



# Queens 巴士交通网重新设计

拟议最终方案 2023 年 12 月 12 日





Queens 巴士交通网重新设计是一项综合性举措，旨在改善乘客的巴士服务。本规划表明了我們致力于让巴士出行更加高效、便捷并满足乘客需求的承诺。许多个人和团体的参与和贡献对于本报告中提案的制定和完善发挥了重要作用。

首先，我们要感谢所有在 the World' s Borough 生活、工作和休闲的人们。如果没有我们的顾客、巴士驾驶员和劳务合作伙伴、民选官员、社区委员会、民间组织、交通倡导者、社区组织和其他利益相关者的建议和参与，这一过程就不可能实现。我们的团队非常感谢您致力于在 Queens 实现更好的交通服务。

## MTA 贡献者

**Janno Lieber**

*MTA 主席兼首席执行官*

**Rich Davey**

*NYCT 主席*

**Frank Annicaro**

*MTA Bus Company  
NYCT Dept. of Buses  
高级副总裁*

运营规划 | 巴士部 | 客户沟通  
政府与社区关系 | 乘客产品

---

## NYC DOT 贡献者

**Ydanis Rodriguez**

*NYC DOT 专员*

Queens Borough Commissioner's Office  
Transit Development  
Traffic Control & Engineering  
Design & Construction







<b>第1章</b>	简介	<b>5</b>
<b>第2章</b>	我们的顾客的期望	<b>15</b>
<b>第3章</b>	重新设计交通网	<b>19</b>
<b>第4章</b>	新交通网简介	<b>35</b>
<b>第5章</b>	单条线路提案	<b>59</b>







# 1.简介

- 项目状态
- 为什么要重新设计 Queens 巴士交通网?
- 顾客优先事项



Queens 巴士交通网重新设计是 Metropolitan Transportation Authority (MTA) 致力于实现纽约市巴士交通网现代化、按区改善巴士服务的更大蓝图的一部分。在过去几十年里，纽约市经历的增长和变化可谓翻天覆地，但巴士交通网却没有紧跟顾客不断变化的需求。同时，巴士客流量下降，随着交通状况日益恶化，巴士速度变慢，可靠性也下降。多年来，MTA 对单条线路进行了保守和阶段性改造，但巴士交通网重新设计是一次难得的机会，能够通过全新的视角全面地审视巴士交通网，以满足顾客优先事项为目标：**可靠的服务、更快的出行、更好的连接和简化服务。**

2022 年 3 月发布 Queens 新规划草案后，我们完成了广泛的公众宣传工作流程，与乘客和其他利益相关者互动，收集反馈意见，为下一阶段的规划流程提供信息。我们通过这项反馈制定了拟议最终方案。在本报告中，我们将讨论 Queens 巴士交通网重新设计流程、我们通过宣传工作收到的顾客反馈以及我们如何将这些反馈整合到我们的拟议巴士交通网中。

本报告详细介绍了对构成 Queens 巴士交通网的线路、站点、发车频率和服务运行时间跨度的拟议变更。它还演示了我们提供巴士服务的新方法——动态响应和适应顾客需求和出行模式，并将可用资源分配到能产生最大影响的方面。因此，本报告的发布不代表我们在 Queens 巴士交通网方面的工作随之结束。在接下来的几个月中，我们将与顾客、合作伙伴和利益相关者合作，收集有关拟议最终方案的反馈，以确保我们在实施过程中满足他们的不同需求。本报告更加详细地阐述了我们的公众宣传流程。



## 项目状态我们是如何取得目前的进展的？

Queens 巴士交通网重新设计于 2019 年 4 月启动，第一次公众宣传的工作侧重于全面考察顾客意见，了解他们改善 Queens 巴士服务的优先事项。我们通过在线和实地方式调查了顾客的意见，于 2019 年 5 月和 6 月在 Queens 举办了九场开放参观活动，并开展了许多街头参与活动，以帮助让更多的人了解该项目。

在公众开放参观活动后，我们继续收集数据，并生成了《目前状况报告》。该报告于 2019 年 9 月发布，概述了 Queens 的人口、就业和人口趋势等关键指标，并分析了本区当前的巴士服务运行情况。

2019 年 12 月，我们发布了《Queens 巴士交通网重新设计规划草案》，为 Queens 展现了一个全新的巴士交通网，目标和策略聚焦于可靠的服务、更快的出行、更好的连接和简化服务。在此次发布后的三个月里，我们在 Queens 举办了很多宣传活动，包括研讨会；社区委员会演讲；面向民选官员、民间组织、公共交通倡导者以及其他利益相关者的简报；以及在地铁站和巴士枢纽直接向顾客宣传。在本项目暂停之前，我们通过这些工作收到了超过 11,000 条评论。

2020 年 3 月，由于 COVID-19 疫情，我们作出了暂停巴士交通网重新设计计划的艰难决定，以确保资源集中在最需要的地方——特别是尽快安全地输送我们的必要行业工作者，以应对突发公共卫生事件。在此期间，我们分析了公众意见，并根据我们收到的反馈，决定撤回最初的规划草案，通过这些顾客意见的视角重新审视 Queens 巴士交通网，从而重新启动计划。





2022年3月，我们发布了新规划草案——这是一项根据顾客反馈重新设想的规划。在本规划中，我们力求解决顾客担忧的主要问题，同时还要权衡利弊，运用网络重新设计的策略和最佳实践改善巴士交通网。我们重新启动了公众宣传流程，目标是让所有 Queens 巴士乘客有机会了解拟议交通网，并通过提供反馈来进一步完善规划。我们举办了 14 场虚拟公共研讨会，每场研讨会以不同的社区分区为重点对象，在中心位置举办了 5 场开放参观，以及与交通卡移动销售车配合的 15 场现场快闪活动。此外，我们还与民选官员、劳务合作伙伴、倡导者、社区组织和其他利益相关者合作，进一步收集反馈并扩大认知度。我们通过这些活动以及我们网站上的评论工具收到了评论，包括评论门户、Remix 交互式地图、电子邮件、信件和 511 接线。

通过这些宣传工作，我们收集了非常具有建设性的反馈，并在接下来的几个月里分析了我们收到的评论。我们确定了几个关键点，并分析了有关特定线路、站点、发车频率和服务运行时间跨度的有针对性的反馈。这些反馈成为本报告中提出的 Queens 巴士交通网开发和完善的主要资源。

## 目前状况如何？

我们很高兴发布 Queens 巴士交通网重新设计的下一次“迭代”——拟议最终方案。在本规划中，我们致力于解决顾客的主要关注问题，在所有利益相关者的不同需求之间取得平衡，同时应用交通网重新设计策略来改善巴士交通网。对于开始了解新规划草案的人来说，许多拟议巴士线路看起来很熟悉。一些提案经过修改，一些提案被撤消，还提出了一些新的提案。这些变更建立在我们收到的反馈的基础上，并以我们的交通网重新设计策略为指导：改进线路设计、提高发车频率、平衡调整巴士车站、扩大连通性、简化服务、扩大可及性、提高公共交通公平性和扩展巴士优先权。



## 您如何提供反馈？

在拟议最终方案发布后，我们将再进行一轮宣传，与我们的顾客和利益相关者分享报告并收集更多意见。公众参与活动将包括：

- 向 Queens 所有 14 个社区委员会进行演示
- 现场开放参观
- 快闪活动和街头宣传

通过这些活动，我们将向顾客介绍有关拟议变更的信息，提高对项目的认识，并提供对拟议线路、巴士站和时刻表提出问题、评论和疑虑的机会。

另外，我们诚邀所有乘客访问 Queens 巴士交通网重新设计微型网站：[new.mta.info/project/queens-bus-network-redesign](http://new.mta.info/project/queens-bus-network-redesign) 和访问我们的**评论入口网站**针对新规划草案发表评论。

顾客将有机会在一款基于交通网的交互式地图工具——**Remix**中详细查看可视化拟议交通网，它还具有地理位置评论功能，可针对具体线路发表评论。

我们将通过项目微型网站提供**出行规划工具**，乘客可以在新交通网中测试他们的行程，以更好地了解新巴士交通网如何改善他们的出行。

顾客还可以使用 **511** 电话发表评论。以下是一些关于如何使用 **511** 电话系统的小贴士：[new.mta.info/contact-us/call-us](http://new.mta.info/contact-us/call-us)。

您可以将关于本规划的书面意见邮寄至：MTA New York City Transit, Government and Community Relations, 2 Broadway, New York, NY 10004

您还可以在社交媒体上与我们聊天：

- **WhatsApp**——[mta.info/whatsapp](http://mta.info/whatsapp)
- **Facebook**——[facebook.com/MTA](http://facebook.com/MTA)

所有资源的链接请参阅微型网站和本文件中的各线路概况。本轮宣传活动的反馈将用于在重新设计提交 MTA 董事会考虑之前进行最终变更。

## 下一步如何实施？

完成拟议最终方案宣传流程后，我们将根据所有法规和法令举行公开听证会，并考虑反馈意见，作为参考对巴士交通网进行任何最终变更。一旦这些变更最终确定，重新设计的交通网将提交 MTA 董事会投票。如果获得批准，我们将在接下来的几个月内为项目实施做好准备。在实施之前，我们将确保所做的任何变更都将以清晰和透明的方式进行。随着我们即将开始实施阶段，您将不断收到我们的最新公告。

## 为什么要重新设计 QUEENS 巴士交通网？

Queens 拥有 115 条巴士线路，平均每个工作日（疫情爆发前）为大约 800,000 名乘客提供服务，其巴士线路和巴士乘客数量比任何其他行政区都多。近 52% 的 Queens 居民每天通勤依靠公共交通，至少 11% 的居民主要乘坐巴士。多年来，Queens 不断发展和变化，导致人口结构和出行模式发生变化。然而，Queens 的巴士交通网几十年来并没有太大的改变，导致客流量、巴士速度和可靠性不断下降。在过去的几年里，我们对交通网进行了一些细微的调整，但没有跟上 Queens 正在经历的巨大增长和变化。巴士交通网重新设计计划为我们提供了适应这一变化、改善服务并更好地满足顾客不断变化的需求的机会。

### 客流量下降

从 2014 年到 2019 年，Queens 的巴士客流量下降了 5.3%。客流量的下降可以归因于多种因素，包括速度变慢、可靠性下降、向其他交通运输方式转换（包括地铁和 Transportation Network Companies (TNC)）以及人口结构的变化。

在疫情高峰期，Queens 的巴士客流量下降到疫情前水平的约 46%。然而，随着顾客恢复日常活动，客流量也在继续缓慢地恢复。

### 巴士速度慢

在疫情前的几年，整个系统的平均巴士速度都在下降。交通拥堵——尤其是 Flushing 和 Jamaica 下城区等地区的交通拥堵——一直是为 Queens 居民和员工提供快速可靠的巴士服务的挑战之一。2019 年，Queens 的平均巴士速度为 8.7 英里/小时 (MPH)，在五个行政区中排名第二。然而，这个数字比 2015 年的平均速度 (9.0 英里/小时) 下降了 3%。即使巴士速度只是略微下降，也会对乘客的总出行时间产生连锁反应。



交通拥堵是 Queens 巴士速度下降和服务可靠性下降的主要原因。在关键走廊（地带）和阻塞点，情况往往更糟，这些地带扩大了其对巴士速度的不利影响，进而影响了巴士服务的可靠性。这进一步使潜在顾客打消了选择乘坐巴士的念头。

## 可靠性下降

顾客反馈和我们的指标都表明：Queens 的巴士经常很慢，堵在路上，经常晚到而且会挤在一起到站。从 2014 年到 2018 年，Queens 巴士线路的准点率下降了 12%。在疫情之前，Queens 巴士乘客的平均出行时间效能 (CJTP) 为 70%；CJTP 衡量的是在时刻表时间的 5 分钟内成功出行的百分比。有关我们如何衡量巴士服务和其他效能指标的更多信息，请访问 [metrics.mta.info](https://metrics.mta.info)。

在疫情高峰期，由于道路交通减少，服务可靠性短暂提高。然而，大部分拥堵已恢复，可靠性开始下降到疫情前的水平。

## 巴士站间距

巴士站间距近是 Queens 巴士速度慢和可靠性差的另一个原因。站点之间的平均距离为 909 英尺，巴士通常每隔一两个街区停一次。比世界各地的国际对等地区公共交通系统中的车站间距（通常在 1,000 英尺到 1,680 英尺之间）短。

如果一辆巴士在一条线路上更频繁地停车，下客，停车，重新汇入车流，势必会牺牲速度，使顾客出行时间延长，延误的几率也会更高。通过合理安排车站之间的距离，并保留客流量大和主要目的地的车站，能够保证巴士随着车流保持前进，并将顾客更快地送达他们的目的地。

我们发现，每次少停一站可以节省大约 20 秒——高峰时段可能更多。在整个线路上，这可以转化为为巴士出行的顾客节省大量的时间。

重要的是，适当调整巴士站间距不会改变 MTA 现行的“请求停车”政策，该政策在深夜时段对于本地巴士线路和非快速区段内的快速巴士线路有效。从 10 pm 至 5 am，顾客可以要求巴士驾驶员在非巴士站地点停车以便下车。然后，驾驶员将在线路上找到一个安全的地方停车。SBS 或限停巴士线路、快速巴士线路的直达区段或区间巴士不提供此服务。有关乘车的更多信息，请访问 <https://new.mta.info/guides/riding-the-bus>。

## 顾客优先事项

本节概述了我们在项目开始时的最初宣传阶段听到的四个不同的顾客优先事项。这四个顾客优先事项体现了 Queens 巴士交通网重新设计的目标。

### 可靠的服务

顾客反映，我们 Queens 的巴士不可靠。巴士不会准点抵达，而且往往挤在一起到站，进一步增加等待时间，并导致过度拥挤。我们的目标是通过采用巴士交通网重新设计策略来提高可靠性，例如增加发车频率、减少线路转弯、尽可能避免瓶颈路段、平衡巴士站，以及与 New York City Department of Transportation (NYC DOT) 的合作伙伴合作实现道路上巴士优先。

### 更快的出行

巴士行程提速是 Queens 巴士乘客的又一首要考虑的事项。由于该行政区的某些地区缺少地铁，Queens 的巴士乘客通常比其他行政区乘坐巴士的时间更长。由于拥堵和缺少巴士优先基础设施，巴士通常很慢。在曲折蜿蜒的线路上，由于转弯过多且巴士站间隔很近，巴士的速度也较慢。巴士交通网重新设计策略，如平直和简化线路、平衡巴士站以及开发新的服务模式 and 线路类型（例如高峰线路）可以帮助乘客更快地到达目的地。

### 更好的连接

顾客希望以更快的速度到达更多的目的地。虽然解决方案中当然包括加快巴士速度，但我们还可以采取一些其他措施，比如填补巴士交通网的空白以及在其他巴士线路、地铁线路和 Long Island Rail Road (LIRR) 之间建立新的连接。由于巴士交通网在过去的几十年里没有太大的变化，有许多出发地和目的地并没有得到很好的服务。其中包括 Queens 内的出行以及从 Queens 到其他行政区的出行。顾客经常抱怨前往 Brooklyn 很困难，表示现有的巴士交通网在两个区之间缺乏频繁和直接的服务。我们的目标是通过重新调整和延长线路来填补巴士交通网的空白，以及创建新线路来提供目前没有的新连接，从而改善连通性。



## 简化服务

从确定乘坐哪辆巴士，到找到正确的巴士站，到付款和上车，再到知道何时下车，顾客希望乘坐巴士的整个过程变得更简单。对于从未坐过巴士的人来说，乘坐巴士可能是一件令人畏的事情。

顾客指出，许多主要在一条街道上行驶的线路并不总是全程在同一条街道上行驶，巴士交通网因而增加了没有必要的复杂性。乘客还评论，当一条巴士线路有两个或多个目的地或服务模式时，变化线路的性质令人晕头转向。为了使巴士交通网更容易理解，我们采取了一些策略，例如调整线路以在一条主要走廊（地带）上运行；拟议新的线路类型，为线路指定明确的目的；或者通过使用不同的线路标牌区分变化线路。









## 2.我们的顾客的期望

- 我们在公众宣传中收到的反馈
- 关于收到的反馈,我们采取了哪些解决措施

## 我们的顾客的期望

顾客关于新规划草案的反馈对于我们制定此次的拟议最终方案十分关键。在 2022 年春季和夏季，我们举办了数十场公众宣传活动，包括虚拟研讨会、现场开放参观和快闪活动、民选官员简报以及面向其他利益相关者的演示。为了提高公众对这个项目的认识，我们利用多种方式宣传新规划草案，从在主要地点分发宣传册，到在巴士和整个 MTA 系统的数字屏幕上展示最新情况。我们通过公共会议、MTA 项目网站、Remix 平台和其他方式征集公众对规划的意见。通过这些公众宣传工作，我们收到了大约 4,000 条评论，我们用这些评论作为参考，确定新规划草案和拟议最终规划之间的变更。

在接下来的几个月里，我们对收到的评论进行了深入分析，其中大部分集中在线路提案和巴士站方面。对新规划草案的反应总体上比对最初的规划草案的反应要积极得多。然而，我们知道仍有工作要做。评论者清楚地指出了他们喜欢的提案、他们不喜欢的提案以及我们需要处理的提案。我们将这些评论总结为以下关键点。





## 我们在公众宣传中收到的反馈

新规划草案的评论主要围绕以下五个方面：

### 拟议线路

- 顾客对某些拟议线路延长/合并（例如，**Q10**）、线路重新调整（例如，**Q23**）和线路缩短（例如，**Q17**）表示担忧。
- 一些新线路提案受到好评（例如，Linden Boulevard 上的新 **Q51**），而另一些则引起了顾虑（例如，73 Avenue 上的新 **Q73**）。

