



# Queens 버스 네트워크 재설계

제안 최종 계획

# Queens 재설계 프로젝트 일정



# 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 4가지 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, Manhattan까지 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

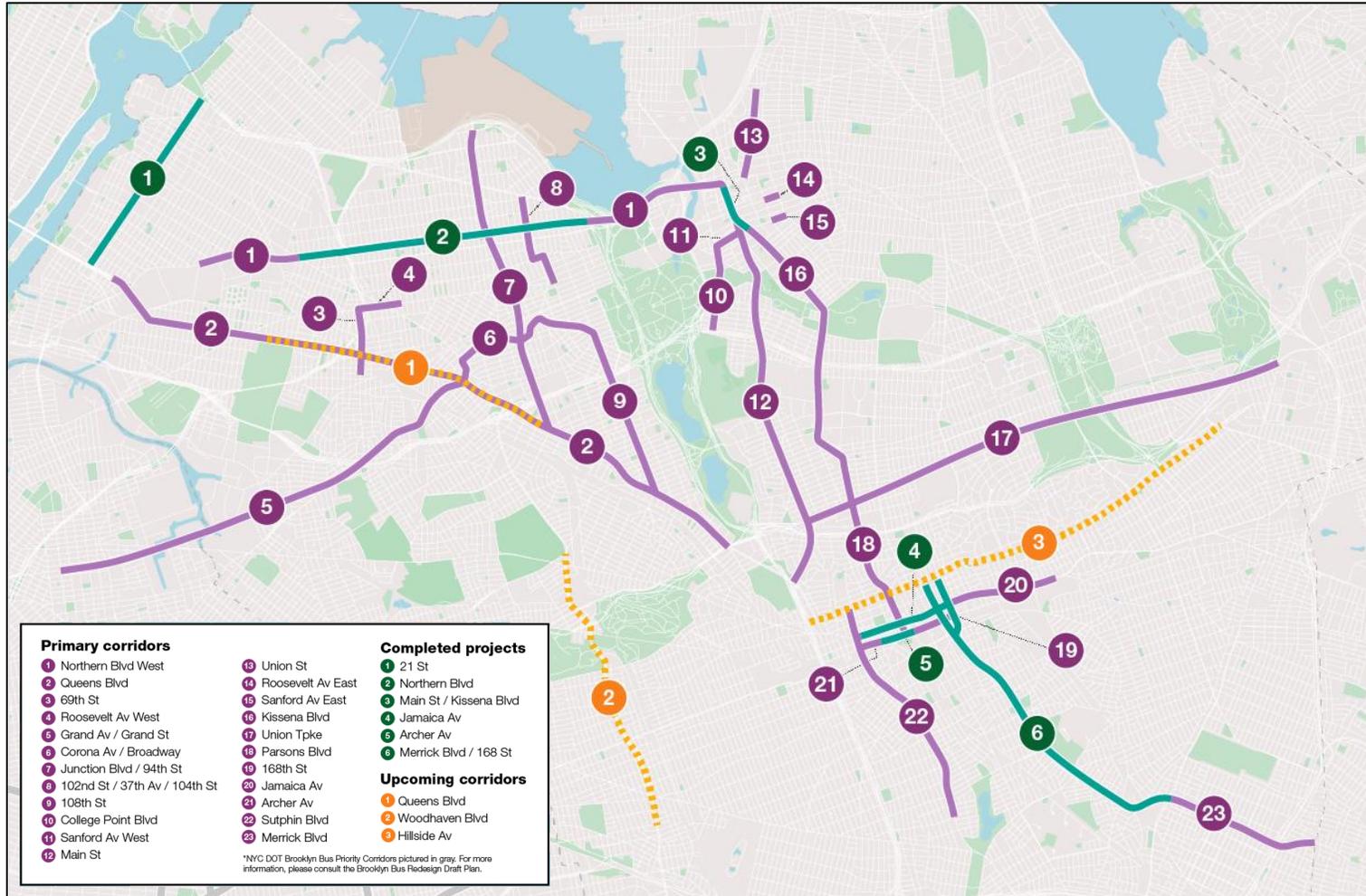
