



1 개요서

현재 주간 고속도로 270(I-270)으로 알려진 워싱턴 내셔널 파이크(Washington National Pike)는 1961년 처음 대중교통 회랑으로 구상되었습니다. 이 비전은 몽고메리 카운티의 1964년 기본 계획으로 포용된 이후 수십 년에 걸쳐 마스터플랜을 거듭하며 확정된 바 있습니다. 현재 많은 회랑 도시 주민과 근로자들이 회랑 지대를 따라 기존 대중교통 서비스를 이용하고 즐기고 있지만, 대중교통을 수반하는 I-270 회랑을 제공하는 비전은 다시금 추진되어야 할 것입니다. 회랑 도시인 락빌(Rockville), 게이더스버그(Gaithersburg), 저먼타운(Germantown) 및 클라크스버그(Clarksburg)를 몽고메리 카운티의 수준 높은 대중교통 네트워크와 연결하려면 주요 미드카운티 및 업카운티 대중교통 연결편을 구축해야 합니다. 인접한 프레드릭 및 페어팩스 카운티로의 대중교통 이용도 더 빈번하고 직접적이며 경쟁력 있도록 개선될 수 있습니다.

정책 입안자와 대중은 이러한 요구를 충족시킬 수 있는 수많은 대중교통 옵션을 제시했으나 고려해야 할 옵션이 너무 많아서 어떤 잠재적 대중교통 프로젝트가 가장 장점이 많은지, 어디에 자원을 집중해야 하는지에 대한 공통된 견해가 없습니다. 회랑 도시 트랜짓웨이(Corridor Cities Transitway, CCT)와 같이 앞서 계획된 구상은 이해관계자들과 자금 지원 파트너들의 투자가 부족하여 불완전하게 추진되면서 수없이 조정되고, 수정되고, 지연되어 왔습니다. 또한 자동차 이동을 우선시하는 카운티의 역사적 성장 정책은 운전자의 편의는 보장해 주었지만 수준 높은 대중교통의 구현은 어렵게 만들었습니다. 대부분의 이해관계자는 대중교통을 수반하는 I-270 회랑을 제공하는 것이 우선순위라는 데 동의하지만, 이것이 무엇을 의미하는지 또는 어떻게 이루어져야 하는 지에 대해서는 명확하지 않습니다.

이에 따라 회랑 노선(Corridor Forward)은 다음과 같은 활동을 합니다. I-270 대중교통 계획은 회랑에 다시 초점을

맞춘 비전을 제시합니다. **버스 전용 차선**에 대한 단기 권고사항 및 메트로레일의 레드 라인 확장과 브런즈윅 라인을 따르는 MARC 통근 철도 개선에 대한 장기 권고사항을 포함하는 대중교통 네트워크를 제안합니다. 회랑 커넥터(Corridor Connector)라고 하는 버스 전용 차선의 단기 네트워크는 MD 355 및 비어스 밀 로드 급행 버스 시스템(BRT) 프로젝트를 포함한 기존의 마스터플랜 프로젝트를 기반으로 I-270 회랑을 따라 지역사회 및 고용 센터에 서비스를 제공하는 대중교통 네트워크를 구축합니다.

대중교통 네트워크는 반복적인 계획 과정을 통해 결정되었으며, 이는 대중교통과 관련된 일반 이해관계자의 가치와 우선순위를 파악하고 잠재적 대중교통 옵션에 대한 목록 작성 및 초기 평가로 시작되었습니다. 다음으로 세부 분석을 위해, 계속 유지되고 있는 6개의 강력한 대중교통 옵션의 누적 이익, 비용 및 위험을 평가하기 위해 측정 기준이 개발되었습니다. 성과, 실행 및 정책 고려 사항에 따라 6개의 대중교통 옵션 구성 요소를 결합한 후 평가하여 대중교통 네트워크를 개발했습니다.