### 全方位交通

- 顾客喜欢新的区际线路和其他提案，这些提案将 Queens 巴士交通网的覆盖范围扩大到很难到达的地区（例如，**B57**、**B62**、**Q51**、**Q78**）。
- 顾客担心失去与重要社区目的地的直接连接，例如学校和学院、商业区、购物中心以及无障碍公共交通连接（例如，**Q23**、**Q25**、**Q39**、**Q88**）。

### 拟议巴士站变更

- 与最初的规划草案相比，顾客更容易接受我们在新规划草案中修订后的巴士站平衡调整方法。
- 评论者对拟议线路提供了有用的反馈，指出了他们认为巴士站间隔太远的线路，并向我们提供了对其社区重要的车站的具体反馈。

### 拟议时刻表变更

- 通过新规划草案中更具体的发车频率和服务运行时间跨度提案，乘客可以更好地了解我们根据线路变化和社区需求增加和分配发车频率的方法。
- 乘客能够确定他们的巴士出行可能会受到怎样的影响，并针对改善他们的出行的提案以及可能带来不便或困难的提案提供具体反馈。

### 运行问题

- 顾客担心一些在问题街道上运行巴士的提案或合并或延长巴士线路的提案可能会造成可靠性问题（例如，**Q1**、**Q10**、**Q19**、**Q25**、**Q73**）。

## 关于收到的反馈，我们采取了哪些解决措施

在制定拟议最终方案时，我们的重点是改进新规划草案，解决在公众宣传关键点中指出的问题。我们保留了本规划中广受好评的要素，通过顾客反馈完善了许多提案，并根据顾客建议制定了新的提案。在整个过程中，我们一直努力平衡整个行政区乘客的不同需求，同时尽我们所能最大限度地利用资源。

以下是我们如何具体解决上一节中指出的关键点：

- 我们评估了所有利益相关者提出的每个重要线路问题，并根据顾客需求和优先事项、重新设计策略和可用资源确定最佳行动方案。我们的利益相关者包括顾客、巴士驾驶员、工会、道路运营部门、社区团体、倡导者、民选官员、城市机构等。
- 我们保留了对顾客及其社区非常重要的连接。
- 我们修改了线路，拟议了新的连接，以填补顾客发现的交通网空白，进一步改善巴士交通网的连接性和可及性。
- 我们根据顾客评论重新评估了拟议巴士站间距，并保留了对乘客重要的特定站点。
- 我们根据顾客评论、线路变化、客流量数据和可用资源修改了我们的发车频率和服务运行时间跨度提案。
- 我们保留了一些广受好评的提案，并撤消了问题提案。

通过这些工作，我们相信我们已经拟议了一个能够解决收到的许多主要顾客关注问题的新巴士交通网。然而，该规划并非最终方案。重新设计整个巴士交通网是一项协作工作，需要涉及整个过程中的顾客反馈，因此标题为**拟议**最终方案。本规划发布后，我们将继续开展公众宣传工作，并提供大量评论机会。

通过您对该规划的反馈，我们可以共同进行交通网变更平衡调整，得到一个致力于实现在这个项目开始时确定的四个顾客优先事项的新巴士交通网：可靠的服务、更快的出行、更好的连接和简化服务。下一节概述了Queens巴士交通网重新设计的指导原则以及我们用于实现这些目标的策略。

# 3.重新设计交通网

- 我们将如何重新设计交通网？
- Queens 巴士交通网重新设计的其他支持工作



## 我们将如何重新设计交通网？

Queens 巴士交通网重新设计由上一章详细介绍的四个顾客优先事项决定：可靠的服务、更快的出行、更好的连接和简化服务。为了解决每一个优先事项，我们使用了几种不同的交通网重新设计策略。

### 提高发车频率

缩短等待时间和提高发车频率是 Queens 巴士乘客的首要诉求。全天持续、频繁的巴士服务使顾客能够选择何时出行，而不是让时刻表为他们决定。

然而，在高峰期间，在某种程度上由于巴士站的可用空间有限，以及资源的限制，巴士队的可用巴士数量是固定的，想要提高发车频率并不容易。

我们采用了以下交通网重新设计策略提高发车频率：

- 我们将改善发车频率的重点放在主要走廊（地带）和一贯处于不利条件下的邻里区，特别是在距离地铁较远的地区，这些地区的乘客更依赖巴士出行。
- 通过对取消交通网中别处的冗余线路而获得的资源进行再投资，例如，在同一条街道上有两条线路经过客流量较低的区域，其中一些发车频率的改善是可以实现的。
- 通过提高巴士车速和利用这些资源重新投资，其中一些发车频率的改善是可以实现的。

### 改进线路设计

我们现有的许多巴士线路都很长、转弯太多、偏离特定地点、在问题街道上运行或提供的服务重复。通过不同的交通网重新设计策略解决这些问题可以提高线路的速度和可靠性。提高可靠性对于留住现有乘客和鼓励大家乘坐巴士完成各种出行十分关键，然而，由于拥堵和其他外部因素，这也是最难解决的挑战之一。

我们采用了以下交通网重新设计策略提高可靠性：

- 通过取消转弯和偏离、修直线路，减少可能导致服务缺口和过渡拥挤的延误。
- 缩短线路，避免巴士在长途行驶过程中遭遇交通堵塞。
- 取消冗余线路，避免巴士相互阻塞。
- 避免问题街道，以减少因拥堵、并排停车或其他不当使用公共街道空间造成的阻塞点。

## 平衡调整巴士车站

缩短出行时间和提高可靠性的另一个策略是适当调整巴士站之间的距离。平均而言，纽约市的巴士站间距比大多数美国主要城市和国际城市更短。通过取消某些间隔太近的巴士站，并提供具有不同车站间距的不同线路类型（例如，本地线路和限停线路），巴士无需频繁地驶入和驶出来往车流，从而节省时间并使巴士随着车流正常行驶。结合未来利用 OMNY 感应读卡器实施任意门上车的计划，乘客可以更快地登上巴士，从而减少巴士在车站停留的时间。

我们采用了多种标准评估现有站点，例如线路类型、客流量、车站之间的距离、与主要目的地和换乘点的距离、长者人群、残障人士、符合ADA规定的车站条件以及现有的巴士站便利设施（例如，候车亭和长椅）。此外，在拟议最终方案中，我们根据顾客评论重新评估了拟议巴士站间距，并保留了对乘客重要的特定站点。

## 扩大全区和全市的连通性

具有网格化结构的公共交通网通常是跨大范围区域提供连接的最有效方式。在某些位置，轴辐式模型是一种更有效的网络设计，许多线路汇聚到同一个终端，可以进行多种方式的换乘。虽然这两种类型的交通网在 Queens 同时存在，但当前的交通网存在空白，可能会迫使乘客在到达目的地之前绕道而行。

我们采用了以下交通网重新设计策略扩大连通性：

- 在适当的情况下，平直、延长或重新调整线路，以创建更强大的网格并扩大交通网的覆盖范围。
- 在适当的情况下，最大限度地扩大连接枢纽，以方便换乘。
- 通过新服务填补巴士交通网的空白，创建新的连接。
- 与 Brooklyn 和 the Bronx 建立新的、更好的区际连接。



## 使乘坐巴士出行更方便

对于现有的和新的乘客来说，更简化的巴士交通网更容易理解和使用。

我们采用了以下交通网重新设计策略提供更好地顾客体验：

- 通过流线型化线路来简化网络，使它们相对直接地到达目的地。
- 开发新的服务模式，旨在让乘客快速到达目的地（例如高峰、SBS/跨区线路）。
- 消除令人困惑的变化线路，以便乘客可以安心地掌握他们乘坐的巴士的目的地。
- 创建新的换乘点，特别是前往当前和未来的 ADA 无障碍地铁和火车站的换乘点。
- 扩大全天频次交通网，让顾客无需查看时刻表即可知道巴士的发车频率。

## 扩展无障碍环境

纽约市巴士车队为使用移动装置的乘客提供完全无障碍服务，并继续为我们的残障顾客提供安全可靠的服务，特别是在没有无障碍地铁站的邻里区。全市大约 11% 的居民患有残疾。

作为 Queens 巴士交通网重新设计的一部分，我们仔细研究并根据美国人口普查数据确定出了残障居民密度高的地区。我们简化了线路，扩大了与当前和未来的 ADA 无障碍地铁站的连接，填补了巴士交通网的空白，并扩大了无障碍公共交通的覆盖范围。此外，我们还从无障碍环境的角度使用了多项标准评估巴士站间距。

NYC DOT 正在与 MTA 协调，改善 Queens 和全市巴士车站的无障碍环境。NYC DOT 启动了一项全市巴士车站无障碍环境研究，以确定可以进行升级的非无障碍车站，并正在致力于扩大安装实时乘客信息显示屏和巴士候车亭。

我们继续在巴士上增加实时信息屏和改进型数字公告的使用，以辅助有视觉、听觉或认知障碍的乘客。

## 提高公共交通公平性

巴士交通网几乎覆盖了城市的每个角落，92% 的纽约市居民居住在距离巴士站四分之一英里的范围内。然而，邻近并不意味着人们总是能够轻松有效地使用和依赖交通网。这对于依赖公共交通的个人来说尤其重要。

作为我们巴士交通网重新设计规划的一部分，我们将确保遵守 Title VI 相关规定，该法案重点关注少数族裔或低收入居民集中的社区。此外，我们特别关注低收入、少数族裔和依赖公共交通的居民较为集中的地区（需求集中的地区），以帮助改善交通公平性。MTA 制定了公平性指数来评估现有交通网和拟议交通网之间的差异，以供生活在集中需求地区的人们使用。了解这些集中需求地区有助于我们了解交通网有哪些变化（例如发车频率提高和服务运行时间跨度增加）将最直接地服务于公平社区。

我们利用美国人口普查数据研究了以下八个变量之间的关系，以确定 Queens 的集中需求地区：

- 低收入人群
- 少数族裔人口
- 无车家庭
- 通勤时间超过 45 分钟的人口
- 18 岁以下或 75 岁以上人口
- 残障人口
- 受教育程度为高中以下学历的人口



## 扩展巴士优先权

[纽约市街道计划更新](#)于 2023 年 2 月发布，旨在扩大部署巴士优先街道改善和巴士站便利设施改善。作为 Queens 巴士交通网重新设计的一部分，NYC DOT 正在与 MTA 合作实现这些目标。

作为纽约市街道计划的一部分，NYC DOT 确定了 Queens 可以实施巴士优先街道处理措施的主要走廊（地带），以更好地支持可持续的全天巴士服务。可能会采取的改善措施包括巴士专用车道、巴士车道、优先通行路口、公共交通信号优先和其他干预措施，包括行人安全元素和巴士站的物理无障碍环境升级。

NYC DOT 对 Queens 的主要走廊（地带）进行了分析，以确定未来对哪些街道采取巴士优先处理措施将对 Queens 巴士乘客产生最大影响。本分析的目标是按优先顺序列出街道，以便进行进一步研究、规划、公众宣传、设计和实施街道干预措施，改善巴士乘客的出行时间，并配合巴士交通网重新设计。

NYC DOT 与 MTA 合作，根据以下标准确定了巴士优先走廊（地带）：

- 巴士服务需求。
- 巴士表现。
- 实施新街道处理措施的可行性，包括交通水平和街道宽度。
- 走廊（地带）在公共交通网中的作用。
- 邻里区人口统计数据 and 公平性指标。



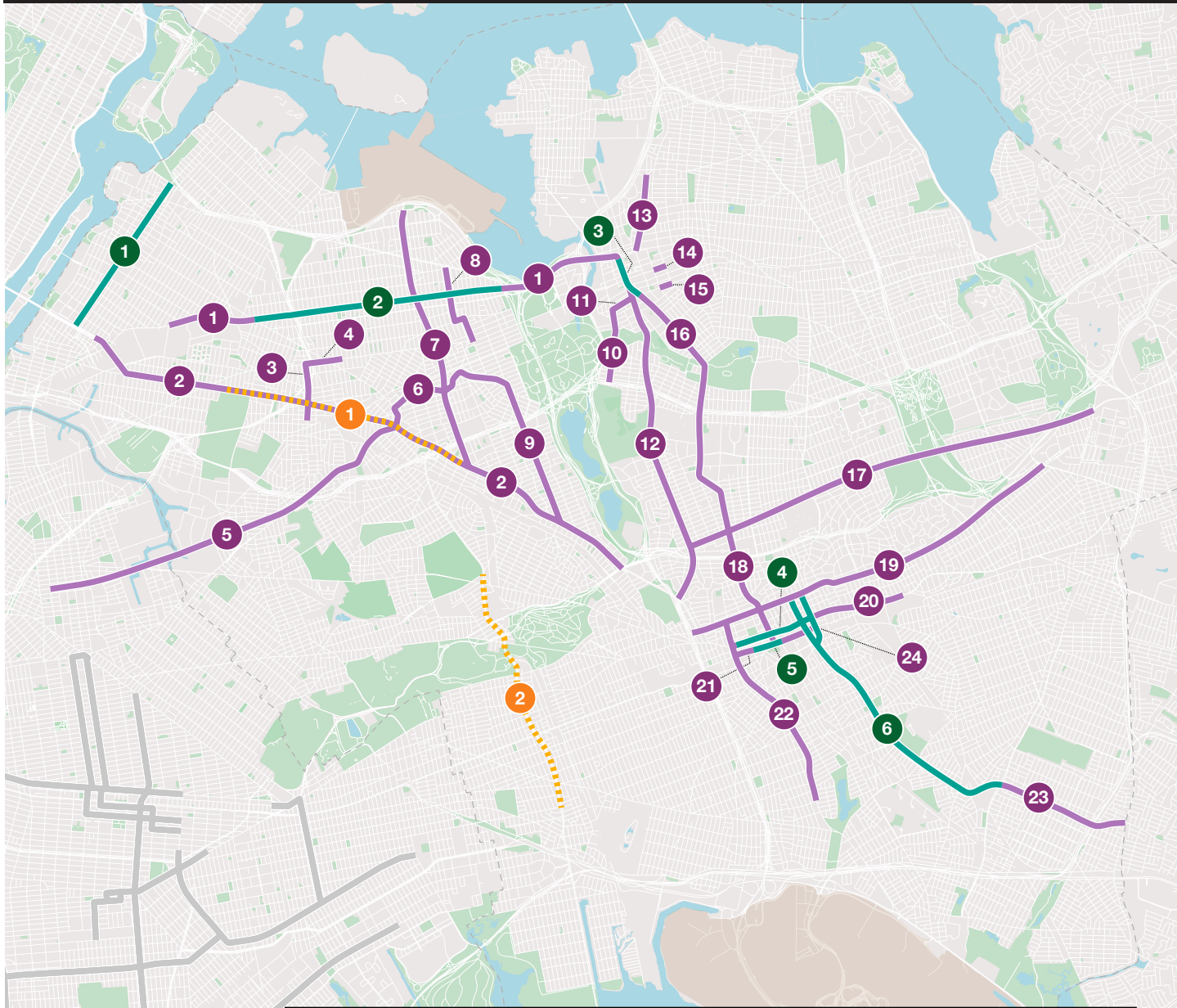
该流程将 24 条排名靠前的走廊（地带）确定为巴士优先街道改善的潜在研究对象。

**以下走廊（地带），按字母顺序排列，在 NYC DOT 的评估过程中排名最靠前：**

- **102 St / 37 Av / 104 St**
- **108 Street**
- **168 Street**
- **69 Street**
- **Archer Avenue**
- **Broadway / Corona Avenue**
- **College Point Boulevard**
- **Grand Avenue / Grand Street**
- **Hillside Avenue**
- **Jamaica Avenue East**
- **Junction Boulevard / 94 Street**
- **Kissena Boulevard**
- **Main Street**
- **Merrick Boulevard**
- **Northern Boulevard West**
- **Parsons Boulevard**
- **Queens Boulevard**
- **Roosevelt Avenue East**
- **Roosevelt Avenue West**
- **Sanford Avenue East**
- **Sanford Avenue West**
- **Sutphin Boulevard**
- **Union Street**
- **Union Turnpike**

这些走廊（地带）将接受评估，并纳入 NYC DOT 已在进行中的 Queens 街道评估和改善工作中。

# NYC DOT Queens 巴士优先走廊 (地带)



主要走廊 (地带)		已完成项目	
1 Northern Blvd West	13 Union St	1 21 St	即将规划的走廊 (地带)
2 Queens Blvd	14 Roosevelt Av East	2 Northern Blvd	
3 69th St	15 Sanford Av East	3 Main St / Kissena Blvd	
4 Roosevelt Av West	16 Kissena Blvd	4 Jamaica Av	
5 Grand Av / Grand St	17 Union Tpke	5 Archer Av	
6 Corona Av / Broadway	18 Parsons Blvd	6 Merrick Blvd / 168 St	
7 Junction Blvd / 94th St	19 Hillside Av		
8 102nd St / 37th Av / 104th St	20 Jamaica Av		
9 108th St	21 Archer Av		
10 College Point Blvd	22 Sutphin Blvd		
11 Sanford Av West	23 Merrick Blvd		
12 Main St	24 168th St		

\*NYC DOT Brooklyn 巴士优先走廊 (地带) 在图中显示为灰色。欲了解更多信息, 请参阅 Brooklyn 巴士重新设计规划草案。

## NYC DOT 致力于持续改善巴士服务

在 2020 年和 2023 年期间，NYC DOT 完成了 Jamaica Avenue、Archer Avenue、Main Street、21st Street、Merrick Boulevard 和 Northern Boulevard 的巴士优先改善。此外，Woodhaven Boulevard、Northern Boulevard、Jamaica Avenue 和 Queens Boulevard 上正在开发巴士优先改善基本建设项目。

### Merrick Boulevard

2020 年 11 月，NYC DOT 在 Merrick Boulevard 的 6.4 英里（双向）路段上实施了偏置巴士专用车道和行人安全处理措施。这些改进与巴士站重新平衡调整一起进行，使每天 94,000 名乘客（主要使用 Archer Avenue 以南的 Q4、Q5、Q84、Q85、X63、N4 和 N4X 线路，以及 Archer Avenue 以北的其他线路）的巴士速度提高了 20.8%。同时，在项目实施后，车辆通行速度保持不变。