- 대중교통 운행이 더 많이 필요한 지역의 개선에 집중

### 접근성 개선

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

# 버스 네트워크를 어떻게 재설계하는가?

## NYC DOT와 함께 버스 우선순위 확대



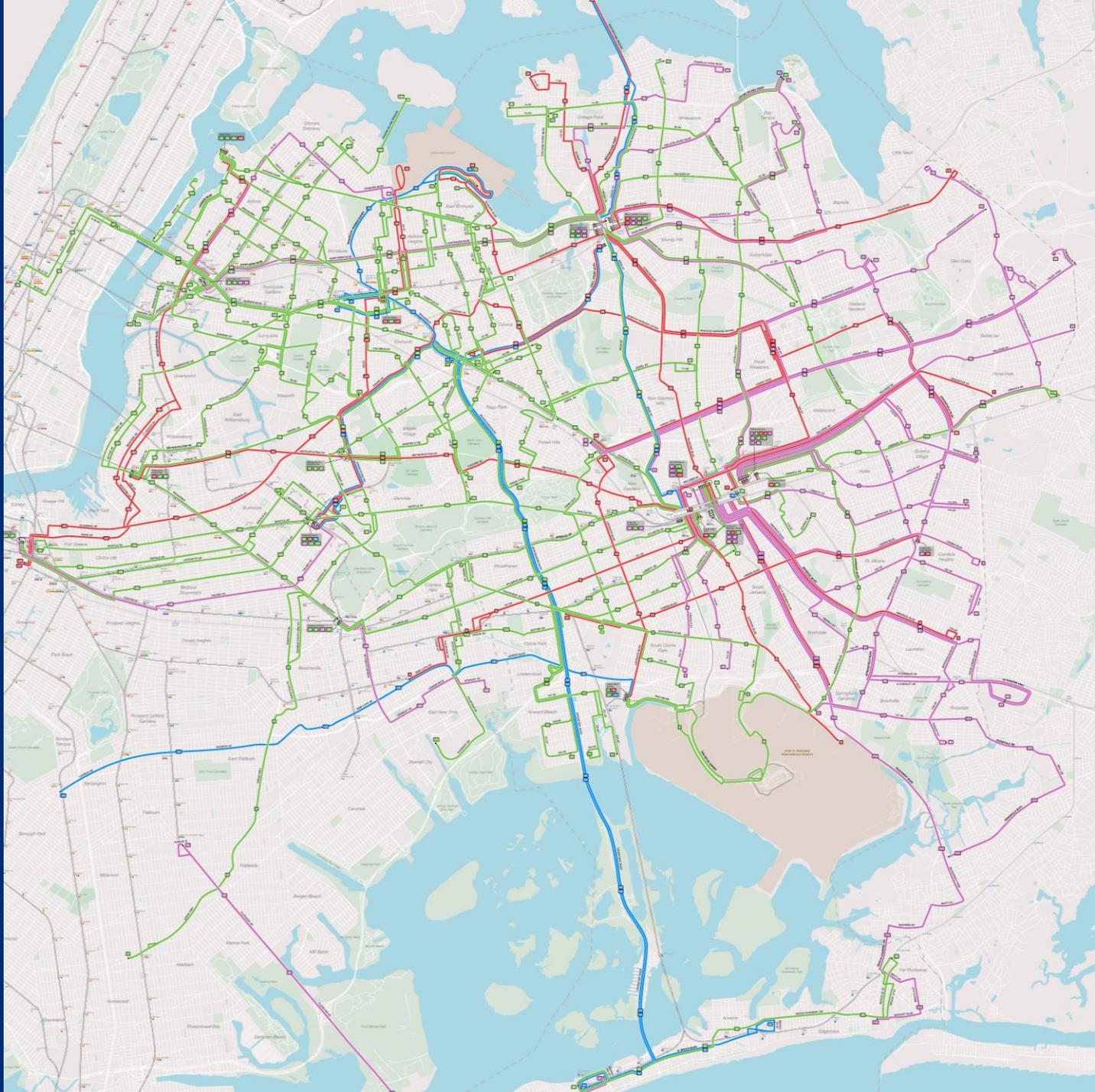
운행 속도를 높이고  
신뢰성을 향상시키기 위해  
더 많은 버스 전용도로, 버스  
차선 및 기타 버스 우선 환경  
강화

