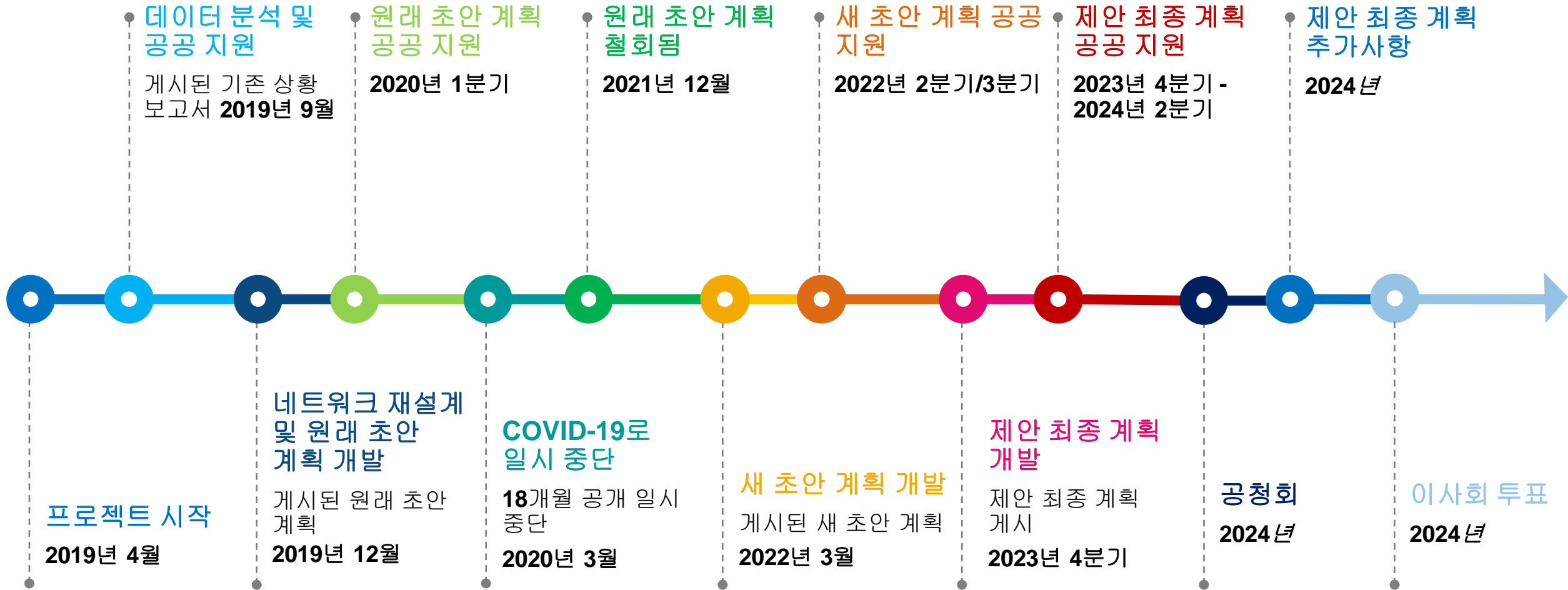




# Queens 버스 네트워크 재설계

제안 최종 계획

# Queens 재설계 프로젝트 일정



# 왜 Queens 버스 네트워크를 재설계하는가?

Queens에는 다른 어떤 자치구보다 더 많은 버스 노선과 승객이 있습니다.

- 평일 평균 약 **800,000**명의 고객이 이용하는 **113**개 버스 노선

Queens는 성장하고 변화하고 있으며 인구와 여행 패턴도 변화하고 있습니다.

- **Jamaica, Flushing, Long Island City**가 호황을 누리고 있으며, 지하철에서 멀리 떨어진 고용 센터도 마찬가지로입니다.

Queens 버스 네트워크는 수십 년 동안 크게 바뀌지 않았습니다.

- 많은 노선이 오래된 트롤리 노선을 따릅니다. 점진적인 변경으로 인해 버스 정류장이 촘촘하게 배치된 느리고 직선형이 아닌 노선이 되었습니다.

고객의 요구사항이 변화함에 따라 우리도 변화해야 합니다.

# 왜 Queens 버스 네트워크를 재설계하는가?

지난 몇 년간 버스 운행 성과와 승객 수가 감소하고 있습니다.

## 느린 속도

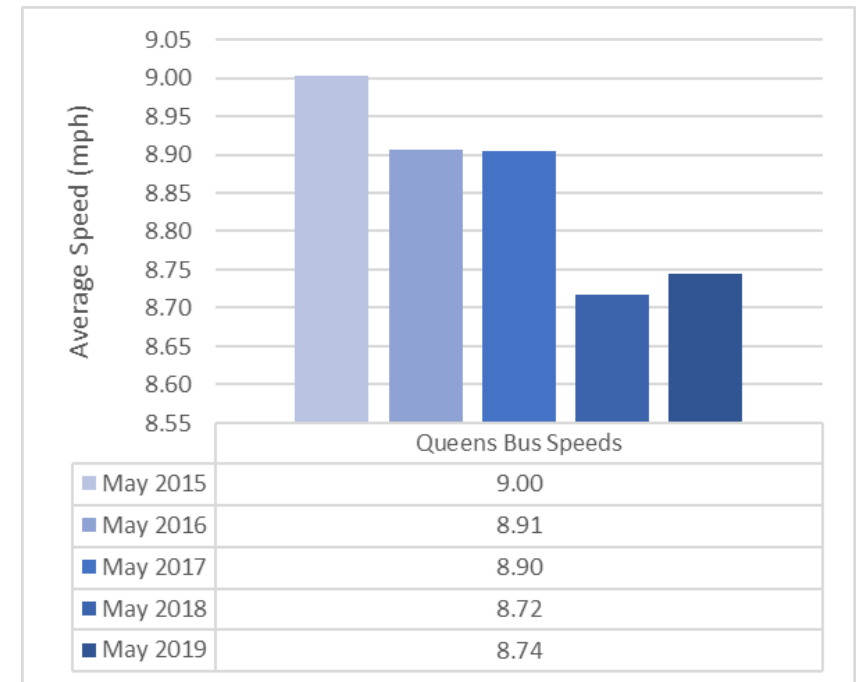
- 버스 속도는 해마다 계속 감소합니다.
- **Queens** 버스 속도는 **2015**년에서 **2019**년 사이에 **3%** 감소했습니다.

## 서비스 신뢰성

- **2023**년 고객 이동 시간 성과는 **73%**였습니다.

## 승객 수 감소

- 팬데믹 이전 버스 승객 수는 꾸준히 감소하고 있었습니다.
- 팬데믹 이후 승객 수가 반등하고 있습니다. 재설계를 통해 버스 고객에게 버스 운영을 더욱 매력적으로 만들 수 있는 기회가 열렸습니다.



# 버스 네트워크를 어떻게 재설계하는가?

## 고객 우선순위

우리는 고객에게 더 나은 버스 네트워크를 개발하기 위한 노력의 우선순위를 어떻게 정해야 하는지 물었습니다. 그들은 아래 4가지 우선순위로 답변했습니다. 이러한 우선순위가 재설계의 목표입니다.



### 안정적인 운행

고객은 버스가 예상 시간에 도착할 수 있기를 원함



### 더 나은 연결

고객은 개선된 자치구 내 및 자치구 간 연결을 원함



### 더 빠른 여행

고객은 지연, 느린 버스 운행, 혼잡에 대한 우려를 표명함



### 단순화된 운행

고객은 간단하고 이해하기 쉬운 버스 운영을 원함

# 버스 네트워크를 어떻게 재설계하는가?

## 재설계 전략

우리는 **4**가지 고객 우선순위를 달성하는 데 도움이 되도록 다음 전략을 사용했습니다.

### 개선된 노선 설계로 네트워크 단순화

- 보다 직선화된 직행 노선
- 새로운 노선 유형
- 중복 운행 감소 및 노선 변형 감소

### 연결성 향상

- 버스 네트워크망을 개선하여 새로운 연결 창출
- 새 노선을 도입하여 버스 네트워크의 격차 해소
- **Bronx, Brooklyn, Manhattan**까지 자치구 간 버스 운행 강화

### 배차 간격 개선

- 종일 상시 운행 네트워크 구축
- 노선 변경사항에 맞추고 고객 요구사항을 보다 잘 충족하도록 운행 조정

### 버스 정류장 밸런스 맞춤

- 버스 속도를 높이고 고객의 신뢰성을 향상시키기 위해 정류장 간격 늘림
- 새로운 노선 유형에 따라 평균 정류장 간격 개선

### NYC DOT와 함께 버스 우선순위 확대

- 운행 속도를 높이고 신뢰성을 향상시키기 위해 더 많은 버스 전용도로, 버스 차선 및 기타 버스 우선 환경 강화

### 대중교통 형평성 개선

- 대중교통 운행이 더 많이 필요한 지역의 개선에 집중

### 접근성 개선

- 장애인(**ADA**) 이용 가능 지하철 역과의 연결을 강화하고, 버스 네트워크의 공백을 메우고, 가장 필요한 곳에 버스 정류장을 유지하고, **NYC DOT**와 협력하여 이용 가능한 버스 정류장 환경을 개선

# 공공 지원 - 새 초안 계획

## 워크숍, 오픈 하우스, 팝업 이벤트

### 인지, 교육, 참여, 피드백

- **14개의 공개 가상 워크숍(Queens 커뮤니티 구역당 1개):** 재설계 제안 및 전략에 대해 대중에게 알리고 계획 세부사항을 설명하는 동시에 소중한 피드백 수집
- **5개의 대면 오픈 하우스:** MTA 및 DOT 전문가가 배치된 디스플레이 보드를 활용하여 재설계 개념, 전략 및 목표를 공유하도록 고안됨
- **15개의 대면 팝업 이벤트:** 공공 지원 및 인지도를 더욱 확대하기 위해 **MetroCard Mobile Sales Van**과 결합
- 유동 인구가 많은 허브 및 주요 환승 지점에서 거리 홍보, **42개** 주요 장소에서 **50,000**매 브로셔 배포
- 선출직 공무원, 버스 운전자, 노동조합, **MTA Road Operations**, 지역사회 단체, 변호사, 시 기관 등과 미팅
- 프로젝트 웹사이트, 자치구 재설계 마이크로사이트, 대화형 지도 및 의견 제시 도구를 통한 소통 강화

