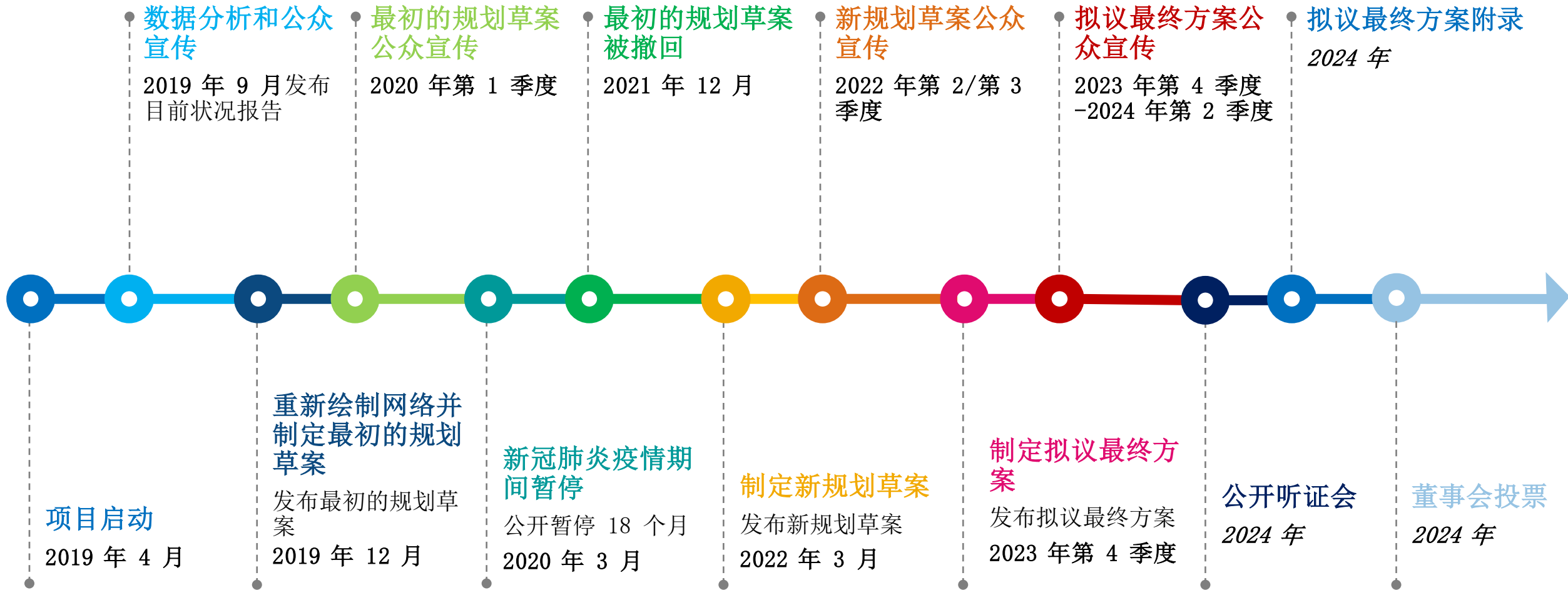




Queens 巴士交通网重新设计

拟议最终方案

Queens 重新设计项目时间表



为什么要重新设计 Queens 巴士交通网？

Queens 比任何其他行政区的巴士线路和巴士乘客更多

- 113 条巴士线路，平均在一个工作日为约 800,000 名顾客提供服务

Queens 正在不断发展变化——人口结构和出行模式正在发生改变

- Jamaica、Flushing 和 Long Island City 正在飞速发展，距离地铁较远的就业中心也是如此

Queens 的巴士交通网几十年来并没有太大的改变

- 许多线路都沿用旧的电车路线；渐进式变化导致线路速度缓慢、无法直达，且巴士站间隔很近

随着顾客需求的变化，我们也必须随之改变

为什么要重新设计 Queens 巴士交通网？

过去几年，巴士服务效能和乘客量一直在下降

速度缓慢

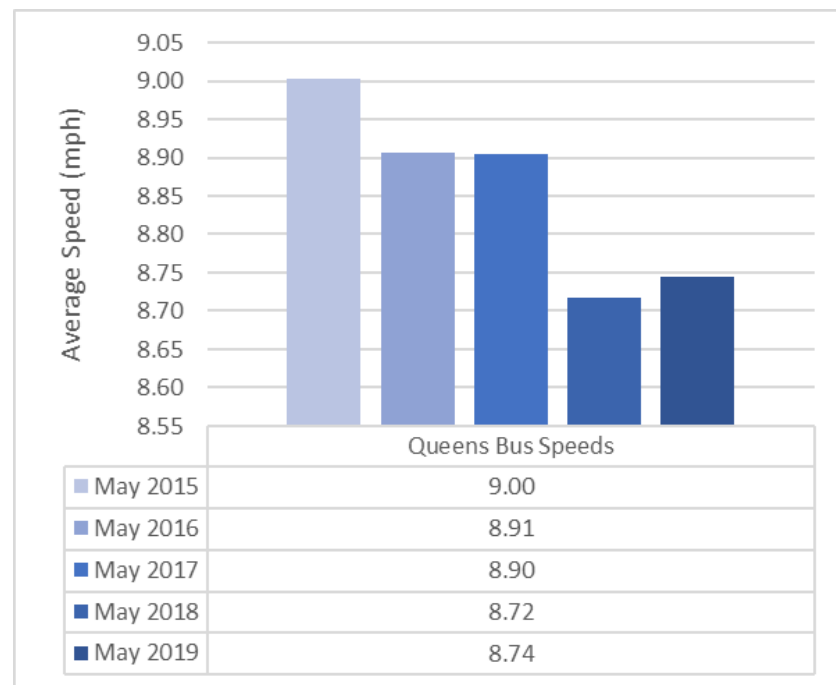
- 巴士速度继续逐年下降
- 从 2015 年到 2019 年，Queens 的巴士速度下降了 3%

服务可靠性

- 2023 年，顾客出行时间效能为 73%

客流量下降

- 疫情前，巴士客流量持续下降
- 疫情后乘客量一直在回升；重新设计带来了使巴士服务对我们的巴士顾客更有吸引力的机会



我们将如何重新设计巴士交通网？

顾客优先事项

我们就应该如何集中力量打造一个更好的巴士交通网向顾客征询意见。他们回答了以下四个优先事项。这些优先事项是重新设计的目标。



可靠的服务

顾客希望巴士能准点抵达



更好的连接

顾客希望改善行政区内和行政区间的连接



更快的出行

顾客对延误、巴士服务缓慢和拥堵表示担忧



简化服务

顾客希望巴士服务简单易懂

我们将如何重新设计巴士交通网？

重新设计策略

我们采用了以下策略帮助实现四个顾客优先事项：

通过改进线路设计简化交通网络

- 线路更整齐、更直达
- 新线路类型
- 减少多余服务，减少变化线路

增强连接性

- 改善巴士网络网格化，设计新的连接
- 设计新线路，以解决巴士交通网的缺口
- 加强前往 **Bronx**、**Brooklyn** 和 **Manhattan** 的区际巴士出行

