

# KING COUNTY METRO 36 번 노선 개선 방안 조사

## 지역사회 참여 요약본

Updated: Nov. 8, 2023

## 개요

King County Metro 는 시애틀 교통국(Seattle Department of Transportation, SDOT)과 협력하여 36 번 국도를 따라 버스 이동 시간을 단축하고 안정성을 개선할 수 있는 사항을 확인했습니다. Metro 는 36 번 노선에 대한 지역사회의 핵심 의견을 수렴하여 초기 설계 고려사항을 공유했습니다. 지역사회의 의견을 통해 Beacon Hill 과 인근의 다른 지역에서 거주하고 일하며, 이동하는 사람들의 니즈를 더 잘 이해할 수 있었습니다. Metro 는 지역사회가 프로젝트에 참여하도록 촉진함으로써, 이들의 니즈와 비전이 향후 설계 방향을 정하는 데 기여하도록 노력하고 있습니다.

## 참여 개요

연구 과정에 지역사회 주민을 포함시키기 위한 노력에서 프로젝트 팀이 중점을 둔 부분은 잠재적인 변화에 직접적으로 영향을 받는 사람들과 그동안 계획 수립 과정에서 소외된 사람들에게 다가가는 것이었습니다. 본 요약본에 설명된 참여 활동과 의견은 연구 팀이 36 번 버스 노선을 개선하기 위해 내리는 설계 결정에 지침으로서 방향을 제시합니다. 이를 통해 Beacon Hill 지역사회뿐만 아니라 그 이상의 다양한 지역사회의 니즈를 충족할 것입니다.

참여 활동의 첫 단계로 Metro 는 브리핑을 주최하고 Metro Matters 블로그에 게시하는 방식을 이용하여, 지역 대표 및 지역사회 기반 조직과 초기 설계 내용을 공유했습니다. 초기 논의에 참여한 그룹은 Beacon Hill Council Seattle, Beacon Hill Safe Streets 및 El Centro de la Raza 입니다.

다음 설계 단계(30%)에서는 본 요약본에 명시된 조직뿐만 아니라 더 광범위한 지역사회를 대상으로 향후 참여 노력이 확대됩니다.

## 핵심 주제

이 확대 단계(계획 및 10% 설계)에서 수집된 핵심 주제는 다음과 같습니다.

- 다양한 지역사회 인구의 니즈를 고려하는 것이 중요합니다. 여기에는 특히 버스 정류장 통합과 관련하여 장애인, 대중교통에 의존하는 주민, 그리고 비영어권 그룹이 포함됩니다.

- 주차 공간 제거는 이 지역에서 논의가 활발하게 이루어지고 있는 문제입니다. 주차 공간 감축을 지지하는 의견도 일부 있으나, 지역사회 주민 상당수는 지역 내 주차 접근성이 어떻게 변하는지, 그리고 그에 따른 대가가 무엇인지 명확히 이해하고자 합니다.
- 사업장 출입 및 대중교통(**Business Access and Transit, BAT**) 차선은 지역사회 내 운전자와 자전거 이용자가 쉽게 이용할 수 있으며, 일반적으로 권장되는 차선입니다.
- Beacon Ave S 및 15th Ave S 안전 프로젝트에 관해 **Seattle 교통국(Seattle Department of Transportation, SDOT)**과 지속적으로 협력하는 것이 중요합니다.
- 이 지역사회에는 대중교통에 의존하는 주민이 많습니다.
- 안전과 접근성은 버스 이용객의 핵심 관심사이므로, 버스 신뢰성은 아주 중요한 문제입니다.

## 지역사회 피드백

---

Metro 는 2023 년 7 월부터 9 월까지 연구 대상 지역의 핵심 지역사회 그룹인 Beacon Hill Council Seattle, Beacon Hill Safe Streets 및 El Centro de la Raza 세 곳과 브리핑을 진행했습니다. 각 지역사회 그룹은 제안된 설계에 대해 자세히 알아보고, 질문하며 의견을 제시할 기회를 얻었습니다. 또한 프로젝트 팀은 이러한 대담을 통해 각 그룹의 경험에 관한 인사이트를 얻을 수 있었습니다.

대담을 통해 공유된 의견으로는.

- 지역사회가 36 번 버스 노선을 경험하고 이용하는 방법,
- 기존의 상황과 과제, 그리고
- 잠재적인 해결책에 대한 아이디어와 고려사항 등이 있습니다.

각 이벤트에 대한 핵심 피드백은 아래에 요약되어 있습니다.\

### Beacon Hill Council Seattle

- 참가자들은 Seattle VA Medical Center 인근의 버스 정류장에 의존하고 있으며, 이 정류장들은 해당 지역사회에서 중요한 역할을 합니다.
- Seattle VA Medical Center 인근을 오가며 36 번 노선을 이용하는 승객들은 거동이 불편한 경우가 일반적입니다.