### Jamaica Avenue 和 Archer Avenue 巴士车道试点

Downtown Jamaica 是 Queens 巴士乘客的重要枢纽，超过 45 条 New York City Transit (NYCT)、MTA Bus 和 NICE 巴士线路连接至 E、J、Z 地铁线和 Long Island Rail Road。然而，由于交通拥堵，在晚高峰时段，Archer Avenue 上的巴士时速只有 5.7 到 6.1 英里，而 Jamaica Avenue 上的时速只有 4.7 到 4.9 英里。为了解决这一问题，NYC DOT 于 2021 年 10 月 24 日在 Downtown Jamaica 启动了一个改造项目，旨在改善每天 250,000 巴士乘客的生活。作为一年试点的一部分，Jamaica Avenue 上的通行交通仅限于从 Sutphin Boulevard 到 168 Street 的双向巴士和卡车通行。在 Archer Avenue，从 150 Street 到 160 Street 增加了一条东行的巴士双车道，只供 MTA 和 NICE 的巴士通行。由于两次试点成功显著提高了巴士速度，包括将 Jamaica Avenue 沿线的巴士速度提高了 34%，这些巴士车道于 2022 年 11 月永久落地。

### Main Street 巴士车道试点

2021 年 1 月，NYC DOT 启动 Main Street 巴士车道试点，改善了 Flushing Main Street 上的巴士速度和可靠性，它是 Queens 东北部 173,000 巴士乘客的枢纽，也是通往地铁 7 号线的主要换乘点，巴士速度由此提高了 50%。在 Sanford Avenue 和 Northern Boulevard 之间的 Main Street 和 Kissena Boulevard 仅限于巴士、卡车和本地交通通行。由于巴士车道在显著提高巴士速度方面取得了成功，巴士车道试点项目于 2022 年 6 月永久落地。



## Woodhaven Boulevard

NYC DOT 正在 Woodhaven Blvd 上开展基本建设项目，作为 Q52/Q53 SBS 持续改进的一部分。DDC正在开展基本建设工程，建设混凝土巴士和行人基础设施，以支持快速巴士系统。改善措施包括步行广场、行人交叉口瓶颈化和中央分隔带长途巴士站。

## 21 Street

2022 年 9 月，NYC DOT 在 Queens 21 Street 的 Q66、Q69 和 Q100 3 条线路上实施了偏置巴士专用车道和行人安全措施，每天为 3.2 英里（双向）走廊（地带）上的近 30,000 名巴士乘客提供服务。这使得巴士速度提高了 13%，工作日平均客流量增加了 29%，明显高于该行政区的平均水平。在引入巴士专用车道和行人安全措施之前，巴士服务缓慢且不可靠，超速和攻击性驾驶行为一直是社区关注的焦点。该项目还包括邻里装卸区、人行道植树、另外增加的六个左转车道、六个行人安全岛以及安装组装式巴士边界，以改善物理可及性和巴士运行。

## Northern Boulevard

2023 年 8 月，NYC DOT 在 Northern Blvd 上为 Q66 实施了偏置巴士专用车道和行人安全措施，每天为 5 英里走廊（地带）（双向）的 17,000 名巴士乘客提供服务。这些改进与附近 21 Street 的改进一起进行，代表了 Q66 线路大部分路段的重大升级。这些巴士优先改善措施还配合了 2021 年安装的 Q66 的新车站间距。自 2021 年初步改善以来，2023 年巴士专用车道的建设使巴士速度提高了 9%。

## Queens Boulevard

NYC DOT 已着手大刀阔斧地重新设计从 Roosevelt Avenue 到 Union Turnpike 的 Queens Boulevard，以提高这条“VisionZero”优先走廊（地带）沿线所有道路使用者的安全性。作为基本建设改良项目的一部分，巴士站将从辅助道路移至干线，以提高巴士的速度，并配备升级后的巴士站便利设施，如候车亭和长椅。将进行基本建设改良，以方便行人进入新巴士站。





## QUEENS 巴士交通网重新设计的其他支持工作

MTA 及其合作机构正在开展许多其他工作，以配合巴士交通网重新设计并改善 Queens 的巴士服务。

### 与 NYPD 合作开展交通执法

- 我们继续与 New York City Police Department (NYPD) 密切合作，扩大巴士专用车道的交通执法，减少并排停车堵塞巴士专用车道和导致巴士服务延误的情况。
- 我们决心扩大巴士专用车道自动执法 (ABLE) 计划，该计划利用摄像头强制执行巴士专用车道规则。
- 我们将与 NYPD 和 NYC DOT 合作，部署交通执法人员进一步解决这些问题。

### 刷卡提高上车效率

MTA 的新票价支付系统将有助于加快巴士上车速度，并配合我们的巴士站平衡调整工作。

- 所有巴士上都安装了非接触式读卡器，以加快上车过程。刷卡的乘客越多，巴士的上车效率就越高（这意味着在车站等待的时间更少）。
- 您可以使用智能手机（有移动钱包）、非接触式信用卡或借记卡或 OMNY 卡在读卡器刷卡。

### 刷卡获取

**免费换乘！** 使用同一张卡或设备（和交通卡一样）在两小时内于巴士间或巴士与地铁之间换乘。

**免费乘车！** 使用同一设备或卡在 7 天内付费乘车 12 次，然后即可免费乘车。

- 当更多乘客刷卡乘坐巴士时，我们将推出任意门上车机制，让乘客可以从任意门上车。
- 减价交通卡用户也可以转换到 OMNY 刷卡乘车。
- 要了解更多信息，请访问 [omny.info](https://omny.info)。





## 2020-2024 年 MTA 基本建设计划

2020-2024 年 MTA 基本建设计划包括在纽约地区投资 548 亿美元，其中的许多资金将用于改善巴士服务和支持巴士交通网重新设计。

超过 82% 的基本建设计划专门用于 MTA 现有的核心基础设施，帮助我们保持现有系统的运行并将其升级为可及范围更广、更有复原力和更可靠的系统。本计划还包括为满足新需求并解决历史性交通不平等问题的关键扩建项目提供资金。

2020-24 年基本建设计划的首要目标是：

- 升级车站和改善无障碍环境
- 投资新的巴士和铁路车辆
- 在最繁忙的地铁线路和通勤铁路线路上实现信号现代化
- 建设该地区的重大项目
- 使桥梁和隧道保持良好的工作状态
- 使 MTA 的其他基础设施保持良好的工作状态

请访问 [new.mta.info/capital/2020CapitalProgram](https://new.mta.info/capital/2020CapitalProgram) 了解更多信息。



# CITY TICKET



## CityTicket

CityTickets 非高峰时段票价为 5 美元，高峰时段票价为 7 美元。它们非常适合从纽约市出发和结束的单程出行。（LIRR 乘客可以在 Jamaica 换乘火车，只要朝同一方向继续行驶即可。）

在 LIRR 上，您可以使用 **CityTicket** 进行区域 1 内或区域 1 与区域 3 之间的出行。在 Metro-North 上，您可以使用 **CityTicket** 进行 the Bronx 和 Manhattan 之间的出行。

您可以在 Far Rockaway Station 购买特殊的 Far Rockaway 车票，用于 Manhattan 和 Brooklyn 的 Far Rockaway 和 LIRR 车站之间的出行，其费用与 **CityTicket** 相同。

### 如何购买 CityTicket

您可以在售票处、售票机或手机上的 [MTA TrainTime](#) 应用程序购买 CityTicket。并非所有车站都有售票处。除 Mets-Willets Point 外，纽约市的所有车站均设有售票机。

除非您在 Mets-Willets Point 上车，或者是长者或残障人士，否则您不能在火车上购买 **CityTicket**。

在售票窗口或售票机购买车票时，系统会询问您的出发地和目的地。如果您的行程属于 **CityTicket** 区域，您可以选择购买 **CityTicket**。

如果您在使用应用程序时共享您的位置以确认您位于车站附近，则可以在 Far Rockaway Station 或 TrainTime 中购买 Far Rockaway 车票。

CityTickets 必须在购买当天使用。

对于前一天购买的车票，您有一段宽限期，可以在第二天 4 am 之前继续出行。

要了解更多信息，请访问：[new.mta.info/fares/cityticket](http://new.mta.info/fares/cityticket)





# 4. 新交通网简介

- 线路类型
- 本地和快速巴士交通网拟议变更摘要
- 线路改进和顾客受益
- \如何提供反馈





## 线路类型

我们目前运行的巴士线路类型如下：本地、限停、精品巴士服务和快速。虽然我们有这些线路，但地图很少标明每条线路在发车频率、站间距和巴士优先方面提供的服务模式。区分不同线路类型及其用途仅有的方法是 **SBS** 线路的标牌，绿色或紫色巴士站面板颜色和快速线路以“**QM**”或“**X**”开头。

为了解决这些问题，我们在新规划草案中使用了不同颜色标记线路类型。我们称它们为本地、限停、高峰、**SBS/跨区**和快速。每一种线路类型都有特定的用途，适用不同的巴士站间距和服务频次指导原则。当看地图时，顾客能够快速确定如何利用这些线路满足自己的需求。我们将在下面部分研究这些新的解决方案，并说明它们各自的服务目的。

## 线路标牌

对于除快速线路之外的所有其他线路，我们都采用了现有的“**Q**”或“**B**”标牌。如果拟议线路与现有线路相似，则保留现有线路标牌。如果拟议线路是新线路或变化较大，无法给它分配一个现有的标牌，则我们会为它赋予一个新的“**Q**”或“**B**”编号（例如，拟议 **Q51**）。您还会注意到一些现有的线路标牌不在本规划中。这并不意味着服务停止。我们将放弃使用该线路编号，在大多数情况下，它会被一个现有的或新的“**Q**”或“**B**”线路标牌所取代。对于快速线路，我们继续采用最近的交通网重新设计惯例，将“**X**”标牌替换为“**QM**”标牌。



## 线路类型：本地

本地线路的目的是连接本地邻里区、关键的公共交通枢纽和重要的目的地。为便于在地图上识别这些线路，用绿色表示它们。服务频次通常由乘客需求决定。本地线路的平均巴士站间距为1,000至1,200英尺之间。

## 线路类型：高峰

高峰线路的目的是将区外围邻里区快速连接至地铁。为便于在地图上识别这些线路，用紫色表示它们。乘客从本地乘坐这些线路，然后巴士在开往地铁时一些站点不停靠，只有在重要的换乘点和主要目的地才会停靠。在这些“限制停靠”的路段沿线，高峰线路都能提供本地或限停线路提供的基础服务。这些线路通常在工作日的上午和下午高峰时段发车更为频繁。高峰线路的平均巴士站间距约为1,000至1,200英尺之间。

## 线路类型：限停

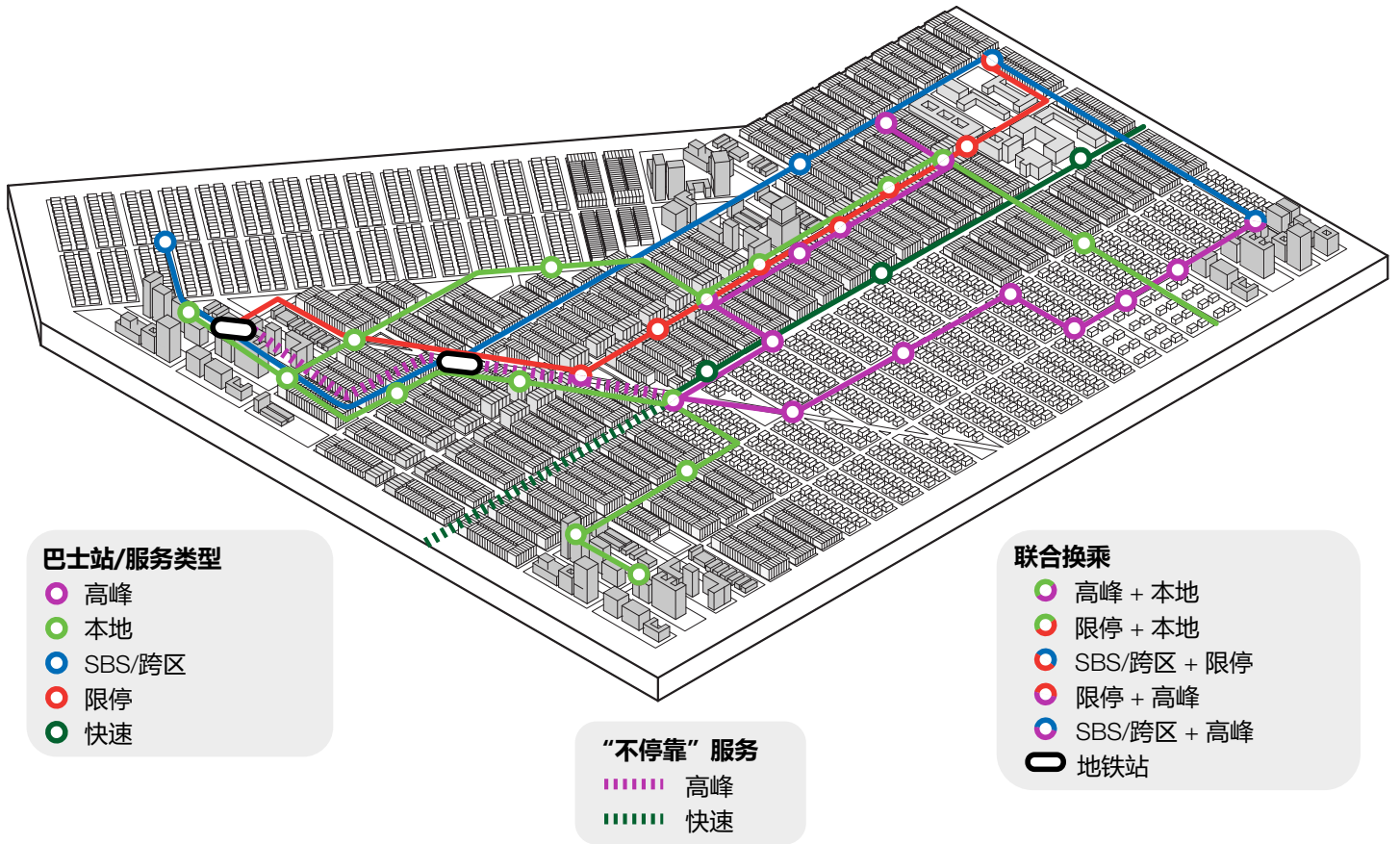
限停线路的目的是服务高客流量、高密度走廊（地带）和快速连接全市范围。为便于在地图上识别这些线路，用红色表示它们。这些线路的站间距比本地线路稍宽，但不如SBS线路宽，车站位于高客流量位置和主要换乘点与目的地。提供全天频次服务（工作日6 am至9 pm期间）。限停线路的平均巴士站间距约为1,200至1,500英尺之间。

## 线路类型：SBS/跨区

SBS/跨区线路在全城尽可能快地连接一些重要的目的地。为便于在地图上识别这些线路，用蓝色表示它们。这些线路的站间距最宽，大多数提供全天频次服务（工作日6 am至9 pm期间）。它们与限停线路相结合，有助于形成高频次核心交通网。SBS/跨区线路的平均巴士站间距约为1,700至2,600英尺之间。

## 线路类型：快速

快速线路的目的是连接各区邻里区和Manhattan的中央商务区，一次到站。快速线路使用长途客车，由于距离长，运营成本高，所以票价比本地线路高。在本规划中，我们根据快速线路的Manhattan目的地用四种不同的颜色来显示快速线路：紫色代表6th Avenue，浅绿色代表5th Avenue和Madison Avenue，深绿色代表3rd Avenue，橙色代表下城区。这些线路大多提供高峰时段服务，发车频率根据客流量需求而定。快速线路在运行的本地邻里区的平均站间距大约为1,600英尺，不包括公路上的“不停靠”路段。