改进发车频率

- 建立一个更好的全天频次网络
- 分配服务，使之与线路变化保持一致，更好地满足顾客需求

平衡调整巴士车站

- 增加巴士站间距，加快车速，为顾客提高可靠性
- 基于新线路类型改进平均巴士站间距

借助 **NYC DOT** 扩展巴士优先权

- 增加巴士车道、巴士专用车道和其他处理措施，以加快服务速度，提高可靠性

提高公共交通公平性

- 重点改善公共交通服务需求较大的地区

改善无障碍环境

- 加强与 **ADA** 无障碍地铁站的连接，填补巴士交通网的缺口，在最需要的地方保留巴士站，并与 **NYC DOT** 合作改善无障碍巴士站条件

公众宣传——新规划草案

研讨会、开放参观、快闪活动

提高认知、宣传教育、推动参与、收集反馈

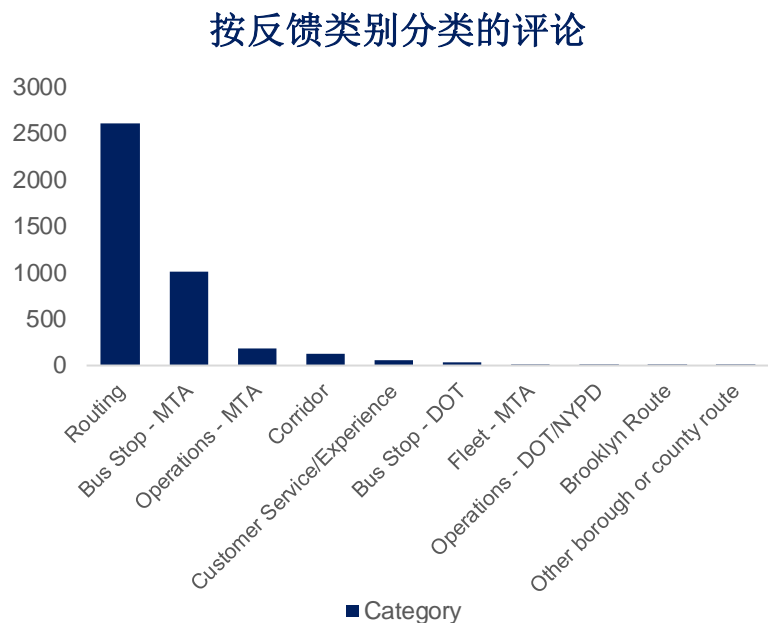
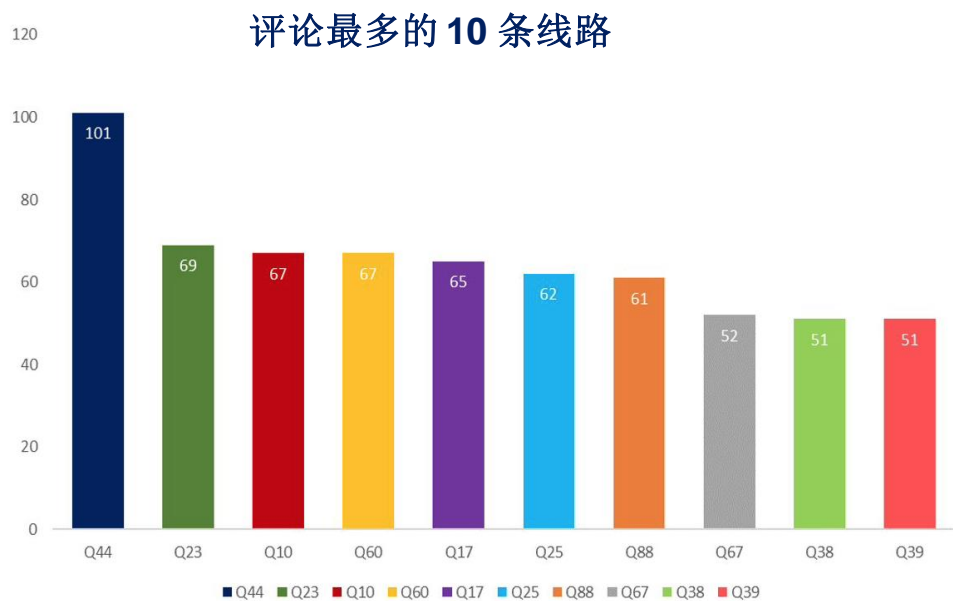
- **14** 场公共虚拟研讨会（**Queens** 每个社区一场），向公众宣传重新设计提案和策略，解释规划细节，同时收集有价值的反馈
- 五场现场开放参观旨在利用由 **MTA** 和 **DOT** 专家组成的展示委员会分享重新设计的概念、策略和目标
- **15** 场现场快闪活动与交通卡移动销售车配合，进一步扩大覆盖范围和认知度
- 繁忙枢纽和主要换乘点的街头互动；在 **42** 个关键地点分发了 **50,000** 份宣传册
- 与民选官员、巴士运营商、工会、**MTA** 道路运营部门、社区团体、倡导者、城市机构等举行会议
- 通过项目网站、行政区重新设计微型网站、交互式地图和评论工具增加沟通渠道



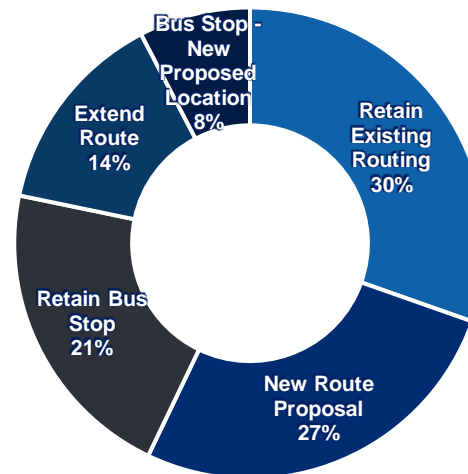
公众宣传——新规划草案

评论汇总统计

- 我们收到了近 **4,000** 条关于新规划草案的评论
- 通过 **Remix** 交互式地图、**MTA** 评论门户、公众宣传活动以及电子邮件和信件收到的评论
- 大多数评论重点围绕线路和巴士站
- 总体而言，无论是评论的数量还是质量都表明，新规划草案比最初的规划草案更受欢迎




按反馈类型分类的评论 (前 5 个子类别)



我们在公众宣传中收到的反馈

新规划草案宣传时收到的关键点

- 顾客的评论集中在五个不同的问题领域
- 我们的提案重点解决这些问题
- 此外，我们还与时刻表团队合作制定时刻表并计算此规划的成本，我们需要一些时间完成这项工作。

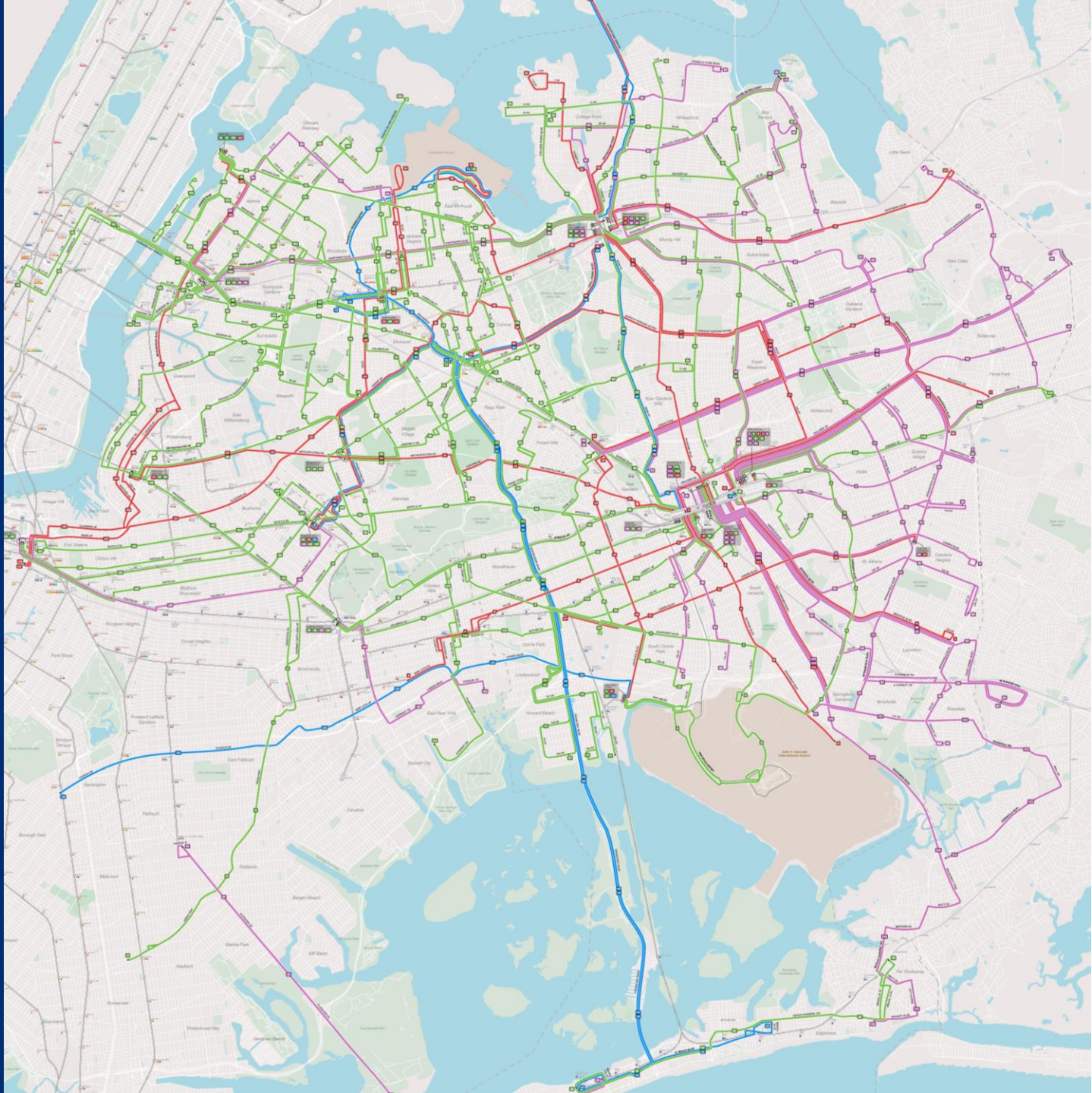
公众宣传时收到的关键点	我们在拟议最终方案中采取了哪些解决措施
拟议线路变更	
对某些拟议线路延长/合并（例如 Q10 ）、终点调整（例如 Q23 ）和缩短（例如 Q17 ）的担忧	 评估了所有利益相关者提出的每个重要线路问题，并根据顾客需求、重新设计原则和资源限制确定最佳行动方案
连接性问题	
担心失去与重要目的地的直接连接（例如 Q23 、 Q25 、 Q39 、 Q88 ）	 保留了对顾客很重要的直接连接
	 拟议了新的服务，以填补顾客发现的交通网空白，进一步改善交通网的连接性和可及性
拟议巴士站变更	
对拟议取消特定巴士站以及某些线路巴士站间距太宽的担忧	 重新评估了拟议站间距并根据顾客建议保留特定站点
拟议时刻表变更	
对重新分配服务以及减少快速线路中午和周末服务的提案的担忧	 根据顾客意见和所有线路的客流量数据以及更新的发车频率提案重新评估了时刻表变更
运行问题	
对一些合并或延长巴士线路的提案可能会造成可靠性问题的担忧（例如 Q10 ）	 删除了某些可能导致可靠性问题的线路提案（例如 Q10 ）

拟议 新巴士交通网介绍

共计 **121** 条线路 (现有 **113** 条)

91 条本地线路 (现有 **83** 条)