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

# 제안 새 버스 네트워크 소개

**121**개 총 노선(기존 113개)

**91**개 로컬 노선(기존 83개)  
**30**개 고속 노선(기존 30개)



# 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)

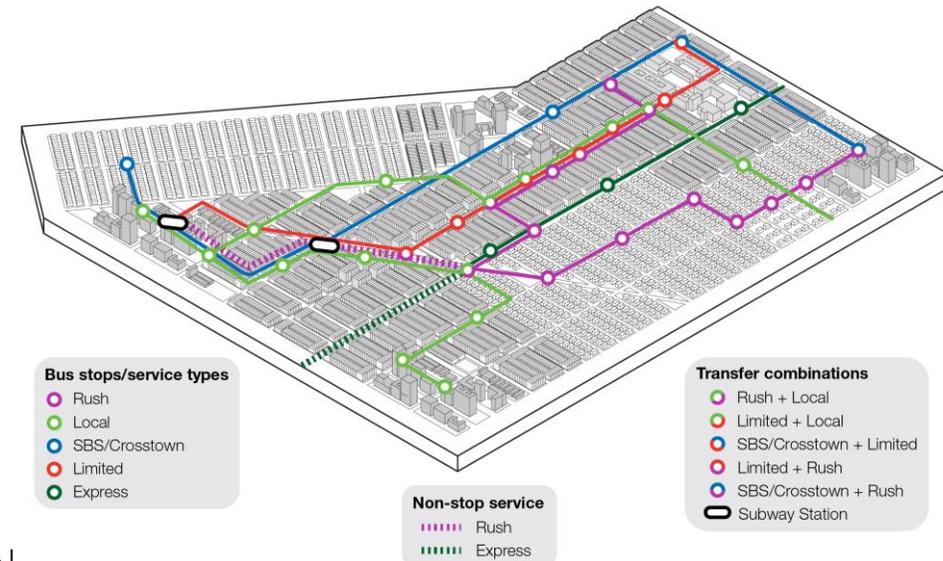
### SBS 또는 "Crosstown" 노선(파란색)