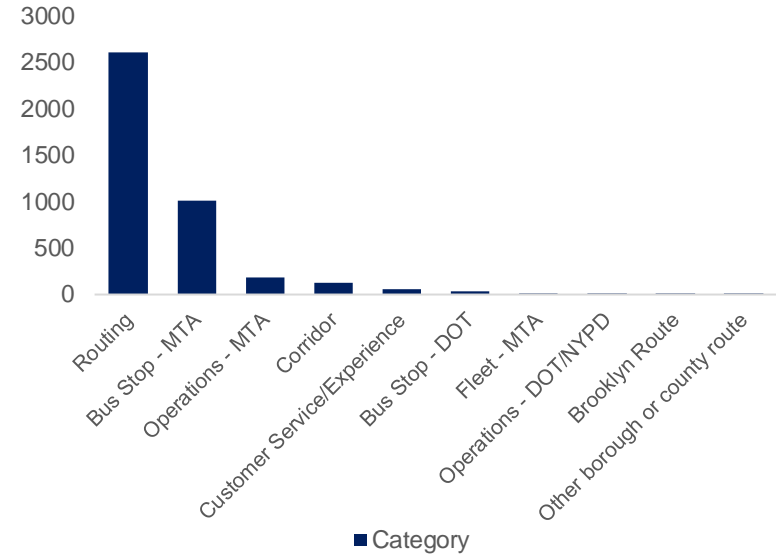


# 공공 지원 – 새 초안 계획

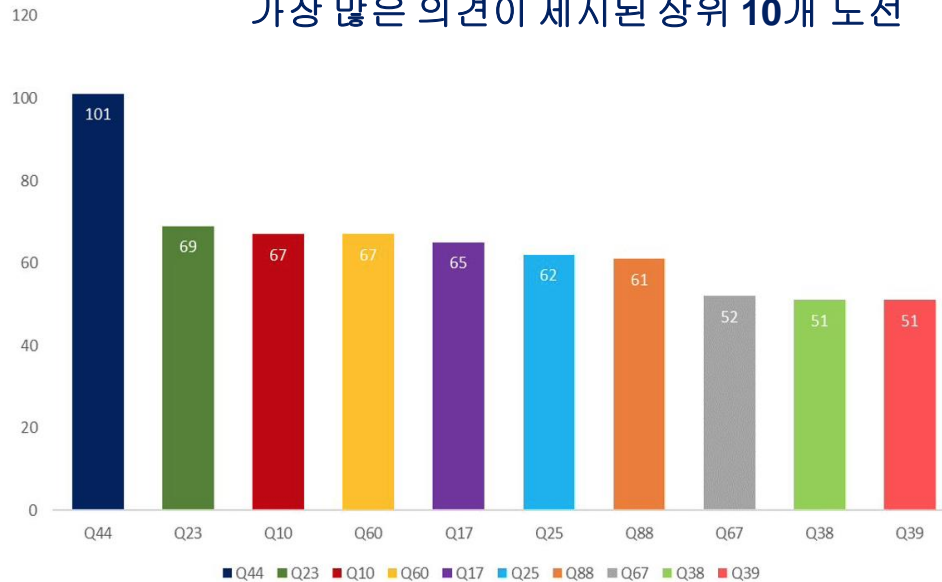
## 의견 요약 통계

- 새 초안 계획에 대해 거의 **4,000**건의 의견 접수
- **Remix** 대화형 지도, **MTA** 의견 제시 포털, 공개 지원 이벤트, 이메일 및 서신의 조합을 통해 의견 접수
- 대부분의 의견은 노선과 버스 정류장에 집중됨
- 전반적으로 의견의 양과 질 모두에서 새 초안 계획이 원래 초안 계획보다 훨씬 더 호평을 받은 것으로 나타남

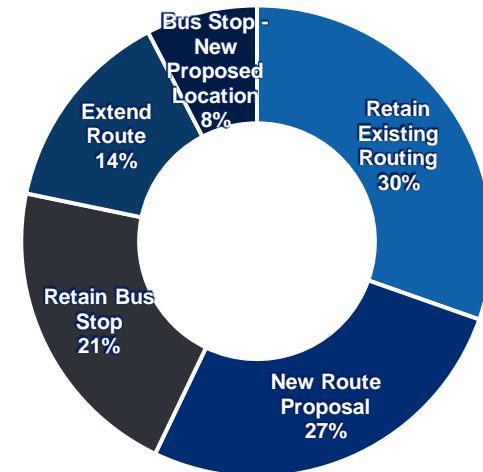
피드백 카테고리별 의견



가장 많은 의견이 제시된 상위 10개 노선



피드백 유형별 의견  
(상위 5개 하위 카테고리)





# 공공 지원 중에 우리가 들은 내용

## 새 초안 계획 공공 지원의 주요 사항

- 5가지 다양한 문제 영역을 중심으로 한 고객 의견
- 우리는 이러한 문제를 해결하는데 제안의 초점을 맞췄습니다.
- 또한 일정 팀과 협력하여 일정을 수립하고 진행하는데 시간이 걸리는 계획의 비용을 책정했습니다.

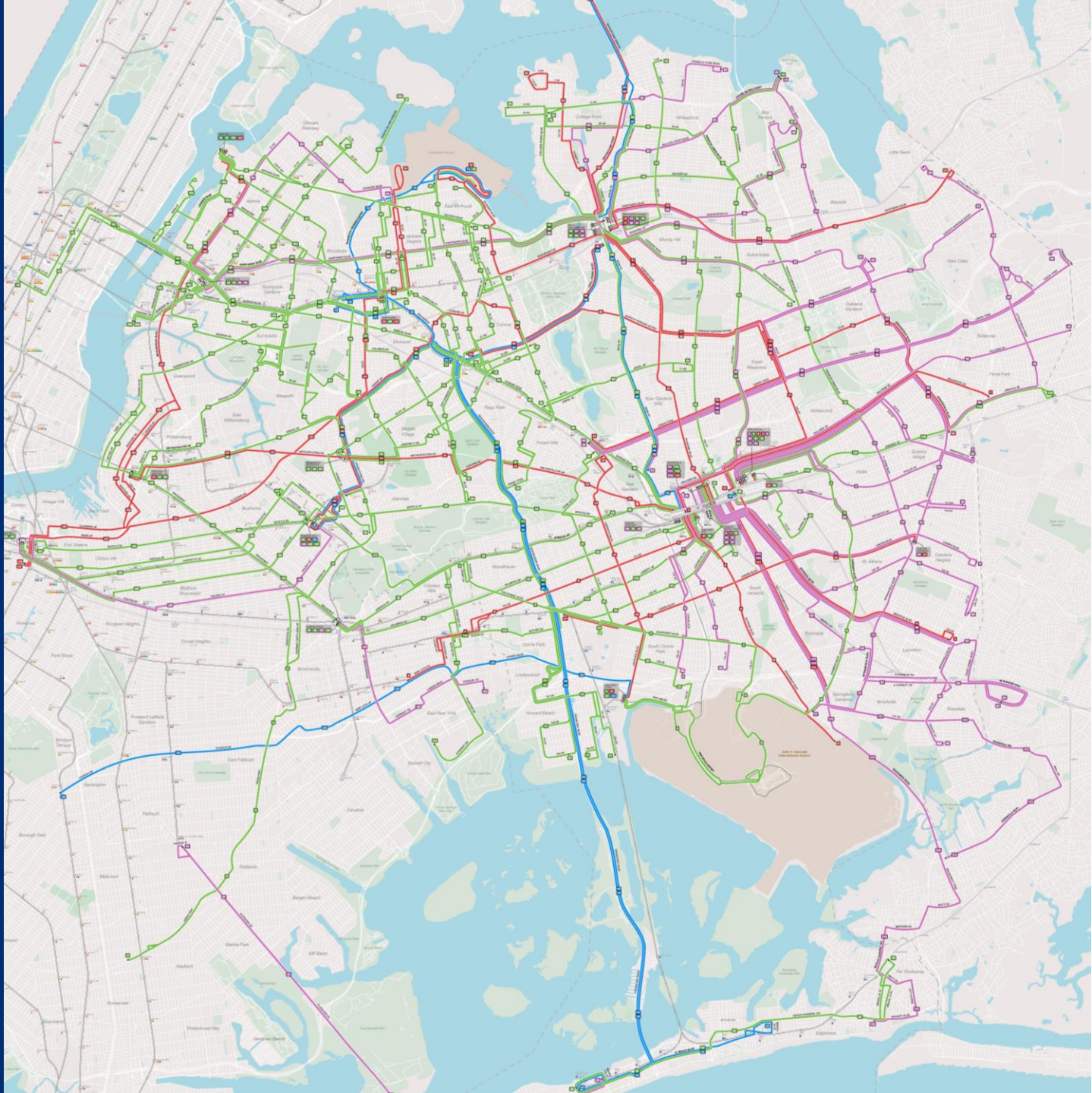
공공 지원의 주요 사항	제안 최종 계획에서 우리가 채택한 방식
제안 노선 변경	
특정 제안 노선 확장/결합(예: Q10), 중점 재배치(예: Q23) 및 단축(예: Q17)에 대한 우려	 모든 이해관계자의 모든 주요 노선 우려사항을 평가하고 고객 요구사항, 재설계 원칙 및 리소스 제한을 기반으로 최선의 조치 결정
연결 문제	
중요한 목적지(예: Q23, Q25, Q39, Q88)와의 직행 연결 끊김 우려	 고객에게 중요한 직행 연결 유지
	 고객이 식별한 격차를 해소하고 네트워크의 연결성과 접근성을 더욱 향상시키는 새로운 서비스 제안
제안 버스 정류장 변경	
특정 제안 버스 정류장 제거 및 버스 정류장 간격이 더 긴 특정 노선에 대한 우려	 제안 정류장 간격을 재평가하고 고객 권장사항에 따라 특정 정류장 유지
제안 일정 변경	
급행 노선 운행 재분배 및 정오와 주말 운행 축소 제안에 대한 우려	 모든 노선 및 업데이트된 배차 간격 제안에 대한 고객 의견 및 승객 데이터를 기반으로 일정 변경을 재평가함
운영 문제	
신뢰성 문제를 일으킬 수 있는 버스 노선을 통합하거나 확장하는 일부 제안에 대한 우려(예: Q10)	 신뢰성 문제를 일으킬 수 있는 특정 노선 제안 제거(예: Q10).

