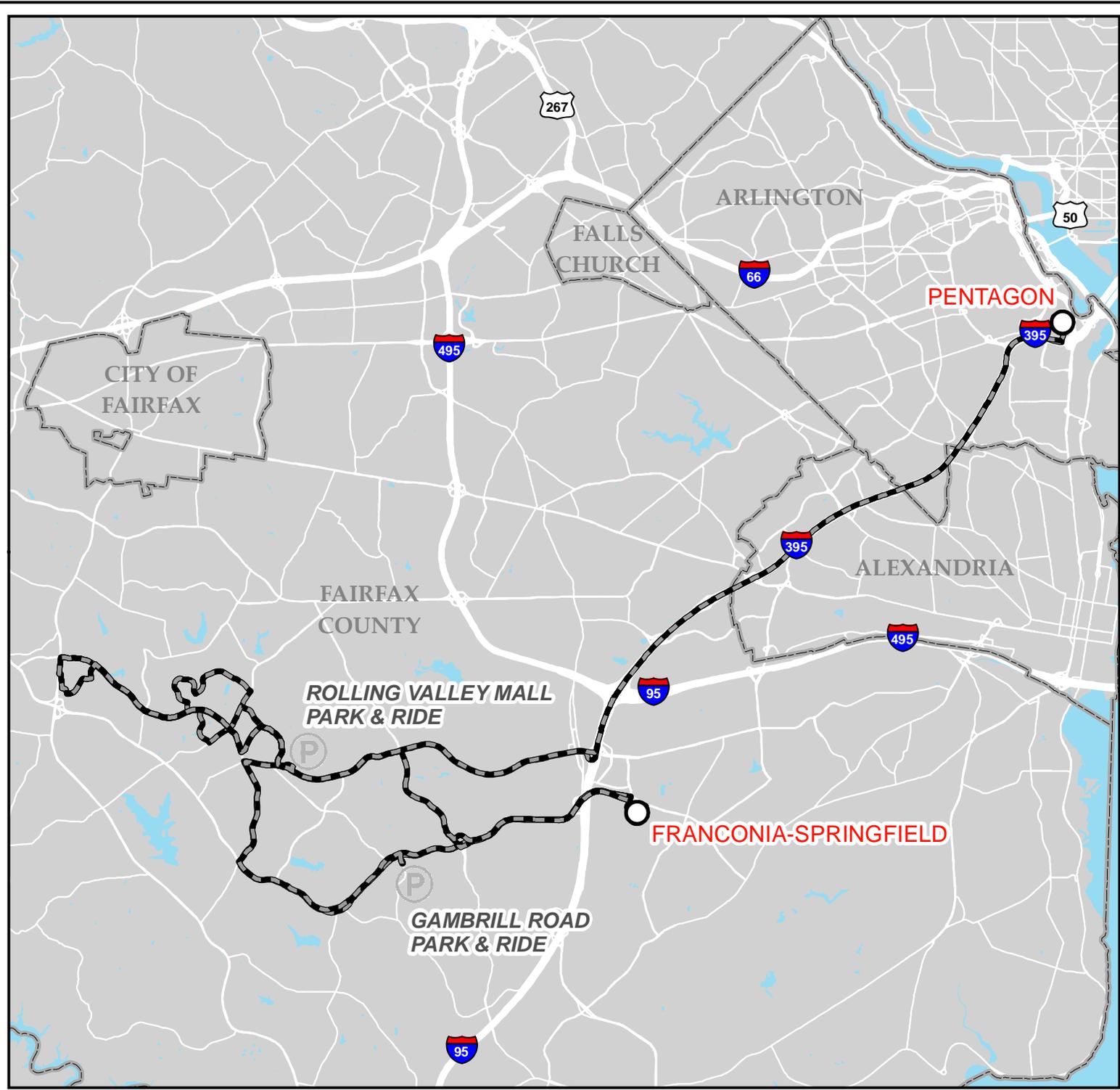
- Las rutas 18G, 18H, 18J de Metrobus y las rutas 310 y 313 de Fairfax Connector proporcionan servicio alternativo para la mayor parte de las áreas del servicio afectadas. *(la ruta 313 de Fairfax Connector es un nuevo servicio programado para comenzar en junio de 2017.)*
- En Burke Centre Parkway entre Capella Avenue y Ox Road (VA 123), Shiplett Boulevard, Capella Avenue, Burke Lake Road, Coffey Wood Road, Wards Grove Circle, Wilmington Drive, Oak Leather Drive, Burr Oak Way, Oakland Park Drive, Clara Barton Drive y Lee Chapel Road no habría servicio alternativo.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo.
- Alto costo por usuario.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Rutas 18P, 18R, 18S	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	676	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	27.10%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$8.58	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	11.2	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	0.9	1.3	No satisfactorio