계획 권고사항

계획 권고사항은 다음과 같은 4개의 그룹으로 구성됩니다. 단기 대중교통 네트워크, 장기적 대중교통 비전, 지원 권고사항 및 지역적 기회.

단기 대중교통 네트워크

이 계획은 MD 355 BRT 및 비어스 밀 로드 BRT 프로젝트를 I-270 회랑에 따라 대중교통 접근성을 개선하는 데 가장 중요한 첫 단계로 제안합니다. 이 계획은 이러한 서비스를 구현한 후, 주요 활동 및 고용 센터를 카운티의 주요 남북 고속 대중교통 노선과 메트로레일(Metrorail) 및 MARC 철도 브런즈윅 라인(MARC Rail Brunswick Line) 과 연결할 수 있도록 회랑 커넥터(Corridor Connector)라고 하는 신규 버스 전용 차선을 제안합니다.

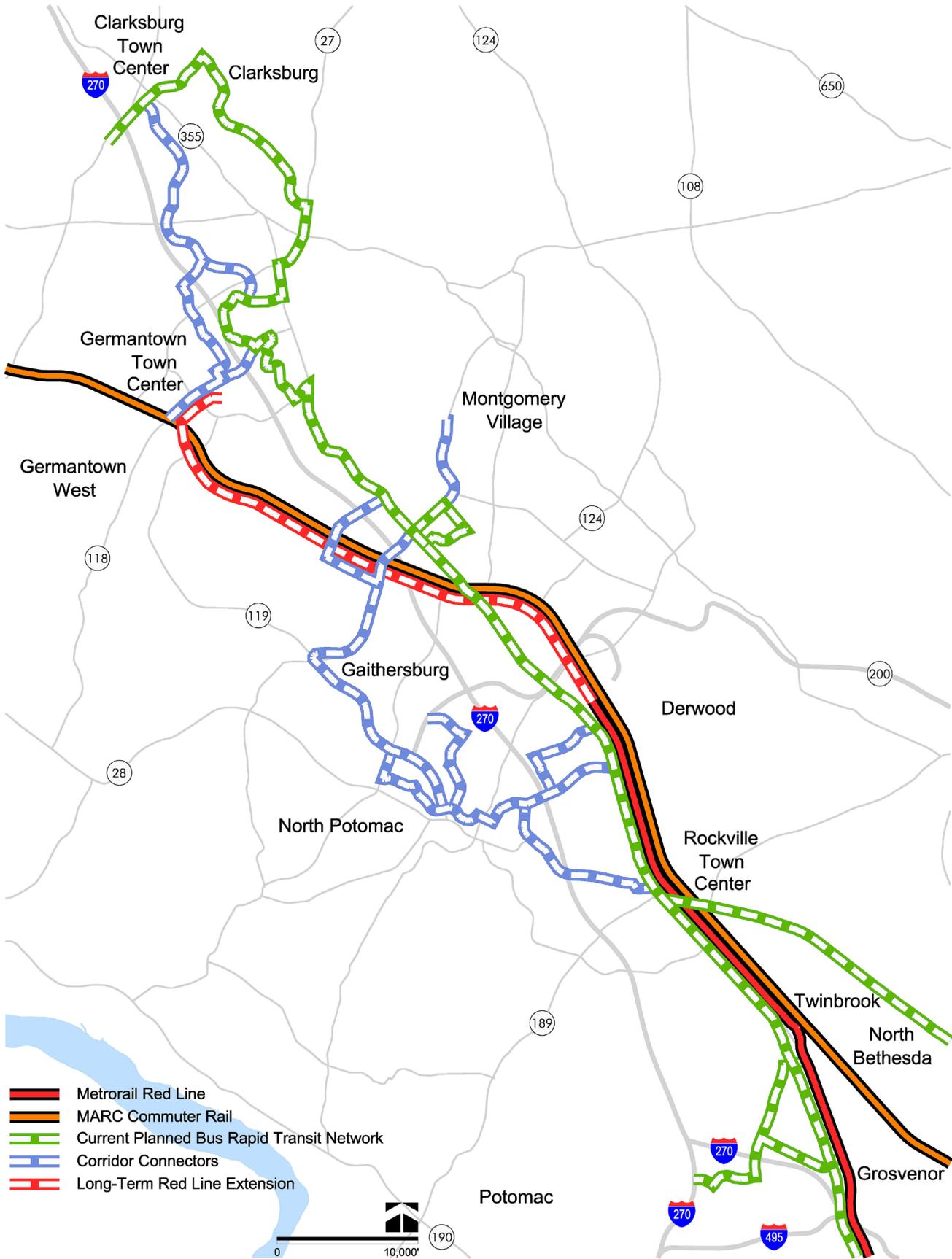
MD 355 및 비어스 밀 로드 BRT 서비스를 넘어서는 추가 버스 전용 차선이 있는 대중교통 네트워크가 그림 1에 나와 있습니다. 이 네트워크는 미드카운티 및 업카운티에서 계획된 BRT 노선을 확장하여 연결성을 최대화하고, 구현 장애 요소를 감소시키며, 지역사회에 봉사하는 다양한 **서비스 유형**을 이용할 수 있도록 합니다. 대중교통 네트워크의 버스 전용 차선은 개별 버스 전용 차선(MD 355 및 비어스 밀 로드 BRT