# 제안 새 버스 네트워크 소개

**121**개 총 노선(기존 **113**개)

**91**개 로컬 노선(기존 **83**개)

**30**개 고속 노선(기존 **30**개)



# 새 버스 네트워크 소개

## 제안 로컬 버스 네트워크 변경사항 개요

변경 유형(로컬 네트워크)	노선 수	노선 비율(%)
정류장 변경만	25	27%
새 노선	15	16%
노선 재편성	12	13%
단축	7	8%
확장	7	8%
직선화	8	9%
확장 및 직선화	3	3%
지선 변경	6	7%
한쪽은 연장, 다른쪽은 축소	2	2%
노선이나 정류장 변경 안함	6	7%
총계	91	100%

### 노선 라벨

**15**개의 새 노선 라벨 - 일부는 기존 경로 대체, 일부는 새로운 서비스

**10**개의 폐기된 노선 라벨 - 폐기된 모든 노선 라벨을 새로운 노선 또는 제안 노선 변경으로 대체함

# 새 버스 네트워크 소개

## 제안 로컬 배차 간격 변경사항 개요

배차 간격이 대폭 증가하는  
**8개 노선**

대부분의 배차 간격  
증가는 노선 변경 및/또는  
탑승 패턴으로 인해 발생  
**Q1, Q3, Q7, Q26, Q50,  
Q67, Q104, B62**

배차 간격이 소폭 증가하는  
**20개 노선**

대부분의 배차 간격  
증가는 노선 변경 및/또는  
탑승 패턴으로 인해 발생  
**Q8, Q10, Q18, Q22, Q23,  
Q27, Q28, Q33, Q35, Q37,  
Q38, Q42, Q49, Q54 Q72,  
Q76, Q77, Q101, Q103,  
Q112**

새로운 배차 간격과 구간을  
지닌 **15개의 신규 노선**

대부분 기존 서비스와  
유사한 배차 간격 제공  
**Q14, Q45, Q48, Q51, Q61,  
Q62, Q63, Q68, Q75, Q82,  
Q86, Q87, Q98,  
Q105, Q115**

배차 간격이 재편성되는  
**13개 노선**

신규 노선 또는 노선  
변경을 보완하기 위해 한  
노선에서 다른 노선으로  
운행이 재편성됨  
**Q4, Q5, Q6, Q15, Q16,  
Q20, Q43, Q58, Q64, Q65,  
Q84, Q85, Q110**

배차 간격이 분할되는 **6개**  
노선

여러 지선이 있는 하나의  
노선이 **2개**로 분할되면  
배차 간격도 분할됩니다.  
**Q30, Q36, Q46, Q63, Q66,  
Q111**

배차 간격이 합쳐지는 **3개**  
노선

겹치는 두 노선을 하나로  
합치면 배차 간격도  
합쳐집니다.  
**Q11, Q25, Q114**

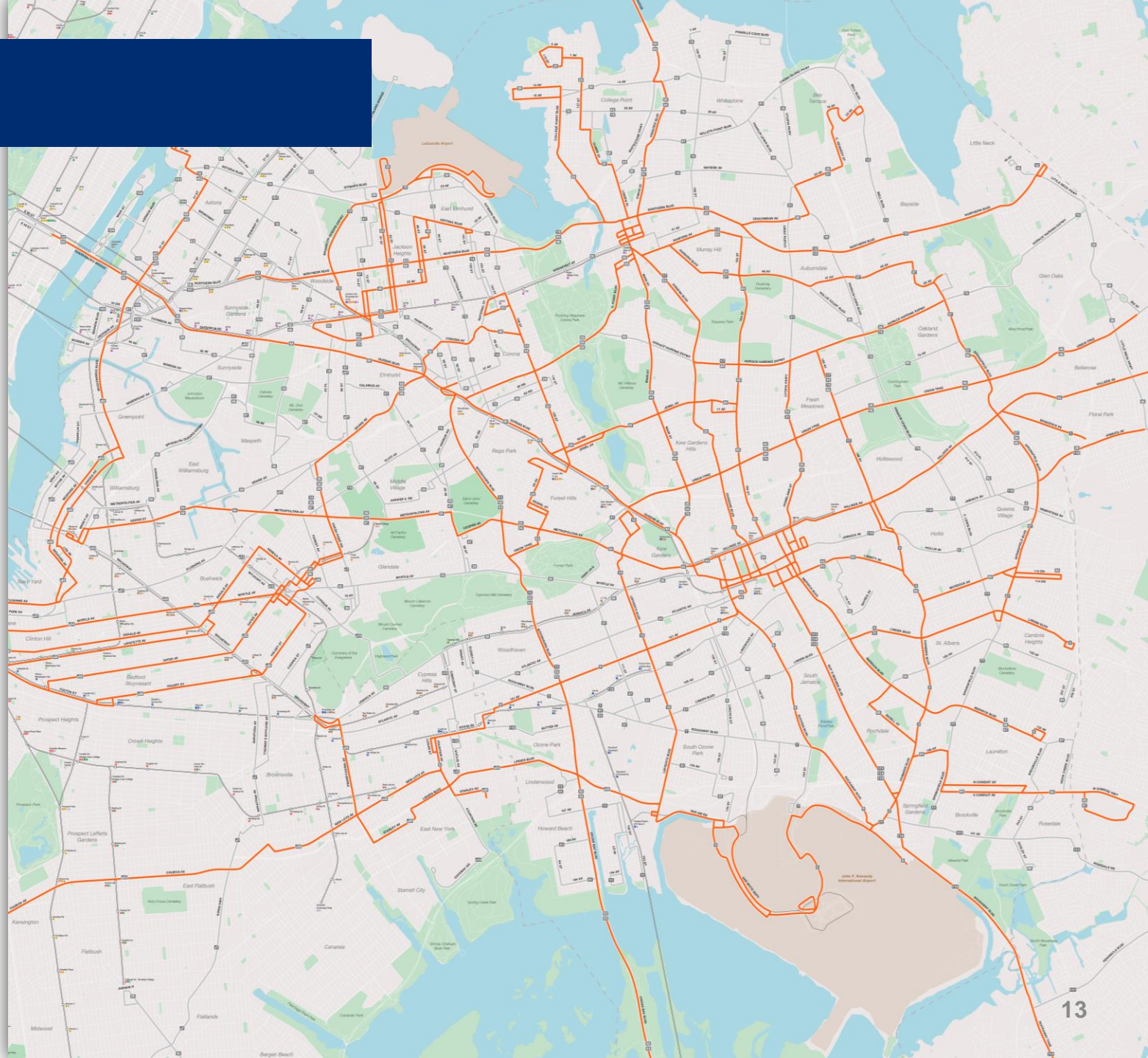
**1회 이상 배차 간격이 늘어나는 6개 구간**  
개별 노선은 줄어들 수 있지만 새로운  
노선과 결합하면 해당 구간의 전반적인  
배차 간격이 늘어납니다.

- **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)**

# 새 버스 네트워크 소개

## 제안 종일 상시 운행(All-Day Frequent) 버스 네트워크

- 이미 널리 이용되는 기존 종일 상시 운행 네트워크에 특정 사항을 추가했습니다.
- 종일 상시 운행은 주중 오전 **6시**부터 오후 **9시** 사이에 **10분** 이내 간격으로 운행됨을 의미하며, **주황색**으로 표시되어 있습니다.
  - 현재 버스 운행 반경 **0.25**마일 이내에 있는 인구의 **60.1%**가 종일 상시 운행 네트워크를 이용할 수 있습니다.
  - 제안 최종 계획은 종일 상시 운행 네트워크의 도달 범위를 **200,000**명 이상으로 확장합니다.
  - 인구의 **68.9%**에 대한 접근성 향상
- 하루 종일 운행하므로 승객은 일정에 대해 걱정하지 않고 하루 종일 자유롭게 버스에 탑승할 수 있습니다.
- 대부분의 제한(Limited) 및 SBS/Crosstown 노선의 배차 간격은 **10분** 이내입니다.



# 새 버스 네트워크 소개

## 제안 야간 버스 네트워크

- **8개의 신규 24시간** 노선을 갖춘 야간 버스 네트워크를 통해 승객은 자치구 내 거의 모든 곳을 버스로 이동할 수 있습니다.
- 현재 버스 운행 반경 **0.25마일** 이내의 인구 중 **76.5%**가 야간 네트워크를 이용할 수 있습니다.
  - 제안 최종 계획은 야간 네트워크의 도달 범위를 **127,000명** 이상으로 확장합니다.
  - 인구의 **81.9%**에 대한 접근성 향상



# 새 버스 네트워크 소개

## 제안 버스 정류장 변경

버스 정류장 간격을 늘리면 버스 속도가 빨라지고 고객의 신뢰도가 향상됩니다.

제거된 정류장당 **20초** 시간 절약

승객 중 **83%**가 계속해서 동일한 정류장 이용 예정

새 계획 초안 이후 노선별 평균 버스 정류장 간격은 공개 의견에 따라 감소했지만 여전히 상당한 개선이 이루어졌으며 **Queens** 전체에서 서비스 개선으로 해석되어야 합니다.

분석 전반에 걸쳐 의견을 적용하고 평균 버스 정류장 간격을 절대 숫자가 아닌 노선 유형 지침에 맞추는 데 중점을 두었습니다.

### 로컬 노선(녹색)

로컬 연결

- 고객 수요에 따라 배차 간격은 높음에서 낮음까지 다양합니다.