30 条快速线路 (现有 **30** 条)



全新巴士交通网介绍

拟议本地巴士交通网变更概述

变更类型（本地交通网）	线路数量	线路百分比
仅站点变更	25	27%
新路线	15	16%
线路调整	12	13%
缩短	7	8%
延长	7	8%
平直	8	9%
延长并平直	3	3%
调整支线	6	7%
一端延长，另一端缩短	2	2%
线路或站点没有变化	6	7%
总计	91	100%

线路标牌

15 个新线路标牌——一些取代现有线路，另一些是全新服务

10 个“退役”线路标牌——所有“退役”线路标牌由新线路或拟议线路变更取代

全新巴士交通网介绍

拟议本地发车频率变更概述

8 条线路发车频率大幅提高

大多数频率提高的原因是线路变化和/或客流量模式

Q1、Q3、Q7、Q26、Q50、Q67、Q104、B62

20 条线路发车频率略有提高

大多数频率提高的原因是线路变化和/或客流量模式

Q8、Q10、Q18、Q22、Q23、Q27、Q28、Q33、Q35、Q37、Q38、Q42、Q49、Q54、Q72、Q76、Q77、Q101、Q103、Q112

15 条具有新发车频率和运行时间跨度的新线路

大多数提供与现有服务相似的发车频率

Q14、Q45、Q48、Q51、Q61、Q62、Q63、Q68、Q75、Q82、Q86、Q87、Q98、Q105、Q115

13 条线路重新分配了发车频率

将一条线路的服务重新分配到另一条线路，以配合新线路或线路变更

Q4、Q5、Q6、Q15、Q16、Q20、Q43、Q58、Q64、Q65、Q84、Q85、Q110

6 条发车频率分段分配的线路

当一条有多个分支的线路被分成两条线路时，发车频率也会分段分配

Q30、Q36、Q46、Q63、Q66、Q111

3 条线路合并发车频率

当两条重叠的线路合并为一条时，频率也会合并

Q11、Q25、Q114

6 条走廊（地带）合并发车频率至少在一个时间段内提高

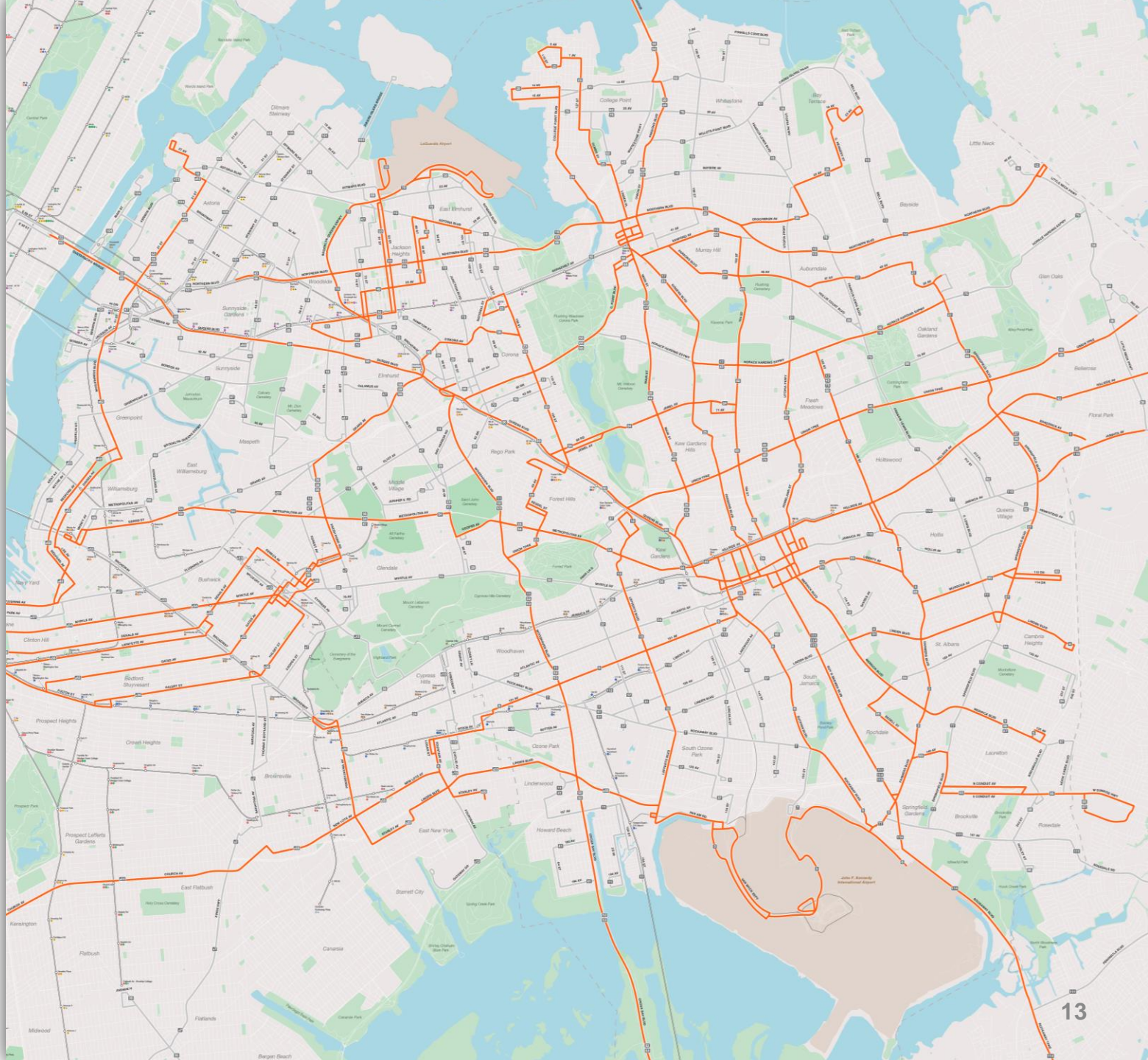
个别线路可能发车频率有所降低，但结合新线路，这些走廊（地带）的整体发车频率有所提高

- **Guy Brewer Blvd (Q111、Q114、Q115)**
- **Merrick Blvd (Q4、Q5、Q84、Q85、Q86、Q87)**
- **Fresh Pond Rd、Grand Av、College Pt Blvd (Q58、Q98)**
- **21 St (B62、Q63、Q69)**
- **Northern Blvd West (Q63、Q66)**
- **Union Turnpike (Q45、Q46、Q48)**

全新巴士交通网介绍

拟议全天频次巴士交通网

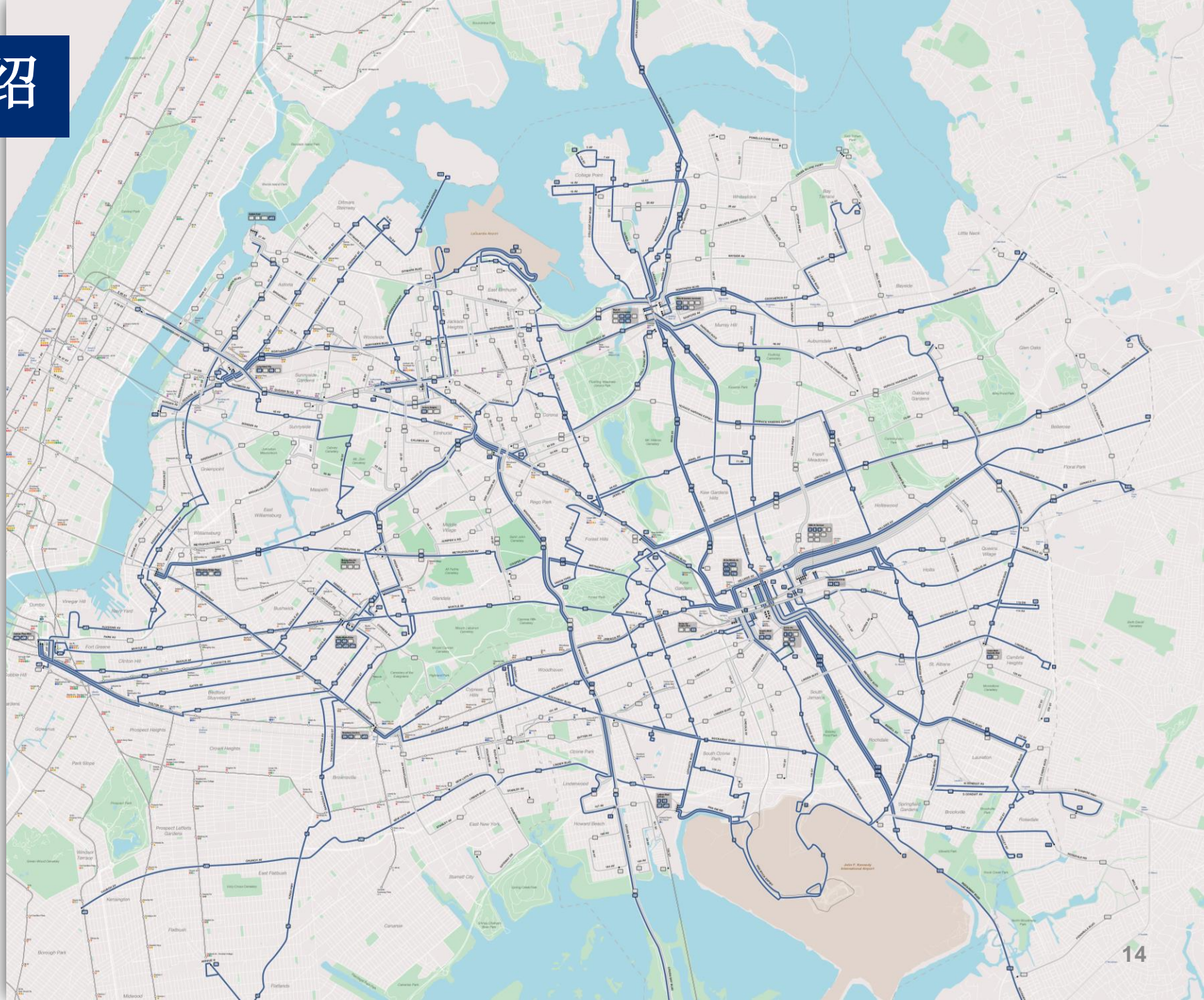
- 我们对分布广泛的现有全天频次网络进行了补充
- 全天频次即工作日 **6 am 至 9 pm** 期间以 **10 分钟** 或更合适的间隔安排发车，显示为**橙色**
 - 目前，**60.1%** 距离巴士服务 **0.25 英里** 范围内的人口能够使用全天频次交通网
 - 拟议最终方案的全天频次交通网扩大后，其覆盖范围内又增加了 **20 万** 人口
 - 使惠及的人口增加至 **68.9%**
- 全天频次服务让乘客可以全天自由搭乘巴士，无需担心时刻表
- 大多数限停和 **SBS/跨区** 线路的发车频率为 **10 分钟** 或更合适频率