프로젝트에 따라 단편적인 방식으로 구현된 경우) 및 네트워크로 사용할 수 있으며, 일단 완전히 구축되면 미드카운티 및 업카운티의 지역사회에 상당히 향상된 대중교통 연결성을 제공하게 됩니다. 회랑 노선(Corridor Forward)은 CCT와 같은 단일 유형 서비스에서 다양한 여정 유형을 지원할 수 있는 버스 전용 차선인 회랑 커넥터(Corridor Connector)의 유연한 네트워크로 초점을 옮깁니다. 버스 전용 차선은 단일 목적 또는 노선으로 제한할 필요가 없으며, 몽고메리 카운티는 회랑 커넥터(Corridor Connector)의 일부분들을 개선하기 위해 전체 시스템을 다 변경하는 자금을 기다릴 필요가 없습니다. 회랑 커넥터(Corridor Connector)는 다음과 같습니다.

- 락빌 커넥터(Rockville Connector)
- 생명과학 커넥터(Life Sciences Connector)
- 크라운 커넥터(Crown Connector)
- 그레이트 세네카 커넥터(Great Seneca Connector)
- 레이크포레스트/몽고메리 빌리지 커넥터(Lakeforest/Montgomery Village Connector)
- 저먼타운 커넥터(Germantown Connector)
- 마네킨 웨스트 커넥터(Manekin West Connector)
- 마일스톤/COMSAT 이스트 클라크스버그 커넥터(Milestone/COMSAT East Clarksburg Connector)

이 계획은 그레이트 세네카 대중교통 네트워크(Great Seneca Transit Network)의 구현을 지원하며, 이용도를 높이고 대중교통 사용자에 의미 있는 이동 시간 혜택을 제공하는 투자에 우선순위를 둡니다. 몽고메리 카운티 교통부(MCDOT)가 제안한 이 네트워크는 그레이트 세네카(Great Seneca) 인근에 서비스를 제공하는 일련의 신규 지역버스 노선을 구상합니다. 이들 노선은 대중교통 우선신호, 큐점프(queue jump), 고속버스 차선 등과 같은 운영 개선을 통해 향상됩니다. 또한 회랑 커넥터(Corridor Connector)는 통근 버스 서비스에서 주요 수요 지점에 고속도로 외 우회로를 지원하기 위해 활용 가능합니다. 이 점에서 인프라는 다기능이 됩니다. 또한 이 계획에서 광범위하게 연구되지는 않았지만, 권고안에는 베데스다 북부 트랜짓웨이(North Bethesda Transitway)에 대한 지속적인 지원이 포함되어 있습니다.