### “러시” 노선(주황색)

외부 자치구를 버스 또는 지하철 허브에 신속하게 연결

- 피크 시간에 더 자주 운행

### 제한 노선(빨간색)

수요가 많은 도로에서 빈번한 운행

- 종일 상시 운행(평일 오전 6시~오후 9시 10분 이내)

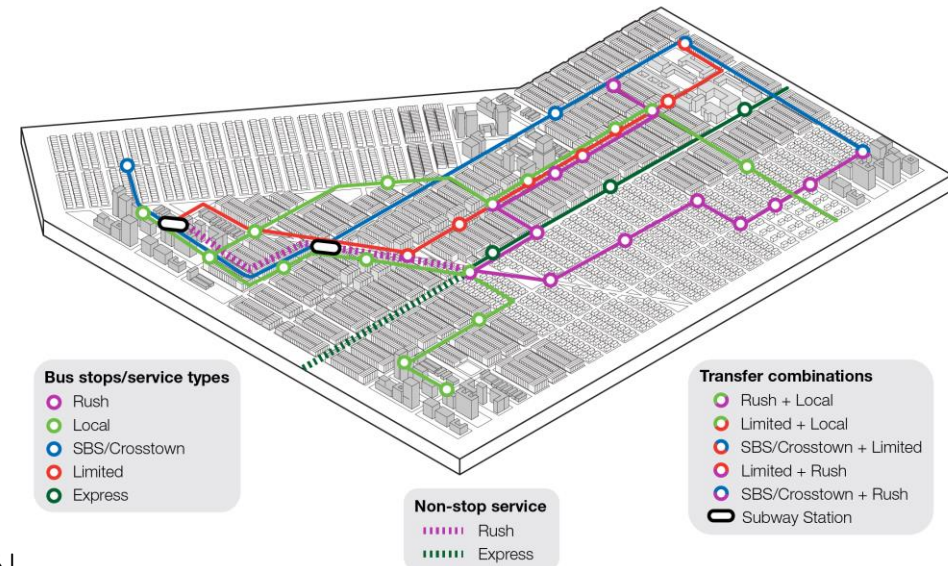
### SBS 또는 "Crosstown" 노선(파란색)

장거리 주요 목적지 연결

- 종일 상시 운행(대부분 노선이 평일 오전 6시~오후 9시 10분 이내)

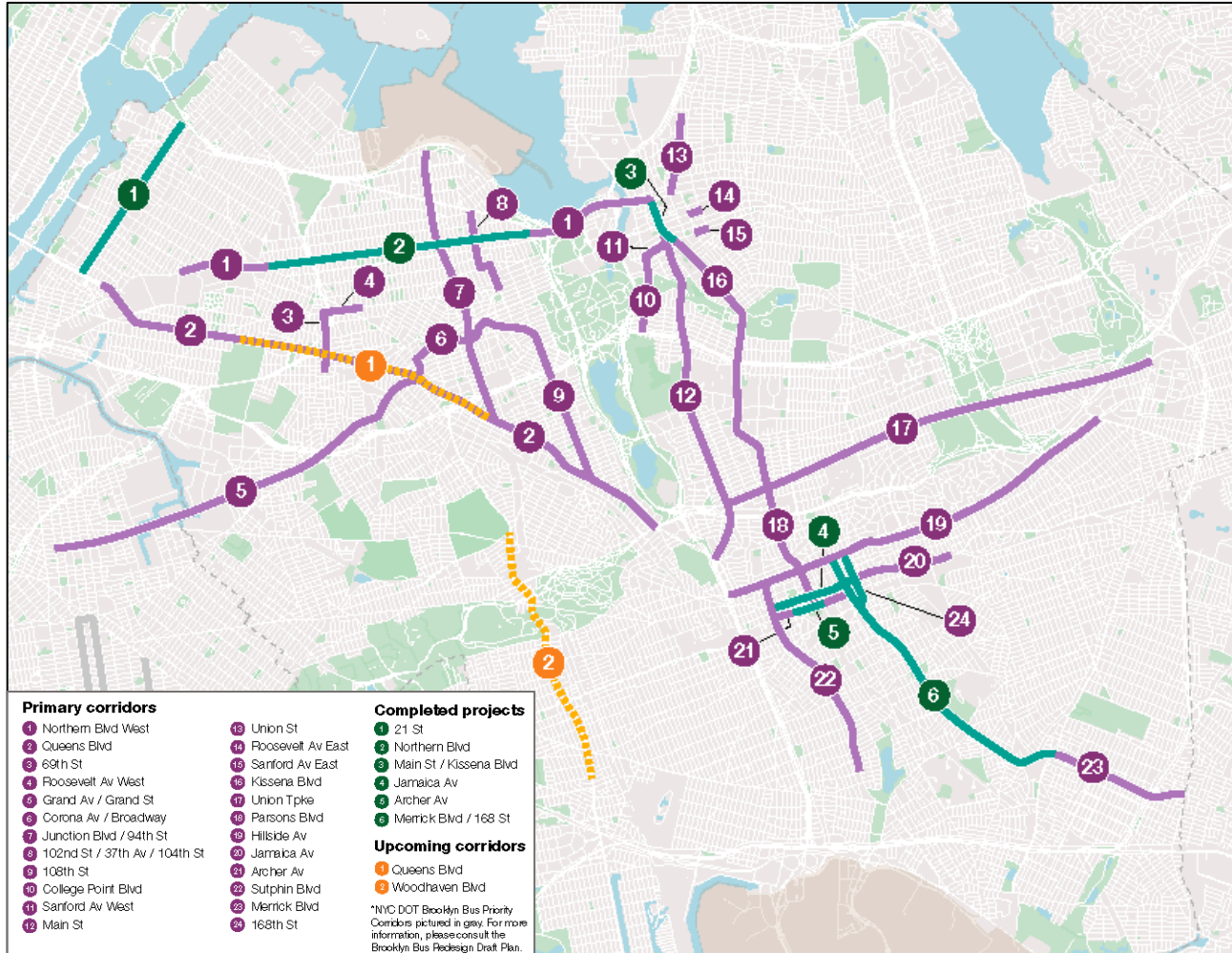
노선 유형별 기존 버스 정류장 간격과 제안 평균 버스 정류장 간격 비교

노선 유형	기존 평균 정류장 간격	제안 평균 정류장 간격
로컬(Local)	818 피트	1,151 피트
제한(Limited)	1,786 피트	1,277 피트
러시(Rush)	해당 없음	1,169 피트
SBS/Crosstown	3,231 피트	3,051 피트
고속(Express)	1,540 피트	1,647 피트



# 버스 네트워크를 어떻게 재설계하는가?

## NYC DOT와 함께 버스 우선순위 확대



운행 속도를 높이고 신뢰성을 향상시키기 위해 더 많은 버스 전용도로, 버스 차선 및 기타 버스 우선 환경 강화

NYC DOT는 버스 전용도로 개선에 대해 연구할 상위 **24**개의 도로를 식별했습니다.



# 버스 네트워크를 어떻게 재설계하는가?

## 자치구간 서비스

**Queens** 내를 운행하는 일부 자치구간 노선은 **Brooklyn** 버스 네트워크 재설계의 일환이며 상황에 따라서만 포함됩니다. 이 노선은 **Queens** 제안 최종 계획으로 업데이트되지 않습니다. 다음 노선은 **2024**년에 예정된 **Brooklyn** 버스 네트워크 재설계 제안 최종 계획에서 수정될 예정입니다.

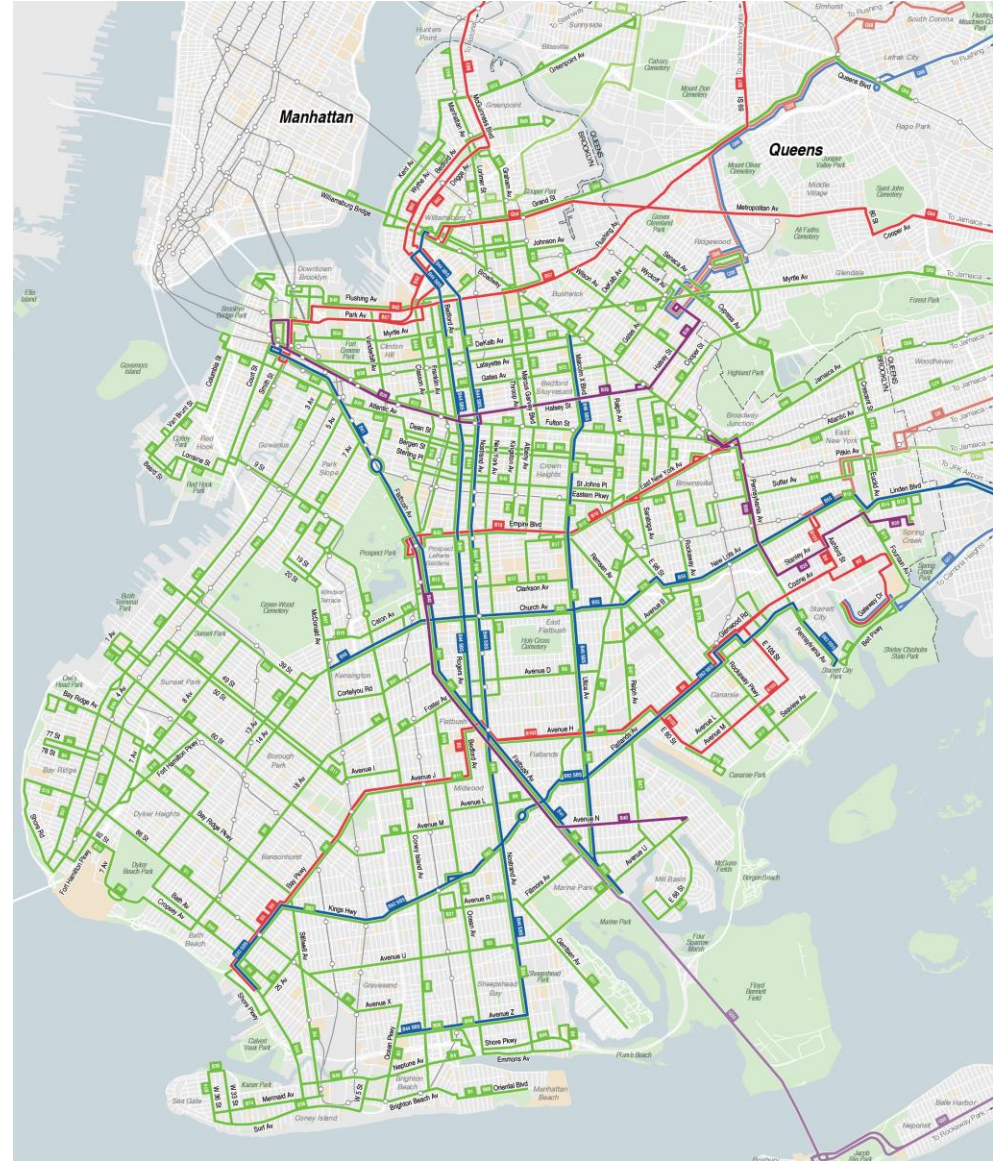
- **B7**
- **B13**
- **B20** 러시
- **B26** 러시
- **B38**
- **B52**
- **B54**
- **B55 XT**
- **BM35**