全新巴士交通网介绍

拟议通宵巴士交通网

- 通宵巴士交通网拥有 **8** 条新的 **24** 小时线路，乘客几乎可以乘坐巴士前往该行政区的任何目的地。
- 目前，**76.5%** 距离巴士服务 **0.25** 英里范围内的人口能够使用通宵交通网
 - 拟议最终方案的通宵交通网扩大后，其覆盖范围内又增加了 **12.7** 万人口
 - 使惠及的人口增加至 **81.9%**



全新巴士交通网介绍

拟议巴士站变更

增加巴士站间距可加快车速，为顾客提高可靠性

每取消一个巴士车站可节省 **20 秒**

83% 的乘客仍将使用同一车站

自新草案计划出台以来，根据公众意见，各线路的平均巴士站间距有所缩短，但这仍然是一项重大改进，应该有助于为整个 **Queens** 提供更好的服务。

在整个分析过程中，我们重点围绕解决评论中提到的问题，并将平均巴士站间距与线路类型指导原则保持一致，而不是拘泥于得到一个绝对数值。

本地线路（绿色）

连接本地邻里区

- 发车频率根据顾客需求从高到低变化

“高峰”线路（紫色）

将区外围邻里区快速连接至巴士或地铁枢纽

- 高峰时间车次更多

限停线路（红色）

服务需求高的走廊（地带），服务频次高

- 所有全天频次服务（将于工作日 **6 am** 至 **9 pm** 期间以 **10 分钟** 或更合适的间隔安排发车）

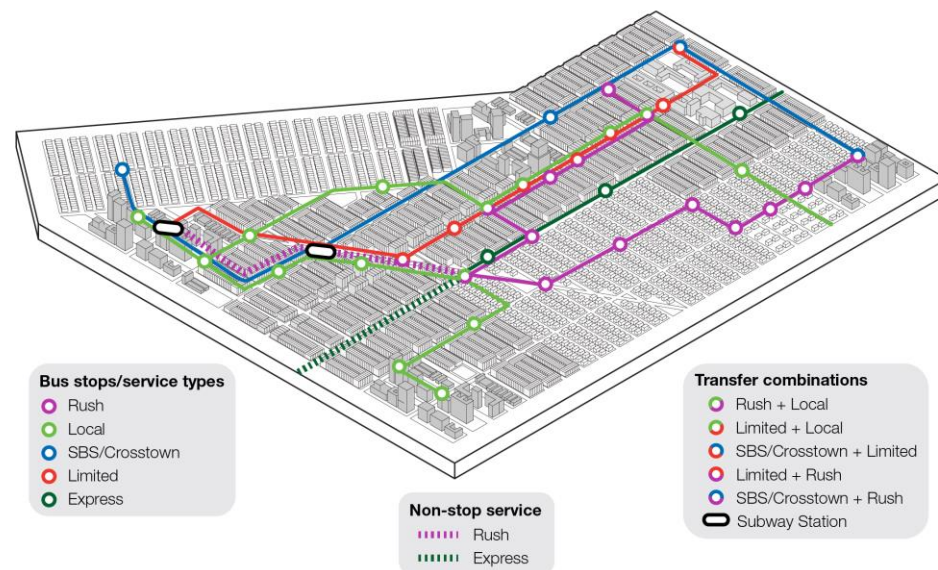
SBS 或“跨区”线路（蓝色）

连接长距离的主要目的地

- 所有全天频次服务（大多数线路将于工作日 **6 am** 至 **9 pm** 期间以 **10 分钟** 或更合适的间隔安排发车）

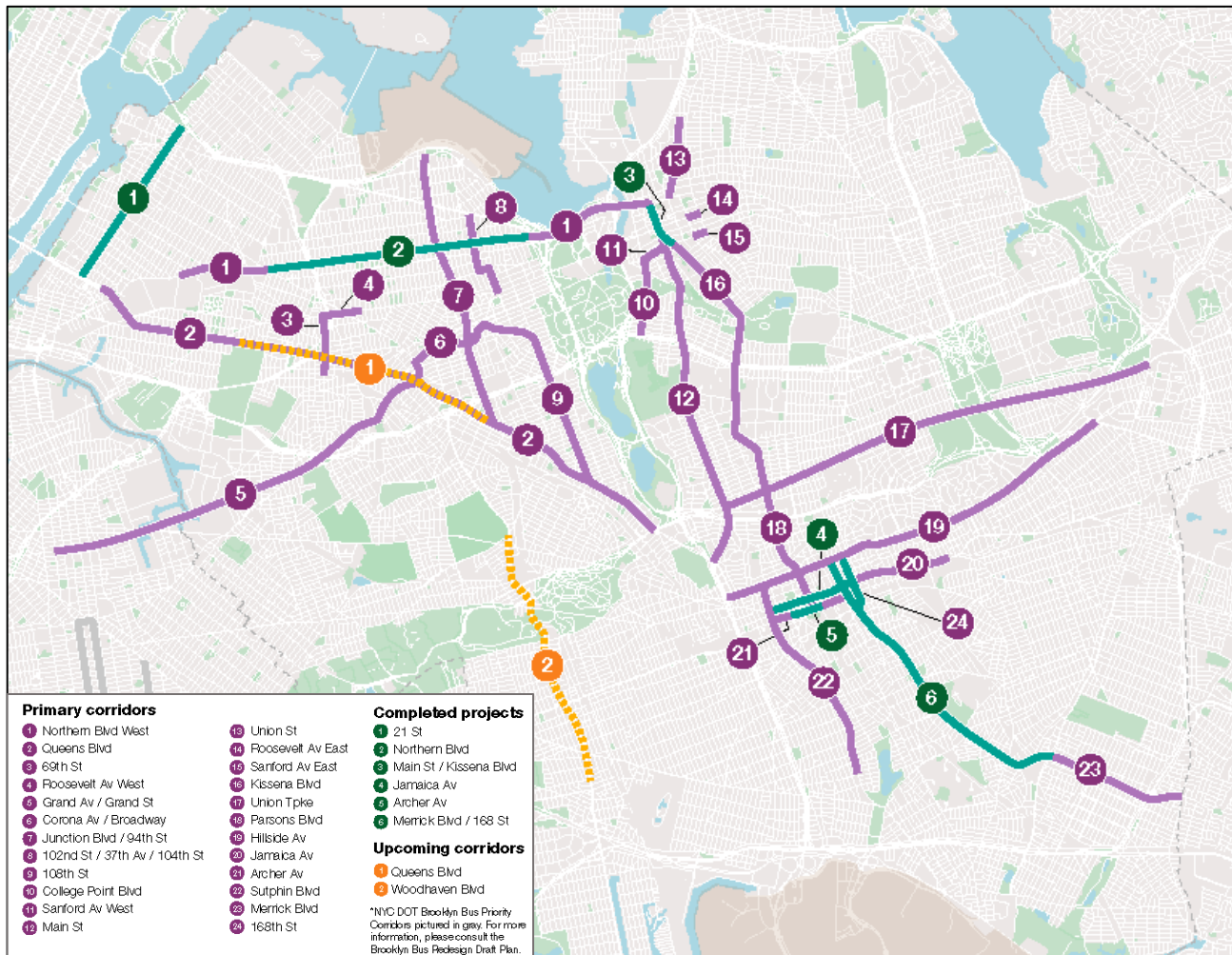
按线路类型划分的现行平均巴士站间距与拟议平均巴士站间距

线路类型	现行平均站间距	拟议平均站间距
本地	818 英尺	1,151 英尺
限停	1,786 英尺	1,277 英尺
高峰	不适用	1,169 英尺
SBS/跨区	3,231 英尺	3,051 英尺
快速	1,540 英尺	1,647 英尺



