

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 시간대에든 버스를 이용하게 될 버스 이용객의 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 자연의 원인이 되는데,
 - 다른 승객이 내릴 수 있도록 잠시 내렸다가 다시 탑승하거나,
 - 버스 내부가 혼잡하여 움직이는데 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 Hill에서도 이러한 변화가 일어나고 있나요?
 - 저희는 지역이 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 $\frac{1}{4}$ 마일(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 가장 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.