주차 공간 제거 이슈는 지역사회 내에서 찬반 논쟁이 팽팽합니다.

### Beacon Hill Safe Streets

- 제한적인 시간대에만 버스 전용으로 운영되는 BAT 차선은 지역사회에 큰 도움이 되지 않습니다.
- 아침과 저녁 피크 타임에만 버스 전용 차선을 제한적으로 운영하는 것은 대체 근무일정 등 다양한 이유로 하루 중 어느 시간대에도 버스를 이용하게 될 버스 이용자의 니즈를 잘 반영하지 못합니다.
- 차선 내 버스 정류장을 만들면 보도의 안전성을 개선할 수 있습니다.
- 지역사회 주민들은 S Lander St 및 S McClellan St 사이에 있는 Beacon Ave S 의 도로 중앙 분리대를 도로 횡단을 위한 비공식 중간 건널목으로 이용하고 있습니다.
- 포화 상태의 버스는 출발 시간 지연의 원인이 되는데,
  - 다른 승객이 내릴 수 있도록 잠시 내렸다가 다시 탑승하거나,
  - 버스 내부가 혼잡하여 움직이는 데 더 많은 시간이 걸리기 때문입니다.
- 해당 그룹에게는 주차 공간을 없애는 것이 문제가 되지 않습니다. 자동차는 일반적으로 1~2 명만 탑승할 수 있는 반면, 버스는 더 많은 인원을 수송합니다.
- 버스 승하차가 더욱 쉽고 효율적으로 이루어질 수 있도록 개선안을 마련할 것을 권고합니다.
- 14th Ave S 부터 15th Ave S 까지의 Beacon Ave S 에 신호 우선순위를 지정할 것을 권고합니다.
- 교차로에 신호 체계(현재 전방향 정지 제어)를 도입하는 대신 Beacon Ave S 및 S Orcas St 에 BAT 차선을 설치할 것을 권고합니다.
- Beacon Ave S 및 15th Ave S 안전 프로젝트와의 지속적인 협력에 감사드립니다.

### El Centro de la Raza

- 본 센터 방문 시, 매일 정기적으로 36 번 노선을 이용하는 방문객과 직접 운전하는 방문객이 섞여 있습니다.
- 36 번 노선의 버스 정류장 상당수는 지역사회 주민들이 이용하기 편리한 위치에 있습니다.
- 일부 방문객은 기다리는 동안 안전 문제 발생에 대한 우려로 인해 버스 대신 자가용을 이용하기도 합니다.
- BAT 차선은 운전자들이 쉽게 이용할 수 있습니다.

- 지역사회 내에서 주차 공간 제거에 대한 의견이 분분합니다. 대중교통에 의존하며 주차 문제에 관심이 적은 주민이 있는가 하면, 자가용만 이용하며 주차 공간 제거에 우려를 표하는 주민도 있습니다.
- 교통 체증으로 인한 이동 불편과 혼잡을 막기 위해 Hilltop Red Apple Market 앞에 정지 신호등과 BAT 차선을 추가할 것을 권고합니다.

## 자주 묻는 질문

---

아래는 회의 참가자들이 자주 물었던 질문과 Metro 팀이 제공한 답변 목록입니다.

- 버스가 버스 구역에 정차하는 것보다 차선 내 버스 정류장을 이용하는 것이 나은가요?
  - 차선 내 버스 정류장이 종래의 버스 구역보다 운행이 더 빠릅니다. 차선 내 버스 정류장은 종래의 버스 구역처럼 버스가 연석에 정차했다가 다시 교통에 합류하는 데 시간이 소요되지 않습니다. 또한, 차선 내 버스 정류장은 더 이상 버스가 다시 교통에 합류할 필요가 없으므로 버스-승용차 간에 상충할 일이 줄어듭니다.
- Seattle 도심 지역이나 Beacon Hill 에서도 이러한 변화가 일어나고 있나요?
  - 저희는 지원이 문제가 되었던 Beacon Hill 지역을 개선하는 것을 고려하고 있습니다.
- BAT 차선이 노상 주차에 어떤 영향을 미치나요?
  - BAT 차선을 설치하려면 어떤 형태로든 노상 주차 공간을 제거해야 합니다. 설계 과정에서 주차 공간 변경이 얼마나 이루어져야 하는지 그 수치를 파악하고 있으며, 자세한 정보는 확인되는 대로 공유할 예정입니다.
- 버스 정류장을 폐쇄하는 논리는 무엇인가요?
  - 저희는 일반적으로 두 가지 기준에 따라 버스 정류장을 폐쇄합니다. 서비스 가이드라인을 충족하지 못할 정도로 다른 버스 구역과 인접한 경우, 또는 버스 구역이 한 방향으로만 운영되며 그 반대 방향으로 운영되는 버스 구역이 없는 경우입니다.
- Metro 가 기준으로 하는 버스 정류장 배치 간격은 최대 몇 블록인가요?
  - Metro 가 제공하는 서비스 대부분의 평균 정류장 간격은 ¼마일(약 400 미터) 또는 약 다섯 블록입니다.

