

버스전용차선이 지역 상권을 살립니다

버스전용차선은 상점에 더 많은 손님과 매출을 가져다줍니다.

버스전용차선은 한 차선 기준 개인 차량보다 최대 13배 많은 사람을 이동시킬 수 있습니다. 개인 차량은 한 차선에서 시간당 약 600~1600명을 운송할 수 있지만 버스전용차선과 자전거전용차선은 시간당 각각 최대 8000명의 승객을 운송할 수 있습니다.(1)

개인 차량: 시간당 600~1600명

혼합 교통 시스템에서 버스: 시간당 1000~2800명

양방향 보호 자전거 도로: 시간당 7500명

전용 대중교통 차선: 시간당 4000~8000명

보도: 시간당 9000명

일반 대중교통 및 버스, 철도: 시간당 1만 명~2만 5000명

버스 승객과 보행자, 자전거 이용자 등 자가운전을 하지 않은 집단은 지역 상점에 더 많은 시간을 보냅니다. 이들이 각 상점에 쓰는 비용은 다를 수 있지만 개인 차량 운전자보다 더 자주 해당 지역을 방문합니다.(2) 즉, 버스전용차선은 버몬트 길을 개인 차량이 그저 지나가는 곳이 아닌 사람들이 머무르는 공간으로 만들 수 있습니다.

팬데믹 기간, 차량 통행이 제한된 거리에서 더 많은 소비 활동이 이뤄졌습니다. 뉴욕 브루클린의 차 없는 거리인 밴더빌트 길(Vanderbilt Avenue)의 식당은 차량 통제를 한 첫 달 방문자 수가 54% 증가했습니다. 유사한 프로그램을 실시한 샌프란시스코의 발렌시아 길(Valencia St.)에서는 해당 지역에 있는 식당에 대한 소비자 관심율이 17% 증가했습니다(3).

버스전용차선은 더 많은 보행자를 만듭니다. 더 많은 보행자는 더 많은 손님을 창출합니다.

버스전용차선은 지역 사회에 대한 배려입니다.

LA 버몬트 길에서는 매일 4만 5000명 이상이 버스를 탑니다. 하지만 교통 혼잡으로 인해 버스 도착 시간이 지연되곤 합니다. 버스전용차선은 승객 이동 시간을 10~25%(피크 시간대에는 두 배까지) 줄일 수 있으며, 이는 도시가 대중교통 서비스를 개선하는 가장 빠르고 저렴한 방법입니다.

버스전용차선은 시 정부가 결정만 하면 몇 주 내로 설치할 수 있습니다. LA시가 이 시스템을 지원하면 각 기업에서 일하는 직원의 출퇴근 시간도 줄일 수 있습니다. 이는 기업의 생산성 향상을 의미합니다. 결국, 버몬트 길의 다양한 비즈니스와 기관들이 성장할 수 있는 기회가 됩니다. **버스전용차선은 시 정부가 공적자금을 적게 투입해 기업체와 출퇴근 직원, 커뮤니티에 광범위한 혜택을 줄 수 있는 효과적인 방법입니다.**

버스전용차선의 파트너가 되세요.

액트LA(ACT-LA) 연합은 버몬트 길에 버스전용차선과 자전거전용차선 설치를 지지합니다. 이 전용차선은 대중교통 서비스의 품질을 향상할 수 있으며 지역 상권도 살릴 수 있습니다. 버스전용차선 설치를 위한 캠페인에 관심이 있다면 'bus@act-la.org'로 연락해 주세요. 살기 좋고 편리한 도시를 만드는 데 동참해 주세요!

자주 찾는 질문/답

버스전용차선은 전체 차량 통행에 어떤 영향을 미칠까요?

로스앤젤레스의 교통 문제를 개선하는 유일한 방법은 더 많은 주민이 개인 차량이 아닌 대중교통을 이용하는 것입니다. 버몬트 길에 버스전용차선을 만들면, 향후 대중교통 이용량 증가로 인해 발생할 수 있는 교통 혼잡을 완화할 수 있습니다. 최근 컬버시티가 실시한 버스전용차선 시범 운영에서 차량 통행 시간이 최대 2분 증가했습니다. 단, 피크 시간대 및 서쪽 방향 차선에만 발생했습니다. 동시에 버스 이용률과 자전거 이용률은 각각 38%와 57% 증가했습니다. 컬버시티의 시범 프로그램은 더 많은 사람이 버스를 이용하도록 만들었습니다.(4).

버스전용차선이 주차 공간에 어떤 영향을 미칠까요?

버몬트 길 상당수는 차량 통행 피크시간에 주차를 제한하고 있습니다. 이러한 제한 구역이 버스전용차로로 대체될 것입니다. LA시 교통국이 현재 운영하는 버몬트 길 주변 주차 공간은 일부 보존될 계획입니다. 한편, 버스전용차선은 이 지역을 통과하는 사람 수를 최대 13배 증가시킬 것으로 보입니다. 이는 지역 상권 활성화로 이어질 수 있습니다. 액트LA(ACT-LA) 연합은 소상공인 및 대중교통 이용자, 커뮤니티 구성원의 의견을 반영해, 시 정부가 주차 및 안전 문제를 해결할 수 있도록 정책 의견을 제시하고 있습니다.

출처:

- 1 National Association of Transportation Officials, Designing to Move People.
- 2 Volker and Handy (2020), Economic impacts on local businesses of investments in bicycle and pedestrian infrastructure: a review of the evidence, Transport Reviews; Liu and Shi 2020, Understanding Economic and Business Impacts of Street Improvements

for Bicycle and Mobility – A Multicity Multiapproach Exploration; Clifton et al. (2013),
Consumer Behavior and Travel Choices: A Focus on Cyclists and Pedestrians.
3 Bliss (2021), Where Covid's Car-Free Streets Boosted Business.

4 City of Culver City (2023), Washington & Culver Boulevard Tactical Mobility Lane:
Post-Pilot Report.