그림 1 - 회랑 노선(Corridor Forward) 대중교통 네트워크



장기적 대중교통 비전

단기 대중교통 네트워크 외에도, 이 계획에는 워싱턴 메트로폴리탄 지역 교통 당국(WMATA)의 메트로레일 레드 라인을 저먼타운 센터로 장기 확장하고, 메릴랜드 통근열차(MARC) 브런즈윅 라인을 강화하기 위한 권고사항도 포함되어 있습니다. 이러한 장기적 대중교통 투자는 필요한 추가 세부 분석, 조정 규모, 기존 WMATA 및 MARC 최우선 프로젝트로 인해 야심적인 투자입니다. 예를 들어, 기존 메트로레일 시스템의 중심 안에서 수행해야 하는 작업은 레드 라인의 확장을 추진하기 전에 해결해야 합니다.

지원 권고사항

회랑 노선(Corridor Forward)은 대중교통 네트워크 자체 외에도 환승 네트워크를 지원하고 지역 사회 내외부 간 연결성을 강화하는 추가 권고사항을 제안합니다.

지역적 기회

이 계획에는 버지니아주 프레드릭 카운티 및 페어팩스 카운티와 같은 인접 관할권과의 연결에 중점을 둔 권고사항이 포함되어 있습니다. 권고사항에는 베데스다(Bethesda) 서쪽의 퍼플 라인 확장 연구, 철도 운송을 지원하기 위한 아메리칸 리전 브릿지(American Legion Bridge) 설계, 프레드릭 시티로 연결되는 직통 트랜짓웨이 연구 등이 포함됩니다.



새디 그로우브는 현재 메트로레일 레드 라인의 종착역입니다. 장기적 대중교통 비전에는 저먼타운 타운 센터로의 레드 라인 확장이 포함됩니다.

권고사항 요약

제5장에 포함된 카운티 조치에는 이러한 각 권고 사항이 수반되며, 이는 범주 및 지지자별로 구성되어 있습니다. 즉, 예상되는 이점을 고려할 때 어느 관할권이 권고사항의 추진을 주도할 것인지를 의미합니다. 표 1에서 볼 수 있듯이 권고안을 추진하기 위한 지지자에는 몽고메리 카운티뿐만 아니라 지역 내 여러 이해관계자가 포함됩니다. 표 2에는 네트워크를 강화하고 지역 연결을 지원하는 전체 권고사항이 나와 있습니다.

I-270 회랑의 대중교통 미래는 앞당길 수 있습니다. 대중교통에 대한 카운티의 공약을 재개하려면 대중교통 투자가 효율적이고 경쟁력 있는 서비스를 제공할 수 있도록 정책 절충안을 수용해야 합니다. 카운티가 경제성, 형평성 및 기후 목표를 달성하고자 하는 경우 우선순위는 명확하고 의도적이어야 합니다.

표 1 - 권고안 구성

| 지지자 | |
|--|--|
| 몽고메리 카운티 | 카운티 및 기타 관계자 분담 |
|  |  |
| <p>몽고메리 카운티 정부는 권고안의 추진을 책임지는 주도 기관이며, 카운티 주민들은 권고안의 추진을 통해 가장 많은 이익을 얻습니다.</p> | <p>권고안을 추진하는 데는 몽고메리 카운티 정부를 포함하여 지역 당사자가 다수 필요합니다. 다양한 지역 이해관계자들이 혜택을 상대적으로 나누어 받게 됩니다.</p> |



MD 355 BRT 건설은 몽고메리 카운티의 최우선 과제입니다.