### Brooklyn 재설계 초안 계획 노선

- Local
- Limited
- Crosstown (SBS)
- Rush

### Queens 재설계 초안 계획 노선

- Local
- Limited
- Crosstown (SBS)
- Rush

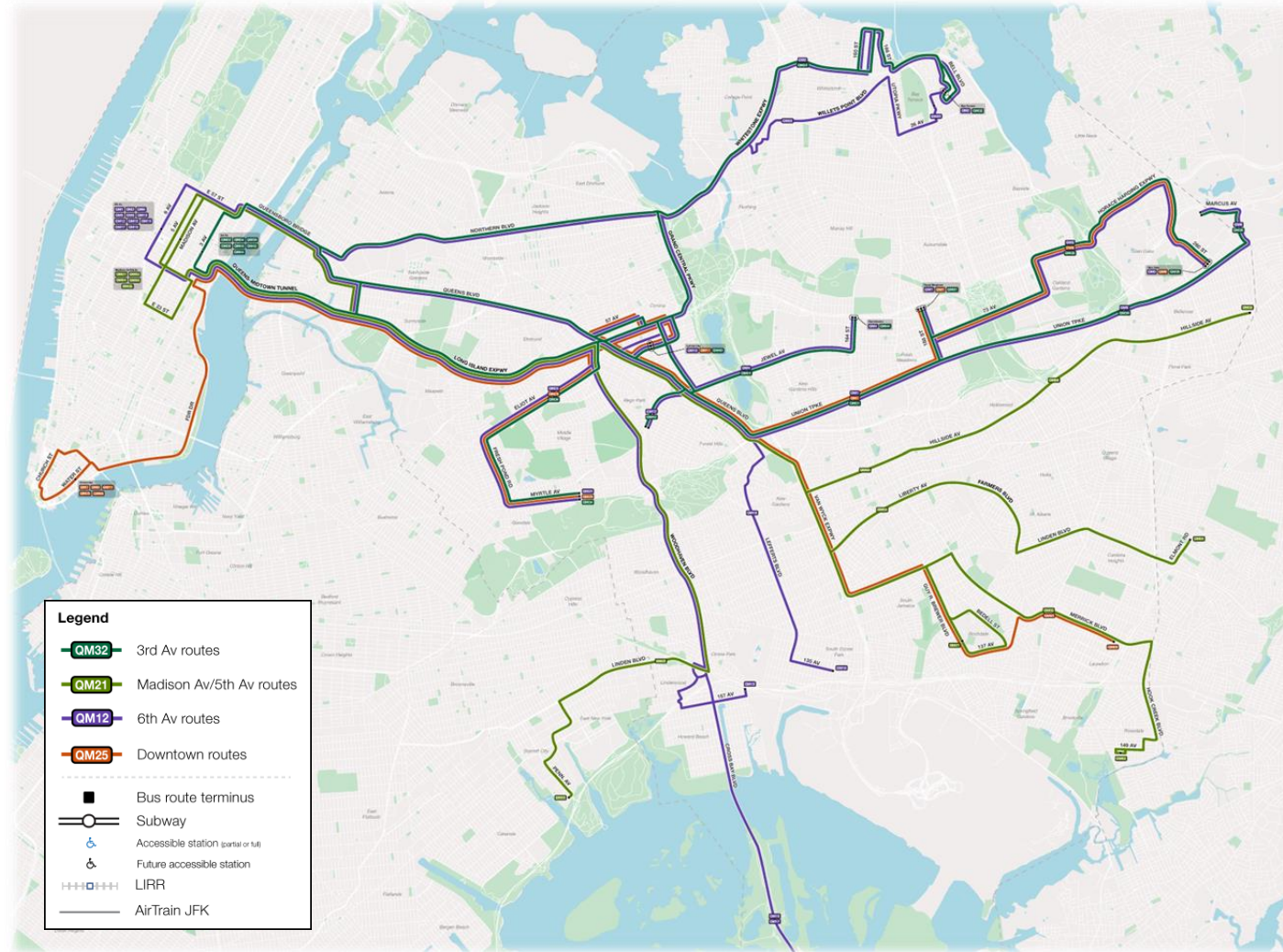


# 새 버스 네트워크 소개

## 제안 고속 버스 네트워크 변경사항 개요

### 노선 변경

- 30개 제안 고속 노선
- 1개 신규 노선(QM65 Southeast Queens - Downtown Manhattan)
- 1개 노선 승객 수가 적어 중단됨(QM3 Northern BI, Q12, Q13, Q36 또는 LIRR에서 대체 운행 제공)
- 1개 노선 연장(QM64)
- Queens에서 1개 노선 재편성/직선화(QM63)
- 2개 노선 단축(QM12, QM42)
- 수정된 Manhattan 노선이 포함된 3개 노선(QM63, QM64, QM68)
- 버스 정류장 간격 소폭 변경
- Manhattan 목적지까지 색상으로 구분된 노선(3 Av, Madison Av, 6 Av, Downtown)
- 모든 Downtown행 노선은 이제 NYU Langone 근처 E 34 St & 1 Av에서 정차합니다.
- 모든 "X" 고속 노선 라벨 이름이 "QM"으로 변경됨
- 대부분의 고속 노선은 일부 운행에서 승객 수가 적어 배차 간격이 약간 늘어남(팬데믹 이후 모두)



# 새 버스 네트워크 - 북서부 지역

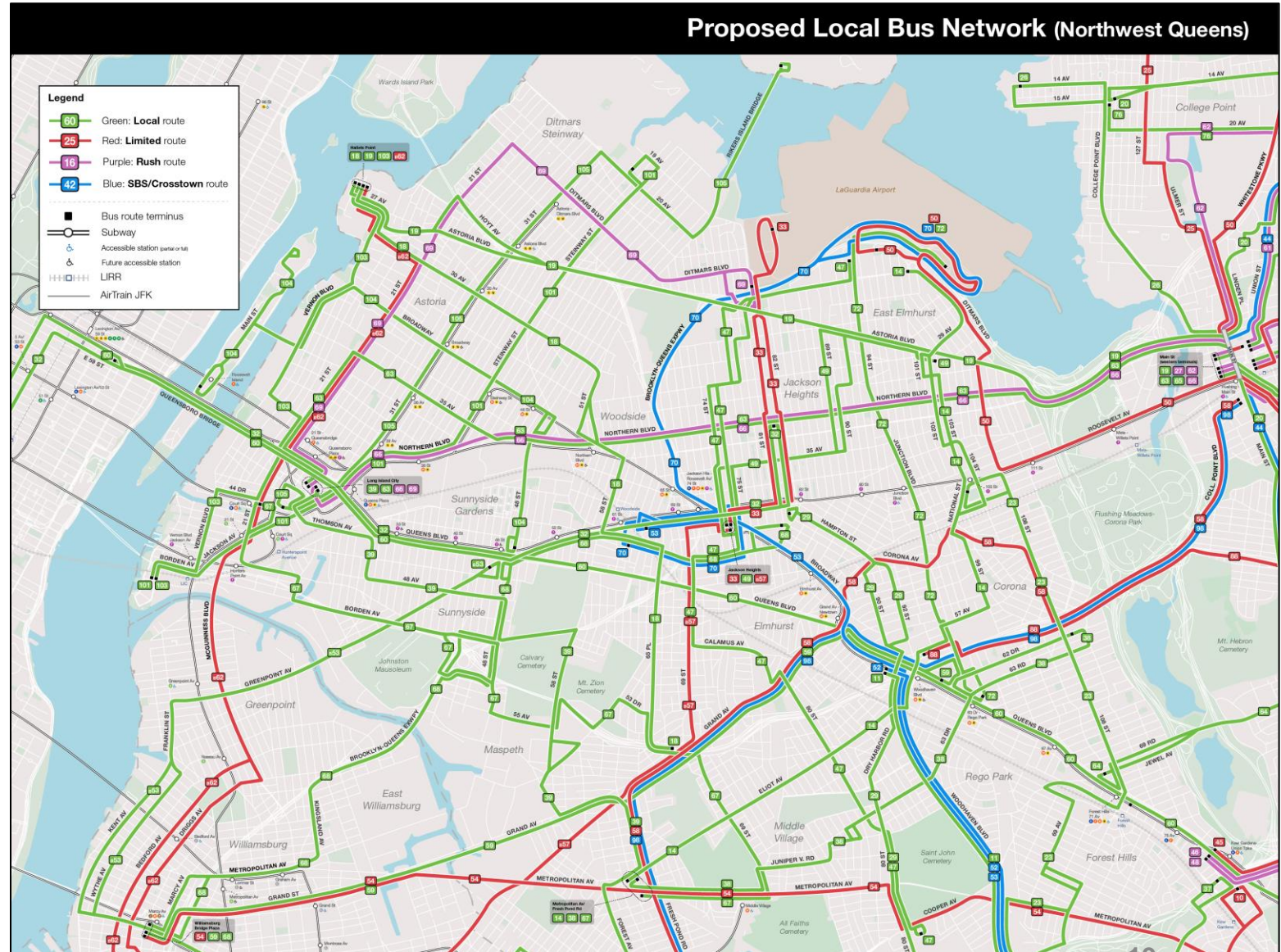
## 커뮤니티 구역 1, 2, 3, 4

### 새 초안 계획 이후 주요 변경사항

- ✓ Forest Hills에서 108 St까지 Q23 운행 유지
- ✓ Glendale에서 Jackson Heights까지 Q29 운행 유지
- ✓ Juniper Valley Rd를 따라 Q38 운행 유지
- ✓ Ridgewood에서 Sunnyside까지 Q39 운행 유지
- ✓ Glendale에서 Jackson Heights까지 Q47 운행 유지
- ✓ Middle Village에서 LIC까지 Q67 운행 유지

### 북서부 Queens의 주요 변경사항

- 새 제한(Limited) 노선은 로컬 노선보다 약간 더 떨어진 정류장을 통해 주요 구간에서 상시 운행을 통해 빠르고 빈번하며 일관되고 더욱 신뢰할 수 있는 서비스를 제공합니다(Q33, Q50, Q58, B62).
- 여러 신규 및 수정된 자치구 간 노선은 버스 네트워크의 범위를 확장하여 Queens, Brooklyn, Bronx 간의 이동을 더욱 쉽게 만듭니다(B57, B62, Q50, Q68, Q98).
- 두 개의 새로운 러시(Rush) 노선은 지하철까지 더 빠른 직행 운행을 제공합니다(Q66, Q69).
- 하나의 새로운 Crosstown 자치구 간 노선은 더 먼 거리와 주요 목적지에 걸쳐 더 빠른 서비스를 제공할 것입니다(Q98).
- 하나의 새로운 노선으로 버스 네트워크의 공백을 메워 새로운 연결을 만들고 접근성을 향상시킵니다(Q105).
- 일부 노선을 직선화하여 회전과 이탈을 줄임으로써 더욱 향상된 직행 운행을 제공하고 신뢰성과 이동 시간을 향상시킵니다(Q18, Q33, Q47, Q59, Q60, Q66).
- 다른 노선을 확장, 재편성 또는 단축하여 새로운 연결을 제공하고 속도와 신뢰성을 향상시킵니다(Q14, Q23, Q38, Q39, Q55, Q67, Q101, Q103, Q104).