我们将如何重新设计巴士交通网？

借助 NYC DOT 扩展巴士优先权



增加巴士车道、巴士专用车道和其他巴士优先处理措施，以加快服务速度，提高可靠性

NYC DOT 使用多项标准将 **24** 条排名靠前的走廊（地带）确定为巴士优先街道改善的研究对象

我们将如何重新设计巴士交通网？

区际服务

Queens 内行驶的一些区际线路属于 **Brooklyn** 巴士交通网重新设计的一部分，仅供参考。这些线路不会随 **Queens** 拟议最终方案进行更新。以下线路将在 **Brooklyn** 巴士交通网重新设计拟议最终方案中进行改进，该方案将于 **2024** 年发布。

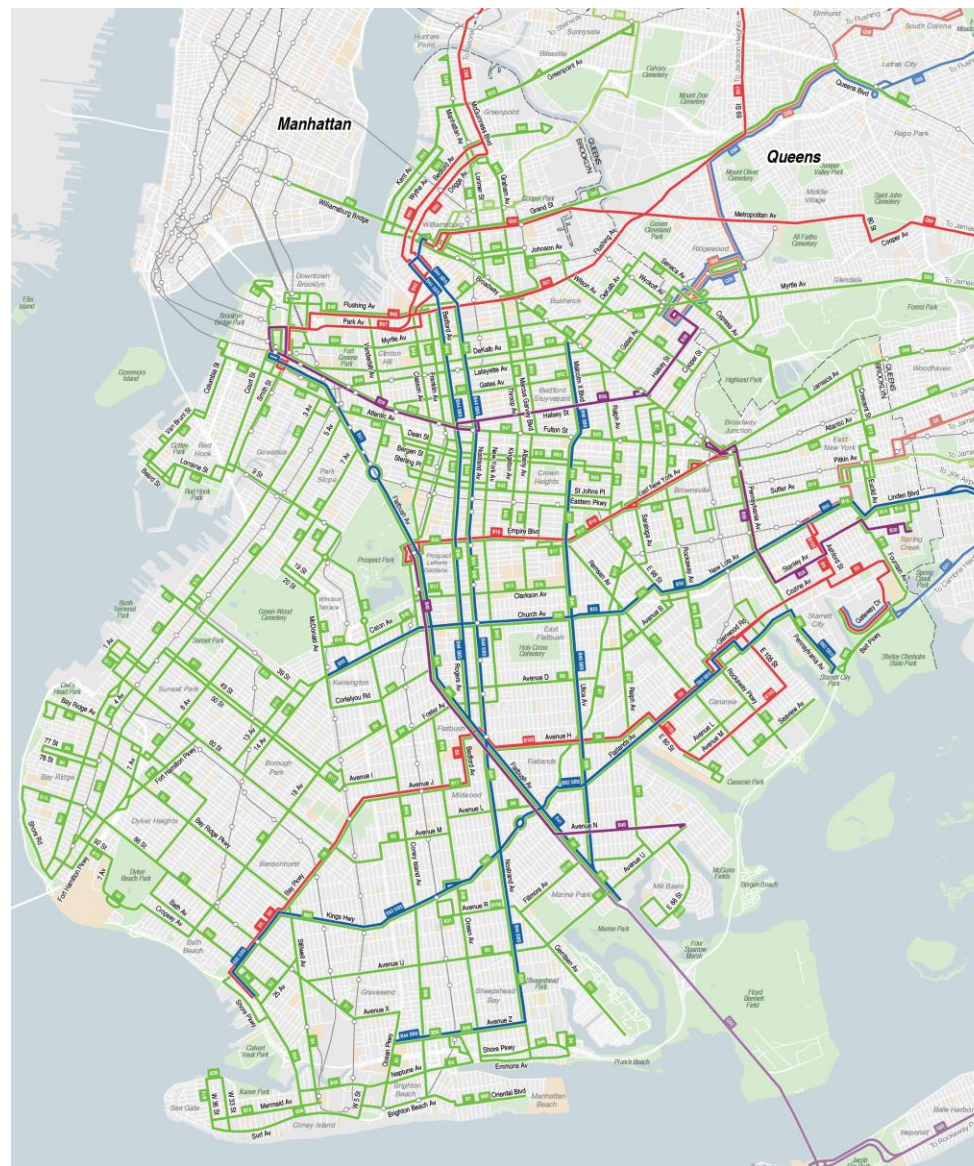
- **B7**
- **B13**
- **B20 高峰**
- **B26 高峰**
- **B38**
- **B52**
- **B54**
- **B55 XT**
- **BM35**

Brooklyn 重新设计规划草案线路

- Local
- Limited
- Crosstown (SBS)
- Rush

Queens 重新设计规划草案线路

- Local
- Limited
- Crosstown (SBS)
- Rush

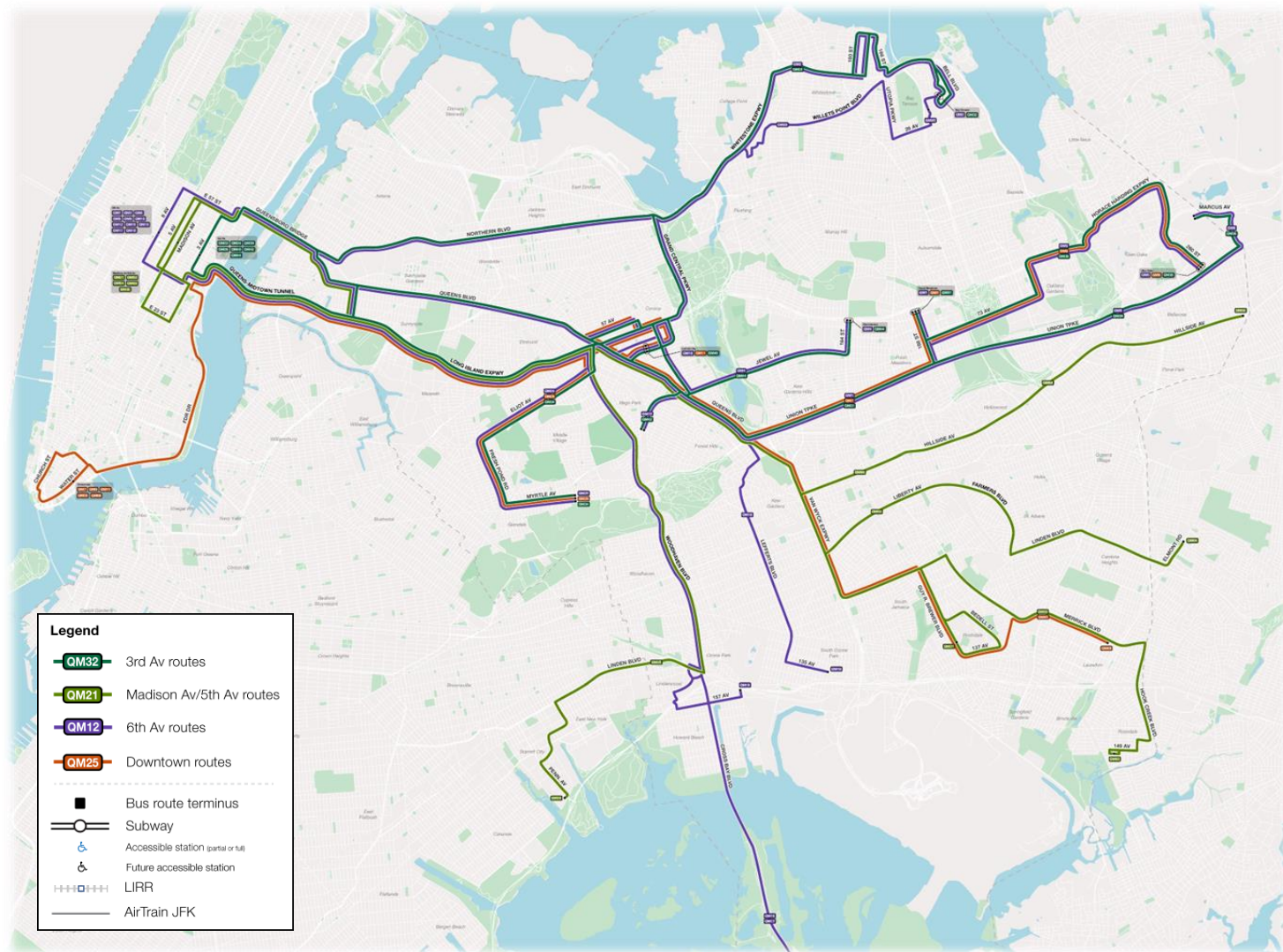


全新巴士交通网介绍

拟议快速巴士交通网变更概述

线路变更

- 30 条拟议快速线路
- 1 条新线路（**QM65 Southeast Queens 至 Downtown Manhattan**）
- 1 条线路因客流量低而停运（**QM3 Northern BL**，由 **Q12**、**Q13**、**Q36** 或 **LIRR** 提供替代服务）
- 1 条线路延长 (**QM64**)
- **Queens** 1 条线路重新调整/平直 (**QM63**)
- 2 条线路缩短（**QM12**、**QM42**）
- 3 条线路在 **Manhattan** 的行进线路改进（**QM63**、**QM64**、**QM68**）
- 巴士站间距略有调整
- 用线路颜色区分 **Manhattan** 目的地（**3 Av**、**Madison Av**、**6 Av**、**Downtown**）
- 所有 **Downtown** 方向的线路现在都将停靠 **E 34 St** 和 **1 Av**，靠近 **NYU Langone**
- 所有“**X**”快速线路标牌均重命名为“**QM**”
- 由于一些路段客流量低（疫情前和疫情后），大多数快速线路的发车频率略有降低