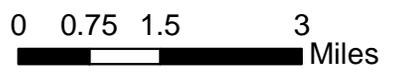
18P, R, S

Burke Centre Line

Propuesta de la
eliminación de la ruta

Legend

- Metrorail Stations
- Proposed to be eliminated
18P, 18R, 18S
- Roads



LÍNEA ANNANDALE-EAST FALLS CHURCH – RUTA 26A

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$800,421
- Aumento anual estimado del subsidio: \$525,000

CAMBIO DE RUTA PROPUESTO

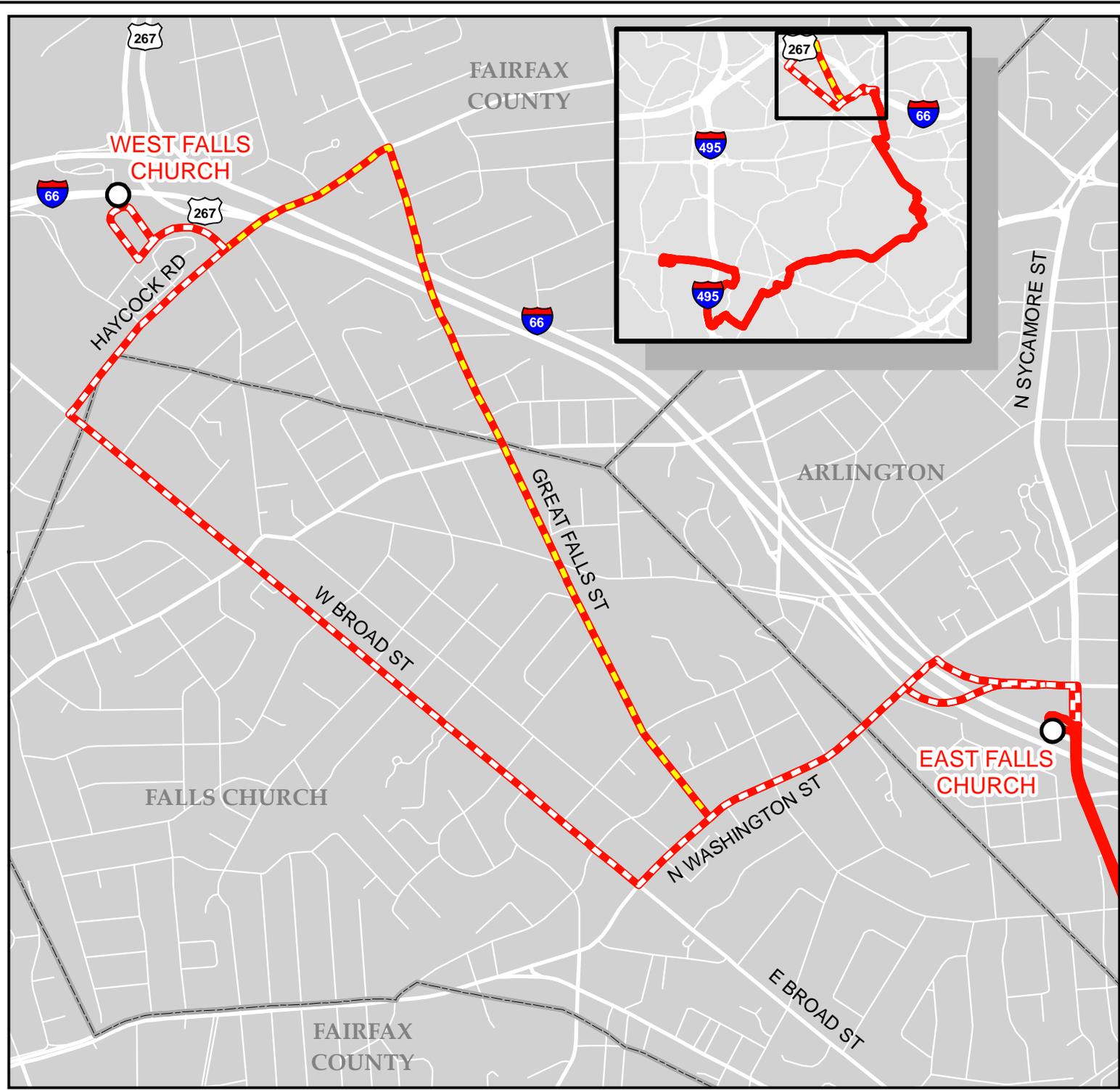
- Extender la ruta 26A o crear una nueva ruta de Metrobus para que funcione desde la estación de Metrorail East Falls Church hasta la estación de Metrorail West Falls Church durante las horas pico.
 - Opción 1: funcionar vía Washington Street, Broad Street y Haycock Road.
 - Opción 2: funcionar vía Washington Street, Great Falls Street y Haycock Road.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- En respuesta al diálogo continuo con el Consejo de la ciudad de Falls Church que solicitó el cambio de ruta para reemplazar al anterior servicio de la ruta 3T de Metrobus que dejó de proveer el servicio entre las estaciones Metrorail East Falls Church y West Falls Church en junio de 2016.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta 26A	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	574	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	17.46%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$5.53	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	20.5	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	1.6	1.3	Satisfactorio