표 2 - 권고사항 1,2의 요약

| 단기 대중교통 네트워크 | 지지자 |
|---|---|
| A. MD 355 BRT 및 비어스 밀 로드 BRT 프로젝트를 구현합니다. |  |
| B. 미드카운티 및 업카운티의 버스 전용 차선 네트워크인 회랑 커넥터(Corridor Connector)를 구현합니다. 여기에는 회랑 도시 트랜짓웨이(Corridor Cities Transitway)를 개선하는 활동이 포함됩니다. |  |
| C. 그레이트 세네카 대중교통 네트워크(Great Seneca Transit Network)를 지원합니다. |  |
| D. 베데스다 북부 트랜짓웨이 조정을 마스터플랜에 따라 지원합니다. |  |
| E. 주 정부 운영 I-270 도로 통근 버스 서비스를 지속하고, 회랑 커넥터(Corridor Connector)를 경유하여 몽고메리 카운티의 인구 및 고용 센터에 위치하는 버스 정류장으로 우회할 경우 회랑 커넥터(Corridor Connector)를 이용합니다. |  |
| 장기적 대중교통 비전 | 지지자 |
| F. 지역주민, 주 정부 및 지역 파트너와 협력하여 저먼타운 타운 센터 방향 레드 라인 확장에 대한 권고사항을 추진합니다. |  |
| G. 메릴랜드 교통국 MARC 철도 브런즈윅 라인의 장기적인 가능성을 지지합니다. |  |
| H. 신규 역을 지원하여 전략적이고 공평한 MARC 철도 이용을 촉진합니다. |  |
| 지원 권고사항 | 지지자 |
| I. 기존의 범용 이동 차선을 대상 도로의 전용 대중교통 차선으로 전환하여 사람의 이동량을 극대화하고 상대적인 이동 시간 경쟁력 및 대중교통 편의성을 개선합니다(우선 통행권 표에 자세히 설명된 거리를 포함하되 이에 국한되지 않습니다). |  |
| J. 자동차 수용력보다 보행, 자전거 타기 및 기타 마이크로모빌리티(micromobility) 유형을 위한 전용 대중교통 차선 및 공간의 공급을 우선시하여 사람의 이동량을 극대화하고 상대적인 이동 시간 경쟁력 및 대중교통 편의성을 개선합니다. |  |

| 지원 권고사항 | 지지자 |
|--|---|
| K. 지역버스, BRT, 메트로레일 및 MARC 서비스를 제공하기 위한 레드 라인 확장 구현의 일환으로 메트로폴리탄 그로브 인근 지역에 복합 대중교통 허브를 개발합니다. |  |
| L. 보행자, 자전거 운전자 및 기타 마이크로모빌리티(micromobility) 유형을 위한 계획된 대중교통 정류장에 안전하고 효율적으로 접근할 수 있도록 합니다. |  |
| M. 마스터플랜으로 구성된 대중교통 시설을 지원하기 위해 관련 토지 사용 계획 및 지침을 업데이트합니다. |  |
| N. 유용하고/하거나 필요한 경우 버스 전용 차선의 점진적 구현을 지원합니다. |  |
| O. 버스 전용 차선의 이동 가능성을 극대화합니다. |  |
| 지역적 기회 | 지지자 |
| P. 카운티의 경전철 서비스 확장이 보장될 수 있는지 여부와 그 장소를 이해하기 위해 퍼플 라인의 확장에 대해 연구합니다. |  |
| Q. 철도 운송을 지원하기 위해 아메리칸 리전 브릿지(American Legion Bridge)를 설계하고 건설합니다. |  |
| R. 권장되는 WMATA 메트로레일 레드 라인 종착역과 프레드릭 시티 사이의 직통 트랜짓웨이 연결을 연구합니다. |  |

¹표에 제시된 권고사항의 순서는 중요도 순위를 제시하기 위한 것이 아닙니다.

²몽고메리 카운티 내 지역구의 해당 부분에 대한 경계가 메릴랜드주 주석 법령의 토지 사용 조항(The Land Use Article of the Annotated Code of Maryland)에 규정되어 있으므로, 이 계획에 포함된 일부 권고사항은 관할권 간 협력이 필요할 수 있습니다.



PRO 48 49