新巴士交通网——西北象限

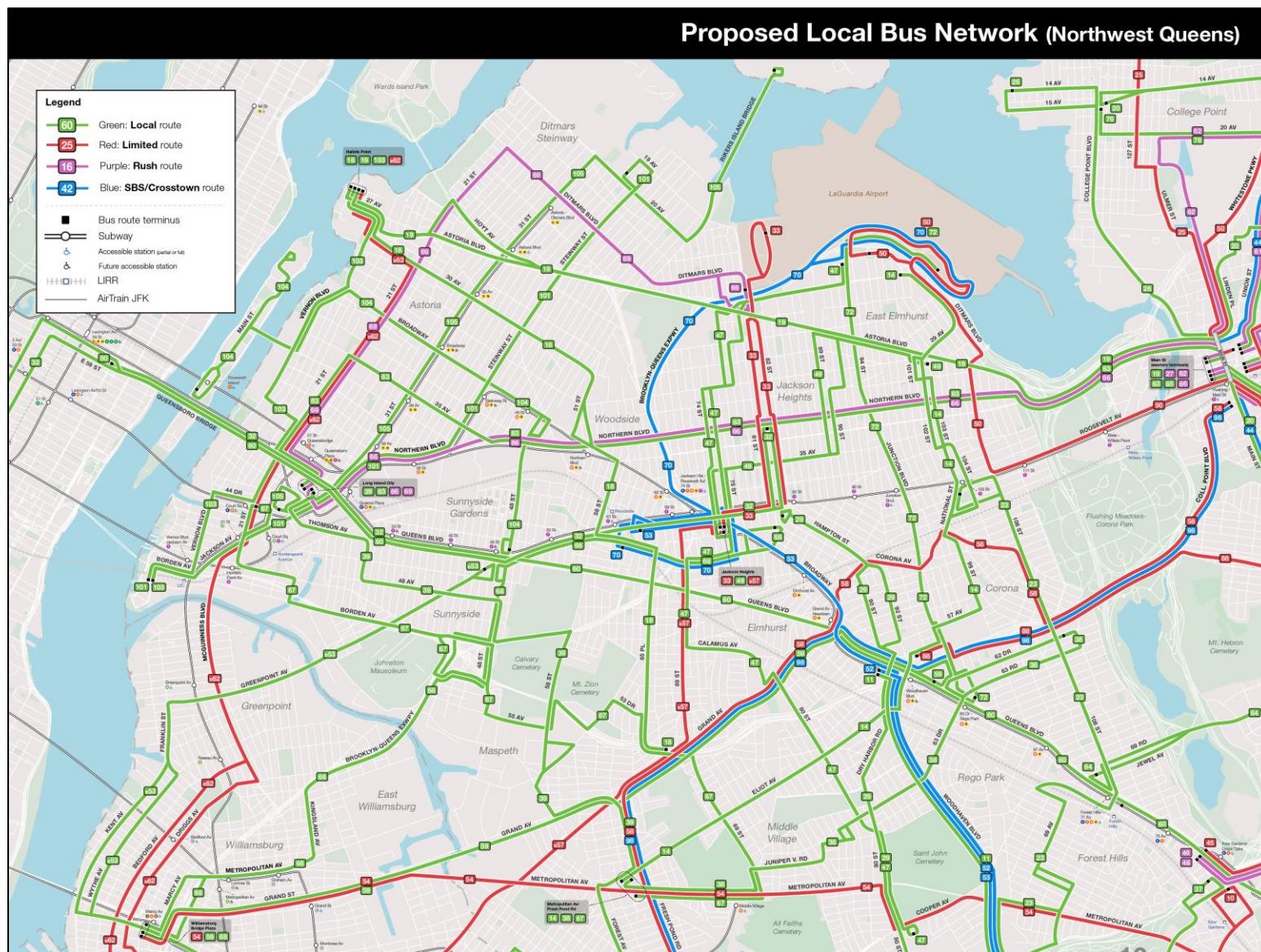
社区 1、2、3、4 区

新规划草案带来的主要变化

- ✓ Q23 从 Forest Hills 到 108 St 的服务得到保留
- ✓ Q29 从 Glendale 到 Jackson Heights 的服务得到保留
- ✓ Q38 沿 Juniper Valley Rd 的服务得到保留
- ✓ Q39 从 Ridgewood 到 Sunnyside 的服务得到保留
- ✓ Q47 从 Glendale 到 Jackson Heights 的服务得到保留
- ✓ Q67 从 Middle Village 到 LIC 的服务得到保留

Northwest Queens 的主要变化

- 新增**限停**线路在主要走廊（地带）上提供高频服务，站点间距比本地线路稍远，提供快速、高繁、持续且更可靠的服务（Q33、Q50、Q58、B62）
- 新增和修改后的几条区际线路扩大了巴士交通网的覆盖范围，使 Queens、Brooklyn 和 the Bronx 之间的出行更加便捷（B57、B62、Q50、Q68、Q98）
- 新增两条**高峰**线路，可更快直达地铁（Q66、Q69）
- 新增一条**跨区**区际线路，将为长途行程和在主要目的地之间提供更快服务（Q98）
- 新增一条线路填补了巴士交通网的空白，创造了新的连接并提高了可及性（Q105）
- 一些线路被平直，以减少转弯和偏离，提供更直达的服务，同时提高可靠性和改善出行时间（Q18、Q33、Q47、Q59、Q60、Q66）
- 其他线路经过延长、重新调整或缩短，以提供新的连接并提高速度和可靠性（Q14、Q23、Q38、Q39、Q55、Q67、Q101、Q103、Q104）



新巴士交通网——东北象限

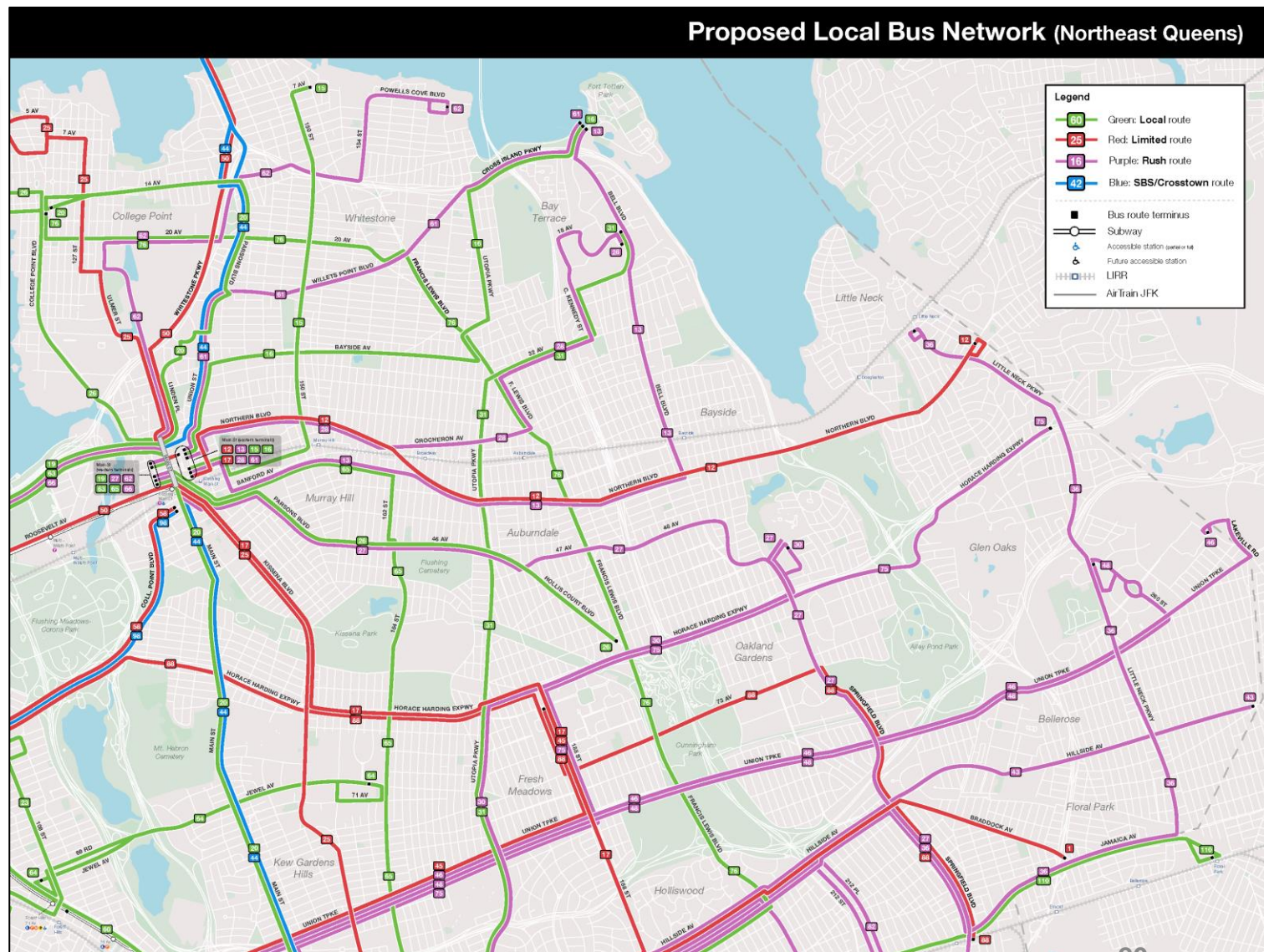
社区 7、8、11 区

新规划草案带来的主要变化

- ✓ Q17 从 Jamaica 到 Flushing 的服务得到保留
- ✓ Q25 从 Jamaica 到 College Point 的服务得到保留
- ✓ Q31 从 Bayside 到 Jamaica 的服务得到保留
- ✓ Q65 到 Jamaica LIRR 的服务得到保留
- ✓ Q88 从 Queens Village 到 Queens Center Mall 的服务得到保留