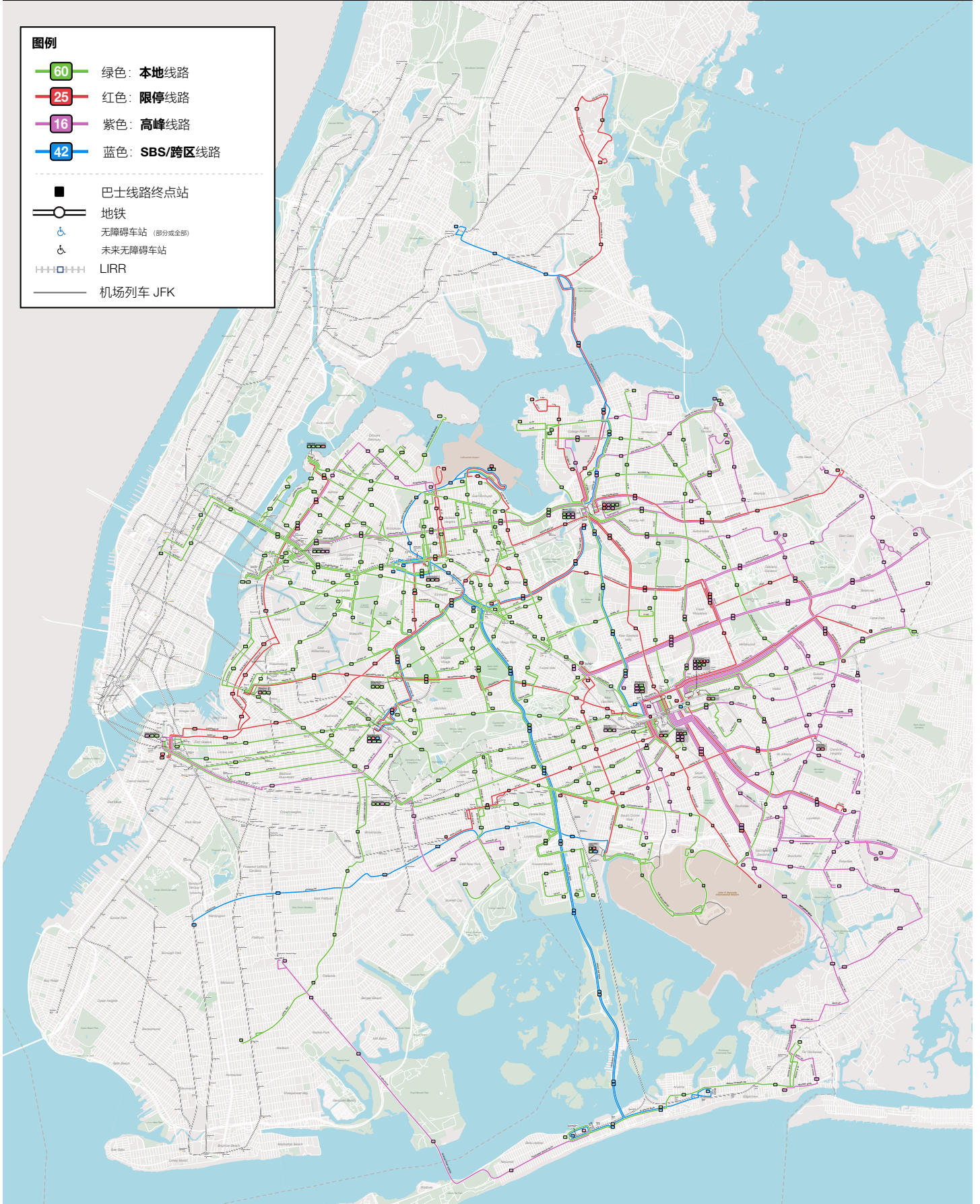
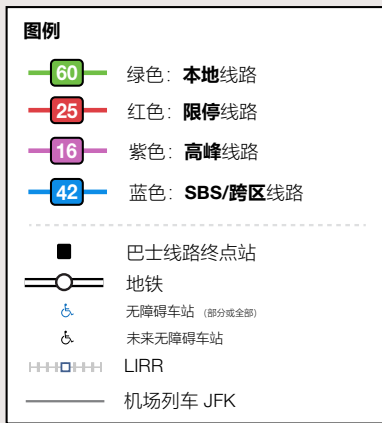
## 利用改进后的线路类型构建一个紧密衔接的交通网

利用这些不同的服务理念，我们构建了一个紧密衔接的交通网，以满足 Queens 顾客的不同需求。一些服务运行穿过笔直的远距离走廊（地带），连接沿途的一些活动中心，而其他服务的运行更适于连接邻里区和主要目的地。

这样的结合打造出一个整体运转更佳的交通网，并为Queens的居民和劳动者开辟了新的机遇。



# 拟议本地巴士交通网





## 本地巴士交通网拟议变更摘要

我们将通过 91 条线路拟议重新设计后的本地巴士交通网。每条线路都将被划分至上一节说明的四种不同线路类型之一，划分如下：

- 41 条本地线路
- 27 条高峰线路
- 18 条限停线路
- 5 条 SBS/跨区线路

尽管拟议最终方案中的许多线路将会是大家熟悉的，但其中大多数仍有一些拟议的变更。每条线路的拟议变更程度各有不同。有的线路拟议延长，有的重新调整为服务于其他街道，有的被缩短，有的与其他线路合并，有的是新的线路，有的则拟议变更车站。作为背景参考，我们还展示了另外八条属于 Brooklyn 巴士交通网重新设计项目但掠过 Queens 边界的本地线路。拟议交通网包括增加全天频次交通网线路，即工作日 6am 至 9pm 期间以 10 分钟或更合适的间隔安排发车的线路。目前，Queens 60.1% 的人口居住在全天频次交通网巴士服务的四分之一英里范围内。拟议最终方案在这一覆盖范围内又增加了 200,000 人，增加至 68.9% 的人口。



## 线路改进和顾客受益

之所以拟议这些线路变更，是为了解决一个或多个顾客优先事项（可靠的服务、更快的出行、更好的连接和简化服务）。我们使用了全球公认的几种不同的交通网重新设计策略和改进措施实现这些优先事项，下文将详述。下一页的图表概述了针对每条线路拟议的改进措施。

- **线路更直达**——线路更整齐，线路转弯和绕行更少。
- **新的连接**——线路建立起通往地铁站、其他巴士线路、LIRR 和/或主要目的地的新连接。
- **填补了巴士交通网的缺口**——线路填补了现有巴士交通网从一个邻里区到另一个邻里区的缺口。
- **巴士站间距得到改进**——线路停靠次数更少，带来速度更快和更可靠的服务
- **发车频率得到改进**——在至少一个时段内，线路拟议增加发车频率。
- **减少了线路模式**——变化线路或分支线路更少（例如，拟议 **Q46** 服务于 LIJ Hospital，而拟议 **Q48** 服务于 Glen Oaks）。
- **避开狭窄的街道**——线路避开存在已知问题（如并排停车）的狭窄街道。
- **ADA 无障碍得到改善**——线路现在服务于 ADA 无障碍地铁站，或在目前存在缺口的地方扩大巴士无障碍服务。
- **优先走廊（地带）** ——线路在 NYC DOT 确定的实施优先街道处理措施的关键走廊（地区）上运行。

## 线路改进一览表

拟议线路	线路更直达	新的连接	巴士站间距得到改进	发车频率得到改进	减少了线路模式	避开狭窄的街道	ADA 无障碍得到改善	NYC DOT 优先走廊 (地带)
Q1		x	x	x	x			x
Q2			x					x
Q3			x	x				x
Q4			x					x
Q5			x		x			x
Q6			x					x
Q7	x	x	x	x				
Q8	x	x	x				x	x
Q9		x	x					x
Q10	x		x	x	x			
Q11			x	x	x			x
Q12	x	x	x					x
Q13		x	x					x
Q14		x	x					x
Q15			x		x			x
Q16			x					x
Q17			x					x
Q18	x		x	x				
Q19			x					x
Q20			x		x			x
Q22		x	x	x				
Q23	x	x	x	x		x		x
Q24	x		x					
Q25			x					x
Q26	x	x	x	x				x
Q27			x		x			x
Q28			x	x				
Q29			x					
Q30			x		x			x
Q31	x		x					x
Q32	x		x					x
Q33	x		x	x				
Q35	x	x	x	x			x	
Q36			x		x			x
Q37		x	x	x				
Q38			x	x				
Q39	x		x					
Q40			x					x
Q41	x	x	x					x
Q42			x	x				x
Q43			x					x
Q44								x
Q45		x	x	x	x		x	x
Q46			x		x			x



拟议线路	线路更直达	新的连接	巴士站间距得到改进	发车频率得到改进	减少了线路模式	避开狭窄的街道	ADA 无障碍得到改善	NYC DOT 优先走廊 (地带)
Q47	x	x	x					x
Q48			x		x			x
Q49			x					
Q50		x		x				
Q51		x					x	
Q52								x
Q53								x
Q54			x					x
Q55			x					
Q56			x					x
Q58			x					x
Q59	x		x			x		x
Q60	x		x					x
Q61	x	x	x					x
Q62		x	x		x			x
Q63			x					x
Q64			x					
Q65		x	x					x
Q66	x		x				x	x
Q67	x		x	x				
Q68		x	x				x	
Q69	x		x					x
Q70								x
Q72			x	x				x
Q75	x	x	x		x		x	x
Q76	x	x	x	x				x
Q77		x	x	x				x
Q82		x	x					x
Q83			x		x			x
Q84			x					x
Q85			x		x			x
Q86		x	x		x			x
Q87			x		x			x
Q88			x					
Q98	x	x	x	x				x
Q101	x	x	x	x			x	
Q103		x	x	x			x	x
Q104		x	x	x				
Q105	x	x	x				x	
Q110	x	x	x		x			x
Q111			x		x			
Q112		x	x	x			x	
Q114			x	x	x			
Q115			x	x	x			
B53		x	x				x	
B57	x	x	x				x	x
B62	x	x	x	x		x	x	x



## 拟议发车频率变更，建立一个更好的全天频次网络

除了线路变更，我们还正在拟议对整个巴士交通网的发车频率进行变更。其中一些发车频率的拟议变更是为了配合线路变更。其他拟议变更则是为了创建一个更好的全天频次交通网，让顾客不必查看时刻表就能更自由地在全区出行。此外，四种不同的拟议线路类型能够让顾客更容易根据颜色了解他们的线路的发车频率。

下一页的图表概述了我们按线路拟议的发车频率和运行时间跨度变化。该图表显示了顾客在工作日不同时间段高峰方向预计可达到的平均发车频率（以分钟计）。绿色显示的发车频率表示与现有发车频率相比有所提高；黄色显示的发车频率表示有所降低。服务运行时间跨度增加和减少也用绿色和黄色表示。新的线路以蓝色显示。拟议星期六和星期日发车频率和运行时间跨度变更可以在下一章的单条线路概况中找到。

# 本地发车频率图

拟议线路	现行										拟议																			
	夜间		凌晨		上午高峰时段		正午		下午高峰时段		晚上		深夜		夜间		凌晨		上午高峰时段		正午		下午高峰时段		晚上		深夜			
	12 am - 4 am	4 am - 6 am	6 am - 9 am	9 am - 15	15 - 10	10 - 11	11 - 18	18 - 9 pm	9 pm - 12 am	12 am - 4 am	4 am - 6 am	6 am - 9 am	9 am - 3 pm	3 pm - 7 pm	7 pm - 9 pm	9 pm - 12 am	12 am - 4 am	4 am - 6 am	6 am - 9 am	9 am - 3 pm	3 pm - 7 pm	7 pm - 9 pm	9 pm - 12 am	12 am - 4 am	4 am - 6 am	6 am - 9 am	9 am - 3 pm	3 pm - 7 pm	7 pm - 9 pm	9 pm - 12 am
Q1	24小时	48	24	9	15	10	11	18	24小时	34	17	8	10	8	10	16	24小时	34	17	8	10	8	10	16	24小时	34	17	8	10	16
Q2	24小时	40	17	7	13	8	11	15	24小时	40	17	7	13	8	11	15	24小时	40	17	7	13	8	11	15	24小时	40	17	7	13	15
Q3	24小时	27	13	9	12	9	13	18	24小时	22	12	8	9	9	10	16	24小时	22	12	8	9	9	10	16	24小时	22	12	8	9	16
Q4	24小时	24	10	4	9	5	6	11	24小时	22	10	5	6	6	7	15	24小时	22	10	5	6	6	7	15	24小时	22	10	5	6	16
Q5	24小时	34	10	4	7	3	4	9	24小时	48	13	6	10	6	9	16	24小时	48	13	6	10	6	9	16	24小时	48	13	6	9	16
Q6	24小时	30	15	3	7	3	5	12	24小时	30	20	4	8	4	6	12	24小时	30	20	4	8	4	6	12	24小时	30	20	4	6	12
Q7	4:10 am - 1:05 am	-	30	7	13	10	20	26	24小时	34	20	5	11	8	15	20	24小时	34	20	5	11	8	15	20	24小时	34	20	5	11	20
Q8	4:30 am - 12:25 am	-	17	6	11	7	11	23	4:30 am - 12:25 am	-	17	6	7	7	10	23	4:30 am - 12:25 am	-	17	6	7	7	10	23	4:30 am - 12:25 am	-	17	6	7	23
Q9	5:00 am - 12:50 am	-	12	7	14	9	11	26	5:00 am - 12:55 am	-	12	7	14	9	11	26	5:00 am - 12:55 am	-	12	7	14	9	11	26	5:00 am - 12:55 am	-	12	7	14	26
Q10	24小时	18	11	4	7	4	5	12	24小时	18	12	4	6	4	5	12	24小时	18	12	4	6	4	5	12	24小时	18	12	4	5	12
Q11	24小时	48	20	9	14	10	17	26	24小时	30	17	8	10	8	12	20	24小时	30	17	8	10	8	12	20	24小时	30	17	8	12	20
Q12	24小时	34	15	8	10	9	8	10	24小时	34	15	8	10	9	8	11	24小时	34	15	8	10	9	8	11	24小时	34	15	8	8	11
Q13	4:40 am - 2:35 am	-	17	7	12	10	12	20	4:40 am - 2:35 am	-	17	7	12	10	12	20	4:40 am - 2:35 am	-	17	7	12	10	12	20	4:40 am - 2:35 am	-	17	7	12	20
Q14	-	-	-	-	-	-	-	-	4:00 am - 1:20 am	-	17	11	14	9	12	18	4:00 am - 1:20 am	-	17	11	14	9	12	18	4:00 am - 1:20 am	-	17	11	14	18
Q15	5:05 am - 12:55 am	-	15	7	14	9	9	14	5:10 am - 12:55 am	-	15	9	15	10	12	18	5:10 am - 12:55 am	-	15	9	15	10	12	18	5:10 am - 12:55 am	-	15	9	15	18
Q16	4:45 am - 12:40 am	-	20	8	18	10	15	26	4:40 am - 1:10 am	-	24	9	18	11	15	26	4:40 am - 1:10 am	-	24	9	18	11	15	26	4:40 am - 1:10 am	-	24	9	15	26
Q17	24小时	30	10	5	6	4	4	8	24小时	30	10	5	6	4	4	8	24小时	30	10	5	6	4	4	8	24小时	30	10	5	4	8
Q18	4:00 am - 2:00 am	-	24	9	16	10	24	30	4:00 am - 1:40 am	-	20	9	16	10	17	30	4:00 am - 1:40 am	-	20	9	16	10	17	30	4:00 am - 1:40 am	-	20	9	17	30
Q19	5:50 am - 9:00 pm	-	60	16	20	20	24	60	5:45 am - 9:00 pm	-	60	16	20	20	24	60	5:45 am - 9:00 pm	-	60	16	20	20	24	60	5:45 am - 9:00 pm	-	60	16	20	60
Q20	24小时	40	15	8	10	6	10	13	24小时	40	17	8	9	8	13	20	24小时	40	17	8	9	8	13	20	24小时	40	17	8	13	20
Q21	4:55 am - 1:15 am	-	24	6	6	6	9	15	4:45 am - 1:05 am	-	24	7	7	9	12	18	4:45 am - 1:05 am	-	24	7	7	9	12	18	4:45 am - 1:05 am	-	24	7	9	18
Q22	4:15 am - 1:20 am	-	20	8	10	6	9	18	24小时	48	20	8	10	6	9	15	24小时	48	20	8	10	6	9	15	24小时	48	20	8	9	15
Q23	24小时	48	11	7	12	11	17	26	24小时	48	11	7	12	11	17	26	24小时	48	11	7	12	11	17	26	24小时	48	11	7	17	26
Q24	24小时	34	12	4	8	5	13	18	24小时	40	9	4	6	4	10	16	24小时	40	9	4	6	4	10	16	24小时	40	9	4	10	16
Q25	24小时	-	20	11	-	14	17	-	24小时	30	12	6	10	6	10	16	24小时	30	12	6	10	6	10	16	24小时	30	12	6	10	16
Q26	仅限高峰时段	-	24	8	3	5	4	8	24小时	30	9	5	4	5	7	11	24小时	30	9	5	4	5	7	11	24小时	30	9	5	7	11
Q27	24小时	40	17	5	8	6	8	14	24小时	40	17	5	8	6	8	14	24小时	40	17	5	8	6	8	14	24小时	40	17	5	8	14
Q28	24小时	-	24	9	16	10	20	30	4:30 am - 1:35 am	-	24	9	16	10	20	30	4:30 am - 1:35 am	-	24	9	16	10	20	30	4:30 am - 1:35 am	-	24	9	16	30
Q29	6:25 am - 11:10 pm	-	-	9	12	16	17	30	6:20 am - 12:00 am	-	-	6	9	9	15	26	6:20 am - 12:00 am	-	-	6	9	9	15	26	6:20 am - 12:00 am	-	-	6	15	26
Q30	5:40 am - 11:35 pm	-	30	9	13	8	20	26	5:40 am - 11:35 pm	-	30	9	12	10	20	30	5:40 am - 11:35 pm	-	30	9	12	10	20	30	5:40 am - 11:35 pm	-	30	9	15	26
Q31	4:45 am - 1:25 am	-	40	10	11	9	10	16	4:45 am - 1:25 am	-	30	10	12	10	15	20	4:45 am - 1:25 am	-	30	10	12	10	15	20	4:45 am - 1:25 am	-	30	10	10	15
Q32	24小时	30	15	6	10	8	8	14	24小时	30	15	6	10	8	14	14	24小时	30	15	6	10	8	14	14	24小时	30	15	6	8	14
Q33	24小时	30	30	11	15	10	17	26	24小时	30	24	11	14	10	17	26	24小时	30	24	11	14	10	17	26	24小时	30	24	11	17	26
Q34	4:45 am - 8:30 pm	-	30	20	30	20	24	-	4:25 am - 9:45 pm	-	20	15	30	17	30	30	4:25 am - 9:45 pm	-	20	15	30	17	30	30	4:25 am - 9:45 pm	-	20	15	17	30
Q35	5:00 am - 1:30 am	-	20	5	13	7	10	26	24小时	30	13	5	13	7	10	26	24小时	30	13	5	13	7	10	26	24小时	30	13	5	10	26
Q36	5:30 am - 12:15 am	-	20	13	20	11	17	30	5:30 am - 12:30 am	-	30	11	18	11	15	26	5:30 am - 12:30 am	-	30	11	18	11	15	26	5:30 am - 12:30 am	-	30	11	15	26
Q37	24小时	48	24	6	13	9	24	30	24小时	48	24	6	13	9	24	30	24小时	48	24	6	13	9	24	30	24小时	48	24	6	24	30
Q38	3:50 am - 2:00 am	48	20	7	13	8	11	20	3:50 am - 2:00 am	48	17	7	14	8	11	20	3:50 am - 2:00 am	48	17	7	14	8	11	20	3:50 am - 2:00 am	48	17	7	24	30
Q39	5:00 am - 12:55 am	-	24	8	16	9	17	36	4:55 am - 12:55 am	-	20	8	16	9	17	36	4:55 am - 12:55 am	-	20	8	16	9	17	36	4:55 am - 12:55 am	-	20	8	17	30
Q40	5:20 am - 8:00 pm	-	30	12	28	20	30	-	5:20 am - 8:00 pm	-	30	11	28	18	30	-	5:20 am - 8:00 pm	-	30	11	28	18	30	-	5:20 am - 8:00 pm	-	30	11	30	-
Q41	24小时	34	12	4	7	5	7	13	24小时	40	13	4	8	6	9	16	24小时	40	13	4	8	6	9	16	24小时	40	13	4	9	16