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

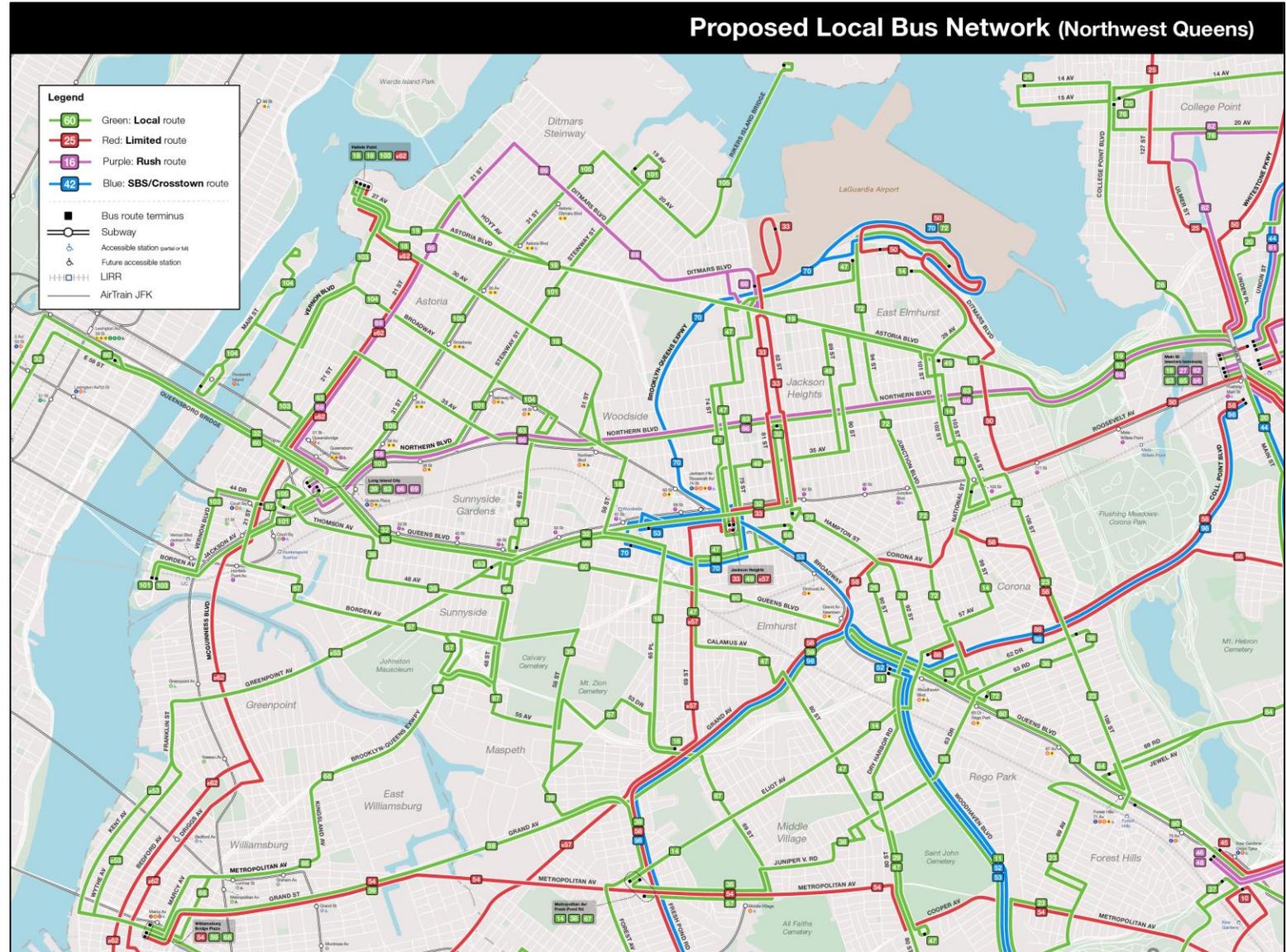


# 새 버스 네트워크 - 북서부 지역

## 커뮤니티 구역 1, 2, 3, 4

### 북서부 Queens의 주요 변경사항

- 새 제한(Limited) 노선은 로컬 노선보다 약간 더 떨어진 정류장을 통해 주요 구간에서 상시 운영을 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 운영을 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 운영을 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).