Northeast Queens 的主要变化

- 新增**高峰**线路，为前往地铁、Flushing 市中心和 Jamaica 提供更快、更直达的服务（Q13、Q27、Q28、Q30、Q36、Q43、Q46、Q48、Q61、Q62、Q75）
- 新增**限停**线路在主要走廊（地带）上提供高频服务，站点间距比本地线路稍远，提供快速、高繁、持续且更可靠的服务，同时作为高峰线路的补充（Q1、Q12、Q17、Q25、Q45、Q50、Q88）
- 新增一条**跨区**区际线路，可提供更快捷的长途服务，让 Northeast Queens 和 Brooklyn 之间的出行更加便捷（Q98）
- 目前运营前往不同目的地的多条变化线路或分支线路的线路被拆分成单独的线路以简化服务，以便乘客知道要乘坐哪条线路以及巴士的发车频率（Q1、Q15、Q16、Q20、Q30、Q31、Q36、Q46、Q48、Q61、Q62、Q65、Q75）
- 一些线路被平直，以减少转弯和偏离，提供更直达的服务，同时提高可靠性和改善出行时间（Q27、Q31、Q76）
- 其他新线路填补了巴士交通网的空白，创造了新的连接，减少了出行时间，并提高了可及性（Q31、Q61、Q62）



新巴士交通网——东南象限

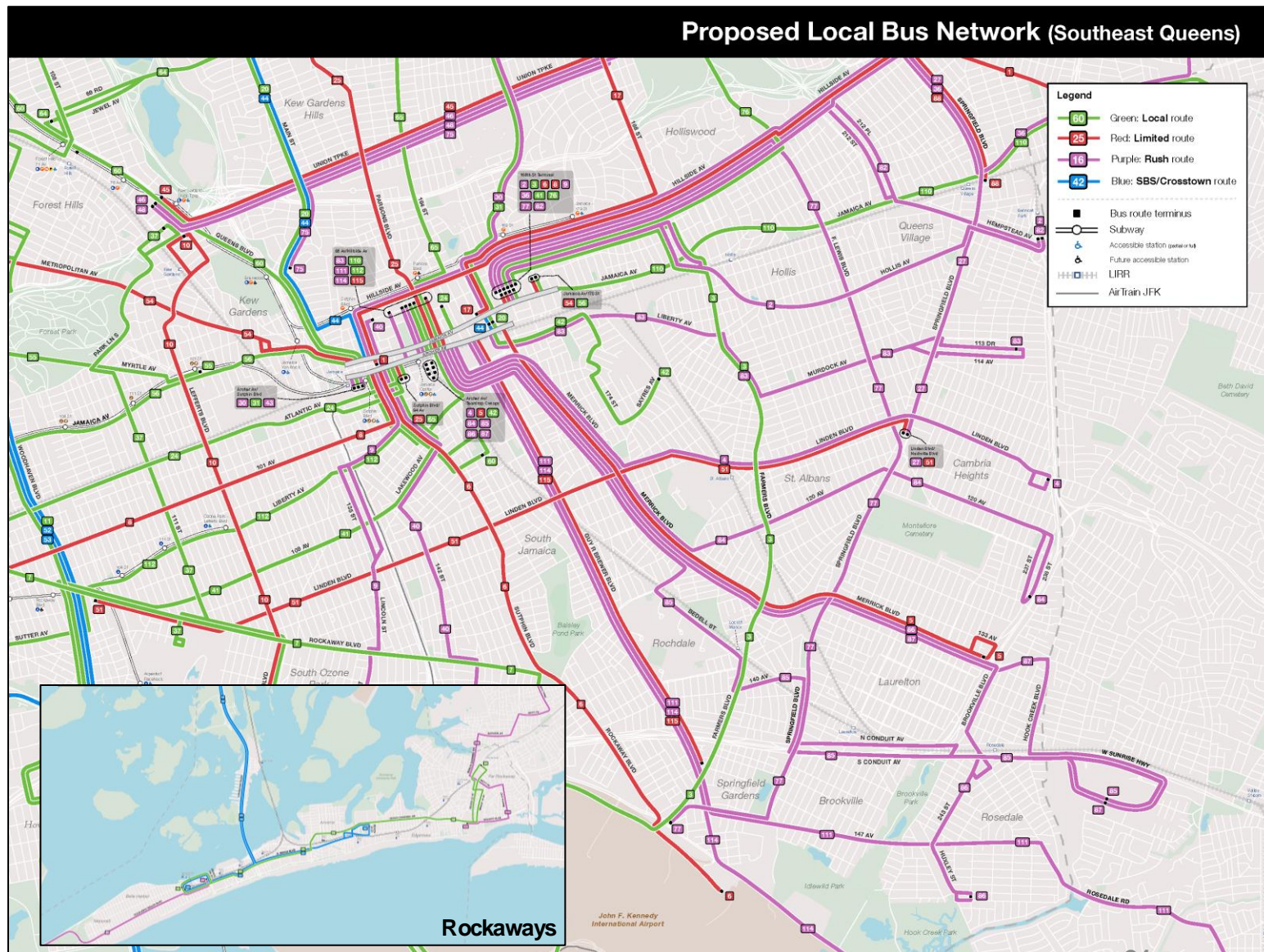
社区 12、13、14 区

新规划草案带来的主要变化

- ✓ Q1 Springfield Blvd 支线现由 Q36 提供服务
- ✓ Q5 分为三条线路 (Q5、Q86、Q87)，Merrick Blvd 上的整体发车频率提高
- ✓ Q22 现在为 Far Rockaway LIRR 提供服务
- ✓ Q77 延长至 147 Av

Southeast Queens 的主要变化

- 新增**高峰**线路，为前往地铁、Flushing 市中心和 Jamaica 提供更快、更直达的服务 (Q2、Q4、Q27、Q36、Q40、Q43、Q77、Q82、Q83、Q84、Q85、Q86、Q87、Q111、Q114)
- 新增**限停**线路在主要走廊 (地带) 上提供全体频次服务，站点间距比本地线路稍远，提供快速、高繁、持续且更可靠的服务，同时作为高峰线路的补充 (Q1、Q5、Q6、Q17、Q25、Q88、Q115)
- 新增一条线路填补了巴士交通网的空白，创造了新的连接，减少了出行时间，并改善了 Southeast Queens 的可达性 (Q51)
- 目前运营前往不同目的地的多条变化线路或分支线路的线路被拆分成单独的线路以简化服务，以便乘客知道要乘坐哪条线路以及巴士的发车频率 (Q1、Q5、Q20、Q30、Q36、Q82、Q85、Q86、Q87、Q111、Q115)
- 其他线路经过平直、延长、重新调整或缩短，以提供新的连接并提高速度和可靠性 (Q1、Q5、Q7、Q22、Q26、Q27、Q35、Q36、Q77、Q86、Q110、Q114)