拟议发车频率或运行时间跨度增加
  拟议发车频率或运行时间跨度降低
  新线路/新车频率和运行时间跨度提案



# 本地发车频率图

拟议线路	现行										拟议																							
	夜间		凌晨		上午高峰时段		正午		下午高峰时段		晚上		深夜		夜间		凌晨		上午高峰时段		正午		下午高峰时段		晚上		深夜							
	12 am - 4 am	4 am - 6 am	6 am - 9 am	9 am - 11 am	11 am - 3 pm	3 pm - 7 pm	7 pm - 9 pm	9 pm - 12 am	12 am - 4 am	4 am - 6 am	6 am - 9 am	9 am - 11 am	11 am - 3 pm	3 pm - 7 pm	7 pm - 9 pm	9 pm - 12 am	12 am - 4 am	4 am - 6 am	6 am - 9 am	9 am - 11 am	11 am - 3 pm	3 pm - 7 pm	7 pm - 9 pm	9 pm - 12 am	12 am - 4 am	4 am - 6 am	6 am - 9 am	9 am - 11 am	11 am - 3 pm	3 pm - 7 pm	7 pm - 9 pm	9 pm - 12 am		
Q44	15	6	5	7	7	7	10	24 小时	15	6	5	7	7	7	10	24 小时	15	6	5	7	7	7	7	7	7	10	24 小时	15	6	5	7	7	10	
Q45	-	-	-	-	-	-	-	24 小时	48	24	8	10	16	16	16	24 小时	48	24	8	10	16	16	16	16	16	24 小时	48	24	8	10	16	16	16	16
Q46	34	13	7	11	8	8	11	24 小时	48	15	7	11	8	8	11	24 小时	48	15	7	11	8	8	8	8	11	24 小时	48	15	7	11	8	8	11	24 小时
Q47	-	12	8	17	9	9	11	5:00 am - 12:30 am	-	12	8	17	9	9	11	5:00 am - 12:30 am	-	12	8	17	9	9	9	11	12	26	5:00 am - 12:30 am	-	12	8	17	9	12	26
Q48	-	15	7	11	8	8	17	5:15 am - 11:00 pm	-	15	7	11	8	8	17	5:00 am - 10:40 pm	-	20	9	19	11	13	20	20	26	5:00 am - 10:40 pm	-	20	9	19	11	13	20	20
Q49	-	9	4	10	5	5	13	4:00 am - 1:40 am	-	9	4	10	5	5	13	4:00 am - 1:40 am	-	9	4	10	5	5	5	13	20	4:00 am - 1:40 am	-	9	4	10	5	5	13	
Q50	-	20	15	20	15	15	36	3:30 am - 1:15 am	34	20	14	14	13	20	23	24 小时	34	20	14	14	13	20	20	23	23	4:20 am - 10:40 pm	-	17	13	19	13	20	30	
Q51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:20 am - 10:40 pm	-	17	13	19	13	20	20	30	30	4:20 am - 10:40 pm	-	17	13	19	13	20	30	
Q52	-	15	15	19	15	15	30	5:00 am - 12:30 am	-	15	15	19	15	15	30	5:00 am - 12:30 am	-	15	15	19	15	15	15	30	30	5:00 am - 12:30 am	-	15	15	19	15	15	30	
Q53	48	17	8	10	8	8	23	24 小时	48	17	8	10	12	23	24 小时	48	17	8	10	8	10	12	23	23	24 小时	48	17	8	10	8	10	12	23	
Q54	24	9	8	12	9	9	18	24 小时	24	9	8	12	9	18	24 小时	24	9	8	12	9	9	9	15	15	24 小时	24	9	8	12	9	9	15	15	
Q55	48	12	7	14	10	10	16	24 小时	48	12	7	14	10	13	16	24 小时	48	12	7	14	10	10	13	16	16	24 小时	48	12	7	14	10	13	16	
Q56	48	13	8	11	13	17	23	24 小时	48	13	8	11	13	17	23	24 小时	48	13	8	11	13	17	23	23	24 小时	48	13	8	11	13	17	23		
Q58	24	4	3	4	4	4	9	24 小时	24	4	3	4	4	9	9	24 小时	34	7	5	7	6	9	11	11	24 小时	34	7	5	7	6	9	11		
Q59	40	20	11	18	11	11	23	24 小时	40	20	11	18	11	23	23	24 小时	40	20	11	18	11	11	17	17	23	24 小时	40	20	11	18	11	17	23	
Q60	30	17	8	9	8	8	18	24 小时	30	17	8	9	8	18	18	24 小时	30	17	8	9	8	8	8	18	18	24 小时	30	17	8	9	8	8	18	
Q61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:45 am - 11:55 pm	-	30	18	28	20	20	20	30	30	4:45 am - 11:55 pm	-	30	18	28	20	20	30	
Q62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:45 am - 1:30 am	-	24	15	19	16	16	15	23	23	4:45 am - 1:30 am	-	24	15	19	16	15	23	
Q63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:45 am - 12:45 am	-	40	15	20	15	20	20	26	26	4:45 am - 12:45 am	-	40	15	20	15	20	26	
Q64	30	15	4	9	4	4	13	24 小时	30	15	4	9	4	13	13	24 小时	27	13	4	9	6	6	12	12	24 小时	27	13	4	9	6	6	12		
Q65	34	15	4	8	5	10	15	24 小时	34	15	4	8	5	10	15	24 小时	27	15	5	8	5	5	9	15	15	24 小时	27	15	5	8	5	9	15	
Q66	30	15	5	9	6	9	20	24 小时	30	15	5	9	6	9	20	24 小时	30	20	7	17	17	13	20	30	30	24 小时	30	20	7	17	13	20	30	
Q67	-	24	11	28	15	15	60	3:00 am - 11:10 pm	-	24	11	28	15	60	60	3:00 am - 11:10 pm	-	17	9	26	14	14	40	60	60	3:00 am - 11:10 pm	-	17	9	26	14	40	60	
Q68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5:20 am - 12:50 am	-	30	16	30	22	30	30	30	30	5:20 am - 12:50 am	-	30	16	30	22	30	30	
Q69	-	15	6	9	8	8	26	5:00 am - 1:15 am	-	15	6	9	8	13	26	5:00 am - 1:15 am	-	12	6	9	8	8	13	26	26	5:00 am - 1:15 am	-	12	6	9	8	13	26	
Q70	20	13	9	9	8	8	13	24 小时	20	13	9	9	8	13	13	24 小时	20	13	9	9	8	8	9	13	13	24 小时	20	13	9	9	8	9	13	
Q72	-	30	9	15	14	17	26	4:00 am - 1:20 am	-	30	9	15	14	17	26	3:55 am - 1:20 am	-	30	10	15	14	14	13	26	26	4:00 am - 1:20 am	-	30	9	15	14	13	26	
Q75	-	15	11	15	15	20	23	5:00 am - 12:30 am	-	15	11	15	15	20	23	5:00 am - 12:30 am	-	15	12	13	16	16	17	23	23	5:00 am - 12:30 am	-	15	12	13	16	17	23	
Q76	-	30	9	14	12	20	36	5:00 am - 11:05 pm	-	30	9	14	12	20	36	4:55 am - 11:05 pm	-	30	9	14	12	12	20	36	36	5:00 am - 11:05 pm	-	30	9	14	12	20	36	
Q77	-	20	8	11	8	15	30	5:50 am - 9:30 pm	-	20	8	11	8	15	30	5:30 am - 9:55 pm	-	20	8	11	8	8	13	30	30	5:50 am - 9:30 pm	-	20	8	11	8	13	30	
Q82	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:00 am - 12:50 am	-	24	15	20	16	15	23	23	23	4:00 am - 12:50 am	-	24	15	20	16	15	23	
Q83	34	9	4	9	5	6	12	24 小时	34	9	4	9	5	6	12	24 小时	30	9	4	9	5	6	12	12	12	24 小时	30	9	4	9	5	6	12	
Q84	-	20	6	14	11	12	20	5:00 am - 1:30 am	-	20	6	14	11	12	20	4:35 am - 1:30 am	-	15	8	15	11	11	13	20	20	5:00 am - 1:30 am	-	15	8	15	11	13	20	
Q85	27	9	3	7	4	5	10	24 小时	27	9	3	7	4	5	10	24 小时	27	11	4	8	5	7	14	14	14	24 小时	27	11	4	8	5	7	14	
Q86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24 小时	40	12	8	13	8	9	18	18	18	24 小时	40	12	8	13	8	9	18	
Q87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6:00 am - 12:10 am	-	-	26	19	20	24	30	30	30	6:00 am - 12:10 am	-	-	26	19	20	24	30	
Q88	-	30	5	6	6	12	20	5:35 am - 12:15 am	-	30	5	6	6	12	20	5:35 am - 12:15 am	-	30	5	6	6	6	12	20	20	5:35 am - 12:15 am	-	30	5	6	6	12	20	
Q98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:30 am - 12:30 am	-	17	9	13	10	15	26	26	4:30 am - 12:30 am	-	17	9	13	10	15	26		
Q101	48	20	13	19	13	24	30	24 小时	48	20	13	19	13	24	30	24 小时	48	24	11	19	13	20	30	30	30	24 小时	48	24	11	19	13	20	30	
Q103	-	60	16	28	22	30	30	5:40 am - 9:30 pm	-	60	16	28	22	30	30	5:40 am - 9:30 pm	-	60	16	26	20	20	30	30	30	5:40 am - 9:30 pm	-	60	16	26	20	30	30	

拟议发车频率或运行时间跨度增加

拟议发车频率或运行时间跨度降低


新线路/新发车频率和运行时间跨度提案

# 本地发车频率图


拟议线路	现行										拟议						
	服务时间 (运行时间跨度)		夜间	凌晨	上午高峰时段	正午	下午高峰时段	晚上	深夜	服务时间 (运行时间跨度)		夜间	凌晨	上午高峰时段	正午	下午高峰时段	晚上
	12 am - 4 am	4 am - 6 am	6 am - 9 am	9 am - 3 pm	3 pm - 7 pm	7 pm - 9 pm	9 pm - 12 am			5:00 am - 1:00 am	12 am - 4 am	4 am - 6 am	6 am - 9 am	9 am - 3 pm	3 pm - 7 pm	7 pm - 9 pm	9 pm - 12 am
Q104	-	-	18	26	22	30	45			5:00 am - 1:00 am	-	-	20	24	22	30	30
Q105	-	-	-	-	-	-	-			24 小时	48	30	15	20	22	30	30
Q110	30	20	5	10	7	12	20			24 小时	34	17	7	10	8	13	20
Q111	30	12	4	6	4	8	13			24 小时	30	15	6	12	7	12	20
Q112	-	30	8	14	10	24	30			5:20 am - 12:00 am	-	20	9	12	10	24	30
Q114	48	24	20	23	13	24	18			24 小时	30	20	9	10	7	10	16
Q115	-	-	-	-	-	-	-			24 小时	60	20	8	11	9	10	26
B53	-	-	-	-	-	-	-			5:00 am - 12:30 am	-	20	15	30	15	30	30
B57	-	17	13	16	16	24	30			4:05 am - 1:00 am	-	17	13	16	16	24	30
B62	30	15	8	15	13	15	20			24 小时	30	15	8	10	10	10	20

\*此表中的发车频率表示按时刻表在高峰方向上巴士平均多久一次到达。


\*\*请参阅本文件后半部分的单条线路概况，了解提案的周末发车频率和运行时间跨度。



拟议发车频率或运行时间跨度增加



拟议发车频率或运行时间跨度降低



新线路/新发车频率和运行时间跨度提案

# 拟议全天频次网络

## 图例

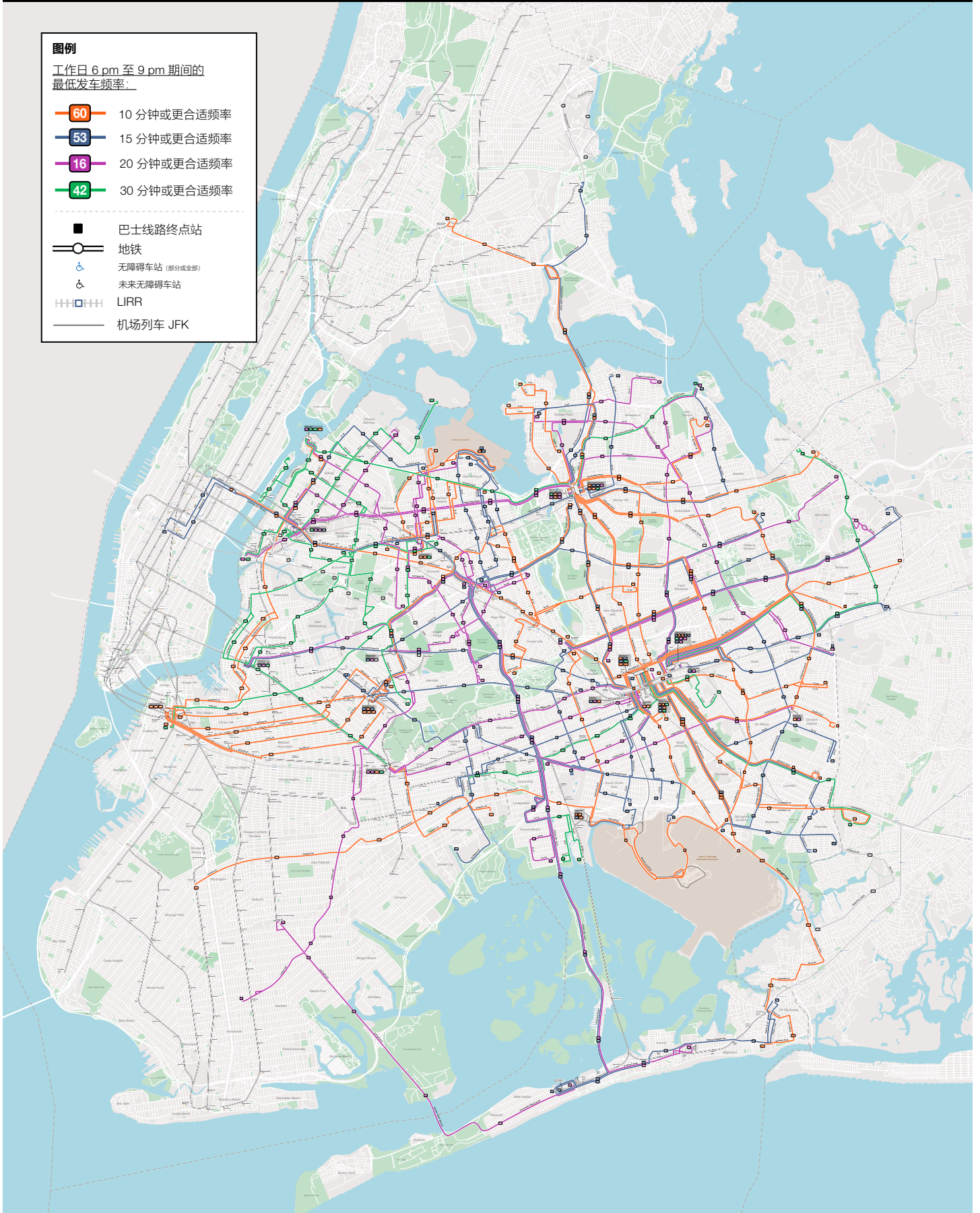
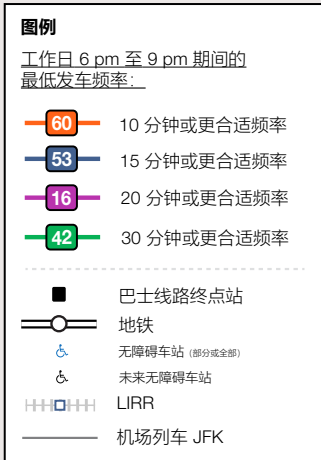
工作日 6 pm 至 9 pm 期间的最低  
发车频率：

- 10 分钟或更合适频率  
合并线路/主要走廊  
(地带) 发车频率
- 其他线路或走廊 (地带)
- 巴士线路终点站
- 地铁
- 无障碍车站 (部分或全部)
- 未来无障碍车站
- LIRR
- 机场列车 JFK