26A

**Annandale-
East Falls Church Line**

Propuesta de las
modificaciones de la
frecuencia del servicio

Legend

-  Metrorail Stations
-  Unaffected 26A
-  Proposed route extension Option 1
-  Proposed route extension Option 2
-  Roads







LÍNEA LEESBURG PIKE LIMITED – RUTA 28X

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$836,706
- Reducción anual estimada del subsidio: \$836,706

ELIMINACIÓN DE LA RUTA/DE LA SECCIÓN

- Eliminar todo el servicio de la ruta 28X.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

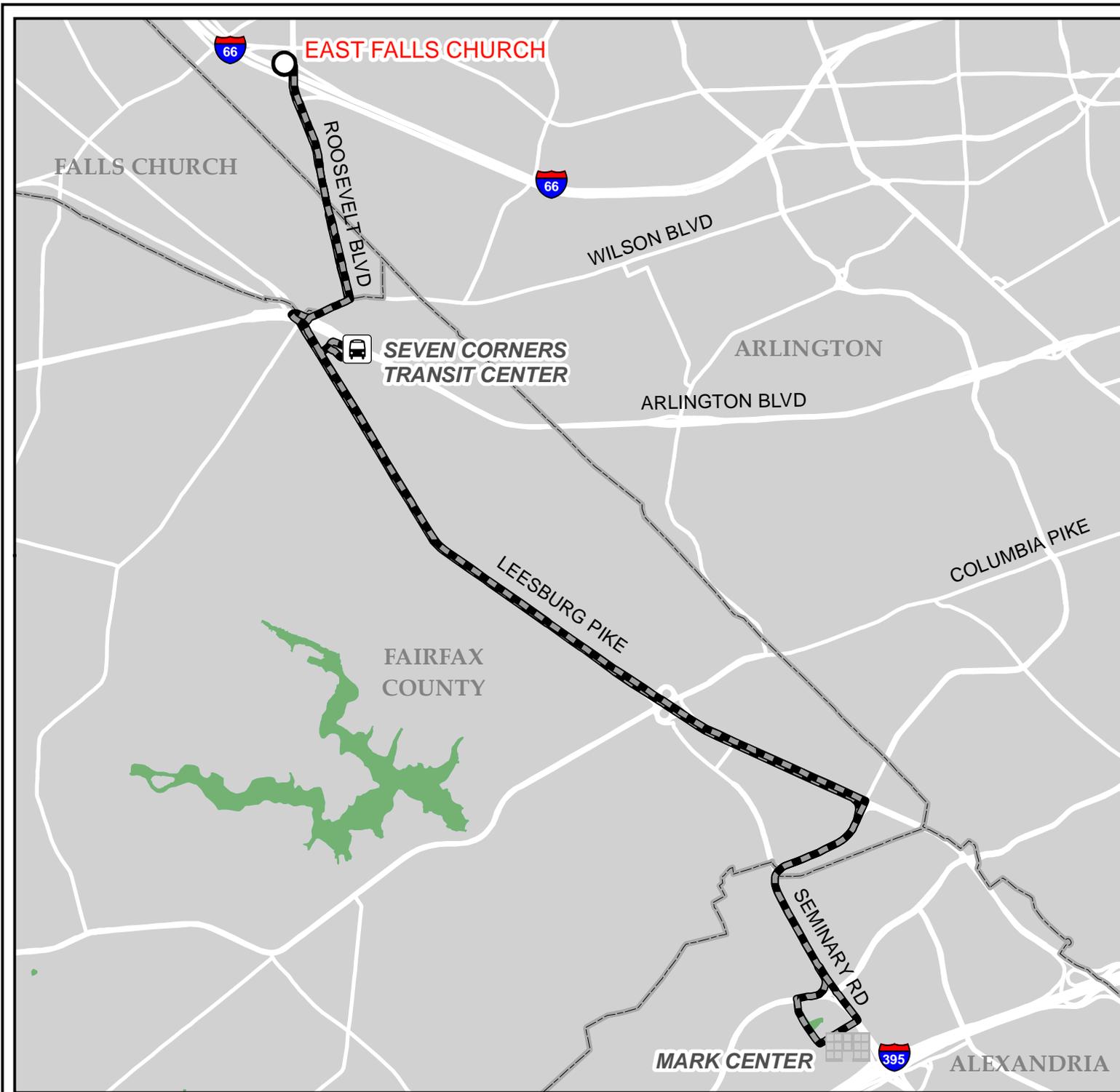
- La ruta 28 A de Metrobus proporciona servicio alternativo entre Mark Center y el Centro de Tránsito Seven Corners
- La ruta 26A de Metrobus proporciona servicio alternativo entre el Centro de Tránsito Seven Corners y la estación de Metrorail East Falls Church.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir el costo
- Alto costo por usuario
- Pocos usuarios usando la ruta.
- Servicios de transporte alternativo.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta 28X	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	308	432	No satisfactorio
Recuperación de costos	8.36%	16.6%	No satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$10.83	\$4.81	No satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	6.6	10.7	No satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	0.4	1.3	No satisfactorio

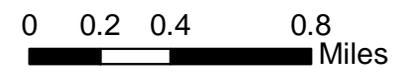


28X
 Leesburg Pike
 Limited Line

Propuesta de la
 eliminación de la ruta

Legend

-  Metrorail Stations
-  Proposed to be eliminated 28X
-  Roads



LÍNEA EXPRESA RICHMOND HIGHWAY – RUTA REX

PRESUPUESTO

- Subsidio anual vigente: \$4,015,035
- Reducción anual estimada del subsidio: \$100,000

REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO

- Reducir la frecuencia del servicio del mediodía entre semana a cada 40 minutos y extender el servicio a Fort Belvoir Post Exchange/Commissary.