新巴士交通网——西南象限

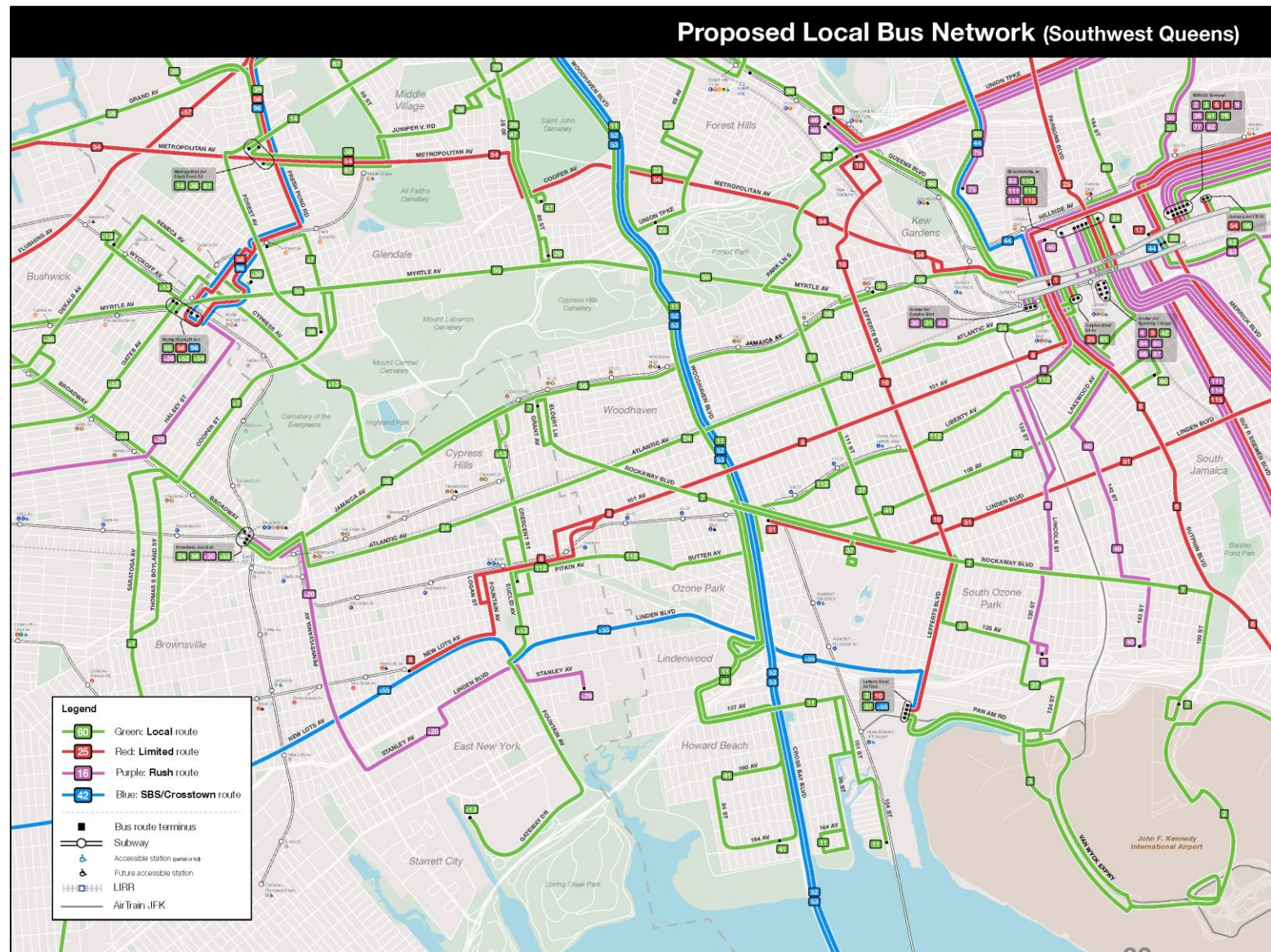
社区 5、6、9、10 区

新规划草案带来的主要变化

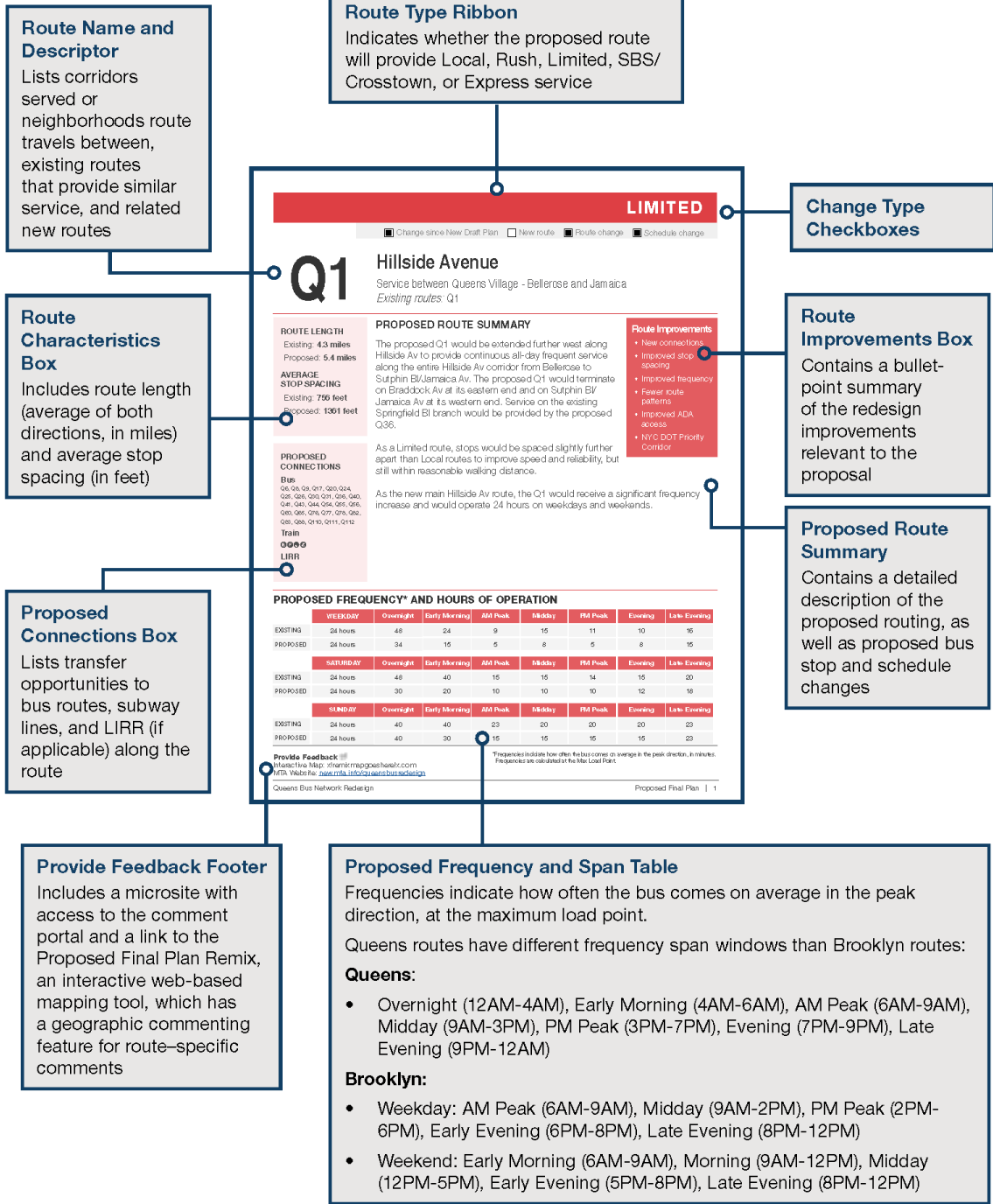
- ✓ Q10 不再与 Q64 联合
- ✓ Q11 现在同时为 Old Howard Beach 和 New Howard Beach 提供服务
- ✓ Q41 从 Howard Beach 到 Jamaica 的服务得到保留
- ✓ Q51 现在连接 Rockaway Blvd A 站和 Cambria Heights
- ✓ Q53 前往 Woodside 的服务得到保留

Southwest Queens 的主要变化

- 新增**高峰**线路，可更快直达地铁和 Jamaica (Q9、Q40)
- 新增**限停**线路在主要走廊（地带）上提供全体频次服务，站点间距比本地线路稍远，提供快速、高繁、持续且更可靠的服务，同时作为高峰线路的补充 (Q6、Q8、Q10、Q54)
- 新增和修改后的**本地**和**限停**线路扩大了巴士交通网的覆盖范围，使 Queens 和 Brooklyn 之间的出行更加便捷 (Q7、Q8、Q112)
 - Brooklyn 巴士交通网重新设计的几条线路也改善了这些连接 (B7、B13、B55)
- 其他线路经过平直、延长、重新调整或缩短，以提供新的连接并提高速度和可靠性 (Q7、Q8、Q9、Q10、Q11、Q24、Q37、Q41、Q55、Q112)



如何看懂线路概况



如何了解更多信息并提供反馈

请访问我们的项目网站，查看涉及您的出行的提案！

顾客可通过多种方式提供反馈：

- 在 **Future Trip Planner** 工具中测试您的行程（类似于我们常用的 **Trip Planner** 工具，但已设计编入拟议 **Queens** 交通网）。
- 查看 **Remix**，一款基于网络的交互式地图
 - 顾客可以详细查看所有拟议线路和站点，并与现有线路进行比较，并在具体的地理位置发表评论
 - 可以通过桌面设备和移动设备访问 **Remix**，方便参与者查看整个 **Queens** 巴士网络的线路站点和发车频率
- 访问项目微型网站上的评论入口：mta.info/queensbusredesign



如何了解更多信息并提供反馈

快来参加我们在新的一年中即将举办的活动或演示吧！

所有活动都将按计划发布在项目网站上：mta.info/queensbusredesign。

- 我们已申请在 **2024** 年 **1** 月和 **2** 月向所有 **Queens** 社区委员会演示
- **MTA** 工作人员将在整个系统的繁忙巴士枢纽和换乘点分发多语言宣传手册，引导顾客访问项目网站
- 我们将在整个行政区安排和筹办一系列快闪活动以及 **5** 场开放参观和一场虚拟市民会议

后续措施

2024 年公众宣传活动

- 向民选官员和其他利益相关者通报情况
- 向所有 **Queens** 社区委员会进行演示
- 五场开放参观
- 一场虚拟市民会议
- 其他现场宣传和街头互动
- 所有宣传活动和机会都将发布到项目网站，敬请关注

2024 年公开听证会

- 经过几个月的公众宣传后，将举行混合公开听证会

重新设计团队查阅所有反馈并对提案进行修改

拟议最终附录

- 在公开听证会结束后，如需对拟议最终方案中的提案进行任何重大修改，**MTA** 将发布拟议最终方案附录，根据公众反馈汇总此类最终变更。

董事会投票

- **MTA Board** 将听取拟议 **Queens** 巴士交通网重新设计并进行投票。

实施

- 如果获得通过，**MTA** 将开始实施程序。
- 鉴于 **Queens** 巴士交通网的规模，预计实施程序需要耗时几个月，以完成内部工作及在外部与 **NYC DOT** 协调工作。**MTA** 将在实施前几周和实施后立即开展大规模公众宣传活动。

Queens 巴士交通网重新设计

谢谢

项目网站：
mta.info/queensbusredesign