# 拟议交通网发车频率



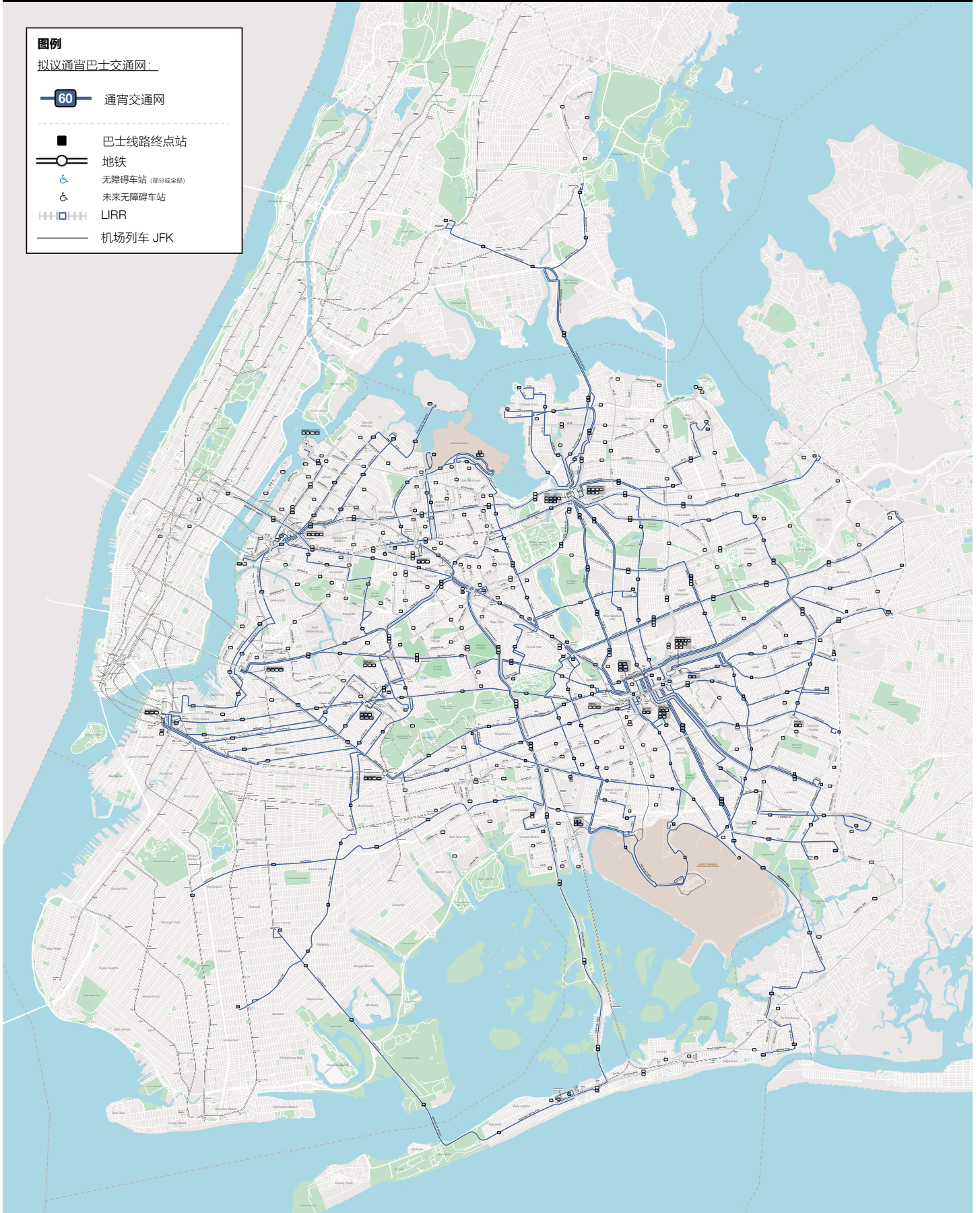


# 拟议通宵网络

## 图例

拟议通宵巴士交通网：

-  通宵交通网
-  巴士线路终点站
-  地铁
-  无障碍车站 (部分或全部)
-  未来无障碍车站
-  LIRR
-  机场列车 JFK



## 区际出行得到改善

巴士交通网重新设计的顾客优先事项之一是创建更好的连接。这包括改善Queens、Brooklyn和the Bronx 之间的区际巴士连接。在拟议最终方案中，我们拟议了新的线路和修改后的线路，在 Queens 和其他行政区之间提供一些直接连接。我们已经与 the Bronx 巴士交通网重新设计和 Brooklyn 巴士交通网重新设计团队密切合作，协调各提案，以改善区际服务。

## Queens-Brooklyn 区际服务

“区际服务”按字面意思——可以把顾客从一个行政区运输至另一个行政区而无需换乘另一条线路或另一种交通方式的巴士服务。任何一个纽约人都知道，Queens 和 Brooklyn 接壤，我们经常听到在这两个行政区之间乘坐巴士出行很困难。为了解决这个问题，Queens 和 Brooklyn 巴士交通网重新设计团队齐心协力，旨在改善这两个行政区之间的巴士出行。我们将在本提案中分享改进后的 Brooklyn 至 Queens 的区际线路。由于这些变化将影响 Brooklyn 和 Queens 的乘客，因此我们将为来自两个行政区的乘客提供一个机会，对这些新的连接发表意见。

2022 年 3 月发布的新规划草案中显示的区际线路也包含在 2022 年 12 月发布的 Brooklyn 巴士交通网重新设计规划草案中。在 Queens 拟议最终方案中，我们根据 Queens 乘客的反馈对其中一些线路进行了修改。我们向顾客保证，作为两次规划的一部分，Brooklyn 和 Queens 的顾客将有机会发表意见，在此之前，这些线路提案将不作为最终方案。这些线路可能会根据 Brooklyn 宣传流程中收到的反馈进行进一步修改。

我们鼓励顾客通过我们的评论入口网站或 Remix 提交反馈。下一节将说明关于如何提供反馈的更多信息。



# 拟议区际交通网



## 快速巴士交通网拟议变更摘要

快速巴士交通网已经过重新设计，以更好地适应当前的乘车模式，消除交通网中未充分利用的路段，并为从 Queens 各个地区进入 Manhattan 提供新的机会。虽然大多数拟议快速线路将会是大家熟悉的，但针对部分线路拟议了变更，以使往返 Manhattan 的服务运行更直接、更高效。

### 我们在拟议最终方案中总共拟议了 30 条快速线路：

- 新增一条快速线路 **QM65** 将为 Queens 东南部提供服务，从 Laurelton 和 Rochdale 到 Manhattan 下城区。
- 我们拟议停运 **QM3**，因为它在系统中的客流量最低。
- 我们已经拟议取消 Union Turnpike 沿线的重复服务，使这些线路更快地驶入公路。
- 其余的快速线路或者保持不变，或者对线路进行微小的变动，例如小规模延长、缩短或重新调整。

根据到 Manhattan 的目的地的不同，快速地图上的线路用不同的颜色显示，以提高易读性和易用性：紫色代表 6th Avenue，淡绿色代表 5th Avenue 和 Madison Avenue，深绿色代表 3rd Avenue，橙色代表 Downtown。





## 拟议快速线路发车频率变更

我们还正在拟议对快速线路的发车频率和服务运行时间跨度进行变更。虽然一些快速线路的某些行程运力接近饱和，但许多线路没有得到充分利用，特别是在工作日的中午和周末。我们拟议在客流量最小的区域减少服务，以便于我们在有需要的区域重新进行服务投资。第 53 页的图表概述了我们针对快速线路拟议的工作日发车频率提案。拟议星期六和星期日发车频率和运行时间跨度变更可以在下一章的单条线路概况中找到。









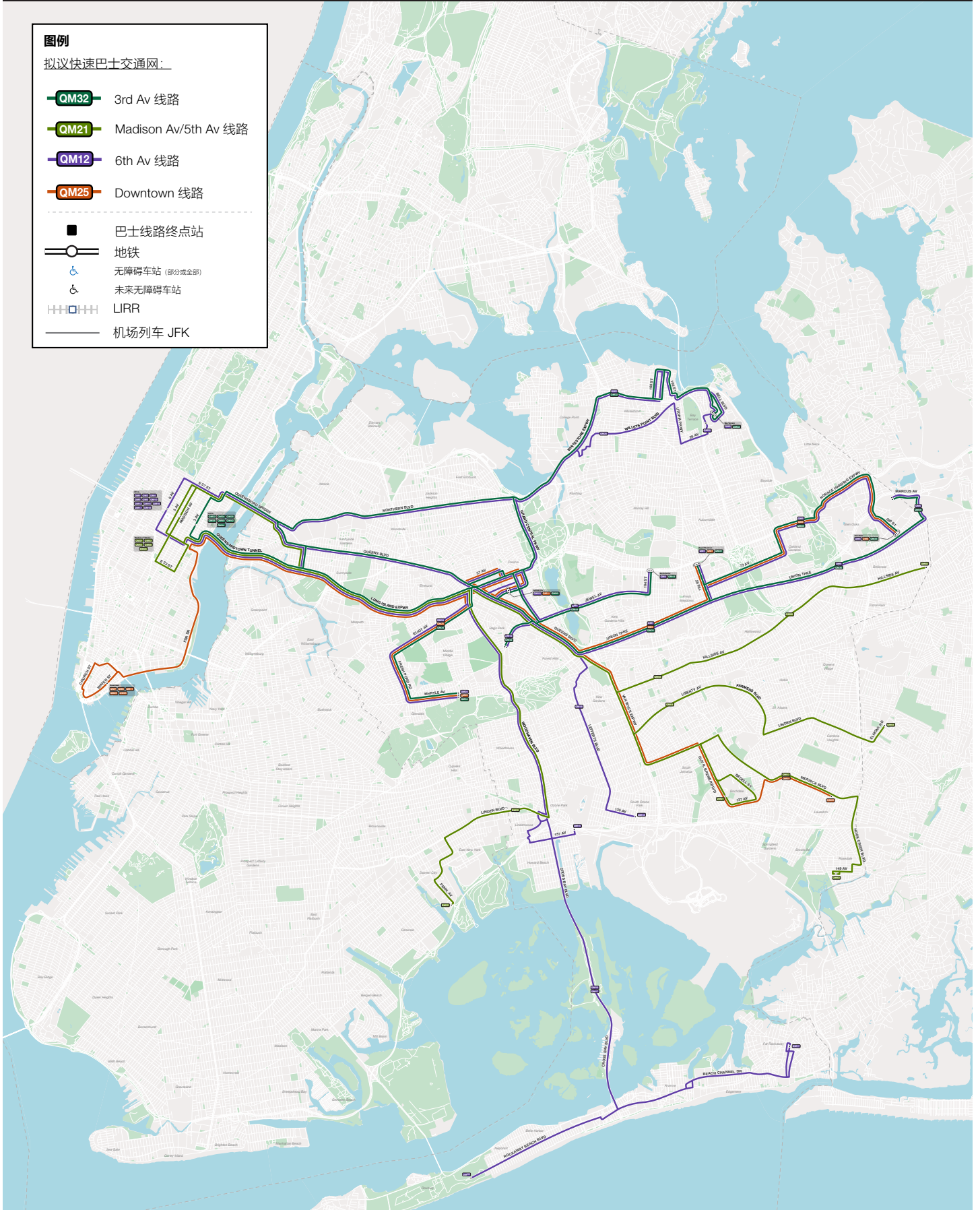
# 拟议快速巴士交通网

**图例**  
拟议快速巴士交通网

-  QM32 3rd Av 线路
-  QM21 Madison Av/5th Av 线路
-  QM12 6th Av 线路
-  QM25 Downtown 线路

---

-  巴士线路终点站
-  地铁
-  无障碍车站 (部分或全部)
-  未来无障碍车站
-  LIRR
-  机场列车 JFK







# 拟议快速线路发车频率和运行时间跨度变更

拟议线路	现行						拟议										
	服务时间 (运行时间跨度)		夜间 12 am - 4 am	凌晨 4 am - 6 am	上午高峰时段 6 am - 9 am	正午 9 am - 3 pm	下午高峰时段 3 pm - 7 pm	晚上 7 pm - 9 pm	深夜 9 pm - 12 am	服务时间 (运行时间跨度)		夜间 12 am - 4 am	凌晨 4 am - 6 am	上午高峰时段 6 am - 9 am	正午 9 am - 3 pm	下午高峰时段 3 pm - 7 pm	晚上 7 pm - 9 pm
QM35	西向: 6:10 am - 8:55 am 东向: 4:00 pm - 7:00 pm		-	-	13	-	30	60	-	西向: 6:10 am - 8:55 am 东向: 4:00 pm - 7:00 pm	-	-	13	-	30	60	-
QM36	西向: 6:40 am - 7:45 am 东向: 5:15 pm - 6:20 pm		-	-	24	-	30	-	-	西向: 6:40 am - 7:45 am 东向: 5:20 pm - 6:30 pm	-	-	20	-	30	-	-
QM40	西向: 6:45 am - 8:45 am 东向: 4:00 pm - 7:00 pm		-	-	36	-	30	60	-	西向: 6:45 am - 8:45 am 东向: 4:00 pm - 7:00 pm	-	-	36	-	45	60	-
QM42	西向: 7:00 am - 8:45 am 东向: 4:40 pm - 7:10 pm		-	-	20	-	36	60	-	西向: 7:00 am - 8:50 am 东向: 4:40 pm - 7:10 pm	-	-	24	-	45	60	-
QM44	西向: 6:50 am - 9:20 am 东向: 4:35 pm - 6:05 pm		-	-	30	-	45	-	-	西向: 6:50 am - 9:20 am 东向: 4:35 pm - 6:05 pm	-	-	36	-	45	-	-
QM63	西向: 5:21 am - 8:10 am 东向: 3:49 pm - 7:00 pm		-	-	20	-	18	60	-	西向: 5:20 am - 8:15 am 东向: 3:50 pm - 7:00 pm	-	-	23	-	20	60	-
QM64	西向: 5:50 am - 8:15 am 东向: 4:15 pm - 6:40 pm		-	-	26	-	30	-	-	西向: 5:50 am - 8:10 am 东向: 4:15 pm - 6:40 pm	-	-	30	-	30	-	-
QM65	-		-	-	-	-	-	-	-	西向: 5:40 am - 8:40 am 东向: 4:00 pm - 6:30 pm	-	-	30	-	26	-	-
QM68	西向: 6:02 am - 9:00 am 东向: 4:05 pm - 7:30 pm		-	-	16	-	23	30	-	西向: 6:00 am - 9:00 am 东向: 4:05 pm - 7:30 pm	-	-	18	-	23	30	-

\*此表中的发车频率表示按时刻表在高峰方向上在最大负荷点巴士平均多久一次到达。  
\*\*请参阅本文件后半部分的单条线路概况，了解提案的周末发车频率和运行时间跨度。

拟议发车频率或运行时间跨度增加

拟议发车频率或运行时间跨度降低

新线路/新车频率和运行时间跨度提案

## 如何提供反馈

本报告中拟议的变更旨在继续开展重要讨论，这是设计一个巴士交通网以改善 Queens 巴士服务所需要的。我们相信，我们已经拟议了一个全新的巴士交通网，解决了我们收到的顾客反馈的许多主要关注问题。然而，该规划并非最终方案。重新设计整个巴士交通网是一项协作工作，需要涉及整个过程中的顾客反馈，因此标题为**拟议**最终方案。

请参阅第 9 页，了解参与该项目并向项目团队提供反馈的所有方式，或访问项目微型网站 [new.mta.info/project/queens-bus-network-redesign](http://new.mta.info/project/queens-bus-network-redesign)。







# 5.单条线路提案

- 读懂线路概况
- 查找您的新线路
- 区域地图
- 线路概况
- 附录：词汇表

## 读懂线路概况

本报告的下一章包含拟议 Queens 巴士交通网中的每条线路的详细概况。每一份概况包括：

- 拟议线路类型：SBS/跨区、限停、高峰、本地或快速。
- 拟议线路变更的详细描述。
- 与变更相关的拟议线路改进。
- 线路的目的地。
- 拟议平均站间距与现有平均站间距的对比。
- 拟议与现有的服务发车频率和运行时间跨度。
- 拟议线路长度。
- 拟议地铁和巴士连接。
- 哪些线路目前服务于该地区。
- 该线路是否沿优先走廊（地带）运行。
- 拟议线路的地图，准确地显示拟议的服务在哪里增加或停运，以及说明哪些线路将取代停运路段的标注框。
- 停靠站列表，显示拟议线路将服务哪些站点，哪些拟议取消（作为巴士站平衡调整工作的一部分）。

每一份概况会列出拟议线路与哪些现有线路相关联。例如，拟议 Q1 的线路概况表明，其服务区域目前由现有交通网中的 Q1 提供服务。一些现有线路已被新线路取代，但相同地区的大部分仍会被覆盖。因此，即使现有线路没有出现在拟议规划中，也不意味着该服务取消。它可能只是换了个代号，进行了一些细微的调整。

作为背景参考，在本章的最后，我们展示了九条属于 Brooklyn 巴士交通网重新设计规划草案但在 Queens 范围内运行的线路的概况。线路概况包含的大多数要素是相同的。Brooklyn 的巴士服务变更正在接受审查，对提案的任何变更都将在 Brooklyn 巴士交通网重新设计拟议最终方案中发布，该方案将于 2024 年发布。



# 读懂线路概况

## 线路名称和描述符

列出服务的走廊（地带）或线路途经的邻里区、提供类似服务的现有线路以及相关的新线路

## 线路特色框

包含线路长度（两个方向的平均值，单位为英里）和平均站间距（单位为英尺）

## 拟议连接框

列出沿途可以换乘的巴士线路、地铁线路和 LIRR（如适用）

## 提供反馈页脚

包括一个可以访问评论门户的微型网站和拟议最终方案 Remix（一款基于网络的交互式地图工具，还具有地理位置评论功能，可针对具体线路发表评论）的链接

## 线路类型色带

表示出拟议线路是否提供本地、高峰、限停、SBS/跨区或快速服务

## 变更类型勾选框

## 线路改进框

包含与提案相关的新设计改善的分点摘要

## 拟议线路摘要

包含对拟议线路以及拟议巴士站点和时刻表变更的详细描述

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, Q8, Q9, Q17, Q20, Q24, Q25, Q26, Q30, Q31, Q38, Q40, Q41, Q43, Q44, Q54, Q55, Q56, Q60, Q65, Q78, Q77, Q78, Q82, Q83, Q88, Q110, Q111, Q112

**Train**  
●●●●●

**LIRR**

**Route Improvements**

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

**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.

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

	WEEKDAY	Overnight	Early Morning	AM Peak	Midday	PM Peak	Evening	Late Evening
EXISTING	24 hours	48	24	9	15	11	10	16
PROPOSED	24 hours	34	15	5	8	5	8	15
	SATURDAY	Overnight	Early Morning	AM Peak	Midday	PM Peak	Evening	Late Evening
EXISTING	24 hours	48	40	15	15	14	15	20
PROPOSED	24 hours	30	20	10	10	10	12	18
	SUNDAY	Overnight	Early Morning	AM Peak	Midday	PM Peak	Evening	Late Evening
EXISTING	24 hours	40	40	23	20	20	20	23
PROPOSED	24 hours	40	30	15	15	15	15	23

\*Frequencies indicate how often the bus comes on average in the peak direction, in minutes. Frequencies are calculated at the Max Load Point.