# 새 버스 네트워크 - 북동부 지역

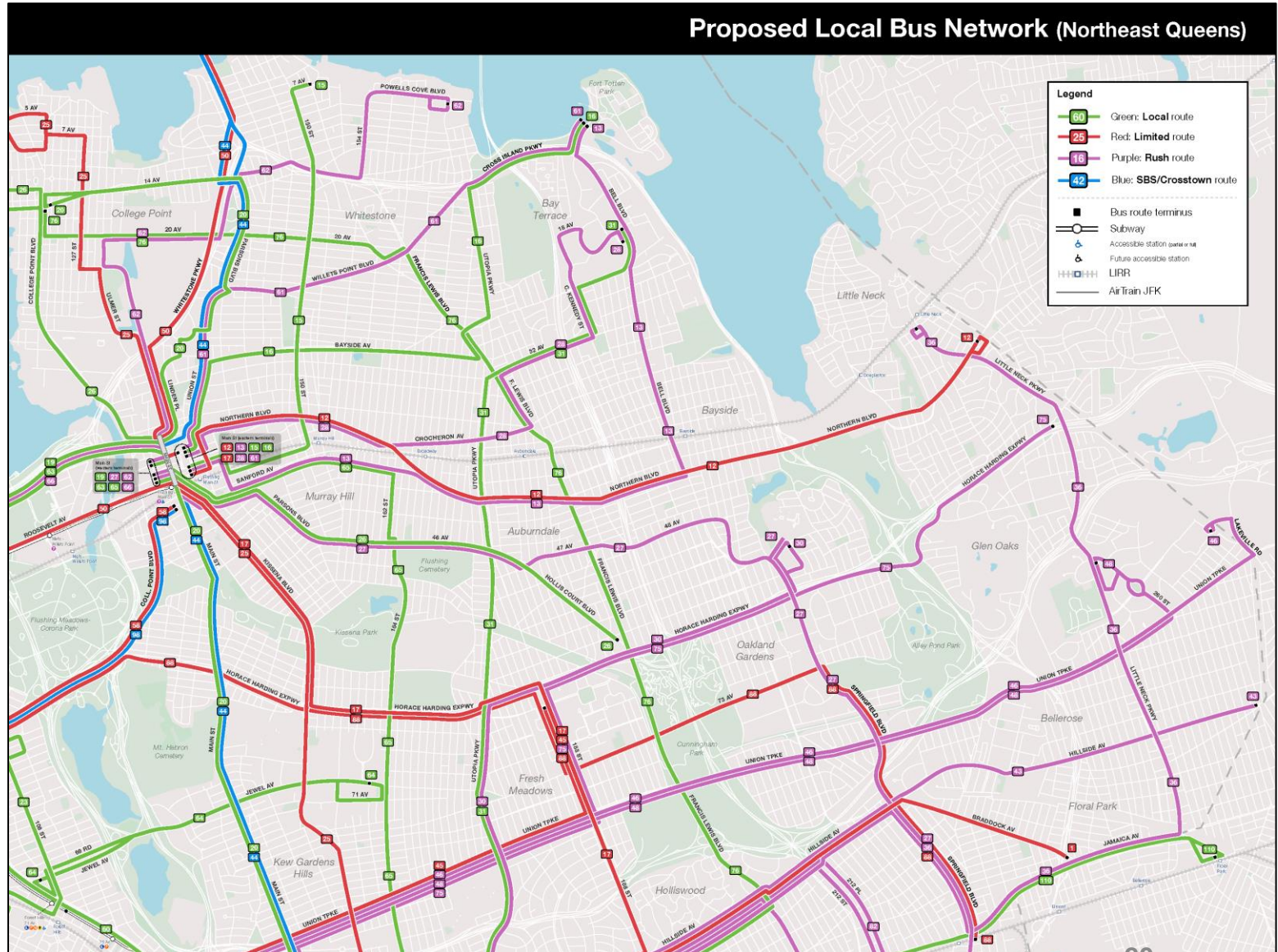
## 커뮤니티 구역 7, 8, 11

### 새 초안 계획 이후 주요 변경사항

- ✓ Jamaica에서 Flushing까지 Q17 운행 유지
- ✓ Jamaica에서 College Point까지 Q25 운행 유지
- ✓ Bayside에서 Jamaica까지 Q31 운행 유지
- ✓ Jamaica LIRR까지 Q65 운행 유지
- ✓ Queens Village에서 Queens Center Mall까지 Q88 운행 유지

### 북동부 Queens의 주요 변경사항

- 새로운 러시(Rush) 노선은 지하철, 다운타운 Flushing, Jamaica까지 더 빠르고 향상된 직행 운행을 제공합니다(Q13, Q27, Q28, Q30, Q36, Q43, Q46, Q48, Q61, Q62, Q75).
- 새로운 제한(Limited) 노선은 로컬 노선보다 약간 더 떨어진 정류장을 통해 주요 구간에서 상시 운행을 통해 빠르고 일관되고 더욱 신뢰할 수 있는 서비스를 제공하고 러시 노선을 보완합니다(Q1, Q12, Q17, Q25, Q45, Q50, Q88).
- 하나의 새로운 Crosstown 자치구 간 노선은 더 먼 거리에 걸쳐 더 빠른 운행을 제공하여 북동부 Queens와 Brooklyn 간 이동을 더 쉽게 만듭니다(Q98).
- 현재 여러 변형 노선이나 목적지가 다른 지선을 운행하는 노선은 서비스 단순화를 위해 별도의 노선으로 분할되므로, 승객이 어떤 노선을 이용하고 버스가 얼마나 자주 오는지 알 수 있습니다(Q1, Q15, Q16, Q20, Q30, Q31, Q36, Q46, Q48, Q61, Q62, Q65, Q75).
- 일부 노선을 직선화하여 회전과 이탈을 줄임으로써 더욱 직선화된 서비스를 제공하고 신뢰성과 이동 시간을 향상시킵니다(Q27, Q31, Q76).
- 다른 새로운 노선은 버스 네트워크의 공백을 메워 새로운 연결을 만들고 이동 시간을 단축하며 접근성을 향상시킵니다(Q31, Q61, Q62).



# 새 버스 네트워크 - 남동부 지역

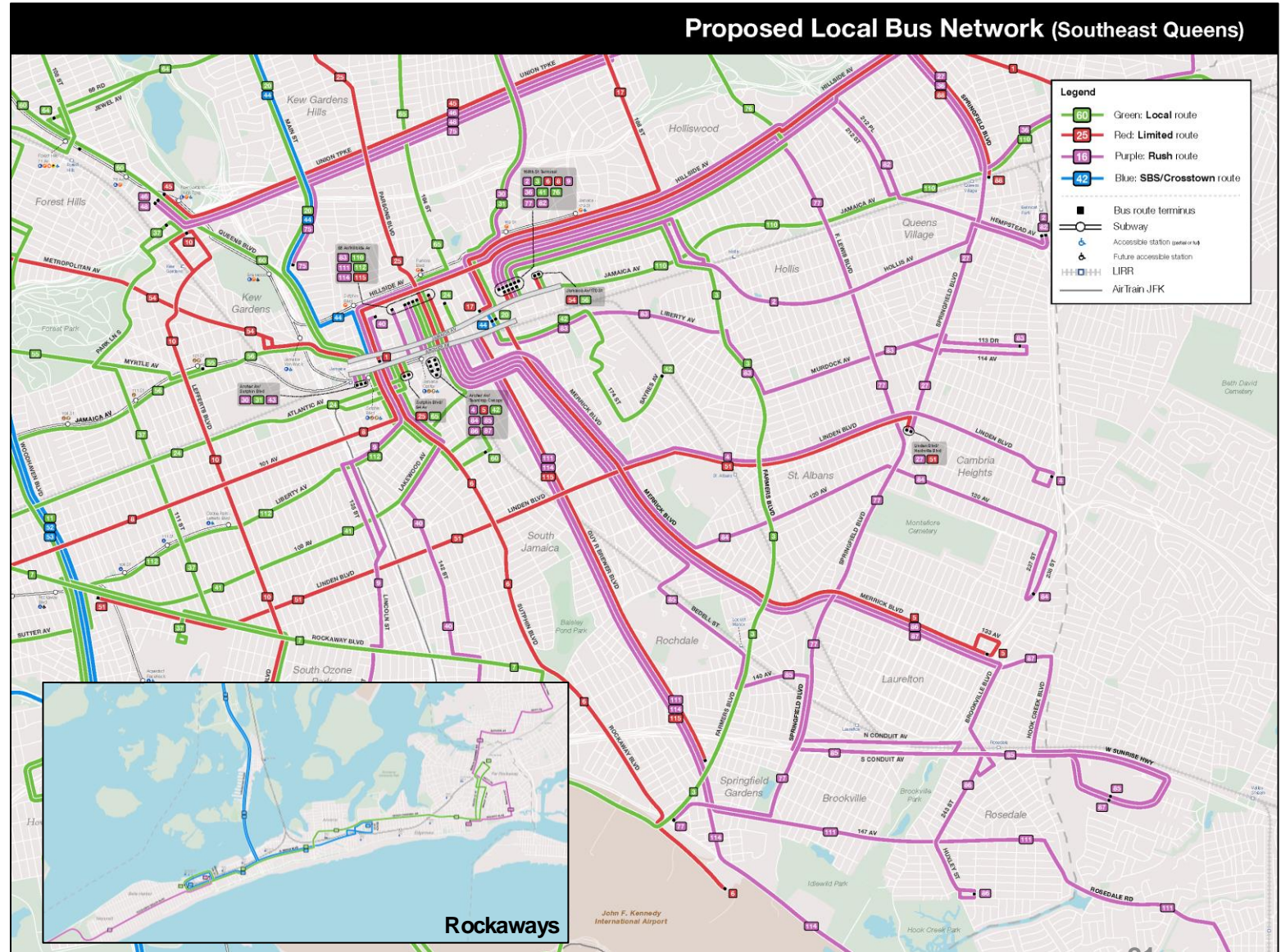
## 커뮤니티 구역 12, 13, 14

### 새 초안 계획 이후 주요 변경사항

- ✓ Q1 Springfield Blvd 지선은 이제 Q36에서 운행
- ✓ Q5는 3개 노선(Q5, Q86, Q87)으로 분할되고 Merrick Blvd에서 전체 배차 간격 증가
- ✓ Q22는 이제 Far Rockaway LIRR 운행
- ✓ Q77은 147 Av까지 확장