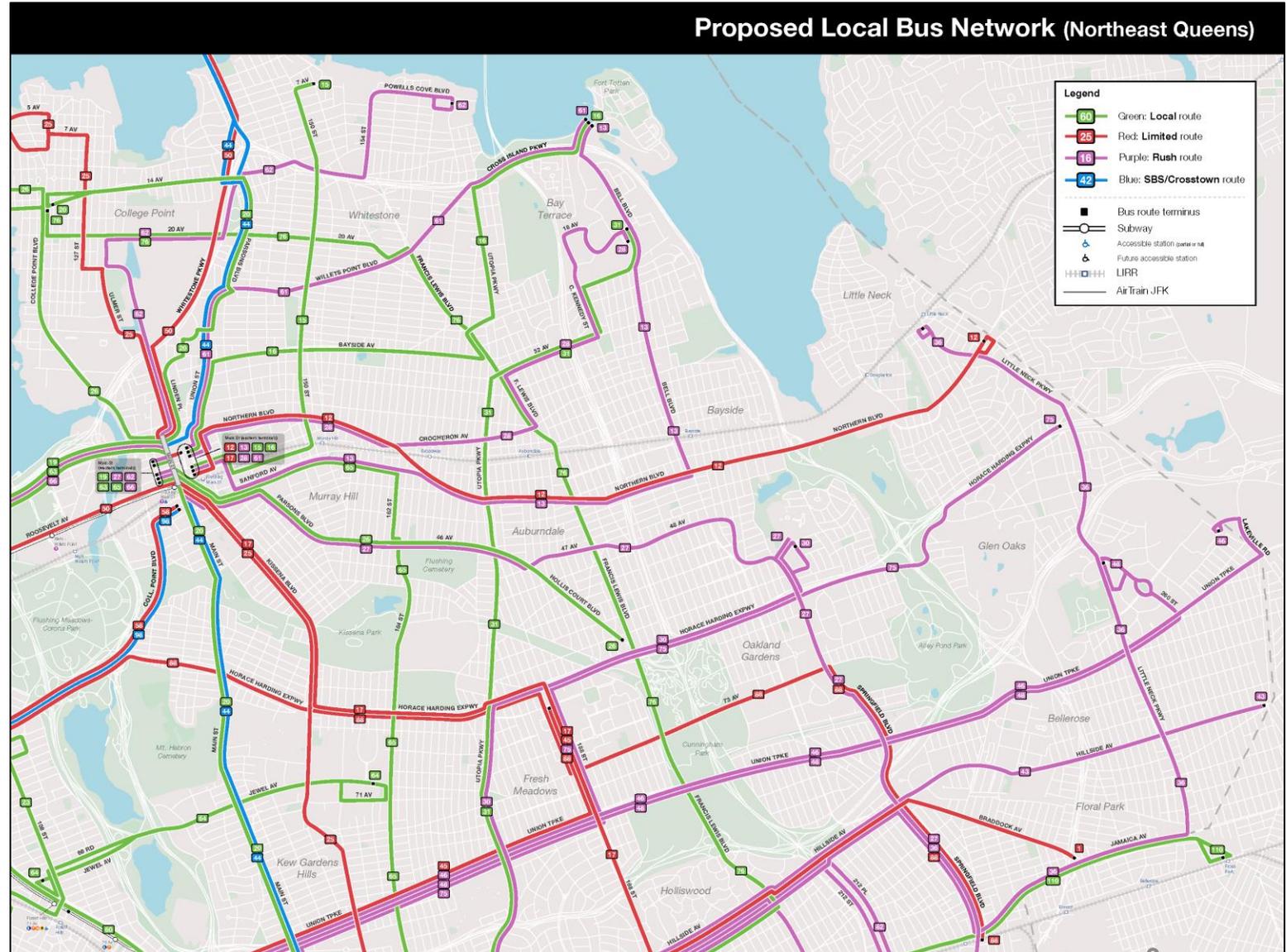


# 새 버스 네트워크 - 북동부 지역

## 커뮤니티 구역 7, 8, 11

### 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).

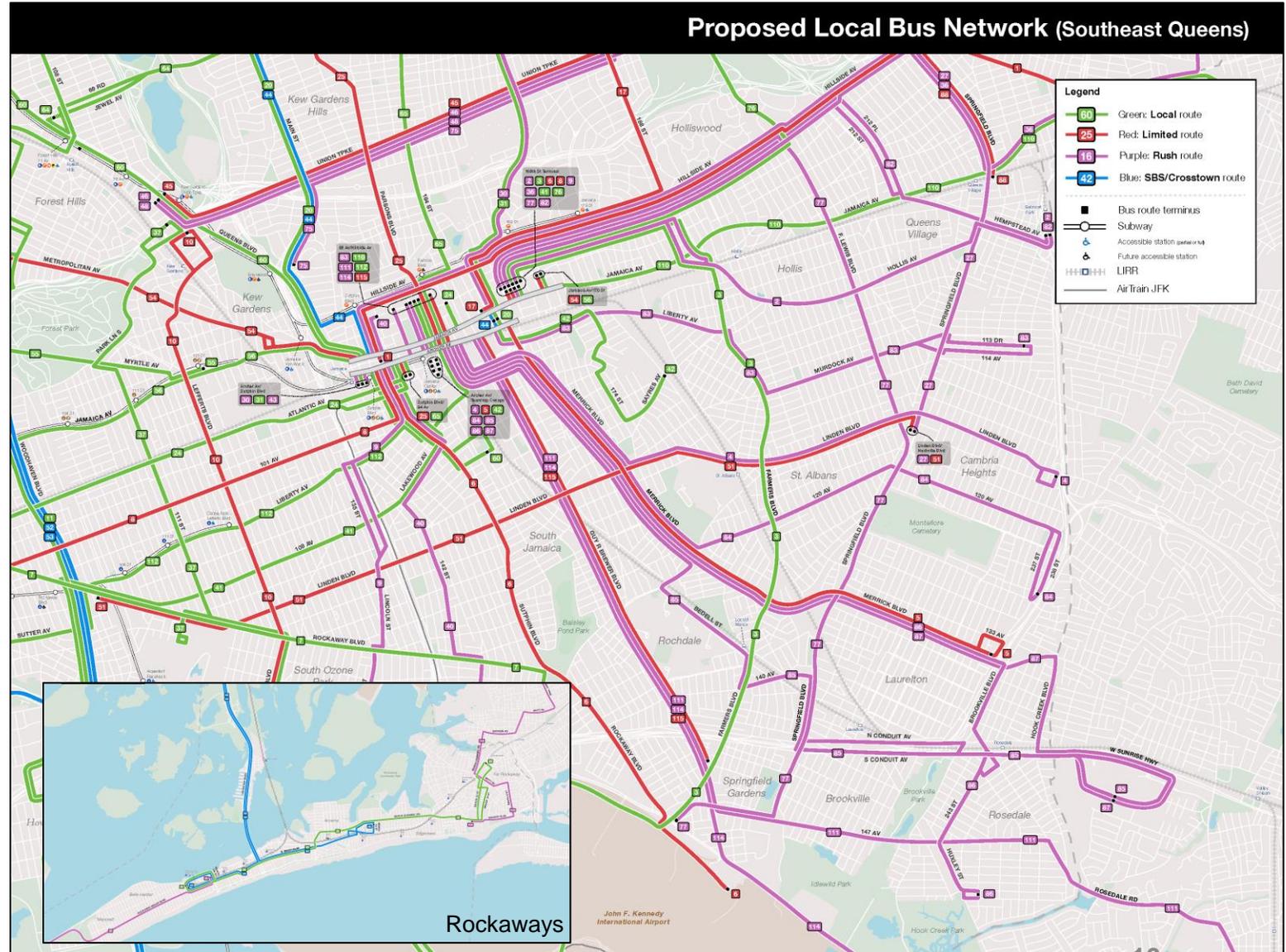


# 새 버스 네트워크 - 남동부 지역

## 커뮤니티 구역 12, 13, 14

### 남동부 Queens의 주요 변경사항

- 새로운 러시(Rush) 노선은 지하철, 다운타운 Flushing, Jamaica까지 더 빠르고 직선화된 운영을 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 운영을 통해 빠르고 일관되고 더욱 신뢰할 수 있는 운영을 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).