Provide Feedback Interactive Map: [xtremixmappagesherelx.com](http://xtremixmappagesherelx.com)  
MTA Website: [www.mta.info/queensbusredesign](http://www.mta.info/queensbusredesign)

Queens Bus Network Redesign Proposed Final Plan | 1

## 拟议发车频率和运行时间跨度表

发车频率是指高峰期方向上在最大负荷点巴士平均多久一次到达。

Queens 线路与 Brooklyn 线路有不同的发车频率运行时间跨度窗口：

### Queens：

- 通宵 (12am-4am)、清晨 (4am-6am)、上午高峰 (6am-9am)、正午 (9am-3pm)、下午高峰 (3pm-7pm)、晚上 (7pm-9pm)、深夜 (9pm-12am)

### Brooklyn：

- 星期一至星期五：上午高峰 (6am-9am)、正午 (9am-2pm)、下午高峰 (2pm-6pm)、傍晚 (6pm-8pm)、深夜 (8pm-12pm)
- 周末：清晨 (6am-9am)、上午 (9am-12pm)、正午 (12pm-5pm)、傍晚 (5pm-8pm)、深夜 (8pm-12pm)

# 读懂线路概况

下图显示了拟议线路与现有线路的关系。根据您当前使用的线路，您可以使用此图表查找哪些拟议线路适用于您。

例如，如果您当前从 Rosedale 乘坐 **Q85**，您的新线路将是 **Q86**。





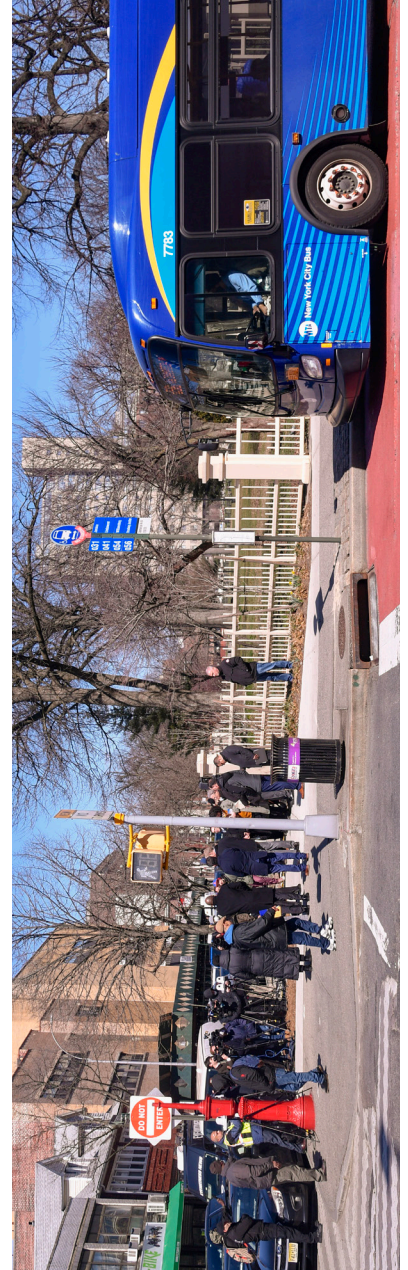
# 本地

# 快速

现有线路	拟议线路	注
Q1	Q1	
Q2	Q2, Q1	
Q3	Q3	
Q4	Q4, Q5	
Q5	Q5, Q86, Q87	
Q6	Q6, Q7	
Q7	Q7, Q112	
Q8	Q8, B13	
Q9	Q9	
Q10	Q10, Q9, Q7, Q37	
Q11	Q11	
Q12	Q12, Q13, Q65	
Q13	Q13, Q12	
Q15	Q15, Q62	
Q15A	Q15, Q62	Q15A label retired
Q16	Q16, Q61	
Q17	Q17	
Q18	Q18	
Q19	Q19	
Q20A	Q20, Q62	Q20 A/B labels retired
Q20B	Q20	Q20 A/B labels retired
Q21	Q11	Q21 route label retired
Q22	Q22, Q35	
Q23	Q23, Q14	
Q24	Q24, B53	
Q25	Q25	
Q26	Q26, Q65	
Q27	Q27, Q26	
Q28	Q28, Q12	
Q29	Q29	
Q30	Q30, Q75	
Q31	Q31, Q27, Q13	
Q32	Q32	
Q33	Q33, Q47	
Q34	Q25, Q20, Q61	
Q35	Q35	Q34 route label retired
Q36	Q36, Q82, Q110	
Q37	Q37	
Q38	Q38, Q14	
Q39	Q39	
Q40	Q40	
Q41	Q41	
Q42	Q42	
Q43	Q43, Q1	
Q44	Q44	
Q46	Q46, Q48, Q45	
Q47	Q47, Q33	

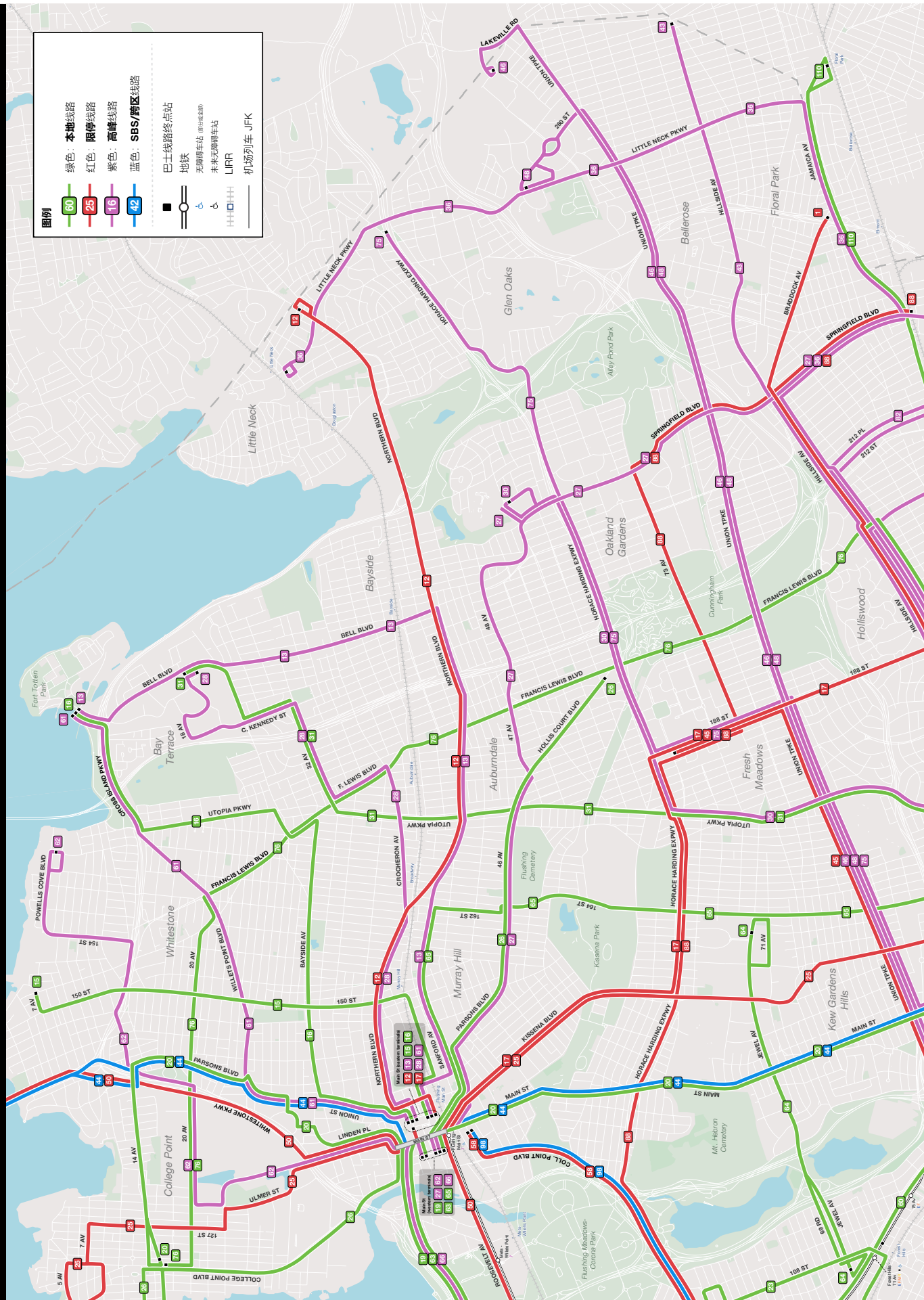
现有线路	拟议线路	注
Q48	Q50	Q48 route label re-purposed
Q49	Q49	
Q50	Q50	
Q52	Q52	
Q53	Q53	
Q54	Q54	
Q55	Q55	
Q56	Q56	
Q58	Q58, Q98	
Q59	Q59, B53	
Q60	Q60	
Q64	Q64	
Q65	Q65, Q26	
Q66	Q66, Q63	
Q67	Q67	
Q69	Q69, B62	
Q70	Q70	
Q72	Q72	
Q76	Q76, Q62	
Q77	Q77	
Q83	Q83, Q42	
Q84	Q84, Q5	
Q85	Q85, Q86, Q5	
Q88	Q88	
Q100	Q105, Q69	Q100 route label retired
Q101	Q101, Q32, Q60, B62	
Q102	Q104, Q105	Q102 route label retired
Q103	Q103	
Q104	Q104	
Q110	Q110, Q82	
Q111	Q111, Q115	
Q112	Q112	
Q113	Q114, Q115	Q113 route label retired
Q114	Q114, Q115	
B24	B53, Q68	B24 route label retired
B32	B53, B62	B32 route label retired
B57	B57, B62, B27	
B62	B62, Q101, B27, B57, B43	

现有线路	拟议线路	注
QM1	QM1	
QM2	QM2	
QM3		QM3 label retired
QM4	QM4	
QM5	QM5	
QM6	QM6	
QM7	QM7	
QM8	QM8	
QM10	QM10	
QM11	QM11	
QM12	QM12	
QM15	QM15	
QM16	QM16	
QM17	QM17	
QM18	QM18	
QM20	QM20	
QM21	QM21	
QM24	QM24	
QM25	QM25	
QM31	QM31	
QM32	QM32	
QM34	QM34	
QM35	QM35	
QM36	QM36	
QM40	QM40	
QM42	QM42	
QM44	QM44	
X63	QM63	
X64	QM64	
X68	QM68	