### 남동부 Queens의 주요 변경사항

- 새로운 러시(Rush) 노선은 지하철, 다운타운 Flushing, Jamaica까지 더 빠르고 직선화된 운행을 제공합니다(Q2, Q4, Q27, Q36, Q40, Q43, Q77, Q82, Q83, Q84, Q85, Q86, Q87, Q111, Q114).
- 새로운 제한(Limited) 노선은 로컬 노선보다 약간 더 떨어진 정류장을 통해 주요 구간에서 상시 운행을 통해 빠르고 일관되고 더욱 신뢰할 수 있는 운행을 제공하고 러시 노선을 보완합니다(Q1, Q5, Q6, Q17, Q25, Q88, Q115).
- 하나의 새로운 노선은 버스 네트워크의 공백을 메워 새로운 연결을 만들고 이동 시간을 단축하며 남동부 Queens 접근성을 향상시킵니다(Q51).
- 현재 여러 변형 노선이나 목적지가 다른 지선을 운행하는 노선은 서비스 단순화를 위해 별도의 노선으로 분할되므로, 승객이 어떤 노선을 이용하고 버스가 얼마나 자주 오는지 알 수 있습니다(Q1, Q5, Q20, Q30, Q36, Q82, Q85, Q86, Q87, Q111, Q115).
- 다른 노선을 직선화, 확장, 재편성 또는 단축하여 새로운 연결을 제공하고 속도와 신뢰성을 향상시킵니다(Q1, Q5, Q7, Q22, Q26, Q27, Q35, Q36, Q77, Q86, Q110, Q114).



# 새 버스 네트워크 - 남서부 지역

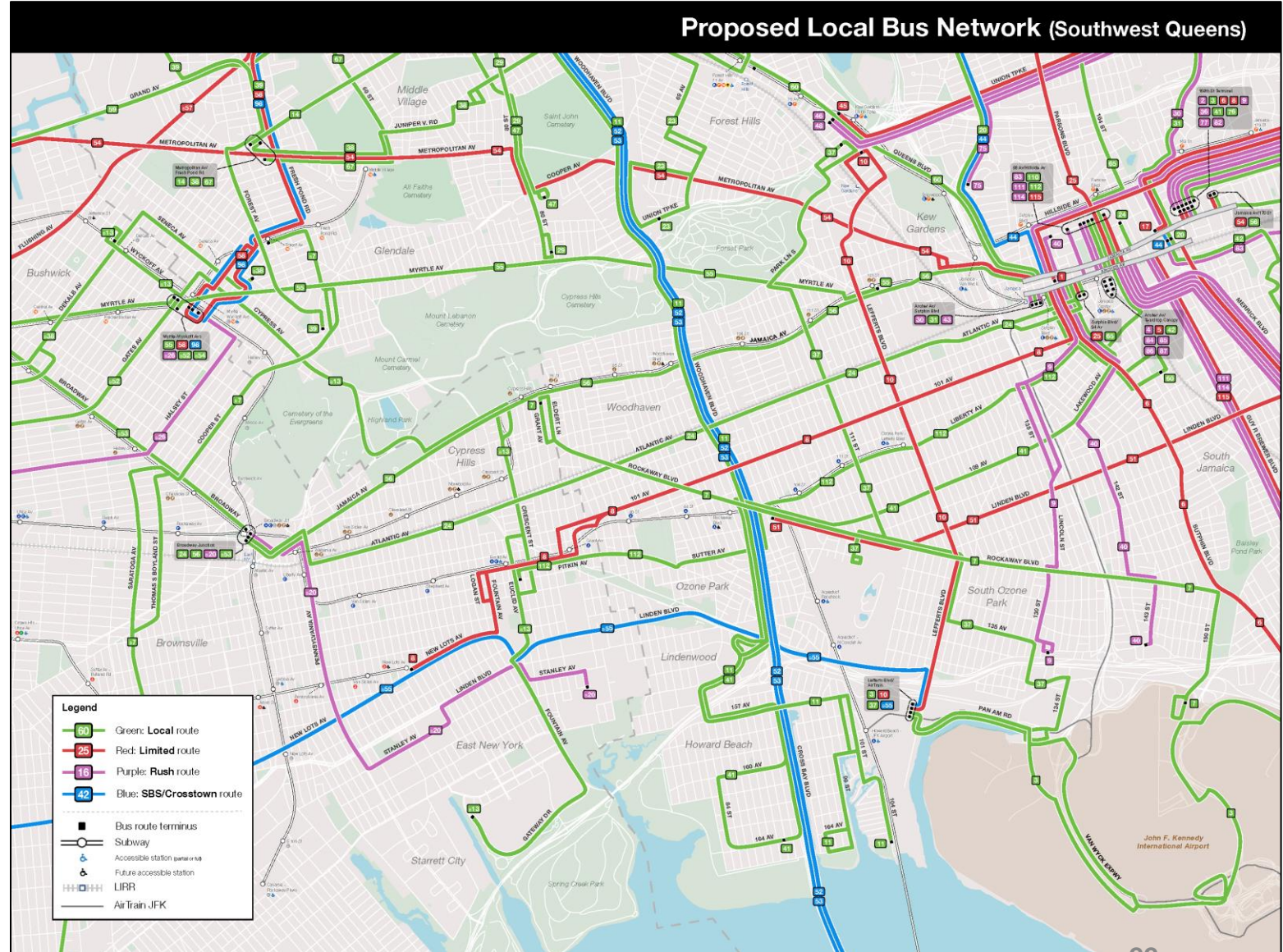
## 커뮤니티 구역 5, 6, 9, 10

### 새 초안 계획 이후 주요 변경사항

- ✓ Q10은 더 이상 Q64와 결합되지 않음
- ✓ Q11은 이제 Old Howard Beach와 New Howard Beach 모두 운행
- ✓ Howard Beach에서 Jamaica까지 Q41 운행 유지
- ✓ Q51은 이제 Rockaway Blvd A 역과 Cambria Heights를 연결
- ✓ Woodside까지 Q53 운행 유지

### 남서부 Queens의 주요 변경사항

- 새로운 러시(Rush) 노선은 지하철과 Jamaica까지 더 빠른 직행 운행을 제공합니다(Q9, Q40).
- 새로운 제한(Limited) 노선은 로컬 노선보다 약간 더 떨어진 정류장을 통해 주요 구간에서 상시 운행을 통해 빠르고 일관되고 더욱 신뢰할 수 있는 운행을 제공하고 러시 노선을 보완합니다(Q6, Q8, Q10, Q54).
- 신규 및 수정된 로컬(Local) 및 제한(Limited) 노선은 버스 네트워크의 범위를 확장하여 Queens와 Brooklyn 간의 이동을 더욱 쉽게 만듭니다(Q7, Q8, Q112).
  - 여러 Brooklyn 버스 네트워크 재설계 노선도 이러한 연결을 개선합니다(B7, B13, B55).
- 다른 노선을 직선화, 확장, 재편성 또는 단축하여 새로운 연결을 제공하고 속도와 신뢰성을 향상시킵니다(Q7, Q8, Q9, Q10, Q11, Q24, Q37, Q41, Q55, Q112).



# 노선 프로필을 읽는 방법

**Route Name and Descriptor**  
Lists corridors served or neighborhoods route travels between, existing routes that provide similar service, and related new routes

**Route Characteristics Box**  
Includes route length (average of both directions, in miles) and average stop spacing (in feet)

**Proposed Connections Box**  
Lists transfer opportunities to bus routes, subway lines, and LIRR (if applicable) along the route

**Route Type Ribbon**  
Indicates whether the proposed route will provide Local, Rush, Limited, SBS/Crosstown, or Express service

**Change Type Checkboxes**

**Route Improvements Box**  
Contains a bullet-point summary of the redesign improvements relevant to the proposal

**Proposed Route Summary**  
Contains a detailed description of the proposed routing, as well as proposed bus stop and schedule changes

**LIMITED**

Change since New Draft Plan
  New route
  Route change
  Schedule change

---

## Q1

### Hillside Avenue

Service between Queens Village - Bellerose and Jamaica  
Existing routes: Q1

**ROUTE LENGTH**  
Existing: 4.3 miles  
Proposed: 5.4 miles

**AVERAGE STOP SPACING**  
Existing: 756 feet  
Proposed: 1361 feet

**PROPOSED CONNECTIONS**

**Bus**  
Q6, Q9, Q9, Q17, Q20, Q24, Q26, Q28, Q30, Q31, Q35, Q36, Q38, Q39, Q44, Q45, Q46, Q47, Q48, Q49, Q50, Q51, Q52, Q53, Q54, Q55, Q56, Q57, Q58, Q59, Q60, Q61, Q62, Q63, Q64, Q65, Q66, Q67, Q68, Q69, Q70, Q71, Q72, Q73, Q74, Q75, Q76, Q77, Q78, Q79, Q80, Q81, Q82, Q83, Q84, Q85, Q86, Q87, Q88, Q89, Q90, Q91, Q92, Q93, Q94, Q95, Q96, Q97, Q98, Q99, Q100

**Train**  
LIRR

**PROPOSED ROUTE SUMMARY**

The proposed Q1 would be extended further west along Hillside Av to provide continuous all-day frequent service along the entire Hillside Av corridor from Bellerose to Sutphin Bl/Jamaica Av. The proposed Q1 would terminate on Braddock Av at its eastern end and on Sutphin Bl/Jamaica Av at its western end. Service on the existing Springfield Bl branch would be provided by the proposed Q36.