- Beacon Ave S 및 15th Ave S 안전 프로젝트를 고려할 때, Metro 와 SDOT 가 더 직접적으로 협력하기 위한 계획이 있나요?
  - Metro 와 SDOT 는 Beacon Hill 지역의 변화를 위해 긴밀히 협력하고 있습니다. 진행 과정에서 두 프로젝트가 조화를 이룰 수 있도록 SDOT 와 지속적으로 협력할 것입니다.
- Beacon Hill 광역권 주민들이 본 사업에 관한 자세한 정보를 언제 확인할 수 있나요?
  - 프로젝트의 다음 단계를 진행하기 위해, 빠른 시일 내에 지역사회 범위를 대폭 확대하여 소통을 실시할 예정입니다.
- 더 많은 이용객 확보를 위한 Metro 의 구체적인 목표가 있나요?
  - 구체적인 목표는 따로 없으나, Metro 는 이용객 데이터 추이와 인구 증가를 바탕으로 이용객 기반을 구축하고자 최선을 다하고 있습니다.
- Metro 의 정시 운행 목표는 어디에서 비롯된 것인가요?
  - 정시 운행 목표는 Metro 서비스 가이드라인에 규정되어 있습니다. 현재 목표는 버스가 일정표를 기준으로 2 분 일찍 도착하거나, 연착 시간을 5 분 이내로 하는 것입니다. 버스는 신뢰성에 영향을 미칠 수 있는 외부 요인을 고려하여 최소 84 퍼센트 이상 정시에 도착해야 합니다.
- 이번 브리핑에서 설명한 개선 유형(BAT 차선, 회전 제한/면제, 차선 내 버스 정류장, 신호 또는 교차로 구조 변경, 끼어들기)이 고려 중인 변경 사항을 모두 아우르고 있나요?
  - 브리핑에서 언급된 다섯 가지는 이번 프로젝트에서 가장 일반적인 개선 유형입니다. 그 외에도 지역사회에 미치는 영향이 가장 적은 다른 설계 옵션을 고려하고 있습니다.
- 36 번 노선과 이번 프로젝트에 대해 현재 대중으로부터 어떤 의견을 받고 있나요?
  - 이 프로젝트는 아직 매우 초기 단계에 있습니다. 초기 참여 단계에서 Metro 는 가상 브리핑을 통해 연구 대상 지역 내에 있는 지역사회 기반의 핵심 조직 대표들과 초기 설계 개념을 공유했습니다. 그 결과 36 번 노선은 이용객 수가 많은 버스 노선이며, 이동 시간 및 신뢰성과 관련하여 고질적인 문제를 안고 있음을 확인했습니다. 저희는 본 사업을 통해 해당 노선의 선제적 개선 조치를 취하고자 하며, 개선안을 개발해 나가면서 더 광범위한 지역사회와 소통할 예정입니다.

- 각 개선 패키지는 36 번 노선이 정시 도착 목표를 달성하는 데 똑같이 도움이 되나요?
  - 해당 개선안이 신뢰성과 정시 도착 목표에 어떤 영향을 미치는지 테스트를 시행하여 평가하고 있습니다. 레벨 2 심사를 통해 개선안의 효과를 더 잘 이해할 수 있을 것입니다. 저희는 테스트 결과를 지역사회와 공유하고, 추가적인 의견을 나눌 수 있기를 기대합니다.

## 다음 단계

---

Metro 와 설계-엔지니어링 팀이 계속해서 설계 개념을 분석하여 잠재적인 개선안을 확인할 것입니다. 프로젝트 팀은 **Beacon Hill Safe Streets** 에서 권고한 대로, 교차로에 신호 체계를 도입하는 대신 기존의 전방향 정지 제어 시스템을 유지하고, 양방향에 **BAT** 차선을 추가하도록 **Beacon Ave S** 및 **S Orcas St** 에 제안된 개념을 수정했습니다.

앞으로 몇 달 동안 Metro 는 프로젝트 개선 목록을 마무리하고, 10% 설계 단계에 대한 개념을 준비할 것입니다. 또한 예비비 견적서를 작성하고, 다음 설계 단계에 대한 권고안과 지역사회 피드백을 담은 최종 보고서를 발표할 예정입니다.