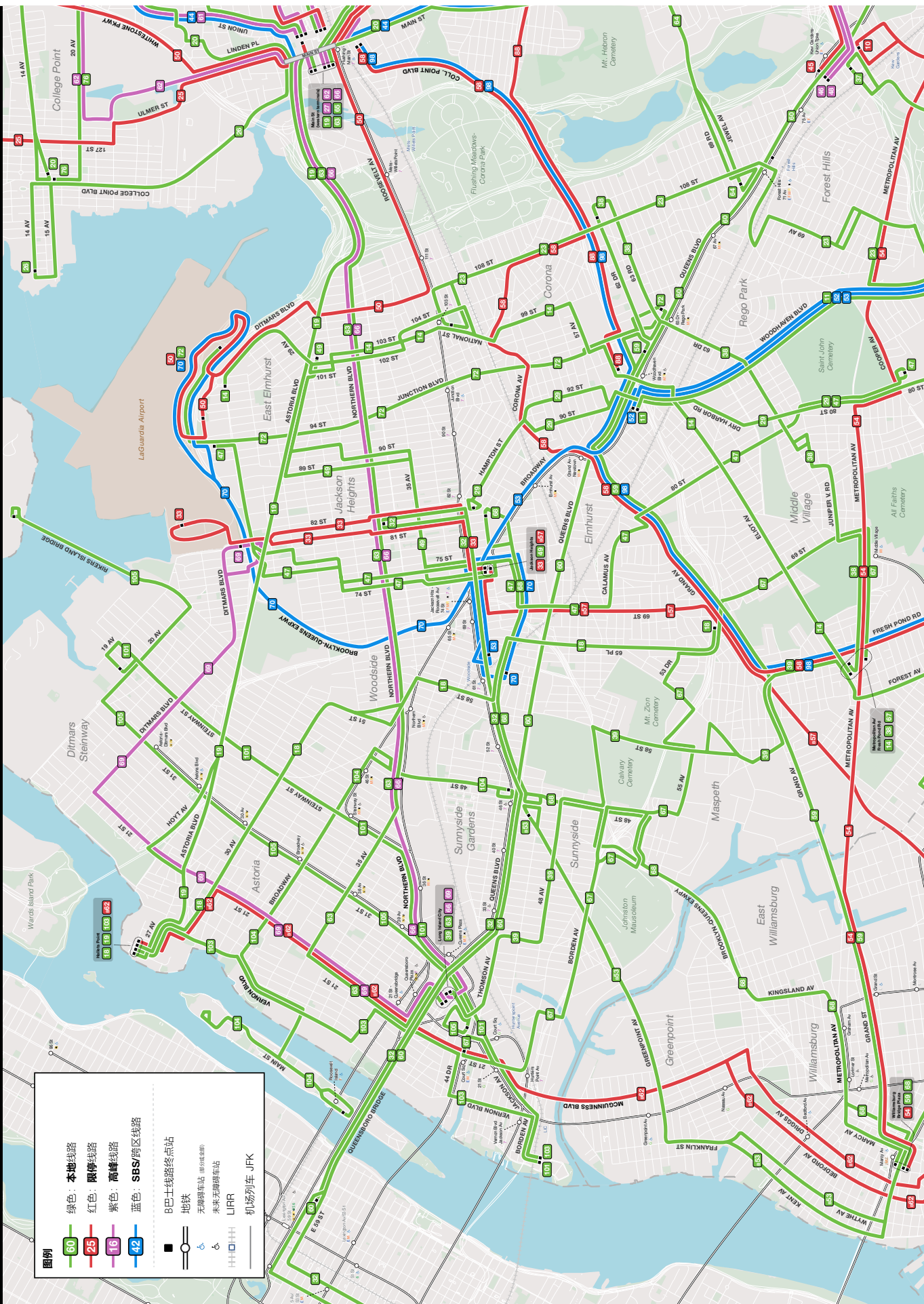


# 拟议本地巴士交通网 (Northeast Queens)



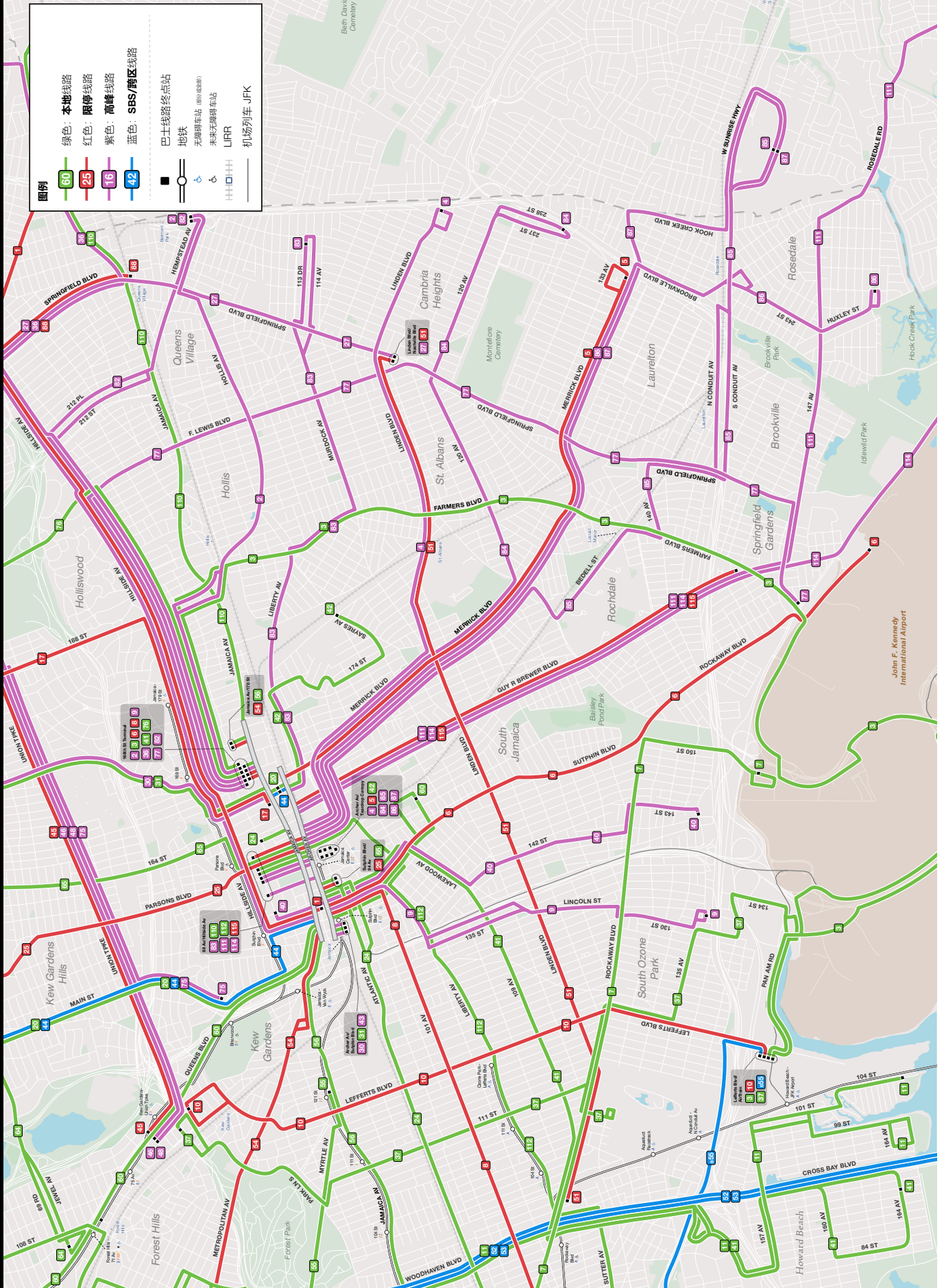


# 拟议本地巴士交通网 (Northwest Queens)



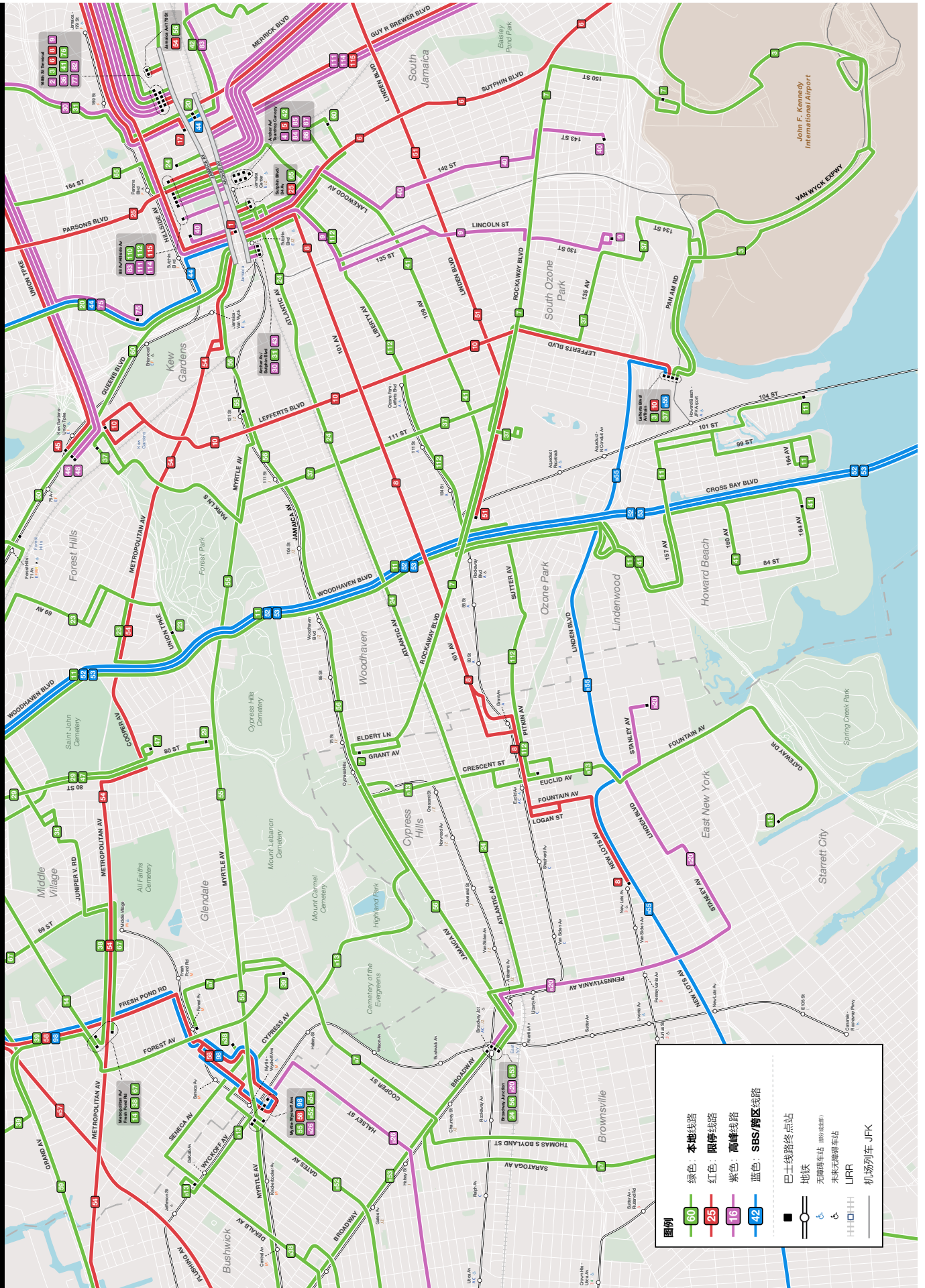


# 拟议本地巴士交通网 (Southeast Queens)

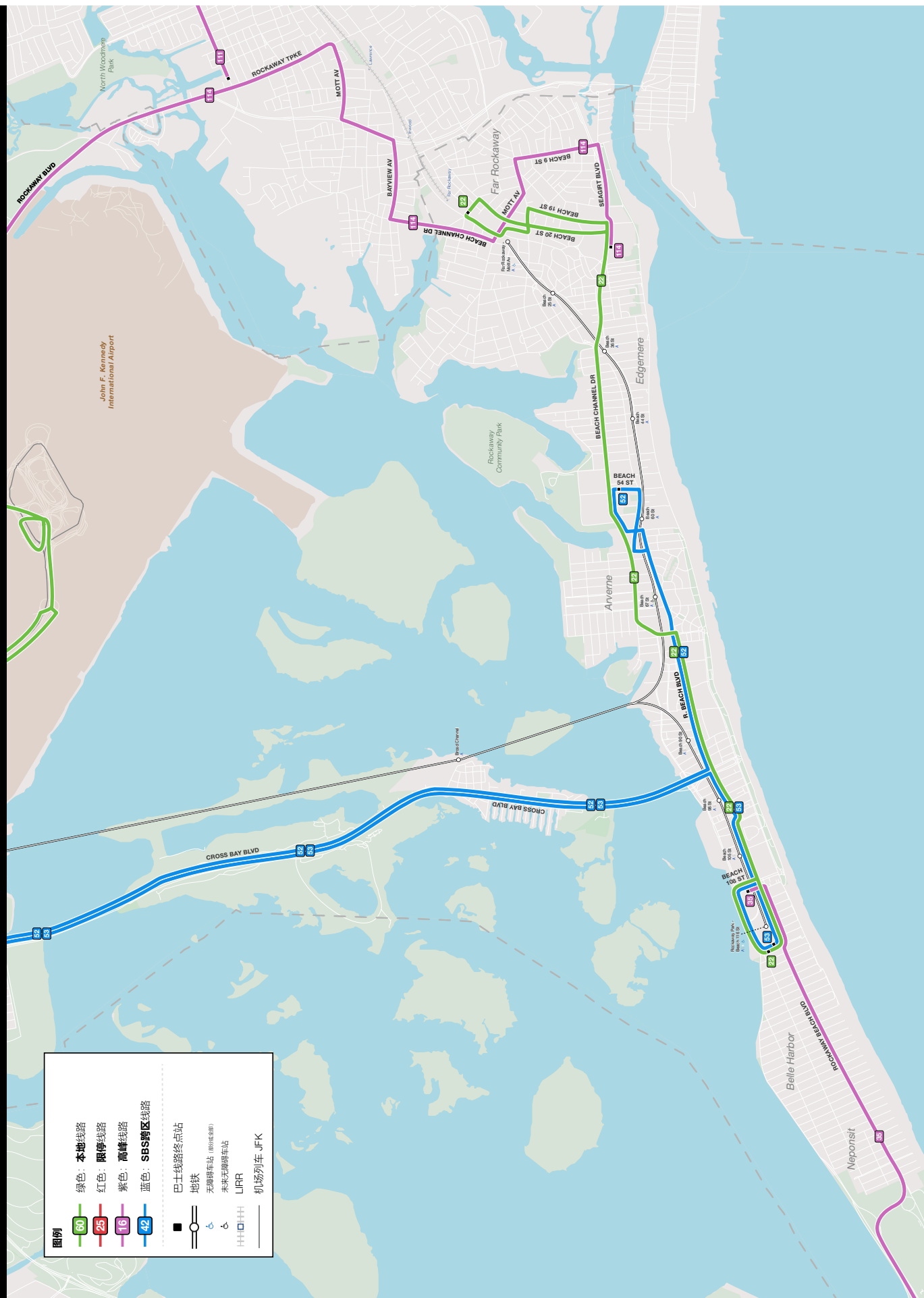




# 拟议本地巴士交通网 (Southwest Queens)

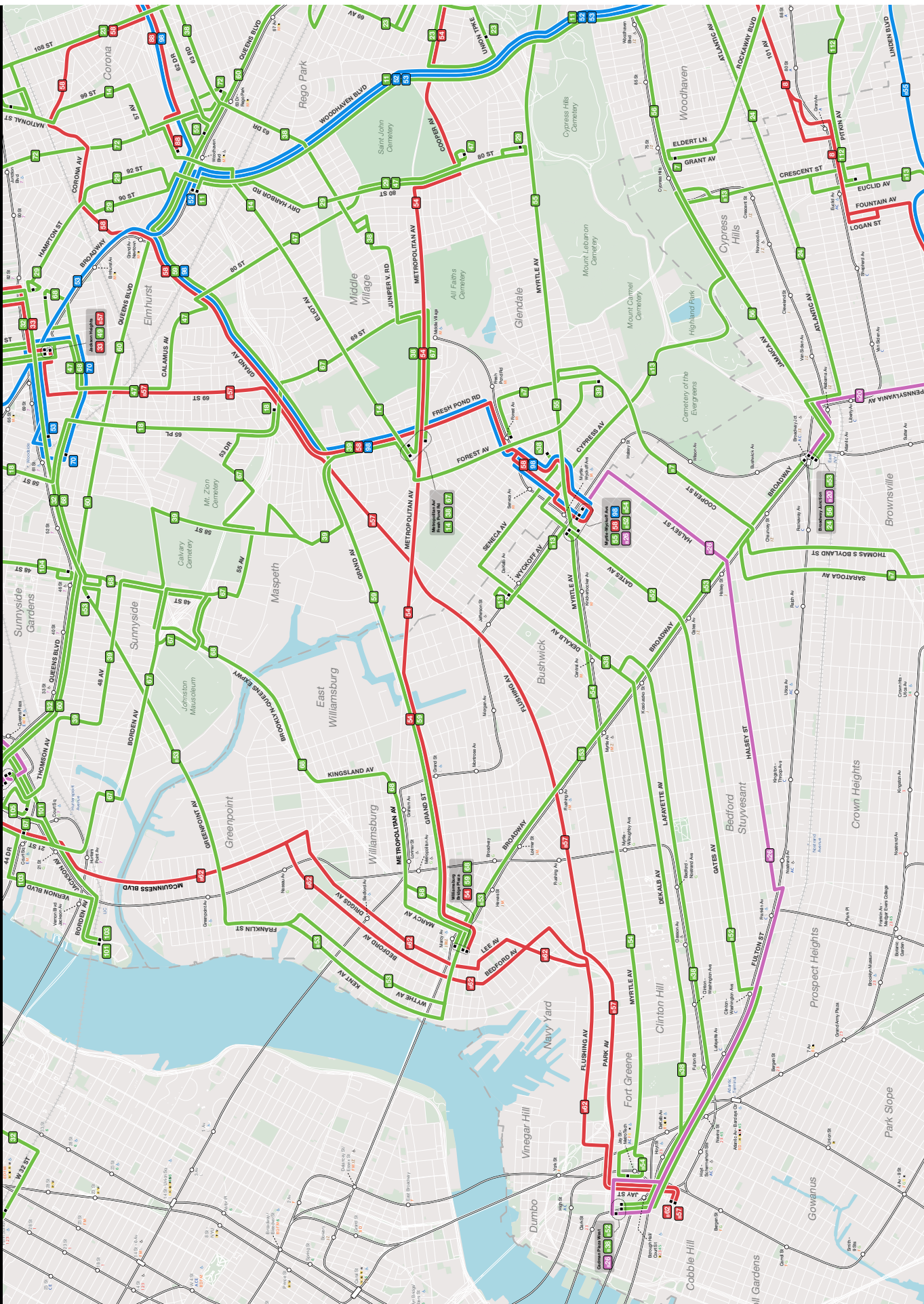


# 拟议本地巴士交通网 (Rockaway)





# 拟议本地巴士交通网 (Brooklyn/Queens)





**无障碍**——符合 1990 年《美国残疾人法案》(ADA)，或者采用一般（非法律）说法，是可供残障人士轻松使用的服务、车辆或设施均属于无障碍服务、车辆或设施。

**ADA**——适用于公共交通的 1990 年《美国残疾人法案》，要求公共交通服务提供者必须遵守相关规定，确保残障人士能够无障碍使用服务、车辆和设施。——请参阅：**无障碍**。

**ACS**——美国社区调查。美国人口普查局持续进行的一项全国性调查，收集和分发有关就业、人口统计、通勤行为和其他方面的数据。

**下车**——离开或从巴士、火车或其他交通工具上下来。——请参阅：**上车**。

**全天频次服务**——工作日从 6 am 至 9 pm 期间以每 10 分钟或更合适的间隔提供服务。

**BRT**——快速巴士系统。BRT 系统通过结合轨道快速交通系统的便利设施和巴士的灵活性，力求为高客流量走廊（地带）带来更快、更可靠、更优质的巴士服务。纽约市公共交通施行的 BRT 是精品巴士服务，通过**巴士专用车道**、车下支付车费、**站间距设置**和**公共交通信号优先**提高速度和可靠性。

**上车**——进入或登上巴士、火车或其他交通工具。——请参阅：**下车**。

**巴士站半岛**——从人行道延伸出的人行道平台，方便巴士乘客上车。巴士站半岛要尽量接近于巴士地板高度。

**巴士专用车道**——专门用于巴士行驶的车道。

**巴士交通网**——一系列巴士线路，包括它们采取的物理路径以及时刻表发车频率和服务运行时间跨度。从本质上讲，即巴士驶向哪里，巴士运行的时间段，以及多久发车一次。

**巴士优先权**——使巴士公共交通在交通中优先于其他地面交通方式的任意数量的技术或工具。利用**公共交通信号优先 (TSP)**，交通灯可以更快地由红色变成绿色，或者当巴士驶近时，绿灯可以保持更长时间。

**CBDT**——中心商务区收费计划。

**CJTP**——顾客出行时间效能。在预定时间的五分钟内完成行程（出行）的顾客百分比。CJTP 考虑了两方面的因素，一是相较巴士准点到达，顾客在车站增加的等待时间，二是相较巴士按时刻表的时间分配完成行程，顾客在巴士上增加的乘坐时间。

**连接**——指转乘其他公共交通服务或连接其他主要目的地和社区的机会。

**核心线路**——巴士交通网中通常客流量较高、发车频率较高并提供到主要目的地的关键连接的线路。

**快速巴士服务**——专门为往返于 Manhattan 和区外围的通勤者提供交通服务的巴士服务。快速巴士线路通常在一个行政区有一系列的上车点，在另一个行政区有一系列的下车点，两者之间是一个快速区段。巴士在整个快速区段都不停靠，通常是公路。快速巴士服务收费高。

**发车频率**——巴士在某条线路上行驶的频率。

**全天频次服务**——从 6 am 至 8 pm 期间以每十分钟或更合适的间隔提供服务。

**非无障碍**——不符合《美国残疾人法案》(ADA)，或者采用一般（非法律）说法是，残障人士无法轻松使用的服务、车辆或设施均属于非无障碍服务、车辆或设施。——请参阅：**无障碍**。

**区际服务**——可以把顾客从一个行政区运输至另一个行政区而无需换乘另一条线路或另一种交通方式的公共交通服务。

**限停线路**——详见第 30 页的描述。

**本地线路**——详见第 29 页的描述。  
也指所有非快速线路的线路。



**最大负荷点**——沿线路巴士同时载有最多乘客的位置。

**交通卡**——Metropolitan Transportation Authority 的遗留票价支付方式。

**NYC DOT**——New York City Department of Transportation。

**OMNY**——MTA 的新非接触式票价支付系统。顾客可以使用非接触式借记卡和信用卡，以及智能设备支付票价。所有巴士和地铁站都配备了 OMNY 读卡器。请访问 [new.mta.info/fares/omny](http://new.mta.info/fares/omny) 了解更多信息。

**准点率**——衡量一条巴士线路与其时刻表相比的表现如何。它指的是与沿线时间表的每个官方时间点相比，早一分钟至晚五分钟之间的巴士的百分比。

**高峰**——通勤需求最旺盛的时段，通常是提供服务最多的时段。在本规划中，上午高峰时段为工作日 6 am 至 9 pm 期间。本地线路的下午高峰时段是工作日 3 pm 至 7 pm 期间。

**优先走廊（地带）**——NYC DOT 确定的可以实施巴士优先街道处理措施的主要走廊（地带），以更好地支持可持续的全天巴士服务。

**工作效率**——根据所提供的服务水平衡量的客流量。当巴士线路运行时在单位时间内吸引更多的乘客，代表它们的工作效率更高。

**客流量**——一般使用特定线路或巴士系统的总顾客数量。

**实时乘客信息显示屏**——为乘客提供巴士的等待时间信息，并将数据投射到易于查看的 LED 显示屏上。

**由 Via 提供的 Remix**——一款基于交通网的交互式交通规划软件，用于帮助规划、分享和接收关于我们的拟议巴士交通网的反馈。

**运行时间**——巴士从一条线路的一个终点站到另一个终点站所花的时间。

**高峰线路**——详见第 30 页的描述。

**SBS 线路**——精品巴士服务。MTA 实施的 BRT（快速巴士系统）的名称。详见第 29 页和第 35 页的描述。

**运行时间跨度**——一条线路在一天中的运行时间。

**站间距**——线路上巴士站之间的平均行驶距离。

**TSP**——交通信号优先。——请参阅：**巴士优先权**。