As a Limited route, stops would be spaced slightly further apart than Local routes to improve speed and reliability, but still within reasonable walking distance.

As the new main Hillside Av route, the Q1 would receive a significant frequency increase and would operate 24 hours on weekdays and weekends.

**Route Improvements**

- New connections
- Improved stop spacing
- Improved frequency
- Fewer route patterns
- Improved ADA access
- NYC DOT Priority Corridor

---

**PROPOSED FREQUENCY\* AND HOURS OF OPERATION**

	WEEKDAY	Overnight	Early Morning	AM Peak	Midday	PM Peak	Evening	Late Evening
<b>EXISTING</b>	24 hours	48	24	9	15	11	10	16
<b>PROPOSED</b>	24 hours	34	15	5	8	5	8	15
<b>SATURDAY</b>	24 hours	48	40	15	15	14	15	20
<b>PROPOSED</b>	24 hours	30	20	10	10	10	12	16
<b>SUNDAY</b>	24 hours	40	40	23	20	20	20	23
<b>PROPOSED</b>	24 hours	40	30	15	15	15	15	23

**Provide Feedback** <https://www.mta.info/queensbusredesign>  
\*Frequencies indicate how often the bus comes on average in the peak direction, in minutes. Frequencies are calculated at the Max Load Point.

Queens Bus Network Redesign Proposed Final Plan | 1

**Provide Feedback Footer**  
Includes a microsite with access to the comment portal and a link to the Proposed Final Plan Remix, an interactive web-based mapping tool, which has a geographic commenting feature for route-specific comments

**Proposed Frequency and Span Table**  
Frequencies indicate how often the bus comes on average in the peak direction, at the maximum load point.

Queens routes have different frequency span windows than Brooklyn routes:

**Queens:**

- Overnight (12AM-4AM), Early Morning (4AM-6AM), AM Peak (6AM-9AM), Midday (9AM-3PM), PM Peak (3PM-7PM), Evening (7PM-9PM), Late Evening (9PM-12AM)

**Brooklyn:**

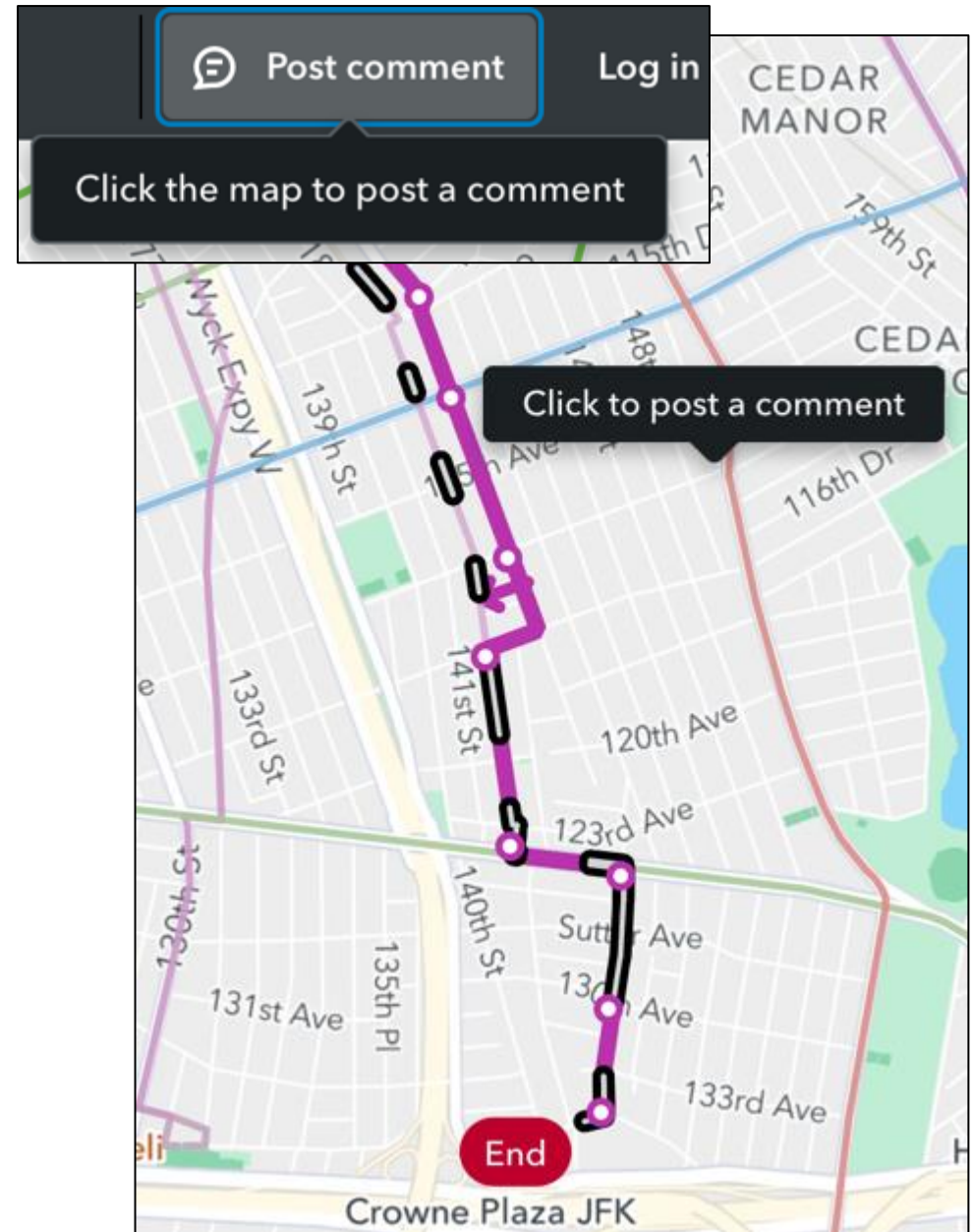
- Weekday: AM Peak (6AM-9AM), Midday (9AM-2PM), PM Peak (2PM-6PM), Early Evening (6PM-8PM), Late Evening (8PM-12PM)
- Weekend: Early Morning (6AM-9AM), Morning (9AM-12PM), Midday (12PM-5PM), Early Evening (5PM-8PM), Late Evening (8PM-12PM)

# 자세히 알아보고 피드백을 제공하는 방법

저희 프로젝트 웹사이트를 방문하여 여행에 대한 제안을 확인해 보세요!

고객은 다음과 같은 다양한 수단을 통해 피드백을 제공할 수 있습니다.

- **Future Trip Planner** 도구에서 여행을 테스트하세요(일반 **Trip Planner**와 비슷하지만 제안된 **Queens** 네트워크에 맞게 프로그래밍됨).
- 웹 기반 대화형 지도인 **Remix**를 확인해 보세요.
  - 고객은 모든 제안 노선 및 정류장을 자세히 보고 기존 노선과 비교하고 특정 지리적 위치에 대한 의견을 게시할 수 있습니다.
  - **Remix**는 데스크탑과 모바일 모두에서 액세스할 수 있습니다. 여기서 전체 **Queens** 버스 네트워크의 노선별로 정류장과 배차 간격을 볼 수 있습니다.
- 프로젝트 마이크로사이트의 의견 제시 포털을 방문하세요:  
[mta.info/queensbusredesign](http://mta.info/queensbusredesign)





# 자세히 알아보고 피드백을 제공하는 방법

새해 이벤트나 프레젠테이션에 참여하세요!

모든 이벤트는 [mta.info/queensbusredesign](https://mta.info/queensbusredesign)의 일정에 따라 프로젝트 웹사이트에 게시됩니다.

- 저희는 **2024년 1월과 2월**에 모든 **Queens** 커뮤니티 보드에 발표할 시간을 요청했습니다.
- **MTA** 직원이 유동 인구가 많은 버스 허브와 시스템 전체의 환승 지점에서 다국어로 작성된 홍보 브로셔를 배포하고 고객을 프로젝트 웹사이트로 안내할 것입니다.
- 저희는 자치구 전역에 걸쳐 일련의 팝업 이벤트와 **5**개의 오픈 하우스 및 가상 타운홀 일정을 짜고 홍보할 것입니다.

# 다음 단계

## 2024년 공공 지원

- 선출직 공무원 및 기타 이해관계자와 브리핑
- 모든 **Queens** 커뮤니티 보드에 프레젠테이션
- **5**개의 오픈 하우스
- 하나의 가상 타운홀
- 추가 대면 공공 지원 및 거리 참여
- 모든 공공 지원 이벤트와 기회는 프로젝트 웹사이트에 게시될 것입니다.

## 2024년 공청회

- 하이브리드 공청회는 수개월 간의 공공 지원 후에 개최될 예정입니다.

재설계 팀은 모든 피드백을 검토하고 제안을 수정합니다.

## 제안 최종 추가사항

- 공청회 이후 제안 최종 계획의 제안에 중요한 수정사항이 있는 경우, **MTA**는 공개 피드백을 기반으로 해당 최종 변경사항을 요약한 제안 최종 계획 추가사항을 게시할 것입니다.

## 이사회 투표

- **MTA** 이사회는 **Queens** 버스 네트워크의 재설계 제안을 듣고 투표할 것입니다.

## 시행

- 승인되면 **MTA**는 시행 프로세스를 시작할 것입니다.
- **Queens** 버스 네트워크의 규모로 인해 **NYC DOT**와 협력하여 내부 작업과 외부 작업을 모두 시행하는 데 수개월이 걸릴 것으로 예상됩니다. **MTA**는 시행 전 몇 주와 시행 직후에 대규모 공공 교육 캠페인을 실시할 것입니다.

Queens 버스 네트워크 재설계

감사합니다

프로젝트 웹사이트:  
[mta.info/queensbusredesign](http://mta.info/queensbusredesign)