SERVICIO ALTERNO DISPONIBLE

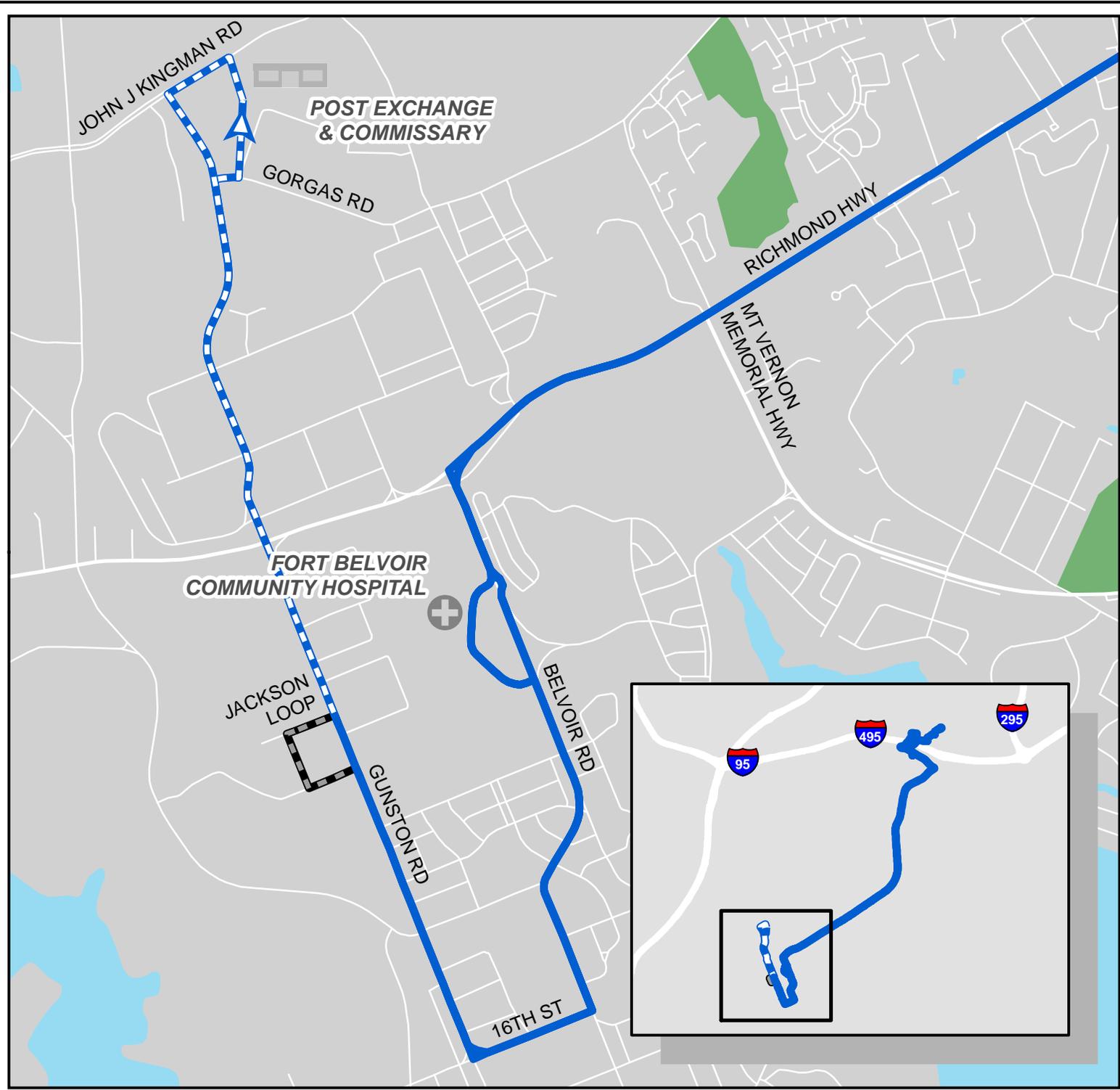
- El servicio REX estará disponible a una frecuencia reducida durante los mediodías entre semana.
- La ruta 171 de Fairfax Connector proporciona servicio alternativo a lo largo de Richmond Highway.

MOTIVO DE LA PROPUESTA

- Reducir los costos.
- Respondiendo al diálogo con Fairfax County Department of Transportation (FCDOT) para acomodar la extensión de la ruta hacia Fort Belvoir Post Exchange/Commissary.

MEDIDAS DE RENDIMIENTO

Medida de rendimiento	Ruta REX	Directrices de WMATA	Satisfactorio/No satisfactorio
Promedio de pasajeros entre semana	3,092	432	Satisfactorio
Recuperación de costos	21.7%	16.6%	Satisfactorio
Subsidio por pasajero	\$4.23	\$4.81	Satisfactorio
Pasajeros por servicio de la ruta	27.9	10.7	Satisfactorio
Pasajeros por milla de ingresos	2.1	1.3	Satisfactorio



REX

Richmond Highway Express

Propuesta de la extensión de la ruta

Legend

- Unaffected REX
- Proposed REX extension
- Proposed to be discontinued
- Roads



Date: 12/20/2016