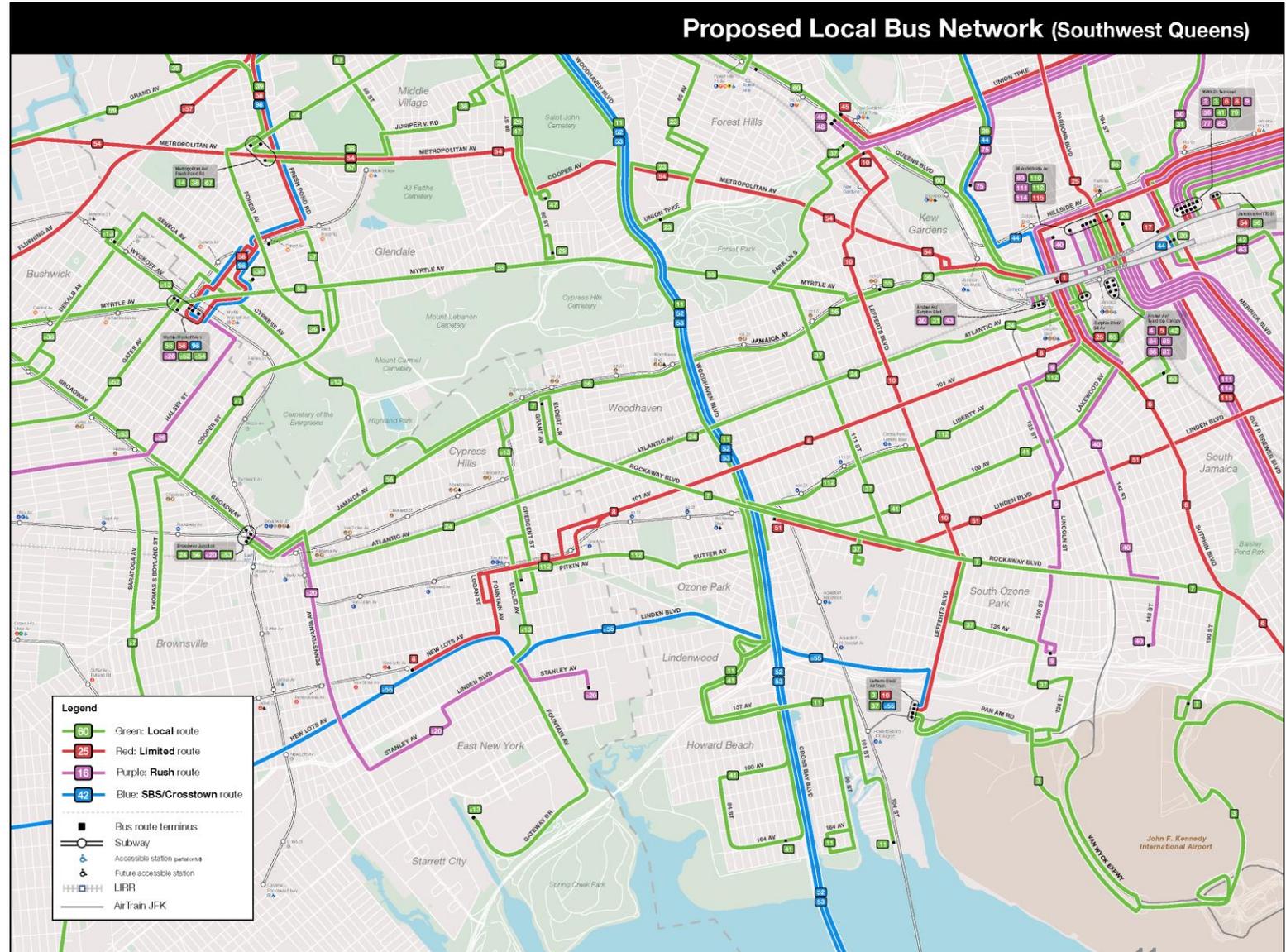


# 새 버스 네트워크 - 남서부 지역

## 커뮤니티 구역 5, 6, 9, 10

### 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).

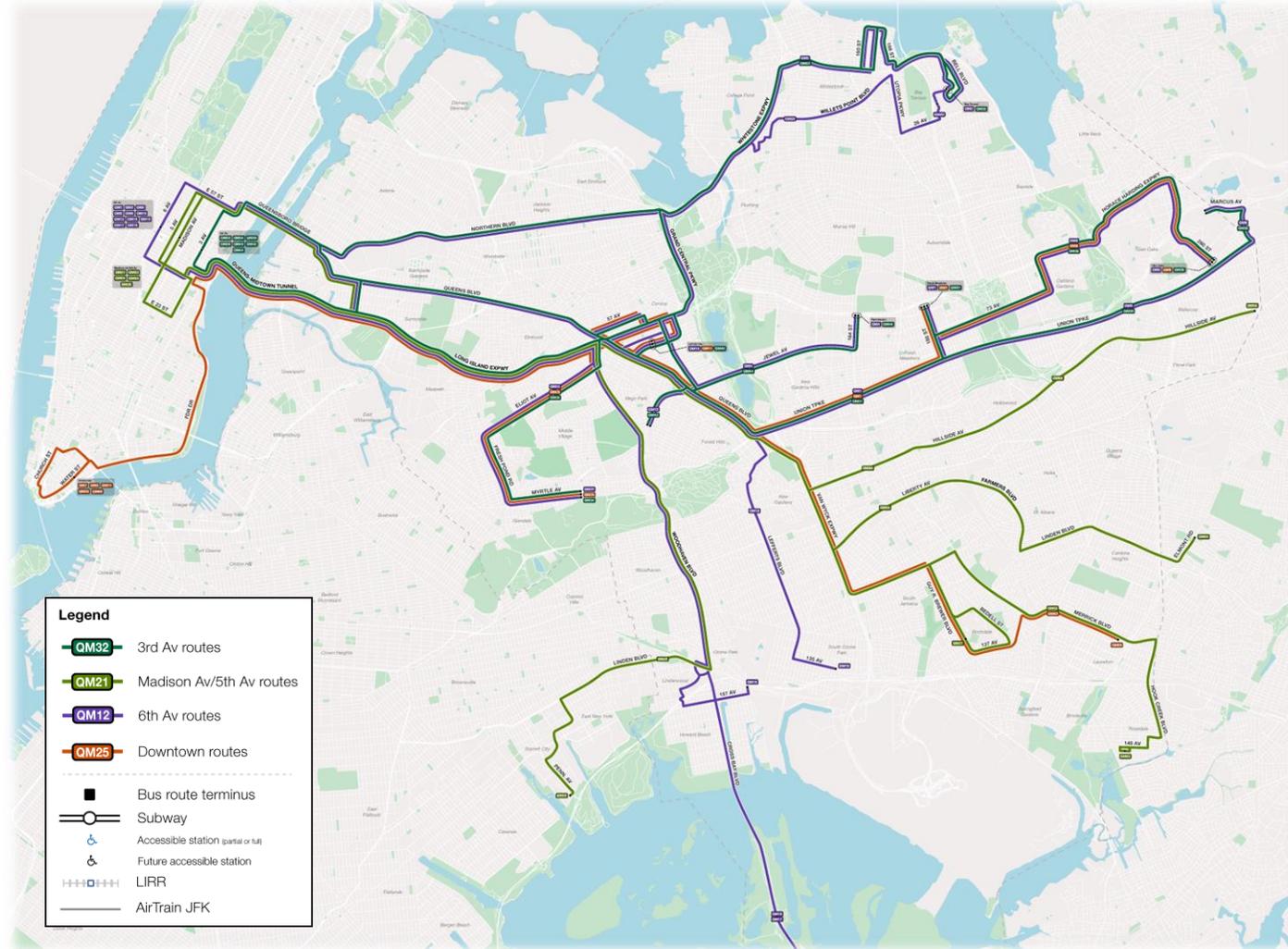


# 새 버스 네트워크 소개

## 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)



# 다음 단계

재설계 팀은 모든 피드백을 검토하고 제안을 수정합니다.

## 제안 최종 추가사항

- 공청회 이후 제안 최종 계획의 제안에 중요한 수정사항이 있는 경우, MTA는 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 MTA는 시행 프로세스를 시작할 것입니다.
- Queens 버스 네트워크의 규모로 인해 NYC DOT와 협력하여 내부 작업과 외부 작업을 모두 시행하는 데 수개월이 걸릴 것으로 예상됩니다. MTA는 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)

